NTUrbano

ED. 81
MAI/JUN 2026
www.ntu.org.br
ISSN 2317-1960
ANO 13



TRANSPORTE PARA TODOS: o caminho para uma nova política nacional de financiamento do transporte público coletivo /18

/12
Entrevista
— com **Sandro Mabel**
prefeito de Goiânia e presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos – FNP
Mobilidade Inteligente, Gestão Técnica e o Futuro das Cidades

/26
Tecnologia e Inovação
Inovação em ônibus é aqui

Uma empresa Daimler Truck AG



Imagem meramente ilustrativa.

BETC HAVAS

MERCEDES-BENZ NA LAT.BUS.
O FUTURO DO TRANSPORTE PASSA POR AQUI. E VOCÊ TAMBÉM DEVERIA.

O stand da Mercedes-Benz na Lat.Bus deste ano está imperdível. Venha conhecer todas as novidades e descubra por que esse será um evento inesquecível.

Lançamentos, exposição de chassis, serviços, concessionários, momento histórico e muito relacionamento. Tudo isso em um stand de 1.600 m².
Descubra as novidades da Mercedes-Benz sobre:

Eletrificação
Novidades e lançamentos

Inovação
Avanços tecnológicos, integração digital, recursos conectados e inteligentes

Liderança
Referência no mercado, pioneirismo, posição de destaque no segmento

Experiência
Vivência diferenciada, forte presença de marca, disponibilidade de serviços, excelência e sofisticação

Dias 11, 12 e 13 de agosto de 2026, no São Paulo Expo
Rodovia dos Imigrantes, km 1,5 - Vila Água Funda - São Paulo

Mercedes-Benz
Pensando no coletivo.
Criando o futuro.

Desacelere. Seu bem maior é a vida.

IBAMA ACELERAÇÃO HOMOLOGADO

MAI
JUN

Bem-vindos ao futuro

Agosto é um mês especial para o transporte coletivo brasileiro. É quando o setor se reúne para compartilhar conhecimento, apresentar inovações e discutir os caminhos do transporte público. O Seminário Nacional NTU e a Lat.Bus consolidaram-se como o principal espaço para esse encontro reunindo gestores, operadores, indústria, especialistas e formuladores de políticas públicas em torno de um objetivo comum: construir um transporte coletivo cada vez melhor.

Mas olhar para o futuro exige compreender os desafios do presente.

O Anuário NTU 2025-2026, lançado durante o Seminário, revela que, na última década, o transporte público coletivo perdeu cerca de 40% de sua demanda. Milhões de brasileiros migraram para o transporte individual, agravando congestionamentos, aumentando a poluição e comprometendo a qualidade de vida nas cidades.

Essa realidade não decorre da perda de importância do transporte coletivo. Pelo contrário. Em centros urbanos cada vez mais populosos, ele continua sendo indispensável para garantir acesso ao trabalho, à educação, à saúde e às oportunidades que movimentam a economia. O que entrou em crise foi o modelo de financiamento que, durante décadas, concentrou sobre a tarifa paga pelo passageiro a maior parte dos custos de um serviço que beneficia toda a sociedade.

Foi dado um passo importante com a aprovação do Marco Legal do Transporte Público, que criou a obrigação de separar a tarifa pública da remuneração dos operadores e abriu espaço para adoção universal de subsídios públicos, os quais asseguram tarifas acessíveis e continuidade dos serviços. Segundo o Anuário NTU, 440 cidades já aderiram ao modelo. Mas esse é apenas o começo.

O desafio agora é construir uma política nacional de financiamento permanente, capaz de distribuir de forma mais justa os custos da mobilidade entre todos aqueles que se beneficiam dela. Afinal, um transporte coletivo eficiente melhora a produtividade das empresas, fortalece o comércio, promove a inclusão social e o acesso aos serviços urbanos, contribuindo para cidades mais sustentáveis.

É nesse contexto que a NTU apresenta o programa **Transporte para Todos**, tema central deste Seminário. A proposta parte de um princípio simples: cada benefício gerado pelo transporte público deve ser financiado por quem dele se beneficia. Ao modernizar o Vale-Transporte, estabelecer as fontes de custeio para gratuidades e ampliar o acesso da população mais vulnerável à mobilidade, o programa propõe nova política nacional de financiamento, fiscalmente responsável e capaz de criar as condições para reduzir as tarifas, ampliar a qualidade dos serviços e fortalecer o transporte coletivo.

As inovações tecnológicas apresentadas na Lat.Bus apontam para um futuro de veículos mais limpos e eficientes, conectividade e inteligência aplicada à operação. Mas nenhuma transformação será duradoura sem um modelo de financiamento que lhe dê sustentação. O futuro da mobilidade urbana depende das decisões que tomamos hoje. E o Transporte para Todos reafirma o compromisso da NTU com a construção de um transporte público mais acessível, eficiente e sustentável para todos.

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

Transporte para Todos: o caminho para uma nova política nacional de financiamento do transporte público coletivo

Movimento

Entrevista /12
— com **Sandro Mabel,** prefeito de Goiânia e presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos – FNP
Mobilidade Inteligente, Gestão Técnica e o Futuro das Cidades

Tecnologia e Inovação /26
Inovação em ônibus é aqui

Financiamento /37
Entre idas e vindas

Sociedade /44
Incentivos ao transporte individual penalizam a mobilidade da população

Tarifa Zero /50
Recuo no transporte gratuito

Colunas

Opinião /08
— por **Francisco Christovam**
"Transporte para Todos": inclusivo, sustentável e com qualidade

Palavra de Especialista /16
— por **Flávia Ximenes**
NTU como agente da preservação da memória da mobilidade urbana

Integração /40
— por por **Dimas Barreira**
Fortalecer o transporte público coletivo é uma das melhores políticas urbanas e ambientais ao alcance das cidades

Mobilidade Coletiva /42
— por **Matteus Freitas**
A realidade dos sistemas BRT em operação no Brasil

Atualidades

Boas Práticas /46
Goiânia recebe prêmio internacional pelos avanços no transporte coletivo

NTU em Ação /53
Estudo mapeia projetos para expansão do transporte público em âmbito nacional

Seminário Nacional NTU /58
Transporte para Todos: o debate que pode mudar o futuro da mobilidade urbana no Brasil

Parada Obrigatória /62
Desafios persistentes e caminhos para recuperação do transporte coletivo

Pelo Mundo /64

Giro /65

NTU Recomenda /66

NTU
Associação Nacional de Transportes Urbanos

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 Tôrres
(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

Antonio Ferro

Carolina Rangel/ FSB Comunicação

Flávio Siqueira

Hellen Tôrres

Júlia Schiaffarino

Regina Alonso

Thayná Cruz

Projeto e Editoração

DUO Design

Revisão

Melissa Spíndola

Capa

Dusan Petkovic/ Shutterstock.com
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 Carlos Vieira de Souza; Júlio Luiz Marques; Mauro Artur Herszkowicz*; Milena Braga Romano

*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
Digital e impressa
(1.600 exemplares exclusivos para o Seminário NTU e Lat.Bus)

❃ 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

AIRES

INOVAÇÃO E TECNOLOGIA EM AR-CONDICIONADO PARA ÔNIBUS

Micro-ônibus | Urbanos | Rodoviários | Duplo Piso | Especiais | Vans

APLICAÇÃO:

ÔNIBUS URBANO E RODOVIÁRIO

RD 133/136



RD 146/148



APLICAÇÃO:

FRETAMENTO



RD 123/126

APLICAÇÃO:

ÔNIBUS DUPLO PISO

DP 160/166



FAMÍLIA C





MCN 95

APLICAÇÃO:

MICRO-ÔNIBUS

APLICAÇÃO:

ÔNIBUS ELÉTRICO



Aires-E

ENTRE EM CONTATO

“TRANSPORTE PARA TODOS”: inclusivo, sustentável e com qualidade

— por **Francisco Christovam**

Com a aprovação definitiva do *Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano*, em 13 de junho de 2026, o país passa a contar com nova base jurídico-legal para reorganizar a relação entre os poderes concedentes e as empresas operadoras dos sistemas urbanos de transportes coletivos.

Apesar desse avanço, a nova Lei nº 15.432/2026, por si só, não é suficiente para assegurar à população um serviço de qualidade, com tarifa módica e padrão de serviço compatível com o observado em cidades de médio e grande portes, principalmente, em países desenvolvidos.

Para alcançar esse objetivo, será necessário, de maneira imprescindível, ampliar as fontes de financiamento destinadas tanto aos investimentos em material rodante e infraestrutura quanto, sobretudo, ao custeio cotidiano da operação dos serviços.

Como não há ambiente político favorável à criação de novos tributos — impostos, taxas, contribuições — e de novas fontes de recursos que onerem diretamente a população, a alternativa mais viável é ampliar a arrecadação a partir de políticas e instrumentos já existentes.

Nesse sentido, proposta em estudo pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), sob o título “Transporte para Todos”, aponta três fontes principais para o custeio da operação: modernização do Vale-Transporte; criação do Vale-Transporte Social, com uso de parte dos recursos já vinculados ao Programa Bolsa-Família; e possibilidade de atribuição de responsabilidades orçamentárias às gratuidades existentes, de modo que recursos da educação custeiem o deslocamento dos estudantes, recursos da saúde banquem o transporte de pessoas doentes e com deficiência física ou mental (PCDs) e recursos da assistência social garantam o transporte dos idosos, com o objetivo de flexibilizar a gestão orçamentária dos entes responsáveis pelos sistemas de transportes públicos.

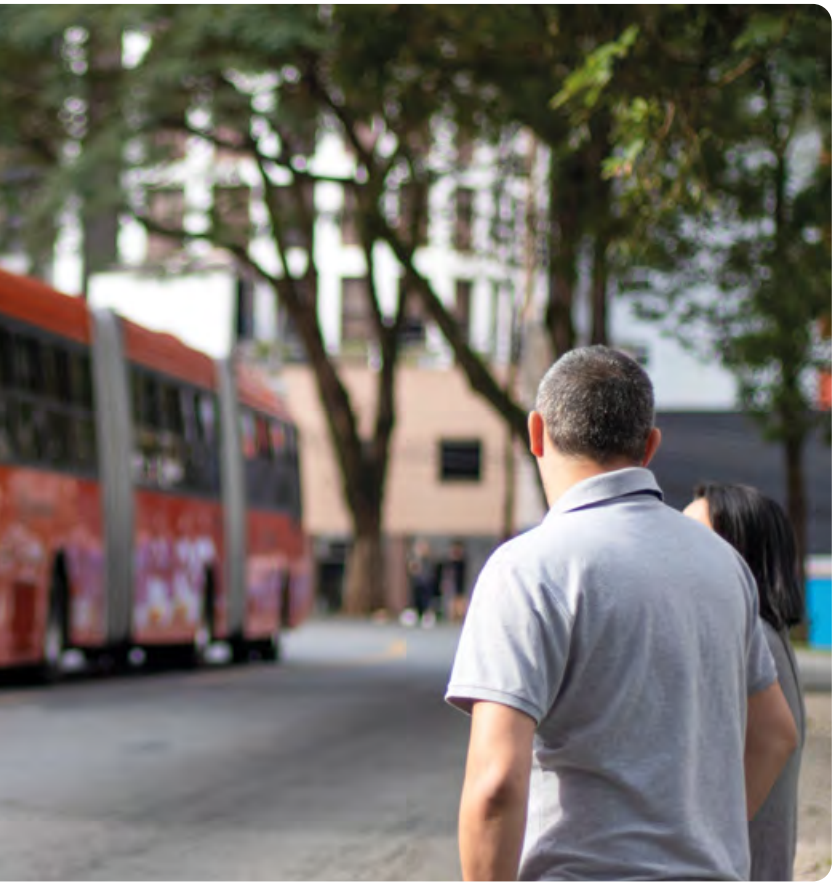
O Vale-Transporte (VT), instituído pela Lei federal nº 7.418/1985 em caráter facultativo, tornou-se obrigatório em 1987 e é um dos benefícios mais tradicionais do mercado de trabalho brasileiro, exercendo papel essencial na mobilidade urbana ao viabilizar o deslocamento dos trabalhadores entre residência e local de trabalho. Criado para reduzir o impacto dos custos do transporte no orçamento dos empregados, o benefício consolidou-se, ao longo do tempo, como instrumento de acesso ao emprego e de sustentação dos sistemas de transporte coletivo.



(A) Kylian Santos/Shutterstock.com; **(B)** Roberto Resston Fo/Shutterstock.com; **(C)** Joa Souza/Shutterstock.com

Atualmente, o Vale-Transporte passa por uma fase de transição, influenciada por mudanças sociais, pela digitalização das relações trabalhistas, sem a devida regulamentação, e pelo avanço do trabalho remoto e híbrido após 2020. A redução dos trabalhos presenciais levou muitas empresas a suspenderem o benefício, nos dias sem comparecimento ao local de trabalho, além de adotarem o pagamento em dinheiro, ao arrepio da lei, diminuindo a receita dos sistemas de transporte público, ainda fortemente dependentes desse mecanismo de financiamento.

Diante da situação atual, torna-se fundamental promover revisão abrangente e ágil do Vale-Transporte (VT), resgatando seus princípios originais de garantir o acesso ao transporte coletivo. Ao modernizar o VT, cria-se ambiente propício para o aumento expressivo das viagens em transportes coletivos, reduzindo a dependência do transporte individual motorizado. Essa estratégia contribui diretamente para a melhoria da qualidade de vida dos habitantes das cidades de médio e grande portes, promovendo inclusão social, sustentabilidade ambiental, eficiência urbana e fortalecimento dos sistemas públicos de mobilidade, ao mesmo tempo que favorece a adaptação às transformações do mercado de trabalho.



Atualmente, a NTU se dedica a rever o arcabouço jurídico-legal, econômico e operacional do Vale-Transporte, incorporando novos conceitos e práticas à legislação vigente (Lei federal nº 7.418/1985). Essa revisão implicará a modernização do benefício, com a criação do Vale-Transporte do Trabalhador (VTT).

O VTT será obrigatório para todos os empregados contratados sob o regime da CLT, incluindo trabalhadores domésticos, além de servidores públicos federais, estaduais, municipais e do Distrito Federal. Com a nova proposta, elimina-se a contribuição de 6% do salário-base que era exigida do trabalhador para custear esse benefício, tornando-o integralmente financiado pelo empregador. O VTT será pessoal e intransferível, sendo proibida sua substituição por antecipação em dinheiro, garantindo ao trabalhador acesso livre ao sistema de transporte público coletivo para o qual foi adquirido, com validade mensal.

Os empregadores — públicos e privados — terão que comprovar a aquisição do benefício por meio do eSocial. As empresas que optarem por serviços de fretamento deverão comprovar, também pelo eSocial, a oferta do serviço aos seus trabalhadores. É importante destacar que os gastos das empresas com o VTT poderão ser considerados como insumos para fins de apuração de créditos tributários.

> “O VTT SERÁ OBRIGATÓRIO PARA TODOS OS EMPREGADOS CONTRATADOS SOB O REGIME DA CLT, INCLUINDO TRABALHADORES DOMÉSTICOS, ALÉM DE SERVIDORES PÚBLICOS FEDERAIS, ESTADUAIS, MUNICIPAIS E DO DISTRITO FEDERAL. COM A NOVA PROPOSTA, ELIMINA-SE A CONTRIBUIÇÃO DE 6% DO SALÁRIO-BASE QUE ERA EXIGIDA DO TRABALHADOR PARA CUSTEAR ESSE BENEFÍCIO, TORNANDO-O INTEGRALMENTE FINANCIADO PELO EMPREGADOR.”

De acordo com levantamentos realizados pela NTU, cerca de 55 milhões de trabalhadores poderão ser abrangidos pela nova política. A capacidade de geração de recursos financeiros, a partir das mudanças propostas, pode chegar a quase R$ 60 bilhões por ano, que representa cerca de 55% do custo total da produção do serviço de transporte público coletivo em todo o país. Para arrecadar esse montante, os empregadores, públicos e privados, deverão se responsabilizar por uma contribuição individual de todos os trabalhadores brasileiros formalizados da ordem de R$ 90,00 por mês. Esta deverá ser considerada a principal fonte de recursos para bancar os custos operacionais dos serviços de transportes coletivos urbanos.

No que se refere às gratuidades existentes — idosos, estudantes, pessoas com deficiência, pessoas em tratamento de saúde e outros grupos definidos por legislações específicas —, que representam cerca de 25% do total de passageiros transportados, é indispensável reconhecer que tais benefícios constituem políticas públicas legítimas, de elevado alcance social, mas não podem continuar sendo financiados de forma difusa e indireta pelos demais usuários pagantes do sistema.

Na prática, o custo das gratuidades acaba incorporado à planilha tarifária e repartido entre os passageiros pagantes. Esse mecanismo gera distorção econômica e social, ou seja, quanto maior o número de beneficiários transportados gratuitamente, maior tende a ser a pressão sobre a tarifa pública, cobrada justamente de usuários que, em muitos casos, também pertencem às camadas de menor renda.

Por essa razão, a discussão sobre gratuidades deve ser deslocada do campo meramente tarifário para o campo das políticas públicas setoriais. A gratuidade concedida ao estudante não é apenas questão de transporte, mas instrumento de permanência escolar e de acesso à educação. A gratuidade destinada à pessoa idosa está associada à proteção social, à autonomia e à participação comunitária. Já o transporte gratuito ou subsidiado para pessoas com deficiência ou em tratamento de saúde está diretamente vinculado ao direito à saúde, à acessibilidade e à inclusão.

Assim, a manutenção desses direitos deve vir acompanhada da correspondente responsabilidade orçamentária. A separação entre a decisão política de conceder o benefício e a obrigação financeira de custeá-lo é um dos principais fatores de desequilíbrio dos sistemas de transporte coletivo urbano. Quando o benefício é criado sem previsão de recursos, o operador presta o serviço, o usuário pagante assume parte do custo, e o poder público posterga a solução estrutural do problema.





O equacionamento da questão das gratuidades, na forma apresentada, poderá garantir recursos anuais, provenientes de fontes orçamentárias existentes, da ordem de R$ 25 bilhões, com significativa redução do valor da tarifa pública.

O Vale-Transporte Social (VTS), por sua vez, deverá assegurar transporte público coletivo urbano gratuito para pessoas pertencentes a famílias atendidas pelo Programa Bolsa-Família, que não se enquadrem nas demais categorias de beneficiários — trabalhadores formais, crianças, idosos, estudantes e pessoas com deficiência (PCDs). A União priorizará o atendimento dos inscritos no programa do VTS, conforme a disponibilidade do orçamento anual.

O benefício do VTS terá validade mensal e poderá ser utilizado, exclusivamente, nos sistemas de transporte público coletivo operados no município de residência do beneficiário, sendo facultado ao próprio beneficiário escolher o sistema quando houver mais de uma opção disponível na cidade.

Para garantir o acesso ao VTS, a União poderá efetuar repasses de recursos financeiros aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal, destinados à aquisição do benefício com o órgão responsável pela bilhetagem eletrônica do sistema de transporte público local. Esse órgão será responsável por emitir o VTS, seguindo identidade visual padronizada e estabelecida pela União.

O valor do VTS será fixo em âmbito nacional, correspondendo a 42 viagens mensais multiplicadas pela tarifa pública média nacional, que será calculada e regulamentada pela União. Essa tarifa pública média nacional deverá ser atualizada anualmente.

Esse benefício poderá permitir arrecadação anual significativa, dependendo do percentual retirado do montante destinado ao Programa Bolsa-Família, que atualmente consome cerca de R$ 160 bilhões do orçamento anual da União. Pessoas de baixíssima renda já inscritas no Cadastro Único (CadÚnico) poderão ser contempladas pelo novo benefício, ampliando suas condições de deslocamento para buscar oportunidades de trabalho, acessar serviços essenciais e desenvolver atividades econômicas, sem o pagamento de passagem. Em fase inicial, estima-se que a União possa aportar, anualmente, entre R$ 5 bilhões e R$ 15 bilhões ao VTS, valor que poderá crescer à medida que o benefício se consolide.

A soma dos valores das gratuidades — bancadas pelas três esferas de governo conforme suas respectivas responsabilidades —, do financiamento federal para custear o VTS e dos recursos provenientes dos novos conceitos do VTT poderá responder por cerca de 85% do custo da produção dos serviços de transportes coletivos urbanos de passageiros. Essa engenharia financeira será capaz de propiciar tarifa pública mais módica para pequena parcela da população não beneficiada pelo programa "Transporte Para Todos", e até viabilizar a adoção da tarifa zero universal, dependendo do volume de recursos obtido com as novas políticas.

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.







MOBILIDADE INTELIGENTE, GESTÃO TÉCNICA E O FUTURO DAS CIDADES

Mobilidade urbana, inovação e sustentabilidade financeira são os pilares da agenda que Sandro Mabel pretende levar para todo o país. Aos 67 anos, o prefeito de Goiânia assumiu recentemente a presidência da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP), com a missão de liderar o debate sobre o futuro do transporte coletivo brasileiro.

À frente da Prefeitura de Goiânia desde janeiro de 2025, Mabel tem apresentado resultados expressivos na gestão municipal. Em um ano e meio de governo, zerou o déficit de vagas na educação infantil, ampliou o atendimento pediátrico 24 horas e promoveu o reequilíbrio das contas públicas, transformando déficit de R$ 389 milhões em superávit de R$ 583 milhões. O município também conquistou a nota máxima (CAPAG A) do Tesouro Nacional e o Selo Diamante em Transparência Pública.

Agora, à frente da Comissão de Mobilidade da FNP, ele pretende ampliar o debate sobre o financiamento do transporte coletivo e defender a implementação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano. Nesta entrevista à NTUrbano, Mabel fala sobre os desafios da mobilidade urbana, explica como funciona o projeto de metronização implantado em Goiânia e aponta caminhos para tornar o transporte público mais eficiente, acessível e sustentável em todo o Brasil.

— com **Sandro Mabel**

[A] Angela_Macario/Shutterstock.com; [B-C] Alex Malheiros

Quais são suas prioridades à frente da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP)?

A principal missão da Comissão será defender a sustentabilidade financeira do transporte público no Brasil. Não podemos mais tratar esse tema como problema exclusivo dos municípios. O transporte coletivo é essencial para a economia, para a inclusão social e para a qualidade de vida das pessoas.

Nossa prioridade será construir soluções técnicas e políticas que garantam novas fontes de financiamento para o setor. Uma das propostas é assegurar recursos permanentes da União para ajudar no subsídio das tarifas, inclusive por meio do Orçamento Federal. O objetivo é oferecer transporte mais moderno, eficiente e previsível, sem que todo o custo recaia sobre o passageiro ou comprometa os investimentos das prefeituras em áreas como saúde e educação.

O senhor é defensor histórico do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, recentemente aprovado. Por que ele é tão importante para o país?

O Marco Legal é fundamental para enfrentar a crise que o transporte coletivo vive hoje. O modelo atual concentra praticamente toda a responsabilidade financeira nos municípios, o que se mostrou insustentável ao longo dos últimos anos.

Ele cria regras mais modernas para o setor, dá segurança jurídica aos investimentos, define melhor as responsabilidades da União, dos estados e dos municípios e abre caminho para novas formas de financiamento, além da tarifa paga pelo usuário. Na prática, isso significa criar condições para oferecer ônibus melhores, renovar as frotas com veículos menos poluentes e tornar as tarifas mais acessíveis para a população.

Como garantir que o Marco Legal seja efetivamente colocado em prática?

A aprovação e sanção da lei foi apenas o primeiro passo. O maior desafio será transformar essas mudanças em realidade nas cidades. Um dos pontos mais importantes será separar o custo real da operação do valor pago pelo passageiro. A partir daí, os municípios poderão rever seus contratos de concessão e adotar um modelo mais moderno.

Hoje, muitas empresas são remuneradas apenas pelo número de passageiros transportados, um sistema que já não atende às necessidades do transporte público. O ideal é que a remuneração considere também indicadores como pontualidade, qualidade do serviço, renovação da frota e eficiência ambiental.

A Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos terá papel importante nesse processo, oferecendo apoio técnico aos prefeitos para conduzir essa transição.

Existe o risco de que o debate sobre mobilidade urbana seja contaminado pelas disputas eleitorais?

Não acredito que o debate sobre mobilidade urbana será contaminado. O transporte público deixou de ser apenas pauta técnica e passou a ser necessidade urgente para as cidades brasileiras. É natural que o tema apareça durante as campanhas eleitorais, porque faz parte do dia a dia da população. Mas a necessidade de encontrar soluções estruturais vai muito além das eleições.

Um transporte público eficiente melhora a produtividade das cidades, reduz os custos para as famílias e fortalece a saúde financeira dos municípios. Por isso, essa é uma agenda que precisa permanecer como prioridade, independentemente de quem esteja no governo.

O que Goiânia tem feito de diferente para se destacar nacionalmente na área de mobilidade?

Desde o início da gestão, definimos a mobilidade urbana como uma das prioridades da prefeitura. O principal projeto é a metronização, que moderniza corredores de BRT e oferece desempenho semelhante ao de um metrô de superfície, mas sem a necessidade de grandes obras.

O sistema utiliza inteligência artificial integrada aos semáforos para identificar a aproximação dos ônibus e dar prioridade à passagem nos cruzamentos. Os resultados já apareceram. Conseguimos reduzir em cerca de 30% o tempo de viagem, aumentando a velocidade média dos ônibus de 15 km/h para 22 km/h, com picos de até 25 km/h fora dos horários de maior movimento. É uma solução que melhora a eficiência do sistema e reduz o tempo que o cidadão passa no trânsito.

Quais iniciativas de Goiânia têm maior potencial para serem replicadas em outras capitais?

A metronização é, sem dúvida, a iniciativa com maior potencial de replicação. Ela combina baixo custo de implantação com alto impacto na qualidade do transporte. A tecnologia pode ser aplicada em qualquer cidade que já tenha corredores exclusivos ou faixas preferenciais de ônibus, sem a necessidade de grandes obras ou investimentos bilionários.

Os resultados alcançados no corredor BRT Leste-Oeste foram tão positivos que já estamos estudando a expansão da metronização para todas as linhas troncais de Goiânia.

Além da tecnologia, acredito que outro exemplo importante é a combinação entre responsabilidade fiscal e investimento em mobilidade. Só conseguimos avançar porque reorganizamos as contas públicas e criamos condições para investir de forma sustentável.

Como melhorar a qualidade do transporte sem aumentar o peso da tarifa para a população?

Esse talvez seja o maior desafio da mobilidade urbana hoje. O transporte público de qualidade tem custos elevados. É preciso investir em veículos modernos, infraestrutura, tecnologia e valorização dos profissionais do setor. Não é possível financiar tudo isso apenas com a tarifa paga pelos passageiros.

Por isso, defendemos um modelo de financiamento compartilhado entre União, estados e municípios. Ao mesmo tempo, precisamos aumentar a eficiência da operação. Projetos como a metronização reduzem o tempo de viagem, diminuem o consumo de combustível, reduzem o desgaste da frota e melhoram o aproveitamento dos veículos e das equipes. Quando o sistema opera de forma mais eficiente, os custos diminuem e a qualidade do serviço melhora, beneficiando tanto os usuários quanto os operadores.

O Brasil ainda carece de modelos eficientes de gestão integrada entre municípios de uma mesma região metropolitana?

Durante muitos anos, sim. Mas a Região Metropolitana de Goiânia mostra que é possível construir um modelo integrado e eficiente. A Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTC) reúne planejamento, operação, frota e tarifas em um único sistema, permitindo que os municípios trabalhem de forma coordenada.

Essa integração facilita a gestão e traz benefícios diretos para quem utiliza o transporte coletivo. O passageiro pode circular entre diferentes cidades pagando uma única tarifa integrada, economizando dinheiro e tempo no deslocamento. É um modelo que demonstra como a cooperação entre municípios pode melhorar significativamente a mobilidade urbana.

> “UM TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE MELHORA A PRODUTIVIDADE DAS CIDADES, REDUZ OS CUSTOS PARA AS FAMÍLIAS E FORTALECE A SAÚDE FINANCEIRA DOS MUNICÍPIOS.”



> “A FRENTE NACIONAL DE PREFEITAS E PREFEITOS TERÁ PAPEL IMPORTANTE NESSE PROCESSO (DE IMPLEMENTAÇÃO DO MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO), OFERECENDO APOIO TÉCNICO AOS PREFEITOS PARA CONDUZIR ESSA TRANSIÇÃO.”

Como evitar conflitos políticos entre prefeituras na gestão de um sistema metropolitano integrado?

A melhor forma de reduzir conflitos é adotar uma governança baseada em critérios técnicos e regras claras. Na Região Metropolitana de Goiânia, trabalhamos com rede integrada, contratos unificados e decisões fundamentadas em dados e planejamento. Isso reduz disputas por linhas mais rentáveis e garante que todas as regiões sejam atendidas de forma equilibrada.

Quando as decisões são transparentes e orientadas por indicadores técnicos, o debate deixa de ser político e passa a ser centrado no que realmente importa: oferecer um transporte público de qualidade para a população.

Qual é a sua visão para o transporte público brasileiro nos próximos dez anos? O que precisa acontecer para que ele volte a ser a primeira opção de deslocamento da população?

Eu acredito que o transporte público tem todas as condições de voltar a ser a principal opção de deslocamento da população, desde que ofereça qualidade, conforto e confiabilidade. O exemplo da Região Metropolitana de Goiânia mostra que isso é possível. Hoje, temos um sistema integrado entre os municípios, com planejamento conjunto, ônibus novos, equipados com ar-condicionado e Wi-Fi, além de investimentos em tecnologia para tornar as viagens mais rápidas e eficientes.

Os resultados já aparecem em alguns estados brasileiros e mostram que o número de passageiros voltou a superar o registrado antes da pandemia. Isso demonstra que, quando o serviço melhora, as pessoas retornam ao transporte coletivo. O caminho é justamente esse. Precisamos investir na modernização da frota, na integração dos sistemas, na prioridade para os ônibus e em uma gestão eficiente. Se o transporte continuar com veículos antigos, atrasos e superlotação, a população vai buscar outras alternativas, como motocicletas e carros. Mas, quando o serviço é de qualidade, ele naturalmente se torna a melhor escolha.

Que mensagem o senhor gostaria de deixar aos prefeitos que ainda enxergam o transporte coletivo apenas como custo, e não como investimento para o desenvolvimento das cidades?

O transporte coletivo não pode ser visto apenas como despesa da prefeitura. Ele é um investimento que melhora a mobilidade, impulsiona o desenvolvimento da cidade e aumenta a qualidade de vida da população. Quando mais pessoas utilizam o transporte público, há menos carros nas ruas, menos congestionamentos e menos necessidade de ampliar constantemente a infraestrutura viária. Isso representa economia para o poder público e torna a cidade mais organizada e sustentável.

Por isso, minha mensagem aos prefeitos é que priorizem o transporte coletivo nas políticas públicas. Investir em um sistema eficiente é investir no desenvolvimento da cidade, na competitividade da economia e no bem-estar da população. Esse é um caminho sem volta para quem quer construir cidades mais modernas e preparadas para o futuro.

SANDRO MABEL
é prefeito de Goiânia e presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos - FNP



FLÁVIA XIMENES
é biblioteconomista e assistente técnica na Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU

NTU COMO AGENTE DA PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA DA MOBILIDADE URBANA

O ano de 1987, no Brasil, foi marcado por instabilidade econômica, incertezas políticas e profundas tensões sociais. Na área do transporte urbano, manifestações populares ganharam destaque, e diversos ônibus foram incendiados em meio aos confrontos entre a população e o governo. A crise econômica, refletida no aumento das tarifas de ônibus, alimentava o cenário de dúvidas em todo o país.

Nesse contexto, empresários do setor reuniram-se com o propósito de promover melhorias no transporte coletivo e renovar a esperança dos passageiros, impulsionados pelo compromisso de fortalecer o sistema de ônibus urbanos diante de um cenário de tantas manifestações e desafios.

Assim, em 29 de julho, foi fundada, em Brasília, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). Como prova de seu compromisso com o setor, uma de suas principais lutas foi a consolidação da obrigatoriedade da concessão do vale-transporte, por meio da Lei nº 7.619/1987.

Ao longo de seus 39 anos de existência, os desafios não deixaram de existir, mas iniciativas como essa sempre estiveram entre suas principais bandeiras.

Abordar a mobilidade urbana, tema que muitas vezes não recebe o devido reconhecimento como pauta de interesse público, tem sido a missão da NTU durante sua trajetória. Sua posição como intermediadora e principal interlocutora junto às entidades governamentais, na busca da consolidação de projetos e leis, por meio de ações efetivas voltadas à melhoria do transporte coletivo urbano, constitui uma de suas principais frentes de atuação.

Em paralelo, a NTU também exerce importante papel na divulgação e na promoção do debate sobre a mobilidade, levando esse tema a todas as camadas da sociedade, com o objetivo de disseminar essa discussão e torná-la acessível a todos.

(A) Arquivo NTU

Um dos principais recursos utilizados para a preservação e a continuidade da história da mobilidade é a realização de encontros e seminários. Esses eventos envolvem todo um processo de pesquisa, discussão e debate, estimulando a reflexão para que possam servir de parâmetro para análises e projetos futuros consolidados.

Por meio desse instrumento, a NTU realiza, há 31 anos, seu principal evento. Criado em 1995, em formato itinerante, o encontro percorreu diversas cidades do país e contou com grande adesão por parte do setor. Nele, discutiam-se temas como relações sindicais, Lei de Concessões, qualidade e produtividade, responsabilidade civil, entre outros, sempre com a presença de renomados juristas e professores.

Acervo Histórico

O papel ativo da Associação, como propulsora de informações e competências, preservando a memória da mobilidade urbana e, principalmente, do transporte público por ônibus, contribui para a formação de um patrimônio intelectual para o setor.

Outra importante iniciativa para a preservação da memória do transporte público e da mobilidade urbana são as publicações produzidas pela instituição. O registro do conhecimento adquirido representa uma forma de potencializar e promover a colaboração técnica e o desenvolvimento de parcerias extramuros, por meio de interesses informacionais pertinentes, ampliando a visibilidade das pesquisas desenvolvidas.

A primeira publicação da entidade foi o informativo Revista Transporte Urbano, lançado em 1989. A publicação abordava temas relacionados ao transporte coletivo urbano em todo o país, além de divulgar ações, projetos e iniciativas desenvolvidas pela NTU. Anos depois, foi reformulada e passou a se chamar Revista NTUrbano, consolidando-se como um dos principais periódicos do setor. Reconhecida pela qualidade de suas reportagens e reflexões sobre o transporte público por ônibus, a revista tornou-se importante fonte de informação e consulta para especialistas, reunindo análises sobre temas em evidência e, sobretudo, sobre questões que precisam ser debatidas e consolidadas, contribuindo para a construção e a valorização do conhecimento.

Além da revista, a NTU passou a ampliar e diversificar sua produção editorial, utilizada como instrumento de registro e perpetuação do conhecimento. Essas publicações tiveram início com os anais dos encontros promovidos pela entidade, que reuniram as principais discussões e experiências apresentadas durante os eventos. Com o passar dos anos, esse acervo foi ampliado com estudos, pesquisas, relatórios e levantamentos temáticos, como as pesquisas anuais sobre vale-transporte, com a finalidade de analisar a evolução dos principais fatores e processos ligados a esse benefício.

Outro exemplo são os cadernos técnicos. Esses relatórios tiveram início com a aprovação da Lei nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana. O primeiro caderno teve como objetivo contribuir para o esclarecimento do setor e da sociedade sobre o significado e os impactos dessa legislação. A partir dessa iniciativa, identificou-se a necessidade de produzir novos documentos com caráter técnico e explicativo.

Assim, foram elaboradas publicações sobre BRT, mobilidade sustentável, faixas exclusivas, qualificação do transporte urbano, prioridade ao transporte público por ônibus e diversos outros temas, além de estudos sobre direito social, ITS e programas de financiamento, sempre abordando o espectro dos temas em voga e das questões essenciais para um transporte acessível e de qualidade, contribuindo para a consolidação de um acervo editorial que ultrapassa 150 títulos.

Todo esse acervo compõe o Centro de Documentação e Memória Eurico Divon Galhardi, repositório que reúne a memória institucional e preserva as produções da instituição ao longo do tempo, fortalecendo um dos principais compromissos da associação — atender, de forma eficiente, o seu público-alvo e consolidar-se como referência na produção e disseminação do conhecimento para o setor de transporte público urbano.

A difusão das boas práticas incentivadas e promovidas pela NTU e seus parceiros, dando maior visibilidade por meio da circulação do conhecimento e do acesso à informação, contribui para a qualificação do debate público sobre a importância dos investimentos em mobilidade urbana e esclarece a população quanto aos seus direitos ao transporte coletivo de qualidade.

CAPA



TRANSPORTE PARA TODOS:

o caminho para uma nova política nacional de financiamento do transporte público coletivo

Proposta da NTU pode beneficiar 85% dos usuários diários do serviço, com redução de tarifas sem criação de impostos

O debate sobre o financiamento do transporte público coletivo ganhou espaço na agenda da mobilidade urbana. Mais do que discutir tarifa zero, o desafio é construir modelo que seja viável, capaz de reduzir o peso da tarifa no bolso do passageiro e, ao mesmo tempo, custear o serviço de modo permanente, equilibrado e sustentável em todo o país.

É nesse contexto que a NTU apresenta o programa Transporte para Todos.

A proposta busca reduzir a dependência da tarifa paga pelo passageiro e criar matriz de financiamento para o transporte coletivo baseada no compartilhamento de responsabilidades entre usuários, empregadores e poder público. Para tanto, combina mecanismos de financiamento já existentes, sem criação de novos impostos, abrindo caminho para reduzir gradualmente o peso da tarifa e estabelecer as bases para a ampliação da modicidade tarifária no país.

O lançamento oficial do programa Transporte para Todos acontece em agosto, durante o Seminário Nacional da NTU, em São Paulo.

O diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho dos Santos, explica que a proposta nasceu a partir das discussões iniciadas pelo governo federal sobre a possibilidade de implantação da tarifa zero no Brasil. "Quando o governo passou a discutir o assunto, a primeira pergunta que precisávamos responder era como financiar o serviço. Os estudos mostraram que eventual implantação da tarifa zero exigiria volume de recursos muito elevado. Por isso, construímos uma proposta alternativa, com fontes permanentes, permitindo que o país avance nessa questão do financiamento de maneira responsável."

{A, C, E} Arquivo NTU; {B, D} Ulisses L. Bigaton; {C} fabiolemossouza/Shutterstock.com; {D} felipequeiroz/Shutterstock.com



Levantamento técnico da NTU trazido no documento estima que a adoção da tarifa zero em todo o país exigiria até R$ 110 bilhões por ano. O valor estimado inclui sistemas sobre trilhos e expansão da oferta em 20% para evitar superlotação. Para Bicalho, montante que torna inviável implementação ampla e imediata apenas com recursos públicos.

"O valor supera qualquer expectativa de os orçamentos públicos absorverem investimento dessa magnitude. Foi a partir desse diagnóstico que passamos a estudar caminhos que permitissem avançar para um modelo de financiamento sustentável."

Em uma primeira etapa, ainda de gestação técnica, o documento passou por rodadas de apresentação ao Ministério da Fazenda, à Casa Civil, ao Ministério das Cidades e ao Tribunal de Contas da União. A expectativa agora é ampliar o diálogo com a sociedade, os governadores, os prefeitos e o setor produtivo, na busca por aperfeiçoar a proposta e aprimorar os consensos.

"O que apresentamos não é um plano fechado, mas uma proposta que poderá ser aprimorada a partir das contribuições dos diversos setores envolvidos nessa discussão", reforçou Bicalho. "O Transporte para Todos é uma proposta de política pública para o financiamento do transporte coletivo. Queremos criar bases permanentes, confiáveis e seguras para custear o serviço e melhorar a qualidade desse serviço público", acrescentou.

Os três pilares da proposta

O Transporte para Todos nasce do reconhecimento do transporte como serviço essencial e direito social previsto na Constituição. A proposta busca tirar esse direito do papel e transformá-lo em política pública concreta, como já ocorre com a saúde e a educação. Isso exige superar o atual modelo tarifário, centrado quase inteiramente no pagamento pelo passageiro.

Essa dependência é hoje o principal problema do setor: a tarifa ainda responde por cerca de 80% das receitas do sistema de transporte público. Como resultado, impõe-se um ciclo vicioso, retroalimentado: tanto a perda de usuários quanto o custeio das gratuidades pressionam novos aumentos de tarifa, que penalizam justamente quem mais depende do serviço. E levam a mais perda de demanda, completando o ciclo.

O Transporte para Todos se propõe a ser uma nova política de financiamento da mobilidade coletiva urbana, baseada no recém-aprovado Marco Legal do Transporte Público. Para viabilizar essa transição, o programa diversifica as fontes de custeio do sistema, distribuindo a responsabilidade pelo financiamento entre os empregadores e os diferentes níveis de governo e reduzindo, progressivamente, a dependência da tarifa paga pelo usuário.

São três os pilares que sustentam a proposta: o primeiro deles é a reformulação do atual Vale-Transporte. Hoje, o trabalhador pode ter até 6% do salário descontado para custear o benefício; a proposta extingue essa coparticipação e transfere ao empregador a responsabilidade integral pelo custeio.

"O vale-transporte é um benefício consolidado e com grande potencial de financiamento, mas perdeu relevância ao longo dos anos por causa das transformações no mercado de trabalho. Nossa proposta moderniza a lei e elimina o desconto de até 6% no salário do trabalhador, que hoje acaba funcionando como desestímulo ao uso do benefício", afirma Matteus Freitas, diretor de Mobilidade Urbana da NTU.

A reforma também muda o alcance do benefício. Em vez de se limitar ao deslocamento entre casa e trabalho, o novo Vale-Transporte do Trabalhador (VTT) passaria a garantir acesso ilimitado ao transporte coletivo para todos os trabalhadores formais, servidores públicos e empregados domésticos. "Se precisar usar o transporte duas, quatro ou seis vezes por dia, poderá fazê-lo. É uma mudança que fortalece o direito à mobilidade e amplia o acesso à cidade", explica Freitas.

A lógica por trás da proposta é que o transporte público não é apenas serviço, mas insumo da atividade econômica: garante que trabalhadores cheguem ao emprego e sustenta a dinâmica das cidades. Com base nisso, a projeção da NTU é que cerca de 55,5 milhões de trabalhadores possam ser beneficiados — incluindo vínculos formais e servidores públicos ativos — nas 2.962 cidades brasileiras hoje atendidas por transporte público coletivo.

Para assegurar a governança digital, o eSocial e a comercialização por meio dos sistemas de bilhetagem eletrônica funcionariam, na prática, como mecanismos antifraude do programa.

O segundo pilar da proposta reorganiza o financiamento das gratuidades. Atualmente, parte significativa dos custos das viagens de estudantes, idosos e pessoas com deficiência é absorvida pelos passageiros pagantes. O programa abre a possibilidade de essas despesas serem custeadas pelos orçamentos das políticas públicas correspondentes, como Educação, Saúde e Assistência Social, desonerando a tarifa e tornando o modelo mais transparente.

O programa Transporte Para Todos traz, ainda, como terceiro pilar, a criação do Vale-Transporte Social (VTS) — benefício a ser financiado pela União para garantir acesso ao transporte coletivo à população em situação de maior vulnerabilidade.

Pelo formato desenhado, o passe livre seria concedido diretamente aos beneficiários do Bolsa-Família inscritos no Cadastro Único (CadÚnico), que não sejam atendidos por outras gratuidades (não sejam trabalhadores formais, estudantes, idosos e pessoas com deficiência, por exemplo). Matteus Freitas reforça que a medida busca assegurar mobilidade justamente para quem hoje enfrenta as maiores barreiras de acesso ao sistema. Além disso, o VTS traria a concessão do benefício de forma direta ao cidadão, assegurando acesso ao transporte para deslocamentos relacionados ao trabalho, à saúde, à educação e a outros serviços essenciais.



> "O TRANSPORTE PARA TODOS É UMA PROPOSTA DE POLÍTICA PÚBLICA PARA O FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO. QUEREMOS CRIAR BASES PERMANENTES, CONFIÁVEIS E SEGURAS PARA CUSTEAR O SERVIÇO E MELHORAR A QUALIDADE DESSE SERVIÇO PÚBLICO."
>
> **Marcos Bicalho dos Santos**
> diretor de Gestão da NTU

A implementação ocorreria conforme a capacidade orçamentária da União. "A cobertura do Vale-Transporte Social poderá ser ampliada à medida que houver disponibilidade de recursos. É uma política que pode crescer ao longo do tempo, conforme a capacidade de investimento do governo federal", explicou Freitas.

Para assegurar os princípios da neutralidade fiscal e da segurança jurídica, a proposta não prevê a criação de novos tributos, preserva contratos vigentes de transporte coletivo e respeita a autonomia de estados e municípios. "Se a União tiver condições de ampliar os recursos, poderá aumentar gradualmente o número de beneficiários atendidos", acrescentou Freitas.

Para a NTU, esse modelo cria as condições para ampliar a inclusão social sem comprometer a sustentabilidade financeira do sistema e, ao reduzir o peso da passagem no orçamento das famílias de baixa renda, também estimula a economia local e amplia o acesso da população às oportunidades de trabalho e aos serviços públicos.

Freitas destaca, ainda, os impactos do programa nas cidades. "A gente fala de dinamização econômica, sustentabilidade, direito à cidade", disse ao afirmar que o programa tem potencial de promover a migração modal, tirando as pessoas da moto e do carro, e fazer com que elas retornem ao transporte coletivo. "Quando você faz isso, tem uma cidade com menos poluição, com menos acidentes de trânsito e maior acesso ao transporte público, assegurando a todos o direito de locomoção", completou.

Os estudos técnicos que embasam a proposta do Transporte Para Todos apontam que após a aplicação dos três pilares acima descritos, cerca de 85% dos usuários diários do transporte coletivo estariam contemplados pela isenção do pagamento da passagem. Já o sistema manteria uma tarifa pública residual apenas para a parcela restante (de 5% a 15% da demanda), composta majoritariamente por turistas e usuários eventuais que não se enquadram em nenhuma das categorias de cobertura.

Para preservar a segurança jurídica e a autonomia de estados e municípios, o Transporte Para Todos propõe transição gradual e baseada em alterações legislativas e na adesão voluntária dos entes federativos.

O IMPACTO DO PROGRAMA NA VIDA DAS MULHERES

Das ações do Transporte para Todos, uma das mais expressivas está dentro do terceiro pilar, o Vale-Transporte Social (VTS): a maioria de seus beneficiários potenciais são mulheres. Entre os 13,7 milhões de chefes de família inscritos no Bolsa-Família, 11.724.534 são mulheres, o público que mais sentiria o efeito do novo benefício.

O tamanho desse efeito depende do volume de investimento federal. Num cenário de 5% de investimento (R$ 5,5 bilhões), o VTS garantiria passe livre a 1,54 milhão de mulheres chefes de família, cobrindo 17% desse grupo. Num cenário de 15% (R$ 16,3 bilhões), a cobertura subiria para 4,51 milhões de mulheres, que corresponde a 52% do público elegível.

Para essas famílias, o passe livre resolve um problema concreto: hoje, o transporte consome, em média, 20,7% da renda familiar brasileira. Ao retirar esse peso do orçamento de quem já enfrenta as maiores barreiras de mobilidade, o programa libera recursos para necessidades básicas — alimentação e saúde — e garante o deslocamento para buscar emprego ou acessar serviços de saúde, educação e assistência social.

Para a NTU, o cálculo é direto: garantir a mobilidade da chefe de família é também investir na autonomia dessas mulheres e na economia da cidade onde vivem.



Diálogo com o Marco Legal do Transporte Público

Sancionado no primeiro semestre deste ano pelo presidente Lula, o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano (Lei nº 15.432/2026) institui a base jurídica para o Transporte Para Todos. Ao autorizar subsídio público, abrir espaço para a União custear parte dos sistemas de transporte e separar o valor pago pelo passageiro do custo real de operar o serviço, o Marco Legal estabelece os alicerces para uma das maiores apostas do setor de transporte no país.

"Eu entendo que toda a base da nossa proposta do Transporte Para Todos está dentro do Marco Legal. Na medida em que a gente estabelece a possibilidade de subsídio público, a separação de tarifas e a participação da União no custeio do setor, esses são componentes que dialogam diretamente com o programa Transporte para Todos", afirma Marcos Bicalho, diretor de Gestão da NTU.

O avanço central da lei é distinguir dois valores que, até então, se confundiam: a tarifa pública, cobrada do passageiro, e a tarifa de remuneração, necessária para custear a operação do sistema. Ao separar os dois conceitos, a legislação permite que o transporte seja pago por fontes diferentes, e não apenas pelo bilhete comprado todos os dias por quem usa o ônibus.

É uma virada em relação ao modelo histórico do setor, batizado de autossustentação tarifária: aquele em que a própria passagem tinha de bancar quase toda a operação. Com o Marco, o financiamento passa a ser compartilhado entre recursos públicos e outras fontes de custeio. Por outro lado, elimina as barreiras para melhorar a qualidade dos serviços ofertados à população.

O Transporte para Todos se encaixa nesse espaço aberto pela lei. Enquanto o Marco Legal define as novas regras do jogo, o programa da NTU propõe os mecanismos concretos para colocá-las em prática e avançar, de forma gradual, na redução das tarifas.



O GARGALO LOGÍSTICO E A QUEDA DE PRODUTIVIDADE

O transporte consome hoje, em média, 20,7% do orçamento das famílias brasileiras — índice que chega a 30% em algumas capitais. Esse peso gera uma elasticidade-preço negativa: a cada aumento real de 10% na tarifa, o sistema perde cerca de 4% de seus passageiros, que migram para o carro ou a moto, ou passam a enfrentar imobilidade por falta de recursos. O efeito acumulado já é severo. Desde 2013, o volume de viagens caiu 46% nas nove maiores capitais do país — recuo que asfixia a produtividade das cidades e aprofunda a exclusão social.

A esse peso tarifário soma-se um problema estrutural: o espraiamento urbano. O crescimento desordenado das cidades em direção às periferias obriga os ônibus a percorrer distâncias cada vez maiores para atender demanda rarefeita e concentrada nos horários de pico. O efeito aparece direto no IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro), a métrica central de produtividade do setor: enquanto eixos densos transportam até 2,8 passageiros por quilômetro, regiões espraiadas registram índices críticos entre 0,8 e 1,2.

Na prática, isso é deseconomia de escala: o sistema transporta menos da metade dos passageiros por quilômetro rodado, o que encarece o custo por viagem em até 70%. Sem integração entre planejamento urbano e transporte, o financiamento puramente tarifário se torna inviável: a tarifa deixa de cobrir o custo de uma operação cada vez mais cara e ineficiente.

O COLAPSO DO MODELO ATUAL

80%
DO CUSTEIO DO SISTEMA DEPENDE DA TARIFA PAGA PELOS USUÁRIOS

PARA CADA **10%** DE AUMENTO REAL NA TARIFA, O SISTEMA PERDE APROXIMADAMENTE **4%** DOS SEUS PASSAGEIROS

20,7%
DA RENDA DAS FAMÍLIAS BRASILEIRAS É COMPROMETIDA COM GASTOS DE TRANSPORTE

217%
DE AUMENTO NA FROTA NACIONAL DE CARROS

771%
DE AUMENTO NA FROTA NACIONAL DE MOTOCICLETAS, QUE RETIRAM USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO

46%
DE QUEDA NO VOLUME DE VIAGENS NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

R$ 40 bilhões
PREJUÍZO FINANCEIRO ACUMULADO PELO SETOR ATÉ O FINAL DE 2023

1 bilhão
PASSAGEIROS PERDIDOS APENAS NA CIDADE DE SÃO PAULO ENTRE 2013 E 2022

400
CIDADES PRECISARAM APORTAR SUBSÍDIOS **PARA EVITAR COLAPSO DO SISTEMA EM 2020**

500
CIDADES PRECISARAM APORTAR SUBSÍDIOS **PARA EVITAR COLAPSO DO SISTEMA EM 2024**

OS PILARES DO TRANSPORTE PARA TODOS

Pilar 1
Vale-Transporte do Trabalhador (VTT)

~~6%~~ de desconto no salário do trabalhador

"Passe livre" para o mês todo

Aportes do setor produtivo

» **55,5 milhões** de trabalhadores cobertos.

» **45% e 55%** do custeio total dos sistemas.

Pilar 2
Gratuidades Setoriais

Gratuidade financiada por orçamentos das áreas que utilizam o transporte (verbas do SUS, Fundeb, SUAS, etc.)

Aportes de estados e municípios

» **27,4%** dos passageiros (estudantes, idosos e PCDs).

» **25% e 35%** do custeio dos sistemas.

Pilar 3
Vale-Transporte Social (VTS)

Passe livre direto aos beneficiários do Bolsa-Família via CadÚnico

» Até **40%** dos inscritos no Bolsa-Família.

» **5% e 15%** do custeio (investimento de R$ 5,5 a R$ 16,3 bilhões/ano).

Uma única plataforma para toda a operação de ônibus

Do planejamento à operação em tempo real.



GoalBus conecta toda a sua operação em uma única plataforma inteligente, permitindo tomar melhores decisões, reduzir custos e oferecer um serviço superior aos passageiros.

Fluxo > operacional

1. Programação
2. Planejamento e otimização
3. Escala de motoristas
4. Alocação de veículos
5. Operação diária
6. Supervisão e despacho
7. Aplicativo do motorista

Tudo conectado em uma única plataforma

Há **mais de 30 anos** ajudando operadores de transporte público a otimizar recursos e melhorar seus serviços.

Solicite uma demonstração

e descubra como o GoalBus pode transformar sua operação.

goalsystems.com



Inovação em ônibus É AQUI

Mais do que revelar novos produtos, a Lat.Bus 2026 apresenta visão clara do futuro do transporte coletivo. A combinação entre inovação tecnológica, sustentabilidade, conectividade e eficiência operacional demonstra que o setor de ônibus vive novo ciclo de modernização

Reafirmando seu papel como vitrine das principais tendências relacionadas com o ônibus e seu abrangente papel indutor da mobilidade coletiva, a Lat. Bus 2026 se destaca no setor de transporte de passageiros sobre pneus como o principal ponto de encontro da indústria latino-americana de ônibus, reunindo fabricantes, operadores, encarroçadoras, fornecedores de tecnologia e especialistas para apresentar as soluções que irão moldar o transporte coletivo nos próximos anos.

A cada edição, o evento demonstra que a evolução dos ônibus vai muito além da estética ou do desempenho mecânico. As novidades apresentadas refletem um setor que vem investindo em tecnologias voltadas à eficiência operacional, à sustentabilidade e à conectividade. Assim, chassis mais modernos, com sistemas de propulsão com menor impacto ambiental (eletrificação e combustíveis alternativos), carroçarias com novos materiais construtivos e soluções inteligentes de gerenciamento de frotas mostram que a inovação está presente em praticamente todos os componentes do veículo.

(A) Nazareno Gordilho; (B-E) BBárbara Kierme

Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora e organizador da Lat. Bus 2026, ressaltou que a Feira deste ano chega com mais força, maior área de exposição e muitas novidades, com praticamente o dobro do tamanho da edição de 2024. "Em área de pavilhões, estamos chegando a 35 mil m². Somando-se área externa, mezanino, marquise, chega-se a quase 45 mil m² de área de exposição. A maioria dos grandes expositores aumentou significativamente suas áreas, e estamos diversificando o perfil das empresas participantes", explicou.

Em 2024, a Feira reuniu 150 expositores nacionais e internacionais; em 2026, o número deverá chegar a cerca de 200 marcas. "Entre ônibus e vans, teremos mais de 100 veículos em exposição. Em termos de negócios, o evento anterior movimentou R$ 5 bilhões nos três dias, com 4.500 ônibus vendidos (entre chassis e carrocerias). Foram registrados mais de 22.000 visitantes, incluindo empresários estrangeiros. Para esta edição, a expectativa é superar esses números", avaliou Fontana.

O executivo lembrou que, além dos produtos e serviços em exposição, os grandes temas da mobilidade também serão amplamente debatidos, agregando dentro da Lat.Bus 2026 o evento Frotas Conectadas. "Destaco, ainda, outros eventos que são tradicionais: Seminário NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos); Seminário Abrati (Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros); Oficina de Tecnologia; Fórum Nacional de Secretárias, Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana; Fórum Paulista de Secretários de Transportes; e Fórum Transporte Sustentável", informou.

Carroçarias de última geração

As fabricantes de carroçarias aproveitam a Lat.Bus 2026 para mostrar novidades na tecnologia embarcada. A **Marcopolo**, por exemplo, promete inovações marcantes e apresenta lançamentos nos segmentos de urbanos, rodoviários e micro-ônibus que reforçam sua atuação em diferentes alternativas energéticas, com modelos elétricos a bateria, híbridos, movidos a biometano e gás natural, e diesel alinhados aos padrões Euro VI.

A companhia expõe 33 veículos das marcas Marcopolo e Volare, com as suas carroçarias para os diversos nichos. Além disso, ela programou agenda de conteúdo ao longo dos três dias da Feira, reforçando seu papel no debate sobre o futuro do transporte, reunindo cinco painéis que abordam temas como produto, engenharia, tecnologia, mobilidade urbana, diversidade, mercado financeiro e perspectivas para o setor.

Já a tradicional marca catarinense **Busscar** participa com lançamentos que farão sua estreia oficial durante a Feira, e seu espaço reserva surpresas que reforçam a visão da marca para o futuro da mobilidade e da experiência do transporte de passageiros. O estande reunirá áreas de entretenimento, salas VIP destinadas a reuniões e negociações, além de *lounge* com apresentações e conteúdos exclusivos ao longo do evento. Além disso, a marca conta com espaço exclusivo que convida o público a revisitar oito décadas de evolução, tecnologia e conquistas.

Reforçando sua presença na Feira, a fabricante paranaense **Mascarello** destaca, em seu estande, o seu novo ônibus elétrico Horizon, além de três veículos de seu portfólio que passaram por processo de renovação, com avanços em tecnologia, conforto e design, resultando em evoluções na eficiência operacional, na experiência do passageiro e na modernização do produto como um todo.

Chassis: novidades em biocombustíveis, diesel e eletricidade

Na Feira deste ano, a exposição e os lançamentos das fabricantes de chassis demonstram a evolução da engenharia aplicada ao transporte de passageiros, sob o aspecto das plataformas de produtos desenvolvidas para diferentes aplicações, eficiência energética, operacional e com apelo ambiental.

Os avanços vão além das motorizações. A indústria nacional tem investido em desenvolvimento de sistemas eletrônicos embarcados, conectividade, recursos de segurança ativa, assistência ao motorista e eletrificação, fatores que fazem parte deste novo cenário da mobilidade coletiva. Cada lançamento evidencia como o chassi deixou de ser apenas estrutura mecânica para se tornar sofisticado conjunto tecnológico.

Com destaque no mercado urbano e em serviços de fretamento, a mineira **Iveco Bus** participa da Feira de 2026 com a oferta de soluções para transporte urbano, escolar, fretamento, receptivo e rodoviário, numa ofensiva que contempla tecnologias movidas a diesel, gás natural e biometano. Entre os seus lançamentos, tem-se uma estratégia evolutiva baseada na diversificação da oferta e no atendimento às demandas específicas de cada operação. Uma novidade fica por



conta do novo chassi BUS 17-280 Full Air, equipado com suspensão pneumática, produto que vinha sendo aguardado pelo mercado de transporte urbano, fretamento e rodoviário.

A marca traz também os modelos Daily Minibus 45-160 Fretamento, Daily Minibus 50-180 Hi-Matic, chassis BUS 10-190, BUS 17-210, BUS 17-280 e BUS 17-210 G, movido a gás natural e biometano. Além disso, a integração com a FPT, marca de *powertrain* do Iveco Group, permite que tecnologias de motorização e eficiência energética sejam desenvolvidas internamente e de forma alinhada às necessidades das aplicações locais, respeitando as características econômicas e operacionais de cada mercado.

Já a **Mercedes-Benz** expõe portfólio abrangente de produtos para diferentes segmentos de transporte de passageiros, incluindo os modelos elétricos eO500U e eO500UA, os chassis LO 916 R para fretamento rural, OF 1621 para fretamento, O 500M para operações urbanas e o O 500 RSDD rodoviário equipado com novos recursos. Como homenagem aos 70 anos da empresa no Brasil, também será exibido o seu modelo monobloco O-321 (histórico), preservado pela empresa.

De acordo com a empresa, a eletromobilidade segue como uma das grandes tendências para o futuro do setor. Embora o mercado brasileiro de ônibus elétricos ainda esteja abaixo do potencial esperado, a Mercedes-Benz considera o segmento altamente promissor e aposta no crescimento gradual impulsionado por iniciativas de descarbonização, melhoria da qualidade do ar e aumento da qualidade do transporte público.

A gaúcha **Agrale** está na Feira com o seu chassi dotado de motor a gás versões Básico e Padron, reforçando sua capacidade de desenvolver veículos com tecnologias próprias para atender às demandas locais. O respectivo modelo de chassi (MT 18.0 Gás LE) tem o motor Weichai WP7NG270E61 de 265 cv de potência, transmissão automática Allison com cinco marchas, suspensão pneumática e capacidade de armazenamento de 940 litros de gás.

A novidade visa mercados urbanos que buscam a redução das emissões poluentes com um veículo capaz de atender aos requisitos da sustentabilidade, tendo valor mais acessível em comparação ao modelo totalmente elétrico e que pode usar combustível renovável, no caso do biometano, que tem apelo interessante em termos de TCO (Custo Total de Propriedade) e meio ambiente.

Uma empresa Daimler Truck AG

BETC HAVAS

MERCEDES-BENZ NA LAT.BUS.
O FUTURO DO TRANSPORTE PASSA POR AQUI. E VOCÊ TAMBÉM DEVERIA.

O stand da Mercedes-Benz na Lat.Bus deste ano está imperdível. Venha conhecer todas as novidades e descubra por que esse será um evento inesquecível.



Lançamentos, exposição de chassis, serviços, concessionários, momento histórico e muito relacionamento. Tudo isso em um stand de 1.600 m².
Descubra as novidades da Mercedes-Benz sobre:

Eletrificação
Novidades e lançamentos

Inovação
Avanços tecnológicos, integração digital, recursos conectados e inteligentes

Liderança
Referência no mercado, pioneirismo, posição de destaque no segmento

Experiência
Vivência diferenciada, forte presença de marca, disponibilidade de serviços, excelência e sofisticação

Dias 11, 12 e 13 de agosto de 2026, no São Paulo Expo
Rodovia dos Imigrantes, km 1,5 - Vila Água Funda - São Paulo

Mercedes-Benz
Pensando no coletivo.
Criando o futuro.

Imagem meramente ilustrativa.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Desacelere. Seu bem maior é a vida.

A **Scania** traz este ano muitas novidades para seu espaço, representada pela geração de chassis da gama Super (com motores de 11 e 13 litros) com diversas configurações para operações em serviços de fretamento ou em linhas rodoviárias (K350, 390, 430, 460 e 500), com o novo trem de força composto por motor, caixa e diferencial, além de um produto inédito para a eletrificação do transporte urbano. Segundo a marca, "o que já era bom, agora é Super". E o propulsor dessa linha é considerado por ela o mais econômico de sua história.

Em seu estande, a **Volvo Buses** expõe seus produtos e serviços com foco em máxima eficiência de transporte, com inovações que reduzirão ainda mais o custo total de propriedade para os frotistas, reforçando a segurança, o conforto e a qualidade na mobilidade para as pessoas. Entre os segmentos da operação rodoviária e urbana, a marca salienta a sua tradição de oferecer tecnologias disruptivas em seus modelos de longa distância e as novas opções de chassis de elevada densidade de passageiros e flexibilidade energética. Além de seu espaço exclusivo na mostra, a Volvo ressalta 10 chassis que estão em exposição na Lat.Bus, nos encarroçadores e em áreas externas.

Transição energética

Outro aspecto que reforça a importância da Lat.Bus é sua capacidade de aproximar a indústria das necessidades reais dos operadores e das demandas envolvidas com o setor. A tecnologia passa a ser um diferencial estratégico, num momento em que a sustentabilidade ambiental dita o ritmo da transição energética dos veículos.

Eletricidade é a palavra de ordem na **Volkswagen Caminhões e Ônibus**. A marca, com uma gama de chassis capaz de atender a diversos nichos de operação, destaca na Feira as novas versões do seu chassi com tração elétrica e-Volksbus, nas configurações 22H e 18H, ambos com piso alto e voltados para aplicações urbanas e de fretamento, respectivamente.

De acordo com a fabricante, a versão 22H foi pensada para corredores BRT e cidades com plataforma elevada de embarque, com capacidade para transportar até 82 passageiros sentados e em pé, atendendo à categoria Padron, enquanto o 18H se destina às aplicações de fretamento, que hoje são tradicionalmente atendidas por chassis com motor dianteiro ou traseiro.

Ambos podem ter duas configurações de baterias com 12 packs, que permitem autonomia de 250 km, ou oito packs, com autonomia de até 200 km, sendo que elas ficam abaixo do piso, diminuindo a altura do centro de gravidade. E, para reduzir o tempo de recarga elétrica, a fabricante oferece ao cliente o opcional de dois plugues CCS2, que reduzem o tempo à metade, chegando à média de uma hora e 30 minutos. Será ainda apresentado o painel 100% digital de dez polegadas e 80 funcionalidades, que estará disponível como opcional para toda a linha Volksbus a partir de janeiro de 2027, com a promessa de ser bastante intuitivo para o motorista.

Empresa brasileira líder no mercado em tração elétrica para ônibus, a **Eletra** mostra na Lat.Bus 2026 uma série de novidades que marcam nova etapa na evolução da eletrificação do transporte coletivo urbano. Estão previstos, em seu estande, lançamentos que incorporam avanços em eficiência energética, conectividade, inteligência embarcada e integração de sistemas. Eles são o resultado de investimentos contínuos da empresa em pesquisa, desenvolvimento e inovação para ampliar a competitividade da indústria nacional e acelerar a eletrificação do transporte coletivo, sempre com a estratégia de oferecer tecnologias capazes de atender às diferentes necessidades operacionais das cidades brasileiras e latino-americanas, aliando desempenho, confiabilidade e menor impacto ambiental.

Já a marca chinesa **BYD** reforça que participar da edição de 2026 da Lat.Bus demonstra seu compromisso com o desenvolvimento de soluções cada vez mais eficientes, sustentáveis e alinhadas às necessidades das cidades brasileiras. Durante a Feira, a marca apresentará sua visão para a evolução do transporte público, destacando a eletrificação, a inovação tecnológica e a integração entre diferentes soluções que podem contribuir para operações mais eficientes, com menor impacto ambiental e maior qualidade para passageiros e operadores.

Tecnologia embarcada

Com trajetória que vem desde 1947, quando lançou sua transmissão em "V" para a Divisão de Ônibus da GM (EUA), a **Allison Transmission** mostrará na Lat.Bus sua tecnologia incorporada em dois veículos — o micro-ônibus Volare Fly10 CNG (Gás Natural), com chassi Agrale MA11 CNG, equipado com a transmissão T3270x-FE_R, destinado para operações de fretamento e turismo; e o novo chassi Agrale MT18 (Gás Natural), configurado para carroçarias de 12,50 metros, equipado com a transmissão T3325xFE_R.

A marca ressalta a sua nova transmissão automática de 9 marchas, que será comercializada em breve no Brasil, tendo sido desenvolvida a partir da comprovada confiabilidade da Série 2000™; a solução foi projetada para atender às exigências dos veículos comerciais modernos, compartilhando componentes com a plataforma atual para simplificar a integração e a manutenção. A nova caixa foi idealizada para ônibus urbanos, fretamento, turismo e rodoviário, suportando aplicações de até 380 hp (283 kW), 1.220 Nm de torque e Peso Bruto Total (PBT) de até 26 toneladas.

A **Driventic** destaca sua transmissão automática DIWA NXT, última geração da comprovada tecnologia DIWA. De acordo com a fabricante, sua eficiência otimizada é o principal diferencial, pois tem uma segunda marcha *overdrive*, um retardador independente e uma unidade central de recuperação de energia (CRU) opcional com tecnologia de 48 V que mantém o consumo de combustível o mais baixo possível, tanto em ônibus urbanos quanto rodoviários. A empresa está expondo também seu sistema de propulsão elétrica (VEDS), solução de tração personalizada e altamente eficiente para veículos comerciais, como ônibus e caminhões. O VEDS é adequado para todos os tipos de propulsão, elétrica (com bateria) ou a célula a combustível.

A **Spheros Brasil** aproveita a Lat.Bus 2026 para apresentar novas soluções e serviços com foco em garantir maior disponibilidade e confiabilidade para os seus clientes. São cinco novidades da marca expostas na Feira, entre as quais quatro novos sistemas de climatização — CC337, CC357, CC610, CC175 —, e o Controlador SC 500. A nova geração traz boas novidades, com a capacidade de refrigeração até 3% maior, sendo 10 quilos mais leve e 15 centímetros mais curta do que a geração atual. Já o novo sistema de climatização CC610 foi desenvolvido especialmente para carroçarias double-decker (dois pisos) — ar-condicionado até 5 decibéis mais silencioso que a geração anterior, tornando o ambiente mais confortável para os passageiros.

A **Luminator Technology Group Brasil** expõe na Feira a sua nova geração de itinerários eletrônicos, que incorpora nova tecnologia de resolução, a qual proporciona visualização mais fácil e rápida, incluindo a função *Grayscale* que permite diferentes tonalidades de cores. Robustez e resistência contra vibrações, infiltração de água e de poeira são pontos de destaque. A fabricante apresentará também o Contador de Passageiros, solução inteligente para a gestão de frota dos operadores e já em utilização por frotistas dos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.





Participantes da Feira Lat.Bus 2024.

Seminovos

A Lat.Bus deste ano reserva espaço inédito para a comercialização de ônibus usados ou seminovos, idealizado para os operadores de transporte de todos os portes que atuam em todos os segmentos. Grandes grupos do transporte nacional estão oferecendo seus veículos com histórico de manutenção em dia, bem conservados e que podem atender às demandas operacionais de transportadores brasileiros.

De acordo com Estefano Boiko Jr., vice-presidente da Viação Garcia, a importância do espaço para seminovos na Lat.Bus 2026 é estratégico para seu núcleo de negócios, não apenas como alternativa comercial, mas também como extensão do ciclo de vida dos ativos. "O segmento agrega valor ao negócio, amplia oportunidades de mercado e fortalece o relacionamento com diferentes perfis de clientes, sempre com foco em qualidade, transparência e confiabilidade", comentou.

> "EM ÁREA DE PAVILHÕES, ESTAMOS CHEGANDO A 35 MIL M². SOMANDO-SE ÁREA EXTERNA, MEZANINO, MARQUISE, CHEGA-SE A QUASE 45 MIL M² DE ÁREA DE EXPOSIÇÃO. A MAIORIA DOS GRANDES EXPOSITORES AUMENTOU SIGNIFICATIVAMENTE SUAS ÁREAS, E ESTAMOS DIVERSIFICANDO O PERFIL DAS EMPRESAS PARTICIPANTES."
>
> **Marcelo Fontana**
> diretor da OTM Editora e organizador da Lat.Bus 2026

Outra operadora, a paulista Viação Santa Cruz, considera a iniciativa uma excelente oportunidade de negócios, oferecendo veículos usados bem conservados e com a manutenção em ordem. "O mercado de seminovos possui papel estratégico para a Viação Santa Cruz, contribuindo diretamente para o processo contínuo de renovação da frota do grupo. Além disso, fortalece a sustentabilidade operacional do negócio e amplia o ciclo de vida dos veículos, com qualidade e procedência reconhecidas", ressaltou Francisco Mazon, CEO da empresa.

Marcelo Fontana disse que a iniciativa, além de ser inédita, proporciona um espaço pensado para atender a uma das grandes demandas dos operadores de transporte de diferentes portes que atuam em todos os segmentos — rodoviário, urbano e fretamento.

Gestão eficiente

A digitalização terá também posição de destaque no evento. Sistemas de telemetria, monitoramento em tempo real, manutenção preditiva, inteligência artificial aplicada à gestão das operações, conectividade embarcada e plataformas integradas de análise de dados evidenciam que os ônibus modernos são, cada vez mais, veículos conectados.

Referência global em Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), a **Clever Devices** demonstra na Feira suas plataformas de classe mundial, já comprovadas em alguns dos maiores sistemas do mundo. A empresa destaca seu projeto com a SPTrans, em São Paulo: o Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional (SMGO), que já se encontra em fase avançada de implementação e abrangerá 100% da frota paulistana. São números superlativos: o projeto cobre aproximadamente 14 mil ônibus e 1.300 linhas, impactando diretamente cerca de 9 milhões de passageiros diariamente. Visitantes e profissionais do setor podem conferir as demonstrações práticas das tecnologias no estande da Clever Devices.

Já a **Orbe do Brasil** tem como atração em seu estande um simulador de ônibus que reproduz uma viagem entre Caxias do Sul e Bento Gonçalves, na Serra Gaúcha, permitindo que os visitantes vivenciem experiência inédita: uma viagem completa em um ônibus totalmente conectado, demonstrando como diferentes tecnologias trabalham de forma integrada durante uma operação real. Toda a comunicação acontece de forma integrada aos equipamentos embarcados da Orbe, como monitores individuais de poltrona, monitores de teto, sistema multimídia, carregadores USB, suportes para smartphones e demais soluções presentes no veículo.

Como forma de contribuir com a gestão operacional, a **Bus2** lança, na Feira, novas experiências para passageiros e clientes, com recursos de informação e inteligência de dados, ampliando seu portfólio com soluções voltadas a análise de ocupação, monitoramento de deslocamentos por origem e destino, e nova forma de acompanhamento de indicadores operacionais. Segundo a empresa, é o fortalecimento da gestão baseada em dados que apoia operadores e gestores na evolução dos serviços e na preparação para os novos desafios do transporte público.



Abertura da Feira Lat.Bus e do Seminário Nacional NTU 2024.

Inteligência do primeiro ônibus à grande operação.



Soluções completas para empresas de transporte que querem crescer com **eficiência e segurança.**

Globus evo › **siga** › **sigaone** › **sigaemissor** › **luna**

Globus evo	siga	sigaone	sigaemissor	luna
Gestão completa para grandes operações de transporte.	Gestão inteligente para operações em crescimento.	Da operação manual para a gestão digital e integrada	O primeiro passo para uma operação mais organizada e eficiente.	O mais completo sistema para gestão de passagens rodoviárias

BrAIn

A inteligência artificial integrada ao Globus que transforma dados em decisões mais rápidas, **reduz custos e aumenta a eficiência.**

Insights que geram impacto.
Transforme dados de frota em insights acionáveis, alertas preditivos e respostas inteligentes para redução de custos imediata.

Informação chega até você.
A IA analisa continuamente os dados da frota e entrega por WhatsApp ou e-mail exatamente o que você precisa saber.

Agilidade para decidir.
Muito além do relatório: resumos diários e semanais, com respostas em linguagem natural, aceleram a tomada de decisão.



Abastecimento
Desvios de consumo
Eficiência por veículo
Performance de fornecedores

Manutenção
Recorrência de falhas
Custos corretivos
Histórico operacional da frota

Estoque
Giro de materiais
Itens críticos e rupturas
Impacto financeiro por peça

Pneus
Vida útil e desempenho
Perdas operacionais
Histórico de recapagens

Compras
Performance de marcas
Prazos e recorrências
Controle de investimentos

Aponte a câmera do seu celular e conheça mais em:
praxio.com.br

Estamos na **Lat.Bus**
Visite o estande **E32**

praxio by nstech

SP (11) 5018-2525 | MG (31) 2533-5050 | RJ (21) 3525-2929 | praxio.com.br | *Direções conectadas ao futuro.*

A **Optibus**, plataforma de software para planejamento, programação, operações, controle em tempo real e informações aos passageiros no transporte público, participa da Lat.Bus 2026 apresentando inovações voltadas para aumentar a eficiência operacional e apoiar os operadores diante dos desafios atuais do setor: a Otimização de Escala Mensal, visando atender às mudanças regulatórias relacionadas à transição da jornada de trabalho de 6x1 para 5x2.

Na mesma linha de evolução tecnológica, a **GOAL** mostra seu ecossistema de soluções para gestão inteligente do transporte público, reunindo em uma única plataforma a programação, o planejamento operacional, as escalas dos motoristas, a operação em tempo real e as ferramentas para a transição das frotas elétricas, além do aplicativo para os motoristas.

Já a **Empresa 1** está na Feira com um portfólio de soluções para digitalizar e modernizar a mobilidade urbana, com destaque para o aplicativo SI.GO, o validador com pagamento por Pix e recursos embarcados, o Console do Motorista, a plataforma SIGOM Intelligence para gestão e análise de dados e o chat de recarga via *WhatsApp*.

A IA NO CENTRO DAS ATENÇÕES

Nas operações relacionadas com o transporte, a Inteligência Artificial já deixou de ser uma promessa para se tornar uma das mais importantes ferramentas de transformação. A IA já está presente em diversas operações do setor, contribuindo para aumentar a eficiência, reduzir os custos, elevar os padrões de segurança e aprimorar a experiência dos usuários.

Um exemplo nesse contexto pode ser visto na **VaideBus**, plataforma de jornadas digitais no *WhatsApp* voltada à mobilidade, que integra atendimento, pagamento e execução de serviços para cidades e operadores de transporte público. Durante a Lat.Bus, ela está destacando sua geração de soluções baseadas em inteligência artificial para a mobilidade urbana e rodoviária. Segundo a empresa, a proposta é mostrar como agentes de IA podem apoiar o passageiro em diferentes momentos da jornada, desde a identificação de uma necessidade até o atendimento, a escolha de serviços e a conclusão de pagamentos.

São usadas três ferramentas: o agente de intenção que atua no início da jornada, com a função de compreender o que o passageiro deseja fazer e transformar essa necessidade em caminho possível dentro do ecossistema de mobilidade; o agente de atendimento, atuando na orientação e no suporte ao passageiro, ajudando a sanar dúvidas, interpretar solicitações, consultar informações e apoiar a evolução da jornada; e o agente *commerce* que conecta a jornada ao momento da transação, atuando na etapa em que o passageiro conclui e realiza um pagamento via Pix ou outras formas digitais.

A **Praxio**, empresa que tem um portfólio cobrindo toda a jornada do operador, aposta na IA ao expor seu novo sistema Praxio BrAIn, solução integrada ao *software* Globus que aplica inteligência artificial à gestão preditiva de frotas, identificando anomalias, desvios e oportunidades de economia automaticamente, entregando *insights* preditivos sobre setores estratégicos, como manutenção, abastecimento, pneus, compras e estoque, diretamente no *WhatsApp* do gestor autorizado.

Com o objetivo de proporcionar a melhor gestão de pessoas, a empresa segue investindo na digitalização de processos de RH e DP por meio do aplicativo Tá.On, que ganha novas funcionalidades como *upload* de atestados médicos e admissão digital de funcionários. Já o Painel de Monitoramento de Riscos Psicossociais, integrado ao software Globus, transforma afastamentos, recorrências e outros indicadores da operação em monitoramento contínuo, oferecendo visão estruturada da saúde organizacional. Em resumo, a Praxio tem expertise em ERP (*Enterprise Resource Planning* ou Planejamento de Recursos Empresariais), *software* que integra as áreas centrais de uma empresa, como finanças, fiscal, estoque, contabilidade, RH, etc. em uma única plataforma.

A **Optibus** também apresenta um sistema Agente de IA, que utiliza inteligência artificial para automatizar tarefas operacionais e transformar grandes volumes de dados em ações rápidas e inteligentes. Segundo a empresa, em vez de consultar diferentes sistemas manualmente, os operadores podem contar com a IA para identificar situações em tempo real, como veículos adiantados, reunir automaticamente as informações relevantes e executar ações corretivas em lote.

Informe Publicitário

Tecnologia e inovação impulsionam uma nova fase da mobilidade urbana: Prodata Mobility Brasil e Mais Mobi unem expertise para transformar o setor.

A mobilidade urbana está entrando em uma nova era, impulsionada pela digitalização, conectividade e uso estratégico de dados. A transformação do transporte público exige soluções cada vez mais integradas, capazes de conectar infraestrutura, meios de pagamento, gestão operacional e experiência do usuário em um único ecossistema tecnológico.

É nesse contexto que a Prodata Mobility Brasil anuncia a aquisição da Mais Mobi, movimento estratégico que fortalece sua atuação e amplia seu portfólio de soluções para operadores de transporte e gestores públicos no Brasil e no exterior.

Com mais de 50 anos de atuação global e 35 anos de presença no mercado brasileiro, a Prodata consolidou-se como referência em tecnologia para mobilidade urbana. Fundada na Bélgica, a empresa desenvolve tecnologia própria e domina toda a cadeia da bilhetagem eletrônica, do hardware ao software. Sua atuação internacional e experiência em projetos de alta complexidade permitiram à companhia participar da implantação de alguns dos primeiros sistemas de bilhetagem contactless da América Latina.

Com 23 anos de experiência, a Mais Mobi tornou-se referência em soluções digitais voltadas à mobilidade inteligente. Seu portfólio reúne plataformas de atendimento digital, meios de pagamento, programas de fidelização, gestão de benefícios e ferramentas que aproximam o transporte público do cotidiano digital dos passageiros.

A integração entre as empresas cria um ecossistema ainda mais completo para o setor, unindo a robustez tecnológica da Prodata à expertise digital da Mais Mobi. O resultado é uma plataforma integrada, modular e escalável, capaz de conectar tecnologia embarcada, bilhetagem eletrônica, validação, pagamentos digitais, atendimento omnichannel, gestão operacional e inteligência de dados.

Entre as tecnologias que passam a compor esse ecossistema estão validadores com biometria facial integrada, sistemas avançados de monitoramento e gestão, ferramentas de prevenção a fraudes, pagamentos por cartões de crédito e débito, atendimento digital via WhatsApp, programas de fidelização e soluções inteligentes para gestão de benefícios.
Além da inovação tecnológica, a integração fortalece a capacidade analítica da plataforma, permitindo que operadores e gestores públicos tenham acesso a informações estratégicas para apoiar decisões em tempo real.

Mais do que uma expansão de portfólio, essa aquisição representa um avanço para o mercado de mobilidade urbana. Ao reunir experiências complementares, fortalece a construção de um ecossistema mais completo, conectado e preparado para os desafios do transporte público. O impacto vai além da operação, impulsionando cidades mais inteligentes, sistemas mais eficientes e uma jornada cada vez mais simples, segura e digital para milhões de passageiros.



(A-B) PRodrigues Pozzebom/Agência Brasil

Entre idas e vindas

Mesmo com 20 vetos, sanção do Marco Legal do Transporte Público abre nova etapa para a mobilidade urbana

Sancionado em junho pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o Marco Legal do Transporte Público (Lei nº 15.432/2026) estabelece novas diretrizes para a gestão da mobilidade urbana no país. A legislação moderniza as regras para os sistemas de transporte coletivo, amplia a transparência, fortalece a política de subsídios e consolida a separação entre a tarifa paga pelo usuário e a remuneração das operadoras.

A sanção, porém, veio acompanhada de 20 vetos presidenciais. A maior parte atingiu dispositivos relacionados ao financiamento do transporte coletivo, reacendendo o debate sobre fontes permanentes de custeio para um serviço reconhecido pela Constituição como direito social.

Entre os dispositivos vetados estão regras que previam fontes orçamentárias de recursos para custear gratuidades e descontos tarifários concedidos por União, estados e municípios, além da possibilidade de aportes públicos para a operação dos sistemas. Também foram vetados mecanismos como a utilização de créditos de carbono, a isenção de pedágio para ônibus e a destinação de 60% da arrecadação da CIDE-Combustíveis para áreas urbanas. Vale lembrar que caiu o percentual, mas a possibilidade de uso da CIDE-Combustíveis para financiamento do custeio do serviço segue valendo, pois trata-se de comando constitucional.

Os vetos alcançaram a criação de agência técnica federal de apoio à política de mobilidade e regras para indenização de investimentos realizados por concessionárias. Antes mesmo da sanção, o texto havia perdido parte de seu alcance, quando o relator da matéria, deputado José Priante, retirou o artigo 30, que indicava novas fontes de financiamento, como tarifas de congestionamento e cobranças sobre plataformas de transporte por aplicativo.

O governo justificou os vetos com argumentos fiscais e constitucionais. Segundo a Presidência, alguns dispositivos poderiam gerar despesas obrigatórias sem indicação de fonte de custeio, interferindo em políticas públicas já existentes de descontos e gratuidades, e comprometer a autonomia orçamentária dos entes federativos.

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) enxerga a nova legislação como avanço institucional, com destaque para o reconhecimento do transporte coletivo como serviço público essencial, a separação entre tarifa e remuneração do operador e o fortalecimento da política de subsídios. Apesar dos vetos, a NTU entende que a possibilidade de participação da União no custeio dos serviços foi preservada no texto sancionado.

"O Marco Legal é resultado de construção com muita discussão propositiva entre governo e agentes do setor, e o texto aprovado preservava esse consenso", disse o diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho. Segundo ele, a entidade recebeu com surpresa a quantidade de vetos e atuará no Congresso Nacional para tentar restabelecer os dispositivos considerados estratégicos.

Na avaliação de Bicalho, o principal impacto está nas regras relacionadas às gratuidades. Segundo ele, ao vetar dispositivos que impediam o repasse desses custos aos passageiros pagantes, permanece a distorção histórica do modelo de financiamento do transporte coletivo. "Essa é uma luta antiga do setor. O passageiro que não recebe vale-transporte nem possui qualquer gratuidade acaba pagando a própria passagem e parte da passagem daqueles que têm benefícios", afirmou.

O entendimento é compartilhado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e pela Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP). As entidades também chamam atenção para o fato de que os vetos mantêm o modelo atual, em que parte do custo das gratuidades é absorvida pelos usuários pagantes.

O superintendente da ANTP, Luiz Carlos Néspoli, falou que a ausência de fontes permanentes de financiamento perpetua o desequilíbrio histórico. "O objetivo dos dispositivos vetados era corrigir essa distorção, evitando que benefícios concedidos pelo poder público fossem financiados pelos usuários que não possuem qualquer benefício", disse.

Néspoli ainda criticou o veto à destinação de pelo menos 60% dos recursos da CIDE-Combustíveis para áreas urbanas e à isenção de pedágio para veículos de transporte coletivo. Ele alerta que toda a cidade se beneficia de um sistema eficiente de transporte público, inclusive os automóveis, que ocupam grande parte da infraestrutura viária.

Na mesma linha, a FNP considera que o Marco Legal representa o maior avanço institucional para a mobilidade urbana desde a criação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em 2012. Porém, os dispositivos retirados durante a tramitação no Congresso e na sanção presidencial reduziram o alcance da nova legislação, sobretudo no financiamento dos sistemas.

"Os vetos de maior impacto estão relacionados ao financiamento do transporte público, por retirarem dispositivos que asseguravam a compensação financeira das gratuidades e descontos tarifários, ampliavam fontes permanentes de financiamento e reforçavam a corresponsabilidade da União no custeio do setor", comentou o prefeito de Goiânia (GO) e presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da FNP, Sandro Mabel.

Arquitetura da lei preservada

Apesar dos vetos, especialistas avaliam que a espinha dorsal do Marco Legal foi preservada. O coordenador do Núcleo Jurídico e Parlamentar da NTU, Ivo Palmeira, explicou que os dispositivos responsáveis por estabelecer diretrizes nacionais para contratos e relações entre poder público e operadores foram mantidos. Assim, segundo ele, a legislação supre lacuna existente desde a Constituição de 1988.

"Cada município estruturava seus contratos de uma forma. O Marco Legal cria uma referência comum, com normas e orientações que podem melhorar a relação entre gestores públicos e iniciativa privada", disse.

Entre os avanços preservados, Palmeira dá atenção à possibilidade de criação de mecanismos de conciliação para solucionar conflitos entre operadores e gestores públicos, medida que tende a reduzir a judicialização e acelerar a resolução de disputas contratuais.



O especialista lamenta, entretanto, a retirada de dispositivos que reforçavam o compartilhamento entre União, estados, Distrito Federal e municípios na organização de redes integradas de transporte. Para ele, essa articulação seria especialmente importante nas regiões metropolitanas. "Em regiões como Brasília e o Entorno, uma coordenação maior poderia contribuir para racionalizar redes integradas, reduzir custos e melhorar o serviço oferecido ao usuário", resumiu.

Próximo capítulo será no Congresso

Os vetos agora serão analisados pelo Congresso Nacional, que poderá mantê-los ou derrubá-los. Ainda não há prazo para votação, mas a expectativa do setor é que a análise ocorra ainda este ano.

A NTU pretende atuar entre as lideranças partidárias para defender a revisão dos dispositivos considerados prioritários para o financiamento do transporte público. "Vamos procurar as lideranças e mostrar a necessidade de rápida avaliação desses vetos, principalmente daqueles prioritários. Queremos que eles possam ser incorporados novamente à legislação», afirma Marcos Bicalho.

A FNP também pretende atuar pela reversão dos vetos considerados mais críticos. "Vamos dialogar com o Congresso Nacional durante a apreciação dos vetos presidenciais, priorizando a derrubada daqueles que possuem maior impacto para a sustentabilidade financeira do transporte público coletivo", diz Sandro Mabel.

IMPLEMENTAÇÃO DA LEI ENTRA NA AGENDA DO SETOR

Com a sanção do Marco Legal, o foco do setor passa a ser a regulamentação dos dispositivos que permitirão sua aplicação. União, estados, Distrito Federal e municípios terão de adaptar normas, contratos e sistemas às novas diretrizes, enquanto o governo federal inicia a elaboração das regras complementares.

A NTU participará desse processo por meio do Comitê Técnico de Mobilidade Urbana, vinculado ao Ministério das Cidades. Os trabalhos devem começar em agosto e terão como prioridades a implementação do Sistema Nacional de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU) e a definição de parâmetros nacionais de qualidade e desempenho.

"Vamos trabalhar com o governo federal na regulamentação dos pontos da lei que precisam de detalhamento. Estados e municípios, responsáveis pela gestão da maior parte dos sistemas de transporte, também terão de adaptar suas legislações locais às novas diretrizes", afirmou Marcos Bicalho.

A FNP também terá papel estratégico. Caberá aos municípios revisar contratos, fortalecer a gestão dos sistemas e buscar novas fontes de receitas extratarifárias. "A aprovação da lei é apenas o primeiro passo. Agora precisamos de amplo processo de regulamentação e adaptação institucional para que os instrumentos do Marco Legal do Transporte Público produzam efeitos concretos", afirmou Sandro Mabel. "O Marco Legal deve ser entendido como ponto de partida, e não como ponto de chegada", acrescentou.



DIMAS BARREIRA
é membro do Conselho Diretor da NTU e presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (Sindiônibus).

"FORTALECER O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO é uma das melhores políticas urbanas e ambientais ao alcance das cidades"

Afirmação simples que precisa estar no centro das decisões públicas. Não há mobilidade sustentável, redução consistente de emissões, menor ocupação viária, menos acidentes e mais acesso a oportunidades sem um transporte público forte, competitivo e tratado como serviço essencial.

Em muitas cidades brasileiras, o transporte público por ônibus, o maior modal coletivo, já não entrega plenamente o básico: oferta abundante, frota nova, conforto, confiabilidade e tarifa acessível. Quando falta recurso para manter mais ônibus nas ruas, reduzir intervalos e renovar a frota, o cidadão busca carros e motocicletas: mais congestionamento, mais poluição, mais acidentes, maiores custos no sistema de saúde e perda de produtividade urbana.

Nesse contexto, a renovação da frota com novos ônibus Euro 6 deve ser encarada como política pública de alto impacto imediato. Trata-se da alternativa mais viável para melhorar a experiência dos passageiros, aumentar a confiabilidade da operação e, ao mesmo tempo, reduzir drasticamente as emissões locais de material particulado, óxidos de nitrogênio, hidrocarbonetos e monóxido de carbono, próximo da total eliminação desses poluentes que mais afetam a qualidade do ar nas cidades e a saúde da população.

(A) Daniel Calvet; (B) P Photos Brazil/Shutterstock.com

> “QUANDO FALTA RECURSO PARA MANTER MAIS ÔNIBUS NAS RUAS, REDUZIR INTERVALOS E RENOVAR A FROTA, O CIDADÃO BUSCA CARROS E MOTOCICLETAS: MAIS CONGESTIONAMENTO, MAIS POLUIÇÃO, MAIS ACIDENTES, MAIORES CUSTOS NO SISTEMA DE SAÚDE E PERDA DE PRODUTIVIDADE URBANA.”



A prioridade dos prefeitos precisa ser objetiva: retirar de circulação, no menor prazo possível, os veículos mais antigos e poluentes, substituindo-os por ônibus modernos, confortáveis, seguros e ambientalmente muito superiores. O Brasil ainda convive com volume considerável de ônibus da geração tecnológica Euro 3, de ano 2011 ou anterior, o que não é aceitável. Cada renovação adiada significa manter mais poluição local, mais desconforto para o usuário e menor atratividade do transporte coletivo.

O retrato da frota brasileira confirma essa urgência. Levantamento da NTU sobre o perfil tecnológico da frota por ônibus mostra que, em uma amostra de 24.190 veículos, apenas 14,5% já são Euro 6. A maior parte, 75,2%, ainda é Euro 5, e 10,3% permanecem em fases anteriores. São milhares de ônibus antigos, mais poluentes e menos confortáveis ainda operando no Brasil. O mesmo levantamento registra 1.405 ônibus elétricos a bateria e 333 trólebus. Esses números indicam espaço para múltiplos caminhos no futuro, mas deixam claro que a agenda urgente é renovar a frota em escala, substituindo rapidamente os veículos antigos que continuam prestando o serviço todos os dias.

É indispensável reconhecer que os recursos públicos e tarifários são limitados. Por isso, a escolha tecnológica deve considerar o custo total de propriedade (soma dos custos de aquisição e operação), a capacidade de renovação em escala, a disponibilidade operacional, a infraestrutura necessária e o impacto real sobre o sistema como um todo. Uma política ambiental efetiva não pode olhar apenas para o veículo isoladamente, precisa olhar para a cidade.

O ônibus Euro 6 oferece a melhor combinação para a realidade brasileira: tecnologia disponível, rápida implantação, grande redução de emissões locais, menor custo e maior capacidade de substituir rapidamente veículos antigos ainda em atividade. Quando a mesma quantidade de recursos permite renovar mais frota, o benefício ambiental e social é maior.

Para a mobilidade urbana, a melhor política social e ambiental é ter Transporte Coletivo forte: emite muito menos por passageiro e melhora a fluidez geral, diminuindo poluição inclusive dos demais veículos que deixam de circular ou circulam mais eficientemente, em menor congestionamento.

Precisamos de pragmatismo: o Transporte Público Coletivo é essencial na solução, e renovar com Euro 6 é escalável, imediatamente disponível e ajuda a conseguir a ampliação do volume de serviço por ônibus com menos espera, menos superlotação, frota nova, maior confiabilidade e menores tarifas. Esse é o caminho para recuperar passageiros, reduzir a dependência do transporte individual motorizado e entregar ganhos sociais e ambientais concretos. Escolhas que reduzam essa capacidade de renovação em escala podem produzir resultado inferior para a cidade.



A REALIDADE DOS SISTEMAS BRT em operação no Brasil

MATTEUS FREITAS
é geógrafo, mestre em Planejamento Urbano e diretor de Mobilidade Urbana na Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

Soluções de mobilidade urbana baseadas em princípios coletivos são cruciais para melhorar a qualidade de vida das pessoas nas áreas urbanas. Em vista disso, os sistemas BRT são instrumento poderoso para estruturar as redes de transporte público, preservar o tecido urbano conectado e contribuir com a viabilização da escala humana nas cidades. Ao promoverem integração urbana, os sistemas BRT criam condições para a realização de viagens rápidas, pontuais, confortáveis e seguras, contribuindo assim para o protagonismo dos deslocamentos coletivos em detrimento do uso de automóveis e motocicletas.

Os sistemas BRT são mundialmente conhecidos como projetos de transporte público de média e alta capacidade. Há cinco elementos básicos considerados como essenciais em sua concepção: vias exclusivas para a circulação dos ônibus, alinhamento ao canteiro central, pagamento antecipado das tarifas, tratamento das interseções e plataformas elevadas para embarque em nível dos passageiros[1].

Combinadas com elementos adicionais, esses princípios essenciais potencializam ainda mais o desempenho operacional. Destacam-se a racionalização das redes com base em operações tronco-alimentadas sem sobreposição de itinerários, a construção de estações acessíveis com projetos arquitetônicos de alto padrão, a viabilização de ultrapassagem ao longo dos corredores exclusivos para permitir a oferta de serviços expressos e paradores, um eficiente sistema de informação em tempo real disponibilizados aos usuários, além de programação semafórica para garantir preferência de passagem aos ônibus nos cruzamentos[2].

Contudo, a implantação de todos os atributos desejáveis nem sempre é possível. Existem características específicas do espaço urbano e limitações orçamentárias locais que influenciam a concepção e elaboração dos projetos, o potencial construtivo de infraestrutura e, consequentemente, as condições operacionais resultantes. A flexibilidade do conceito gera diversidade de projetos com possibilidades distintas de adoção do arranjo mais adequado ao contexto local. Ao se considerar a multiplicidade de configurações, existe no Brasil um total de 17 sistemas BRT, que reúnem 37 corredores já operacionalizados em 15 cidades.

Diante do potencial desses projetos, qual é o atual cenário dos sistemas BRT em operação no país? O estudo técnico **'BRT Brasil: sistemas em operação nas cidades brasileiras'**, elaborado pela Oficina Consultores e organizado pela NTU, assumiu o desafio de responder a essa questão. Para alcançar esse objetivo, a metodologia de desenvolvimento do trabalho foi baseada na realização de entrevistas estruturadas com profissionais-chave dos órgãos gestores locais, na produção de amplo levantamento de informações para construção de uma base de dados atualizada e, por último, na elaboração de análise crítica sobre os principais aspectos relacionados à concepção, às características físicas e à governança dos sistemas.

1 Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, 2024).
2 Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, 2024).

(A) DBF Turismo/Shutterstock.com

Na sequência estão indicados alguns apontamentos baseados nos principais resultados do estudo técnico:

1. **EVOLUÇÃO DA IMPLANTAÇÃO:** os investimentos na implantação de sistemas BRT são baixíssimos. Em média, desde 1974, quando teve início a operação do primeiro corredor, somente 12 quilômetros foram operacionalizados por ano. É muito importante criar um banco de projetos e uma agenda de investimento em infraestrutura de transporte de alta capacidade. Isso é fundamental para disciplinar o processo de planejamento de cidades com foco em redes integradas por eixos de transporte de massa sustentados por sistemas BRT.

2. **INFRAESTRUTURA URBANA DEDICADA:** há uma infraestrutura significativa de equipamentos urbanos associada aos sistemas BRT. Cada sistema BRT em operação dispõe de robusta e bastante diversificada quantidade de estações, terminais e edificações complementares. Em vista disso, é importante contar com modelos de governança e financiamento que garantam recursos para investimentos tanto na construção, quanto na manutenção, modernização e expansão. A gestão da infraestrutura dos sistemas BRT é um aspecto que demanda melhorias. O cenário atual verificado gera lacunas que prejudicam o desempenho dos sistemas, sobretudo nos processos de manutenção das infraestruturas e de implementação de procedimentos de segurança. Há também dificuldade de exploração comercial para geração de novas receitas.

3. **GOVERNANÇA DE DADOS:** não há processos sistemáticos de coleta de dados, o que prejudica análises e leituras técnicas assertivas sobre o desempenho operacional e o modelo econômico dos projetos. Isso compromete questões relevantes, como a avaliação dos empreendimentos já existentes e a elaboração de novos projetos.



4. **GESTÃO:** foram observadas soluções desarticuladas para situações que se manifestam de forma integrada. Uma das causas dessa situação é a fragmentação institucional observada no campo das políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana. É comum a incorporação dos sistemas BRT aos contratos vigentes de concessão do sistema de transporte. A base contratual pré-existente pode não garantir segurança jurídica e de financiamento aos concessionários. Idealmente, nesses casos, é necessária a revisão para adequação das bases contratuais.

O estudo técnico deixa claro que as cidades brasileiras pioneiras na implantação de sistemas BRT transformaram os projetos em experiências exitosas. A geração de benefícios significativos é evidente para a mobilidade urbana e para a população. No entanto, ainda há potencial muito grande a ser explorado, o que depende da superação de desafios. A observação e a investigação de tais obstáculos, a partir dos projetos que atendem milhões de pessoas diariamente, são importantes para transformá-los em oportunidades de melhoria para futuras iniciativas.

O diagnóstico e a análise presentes no estudo técnico permitiram a identificação das oportunidades indicadas anteriormente e também de outros pontos estratégicos. Os resultados obtidos são de grande importância para órgãos financiadores, gestores públicos e empresas operadoras atuarem no aperfeiçoamento da estruturação, da modelagem e do desenvolvimento de novos projetos.



(A) Joa Souza/Shutterstock.com

INCENTIVOS AO TRANSPORTE INDIVIDUAL PENALIZAM A MOBILIDADE DA POPULAÇÃO

Medidas adotadas pelo governo federal beneficiam o uso de automóveis e motos nos centros urbanos

Duas medidas editadas pelo governo federal, em maio de 2026, causaram perplexidade ao setor de transporte público coletivo: a primeira liberou créditos para aquisição de veículos novos por taxistas, motoristas de aplicativos e cooperativas; a segunda reduziu as exigências de segurança para os serviços de motofrete e mototáxi, com alterações na regulamentação definida no Código de Trânsito Brasileiro e na Lei nº 12.009/2009, que normatiza a atividade de motofretistas e mototaxistas.

A Medida Provisória nº 1.359/2026 cria linha de financiamento de até R$ 30 bilhões para motoristas de transporte remunerado privado individual, taxistas e cooperativas de táxis comprarem veículos novos sustentáveis (elétricos, híbridos a etanol ou flex). O financiamento será por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), e o acesso ao programa será limitado a um veículo por beneficiário, no caso de motoristas de aplicativos e taxistas, ou por cooperado, no caso das cooperativas de táxi. Segundo Aloizio Mercadante, presidente do BNDES, o programa "tem potencial para injetar até 300 mil carros novos no mercado".

A segunda Medida Provisória (nº 1.360/2026) simplifica as regras de controle e segurança para mototaxistas, motofretistas e motoboys exercerem as atividades, retirando a obrigatoriedade de autorização emitida pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, além de dispensar a inspeção semestral dos equipamentos obrigatórios e de segurança. Em junho passado, nova medida foi anunciada pelo governo federal, o Move Brasil – Entregadores e Motos Apps, com linha de crédito de R$ 2,5 bilhões para facilitar a compra de motos por trabalhadores que prestam serviços de transporte urbano individual de passageiros e de cargas.

Para a Confederação Nacional do Transporte (CNT), o pacote de crédito para a aquisição de veículos leves é motivo de preocupação pelo incentivo ao transporte individual, que pode agravar os congestionamentos, os tempos de deslocamento e a perda de eficiência dos grandes centros urbanos.

O volume dos investimentos destinados ao transporte individual também chama a atenção, pois, de acordo com a CNT, "são equivalentes aos investimentos destinados à renovação da frota de ônibus e do transporte de cargas". Os recursos do Move Brasil, operacionalizados pelo BNDES, somam cerca de R$ 20 bilhões destinados à aquisição de caminhões, caminhões-tratores, além de ônibus, micro-ônibus e implementos rodoviários. São setores que, segundo a CNT, "geram benefícios coletivos para a população, para a mobilidade urbana e para a economia nacional". No âmbito do Novo Programa de Aceleração do Crescimento – PAC Renovação de Frota, as iniciativas selecionadas, destinadas à aquisição de ônibus elétricos, ônibus Euro 6, veículos movidos a GNV, carregadores e veículos sobre trilhos somam, aproximadamente, R$ 5,5 bilhões.

Entre os especialistas do setor, não há dúvidas de que são necessários recursos para a renovação da frota do transporte coletivo, que, de acordo com a NTU, sofreu o maior processo de envelhecimento em 30 anos, com idade média de 6,4 anos. Veículos novos proporcionam mais conforto, segurança e acessibilidade à população e menos danos ambientais, com a introdução de tecnologias mais limpas.

Na opinião de Sérgio Avelleda, coordenador do Núcleo de Mobilidade Urbana do Centro de Estudos das Cidades do Insper, "o Brasil precisa de regras para melhorar as condições de trabalho daqueles que se dedicam a servir às empresas de aplicativos. O problema é oferecer crédito que estimula a expansão indiscriminada do transporte individual motorizado, sem fortalecer o transporte coletivo e sem preservar requisitos mínimos de segurança. Os efeitos podem ser negativos para as cidades e para a saúde pública".

As duas medidas provisórias foram adotadas pelo governo federal quase que ao mesmo tempo da sanção presidencial do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, que tem como objetivo primordial melhorar a qualidade dos serviços oferecidos à população, revertendo a queda de participação do transporte coletivo nos deslocamentos urbanos. Dados da CNT mostram que, enquanto os deslocamentos individuais passaram a representar 68,3% das viagens urbanas, o transporte coletivo viu sua participação cair de 49,8% em 2017 para 31,7% em 2024.

Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU, entende que "há incoerência entre as medidas adotadas pelo governo federal, com repasse de recursos para o transporte individual, e os vetos aplicados a artigos do Marco Legal, essenciais à saúde financeira e à modernização do setor, como o do custeio das gratuidades, que praticamente desobriga a existência de fonte específica no orçamento público para compensar benefícios sociais tarifários."

"Enquanto o novo Marco Legal busca estabelecer regras para qualificar os serviços de transporte urbano de passageiros e permitir tarifas mais acessíveis, a iniciativa do governo esfria o debate sobre o transporte coletivo e estimula o transporte individual, como se essa fosse a resposta adequada para os deslocamentos da população que vive e trabalha nas grandes cidades brasileiras", avaliou Christovam.

Segundo Avelleda, "toda política pública produz incentivos. Quando os incentivos favorecem predominantemente o transporte individual motorizado, enquanto o transporte coletivo enfrenta dificuldades financeiras e operacionais, é natural discutir se o equilíbrio das políticas está adequado. O desafio é construir medidas que apoiem os trabalhadores sem comprometer os objetivos maiores de mobilidade, sustentabilidade e segurança. A política pública deve ampliar oportunidades de trabalho, mas também precisa produzir cidades mais seguras, mais sustentáveis e mais eficientes".

Para a CNT, "políticas de crédito que estimulem a atividade econômica e ampliem as oportunidades de trabalho são importantes". Ressalva, entretanto, que os investimentos públicos devem estar alinhados aos desafios da mobilidade urbana e às discussões "sobre sustentabilidade e descarbonização, priorizando soluções de impacto coletivo e capazes de melhorar, de forma estrutural, a qualidade dos deslocamentos nas cidades".



GOIÂNIA RECEBE PRÊMIO INTERNACIONAL PELOS AVANÇOS NO TRANSPORTE COLETIVO

O reconhecimento mostra que investimentos bem planejados e execuções realizadas com responsabilidade transformam efetivamente a vida da população

O UITP Awards 2026, premiação que reconhece iniciativas inovadoras que melhoram a mobilidade e a qualidade de vida em áreas urbanas em todo o mundo, premiou o RedeMob Consórcio na categoria "Experiência do Cliente e Mudança Modal", pelo projeto "Nova Mobilidade: Uma Transformação Centrada no Cidadão na Região Metropolitana de Goiânia". O evento aconteceu em Bruxelas, no dia 23 de junho. O sistema goiano destacou-se entre iniciativas de diversos países ao demonstrar que integração entre instituições, inovação e foco no cidadão podem produzir resultados concretos e de alcance internacional.

"A conquista do UITP Awards 2026 pela Região Metropolitana de Goiânia representa muito mais do que o reconhecimento de uma obra ou de uma tecnologia. O prêmio evidencia amplo processo de transformação da mobilidade urbana, construído a partir de nova forma de governança, planejamento e gestão do transporte coletivo", destaca o diretor executivo do RedeMob Consórcio, Leomar Avelino.

Um dos principais fatores que levaram à premiação foi a implantação da Nova Governança Metropolitana, considerada um dos pilares da transformação da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos da Grande Goiânia (RMTC), que estabeleceu uma gestão integrada entre o Estado e os municípios da Região Metropolitana, órgãos e entidades do transporte coletivo da capital. Outro avanço decisivo foi a implantação de nova política de financiamento do sistema, baseada na separação entre a tarifa paga pelo usuário e a remuneração dos operadores.

Com a adoção do complemento tarifário pelo poder público, tornou-se possível preservar uma tarifa mais acessível para a população, garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e criar as condições para investimentos permanentes em qualidade, modernização e expansão do serviço. Em contrapartida, as concessionárias, o Consórcio BRT e o RedeMob Consórcio passaram a concentrar seus esforços na prestação eficiente dos serviços, executando integralmente as obrigações contratuais, com foco em desempenho, inovação e qualidade operacional, como explica o diretor do RedeMob.

(A, D) RMTC Goiânia; **(B-C)** UITP AWARDS 2026



"A premiação internacional reafirma que grandes transformações são alcançadas quando diferentes instituições trabalham de forma coordenada, compartilhando objetivos e colocando o interesse público acima dos desafios. É a demonstração de que inovação, planejamento e compromisso com as pessoas podem transformar o transporte coletivo em poderoso instrumento de desenvolvimento urbano, inclusão social e qualidade de vida", enfatiza.

Nova Política Tarifária

A transformação da mobilidade na Região Metropolitana de Goiânia também passou pela forma como as pessoas acessam e utilizam o transporte público. Com esse objetivo, a Nova Política Tarifária da RMTC foi estruturada para tornar as viagens mais acessíveis, ampliar a integração e oferecer benefícios que atendem às diferentes necessidades da população.

Entre as principais inovações está a Meia-Tarifa, que reduz em 50% o valor de uma viagem realizada nas linhas alimentadoras de curta distância. Com o benefício, ainda é possível fazer até quatro viagens gratuitas nas linhas atendidas no prazo de duas horas e meia. Para quem precisa seguir viagem em direção aos corredores estruturantes basta complementar o valor até a tarifa integral, garantindo economia nos deslocamentos locais e maior incentivo ao uso do transporte coletivo. Outro avanço importante foi o Bilhete Único Metropolitano, que também permite ao usuário realizar integrações (até quatro viagens integradas gratuitas) entre diferentes linhas, utilizando o pagamento de uma única tarifa dentro do período de validade do benefício (duas horas e meia).

A política tarifária também inovou ao implantar o Passe Livre do Trabalhador por assinatura, modelo que oferece mais autonomia ao usuário. Os créditos deixam de ficar restritos ao trajeto entre casa e trabalho e podem ser utilizados em qualquer dia e horário, permitindo que o trabalhador também utilize o transporte para estudar, acessar serviços públicos, realizar compras ou participar de atividades de lazer. Complementando esse conjunto de benefícios, o Cartão Família permite o compartilhamento de créditos entre integrantes de uma mesma família cadastrada. A iniciativa oferece mais praticidade na gestão dos créditos, contribui para a organização do orçamento doméstico e amplia o acesso ao transporte coletivo por todos os membros do núcleo familiar em finais de semana e feriados. Com o pagamento de apenas uma tarifa básica, cinco membros da mesma família podem viajar gratuitamente.

"Mais do que facilitar o pagamento das viagens, a Nova Política Tarifária representa uma mudança de conceito: coloca o cidadão no centro das decisões, promove inclusão social, amplia o acesso às oportunidades e fortalece o transporte coletivo como o principal eixo da mobilidade urbana sustentável na Região Metropolitana de Goiânia", destaca o diretor.



Infraestrutura

Uma das marcas do novo conceito de mobilidade goiano foi a relevante modernização da infraestrutura do transporte coletivo, com a construção de corredores e reformas de equipamentos urbanos com o objetivo de oferecer aos cidadãos uma experiência de viagem mais confortável, segura, acessível e eficiente. O primeiro grande marco dessa transformação foi a implantação do BRT Norte-Sul, importante investimento em mobilidade urbana realizado na capital. Na sequência, a Região Metropolitana promoveu a completa reconstrução das estações e terminais do BRT Leste-Oeste. As novas estruturas foram projetadas para atender às necessidades de um sistema moderno, com ambientes mais amplos, monitoramento por câmeras com reconhecimento facial integrado às forças públicas de segurança, iluminação em LED, acessibilidade universal e melhores condições de segurança e operação.

A transformação também chegou às ruas. Milhares de novos abrigos em pontos de ônibus foram implantados em Goiânia e nos municípios da Região Metropolitana, ampliando o conforto e a proteção dos usuários contra intempéries. Esses investimentos representaram uma mudança de conceito em Goiânia, onde a infraestrutura deixou de ser vista apenas como suporte operacional e passou a ser parte essencial da experiência do usuário. "Foi essa visão integrada, combinando novos terminais, estações renovadas e ampla rede de pontos de parada qualificados, que também contribuiu para posicionar a Região Metropolitana de Goiânia entre as referências internacionais em mobilidade urbana, reconhecimento evidenciado com a conquista do UITP Awards 2026", afirma Leomar Avelino.

Ônibus novos, mobilidade inteligente

A transformação do transporte coletivo na Região Metropolitana de Goiânia também ganhou força com a renovação da frota, incorporando veículos mais modernos, eficientes e ambientalmente sustentáveis. Como parte desse processo, o sistema iniciou a operação de ônibus 100% elétricos, marcando nova etapa na descarbonização do transporte público. Além da aquisição dos veículos, foi implantada toda a infraestrutura necessária para sua operação, incluindo estações de recarga, sistemas de gerenciamento energético e procedimentos específicos de manutenção e monitoramento. A inovação também alcançou o uso de combustíveis renováveis com a introdução de ônibus movidos a biometano.



A mudança da mobilidade na Região Metropolitana de Goiânia também está presente na forma como o transporte público coletivo e o trânsito são geridos. Um dos principais destaques foi o Projeto Metronização, inspirado nos sistemas metroferroviários das grandes cidades do mundo. Por meio da integração entre os ônibus e os semáforos, geridos pela Central Integrada de Trânsito e Transporte, o sistema inteligente identifica a aproximação dos ônibus e ajusta automaticamente os tempos semafóricos, reduzindo cerca de 90% das paradas — aumentando, assim, a velocidade operacional.

Complementando essa estratégia, o Projeto de Desobstrução de Vias atua na melhoria da fluidez dos principais corredores de transporte coletivo da Região Metropolitana. A iniciativa contempla intervenções de engenharia de tráfego, reorganização da circulação viária, eliminação de conflitos operacionais, adequação de conversões, revisão da sinalização e implantação de soluções inteligentes de controle do trânsito. Ao priorizar o deslocamento dos ônibus sem comprometer a mobilidade urbana como um todo, o projeto aumenta a confiabilidade do sistema e reduz os impactos dos congestionamentos sobre o transporte coletivo.

"Os projetos de Metronização e Desobstrução de Vias representam nova forma de pensar a mobilidade, não apenas como deslocamento de pessoas, mas como instrumento de transformação das cidades. Ao combinar inovação tecnológica, gestão inteligente do trânsito integrada com gestão inteligente do transporte público, a Região Metropolitana de Goiânia consolida modelo de mobilidade sustentável, eficiente e centrado nas pessoas, reconhecido internacionalmente pela excelência de suas soluções", destaca o diretor executivo do RedeMob.

INFORME PUBLICITÁRIO

Marcopolo apresenta a força do seu portfólio e de suas soluções na LAT.BUS 2026,

A PRINCIPAL FEIRA LATINO-AMERICANA DE TRANSPORTE

Durante os dias 11, 12 e 13 de agosto, a capital paulista será sede da LAT.BUS, o maior evento do setor de transporte da América Latina. A Marcopolo fará parte dessa jornada como a maior expositora da feira, com o objetivo de compartilhar com o público seu portfólio de soluções sustentáveis e participar dos debates sobre a transição energética e o futuro do transporte.

A mobilidade tem um papel fundamental na transformação das cidades. Com essa visão, a Marcopolo apresentará soluções que unem **inovação, tecnologia, sustentabilidade** e alternativas alinhadas às novas demandas das operações urbanas e rodoviárias.

Em uma área total superior a 5 mil m² e cerca de 30 carros em exposição, a companhia apresentará na LAT.BUS um portfólio completo para diferentes segmentos, incluindo modelos com tecnologias de menor emissão, como veículos elétricos, híbridos, movidos a gás natural e biometano, além de soluções alinhadas aos padrões Euro VI.

A participação da Marcopolo na feira vai **além do estande.** Ela também está nos debates sobre o futuro do transporte. Durante os três dias de evento, a companhia integrará uma agenda dedicada à discussões sobre inovação, tecnologias e tendências na transformação do setor. Além disso, o **espaço de pronta-entrega** irá garantir agilidade no atendimento e permitirá a aquisição imediata das soluções, contribuindo para maior eficiência e praticidade em novos negócios.

Com protagonismo, a Marcopolo segue conectando tecnologia, excelência e o compromisso com o futuro em um portfólio amplo e uma presença forte. Mais do que apresentar veículos, a marca renova o seu **compromisso de impulsionar** a mobilidade com soluções de impacto positivo para as pessoas e para as cidades.

maceu



LAT BUS

11, 12 e 13 de agosto

São Paulo Expo Exhibition & Convention Center, São Paulo

MOVING *changes* EVERYTHING

CONHEÇA MAIS SOBRE AS SOLUÇÕES MARCOPOLO PARA O TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

Marcopolo

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.com.br @marcopolo-sa @marcopolo.s.a



Recuo no TRANSPORTE GRATUITO

Apesar do avanço das discussões dos governos sobre o custo do transporte público para os brasileiros, estudo mostra que a ampliação do benefício esbarra em desafios financeiros e jurídicos

A terceira edição da pesquisa temática sobre a adoção da política de tarifa zero no transporte público, feita pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), mostrou a desaceleração no crescimento do programa no país, no último ano: 16 novos municípios adotaram o benefício, queda expressiva em relação ao período de maior expansão, entre 2021 e 2023, quando 70 municípios adotaram o serviço totalmente gratuito. A redução foi mais notável em cidades com mais de 100 mil habitantes — apenas dois municípios dessa categoria implantaram programas de tarifa zero. Por outro lado, oito cidades abandonaram a política pública nos últimos anos.

Atualmente, entre os 312 municípios com mais de 100 mil habitantes atendidos por transporte público coletivo por ônibus, somente 14 adotam a tarifa zero. O acompanhamento do tema nos últimos anos indica que o debate avançou para além da fase inicial de entusiasmo, marcada pelo aumento dos casos, passando a uma etapa mais prudente e responsável, centrada nos desafios da implementação.

"O modelo observado até então funciona em cidades pequenas, que possuem poucas linhas e frota de ônibus reduzida, viabilizando o custeio com recursos dos próprios orçamentos municipais. Não é possível replicar esse modelo em grandes centros urbanos, capitais e regiões metropolitanas de forma universal. Nessas localidades há um nível maior de complexidade operacional das redes de transporte e, consequentemente, maior custo total, o que demanda reestruturação do modelo de financiamento, com foco na ampliação das fontes extratarifárias, além de planejamento técnico consistente", explica o diretor de Mobilidade Urbana da NTU, Matteus Freitas.

[A] Eric Romero / PMSCS; [B] Comunicação/PMG; [C] Prefeitura de Levy Gasparian

O programa tarifa zero resulta de tratamento diferenciado concedido à população no âmbito da política tarifária local. Esse produto pode ser direcionado à toda a coletividade, portanto, sem restrições, mas também pode ser direcionado a determinado segmento de passageiros ou a circunstâncias específicas (dias da semana, tipos de linhas, etc.). Nesse sentido, há 10 anos, apenas 26 cidades brasileiras adotavam a tarifa zero sem restrições. No final de março deste ano, esse número alcançou 143 municípios. Existem também outros 43 municípios que ofertam o benefício a categorias específicas de passageiros ou para situações típicas. Alguns desses casos são bastante expressivos, como as experiências vigentes em São Paulo, Brasília e Maracanaú (CE).

Interrupção dos programas de tarifa zero

Pela primeira vez, o relatório da NTU trouxe dados sobre municípios brasileiros que já implantaram programas de tarifa zero que posteriormente foram descontinuados, todos em cidades de pequeno e médio porte, com populações entre aproximadamente 18 mil e 111 mil habitantes. Os casos identificados são Jaboticabal (SP), Monte Mor (SP), Paulínia (SP), Picos (PI), Pirapora do Bom Jesus (SP), Porto Real (RJ), Tijucas do Sul (PR) e Ubiratã (PR). Em geral, essas iniciativas permaneceram em operação por períodos relativamente curtos, variando de poucos meses a alguns anos.

Um caso emblemático é o de Paulínia (SP), município com pouco mais de 110 mil habitantes, que adotou a tarifa zero ainda na década de 1990. O programa foi interrompido após alguns anos de funcionamento e posteriormente retomado em formato parcial, experiência que também acabou sendo descontinuada. Atualmente, o município opera com uma das tarifas mais baixas do país, demonstrando que diferentes estratégias podem ser adotadas para ampliar o acesso ao transporte coletivo. Em Monte Mor (SP), a gratuidade universal no transporte coletivo foi encerrada em 2025, após menos de dois anos de funcionamento. A prefeitura do município, com cerca de 64 mil habitantes, argumentou que o modelo se tornou financeiramente inviável. Com a mudança, a política de tarifa zero foi substituída por modelo de concessão de benefícios tarifários para grupos específicos de usuários.



Para o diretor de Mobilidade Urbana da NTU, a sustentabilidade da tarifa zero passa pelo entendimento de que essa política de gratuidade universal deve ser uma meta futura, a qual está condicionada à constituição de um pacto federativo, para construção de novo modelo de financiamento, baseado no Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, que viabilize transição segura, gradual e fiscalmente responsável. "Portanto, é necessário superar a lógica de que o financiamento do transporte coletivo é responsabilidade exclusiva dos municípios. A magnitude do custo total dos sistemas de transporte público coletivo em todo o país exige a participação dos diferentes níveis federativos, para garantir viabilidade operacional e econômica no médio e longo prazo".

Novos municípios

Em relação à edição anterior da pesquisa, apenas duas cidades com mais de 100 mil habitantes implantaram o programa de benefício tarifário: Canoas, no Rio Grande do Sul, e Itaboraí, no Rio de Janeiro. As duas cidades têm médio porte — Canoas, com 347.657 habitantes, e Itaboraí, com 224.267 habitantes —, o que está em linha com o padrão já observado ao longo do estudo, que não registra implantação em cidades de grande porte, com população superior a 500 mil habitantes.



O programa de tarifa zero em Canoas difere das demais experiências por ter sido instituído em caráter emergencial, em resposta aos impactos das enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul em 2024, comprometendo o funcionamento da cidade e a organização dos deslocamentos urbanos. Nesse cenário, o passe livre foi adotado como medida para assegurar a mobilidade da população diante das restrições impostas pela crise, tendo sido inicialmente concebida como solução temporária. Durante esse período de prorrogações, a demanda saltou de cerca de 270 mil utilizações, em maio de 2024, para 1,5 milhão por mês, em dezembro de 2025. Esse crescimento expressivo, embora revele a forte ampliação do acesso ao transporte coletivo, implica também aumento direto nos custos de operação.

Em Itaboraí (RJ), o programa de tarifa zero teve início em novembro de 2023, quando a prefeitura lançou um sistema de transporte gratuito com apenas 14 ônibus, conhecidos como "laranjinhas". Na época, a política ainda era restrita a algumas linhas específicas. A proposta surgia como resposta à precariedade do transporte coletivo local e tinha como objetivo ampliar o acesso da população à mobilidade urbana, especialmente em áreas periféricas. Desde o início, porém, a implantação ocorreu em ambiente institucional que limitava a expansão do sistema gratuito, gerando conflitos operacionais e jurídicos entre poder público e empresas concessionárias. Entre 2023 e 2024, esse cenário de instabilidade e disputas judiciais resultou na interrupção temporária da operação do sistema.

A consolidação do programa ocorreu em maio do ano passado, quando a prefeitura anunciou a gratuidade total no sistema municipal. Apesar do avanço, a operação passou a apresentar problemas relevantes logo após a implementação plena, com críticas recorrentes da população relacionadas a superlotação, atrasos, longos tempos de espera e condições precárias da frota. Relatos indicam que, embora a gratuidade tenha ampliado o acesso, a qualidade do serviço não acompanhou o aumento da demanda, revelando limitações operacionais do sistema.

Nesse contexto, o histórico do programa mostra que a expansão não foi acompanhada, na mesma velocidade, por ajustes institucionais e operacionais; portanto, desafios importantes relacionados à qualidade do serviço, sustentabilidade financeira e governança do sistema se mantêm. A União tem papel estratégico nesse modelo e pode contribuir, por exemplo, com o financiamento focalizado na população socialmente vulnerável, alternativa que ampliaria o acesso ao transporte coletivo com menor pressão orçamentária do que a gratuidade para toda a população. Complementarmente, é imprescindível a padronização e o custeio das gratuidades setoriais já existentes, destinadas a estudantes, idosos e pessoas com deficiência, vinculando o seu custeio aos orçamentos das respectivas políticas públicas, em vez de onerar exclusivamente os orçamentos dos transportes.

"O setor produtivo também deve manter seu papel histórico de contribuição, por meio da modernização do vale-transporte. Uma alternativa é a extensão da base contributiva para alcançar todos os empregados, públicos e privados, estendendo o benefício a todos os trabalhadores com vínculo formal e garantindo acesso irrestrito ao transporte público, não mais limitado a uma quantidade pré-definida de viagens suficientes apenas para cumprir o trajeto casa-trabalho-casa", observa Matteus Freitas.

A sustentabilidade da tarifa zero exige, dessa forma, a combinação de diferentes instrumentos de financiamento e a garantida da neutralidade fiscal, de modo que toda ampliação de despesa esteja acompanhada de fontes permanentes e previamente definidas, além da preservação da segurança jurídica dos contratos vigentes.



Estudo mapeia projetos PARA EXPANSÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO EM ÂMBITO NACIONAL

NTU atuou como um dos parceiros técnicos do ENMU e contribuiu com produção de relatório sobre BRTs e corredores de ônibus

O Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU), iniciativa do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em parceria com o Ministério das Cidades, é um amplo estudo técnico responsável por reunir um portfólio de projetos em sistemas de transporte público de média e alta capacidades (TPC-MAC) nas 21 principais regiões metropolitanas (RMs) do Brasil, além de propor medidas institucionais para viabilizar os investimentos. Os projetos, a serem desenvolvidos até 2054 — o que possibilita ciclos de implantação escalonados —, incluem novos sistemas BRTs, corredores exclusivos para ônibus, VLTs, metrôs, trens urbanos e monotrilhos, bem como extensões e melhorias nas infraestruturas existentes.

O estudo também contou com a colaboração de instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana. Entre essas instituições está a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), que elaborou, para o ENMU, estudo técnico contendo dados e informações sobre os sistemas BRT em operação no país. Esse levantamento identificou as principais características, os aspectos comuns e as particularidades das infraestruturas já operacionalizadas. Foram verificados 57 pontos de checagem divididos em sete blocos: caracterização; infraestrutura; frota; governança; dados operacionais; custos e investimentos; e comunicação.

(A) André Telles; (B) Marcelo Piu

O trabalho técnico resultou em dois produtos: banco de dados e informações estruturado; e relatório descritivo e analítico. O documento, disponibilizado ao BNDES, será necessário sobretudo na fase de estruturação de projetos do ENMU, prevista para os anos de 2026 e 2027. Trata-se de etapa dedicada ao planejamento, à modelagem e à contratação de obras.

Parceria NTU e BNDES

O diretor de Mobilidade Urbana da NTU, Matteus Freitas, enfatiza que, considerando que o ENMU criou um banco nacional com um total de 187 projetos de sistemas TPC-MAC para as 21 RMs contempladas, "o trabalho técnico (da NTU) será fundamental para demonstrar a competitividade daqueles projetos previstos que são dedicados aos modos de transporte coletivo sobre pneus (BRTs e corredores de ônibus), assim como para qualificá-los a partir da caracterização e análise dos BRTs já em operação".

Para Freitas, a parceria da NTU com o BNDES é muito importante porque o ENMU é "um projeto audacioso que tem como objetivo principal criar as bases para viabilizar uma onda de investimentos em infraestrutura direcionada para a mobilidade urbana coletiva, assim como ocorreu, e ocorre, com as ondas de investimentos já observadas nas infraestruturas de aeroportos, saneamento básico e energia renovável, por exemplo".

Já para o BNDES, a NTU, como entidade de referência no setor de transporte público por ônibus, reúne conhecimento técnico e visão abrangente sobre a realidade dos sistemas em operação no país. O órgão destaca que, para um estudo da dimensão do ENMU, foi muito importante contar com o apoio da NTU porque a entidade contribuiu para a legitimidade técnica e setorial do trabalho desenvolvido.



Segundo o Banco, a título de exemplo, o levantamento realizado pela NTU sobre os sistemas de BRT existentes no Brasil constitui contribuição relevante para o conhecimento e a sistematização da experiência brasileira com esse tipo de solução. O órgão entende que essa participação da NTU ganha importância adicional diante do espaço ocupado pelas soluções baseadas em ônibus na carteira de projetos proposta pelo ENMU, visto que entre 79 e 101 projetos mapeados contemplam soluções por ônibus (BRTs e corredores centrais), a depender do cenário considerado — em extensão, essas intervenções podem alcançar até 1.685 quilômetros, o equivalente a 55% dos 3.056 quilômetros de projetos identificados pelo estudo nacional.

Construção do ENMU e os próximos passos do estudo

De acordo com o BNDES, o ENMU analisou as redes existentes, as perspectivas de crescimento da demanda e os projetos anteriormente planejados, identificando os investimentos necessários para ampliar a cobertura e a capacidade dos sistemas. O resultado foi a formação do banco com 187 projetos, que somam mais de 3 mil quilômetros de novas infraestruturas e investimentos estimados em mais de R$ 400 bilhões. O órgão acrescenta que o estudo também apresentou propostas de políticas públicas voltadas ao fortalecimento institucional do setor, incluindo a governança metropolitana, a integração operacional, a bilhetagem e o financiamento dos sistemas.

O BNDES ressalta que, a partir de agora, o ENMU passa a oferecer uma referência para o planejamento e a priorização de investimentos em mobilidade urbana. O órgão reforça que está dialogando com estados, municípios e entidades metropolitanas para apoiar o desenvolvimento das propostas do estudo em projetos estruturados, considerando as características e as prioridades de cada região — trabalho que inclui elaboração de estudos técnicos, definição de modelos de contratação e financiamento, e apoio à implementação de aprimoramentos institucionais.

Filiadas e associadas à NTU que contribuíram com o ENMU

Entre os diversos colaboradores do estudo nacional estão entidades filiadas (sindicatos e associações) e empresas associadas à NTU. Autorizados pelo BNDES a participarem do ENMU, os profissionais dessas entidades e empresas que demonstraram interesse no estudo passaram a compor os grupos dos diferentes Comitês Técnicos e das Redes de Colaboradores, que tinham como principal responsabilidade revisar os relatórios referentes ao Banco de Projetos daquela RM do seu interesse. Abaixo, estão listadas as filiadas e associadas da NTU que participaram do estudo, seguidas de suas respectivas RMs:

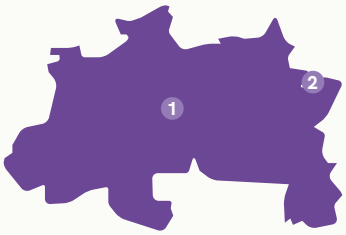
Empresas: Consórcio Fênix (Florianópolis); RedeMob Consórcio (Goiânia); HP Transportes Coletivos (Goiânia); Urbi Mobilidade (Distrito Federal).

Sindicatos: SetraBH (Belo Horizonte); Setransbel (Belém); Sintram (Belo Horizonte); Curitibus (Antigo Setransp Curitiba); Sindiônibus (Fortaleza); Sindicato das Empresas de Transportes-SET (Goiânia); GVBus (Grande Vitória); Sinturb (Maceió); Setut (Teresina).

Associações: ATM (Porto Alegre), ATP (Porto Alegre).

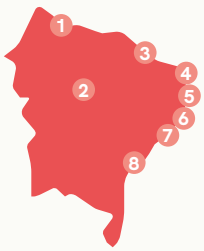
PROJETOS DE BRTS E CORREDORES PROPOSTOS PELO ENMU

Mapa das 21 regiões metropolitanas (RMs) contempladas pelo ENMU



Norte

1 Manaus (AM), 2 Belém (PA).



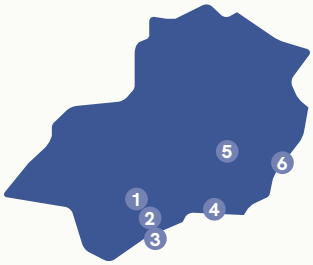
Nordeste

1 São Luís (MA), 2 Teresina (PI),
3 Fortaleza (CE), 4 Natal (RN),
5 João Pessoa (PB), 6 Recife (PE),
7 Maceió (AL), 8 Salvador (BA).



Centro-Oeste

1 Distrito Federal (DF),
2 Goiânia (GO).



Sudeste

1 Campinas (SP), 2 São Paulo (SP),
3 Baixada Santista (SP), 4 Rio de Janeiro (RJ),
5 Belo Horizonte (MG), 6 Grande Vitória (ES).



Sul

1 Curitiba (PR),
2 Florianópolis (SC),
3 Porto Alegre (RS).

- **Todas as RMs** do mapa possuem projetos propostos para implantação de BRTs.
- RMs com projetos propostos para extensão de BRTs: Belém, Fortaleza, Maceió, Distrito Federal, Goiânia, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre.
- RMs com projetos propostos para implantação de corredores: João Pessoa, Maceió, Natal, Salvador, São Luís e São Paulo.
- RM com projetos propostos para extensão de corredores: São Paulo.



NO CAMINHO, ENCONTRAMOS:

Sustentabilidade

Movimento

Marcopolo

Com mais de 76 anos de história, a Marcopolo acompanha as dinâmicas do dia a dia das cidades e contribui para um futuro sustentável. Mais do que experiência, entrega um portfólio completo com tecnologias exclusivas para maior eficiência e menor emissão de poluentes.

CONFIRA ALGUMAS DESSAS SOLUÇÕES:

ATTIVI
ÔNIBUS ELÉTRICO
100% MARCOPOLO



- ZERO EMISSÕES
- COM ATÉ 250KM DE AUTONOMIA
- ALTA ROBUSTEZ E DURABILIDADE

VOLARE
FLY 10 GV



- REDUÇÃO NAS EMISSÕES DE GASES POLUENTES
- ENERGIA LIMPA E ATÉ 100% RENOVÁVEL
- DESEMPENHO OTIMIZADO

SAIBA MAIS AQUI:

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

marcopolo.com.br @marcopolo-sa @marcopolo.s.a

TRANSPORTE PARA TODOS: o debate que pode mudar o futuro da mobilidade urbana no Brasil

O **Seminário Nacional NTU 2026** reunirá governo, especialistas e lideranças do setor para discutir novo modelo de financiamento do transporte coletivo. Painéis mostram que garantir qualidade, acesso e sustentabilidade depende de política pública permanente para o setor

O futuro da mobilidade urbana brasileira estará em debate entre os dias 11 e 13 de agosto, no Seminário Nacional NTU 2026, em São Paulo. Ao reunir representantes do Governo Federal, do Congresso Nacional e da indústria, operadores de transporte e especialistas nacionais e internacionais, o evento pretende discutir um dos maiores desafios do país: como construir um sistema de transporte público que combine qualidade, acesso e sustentabilidade financeira.

Com o tema "Transporte para Todos", a edição deste ano do evento parte de diagnóstico conhecido por quem acompanha a mobilidade urbana brasileira. Nas últimas décadas, o transporte coletivo perdeu passageiros, viu aumentar sua dependência da tarifa paga pelo usuário e enfrentou dificuldades para manter investimentos, renovar frotas e ampliar a qualidade dos serviços.

Ao longo de três dias, os especialistas vão debater alternativas que mostram que esse cenário pode ser revertido, desde que o país adote uma política nacional de financiamento para o transporte público coletivo. É justamente essa discussão que conecta toda a programação do Seminário, desde a abertura até o último painel, dedicado à apresentação detalhada do Programa Transporte para Todos, proposta elaborada pela NTU para estruturar novo modelo de financiamento do setor.

A programação começa antes mesmo da abertura oficial do Seminário: na manhã do dia 11, acontecem os encontros dos Colégios da NTU — Colégio de Advogados, Colégio de Comunicação e Marketing, e Colégio Técnico —, que trazem agendas temáticas de grande relevância setorial, entre palestras de especialistas convidados e debates em grupo. A novidade, este ano, é a transmissão ao vivo dos Colégios pelo canal da NTU no YouTube, que também vai transmitir os painéis do Seminário; todos os eventos ficarão gravados para consulta posterior.

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2026

[A] Bárbara Kierme

A abertura oficial do Seminário, que acontece às 14h do dia 11, reúne representantes das três esferas de governo, entidades empresariais e lideranças do setor de transporte, evidenciando a relevância do encontro e a crescente importância da mobilidade urbana na agenda nacional.

A palestra máster do Seminário tem como tema "Transporte para Todos: a qualidade que o Brasil já pode ter, o acesso que o Brasil ainda precisa garantir" e propõe a discussão de desafio fundamental para o setor — o equacionamento do custeio dos serviços de transporte como caminho para viabilizar novos investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana.

Mediadores assumem papel estratégico na construção do debate

Os cinco painéis do Seminário Nacional NTU 2026 aprofundam o tema sob diferentes perspectivas. Para garantir que as discussões estejam alinhadas, a organização confiou a condução dos debates a profissionais que acumulam décadas de experiência em mobilidade urbana.

O primeiro painel, dedicado ao diagnóstico da crise enfrentada pelo transporte coletivo brasileiro, será conduzido por Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU. Ao apresentar os dados do Anuário NTU 2025-2026, ele conduzirá a discussão sobre a queda histórica da demanda no transporte coletivo e os limites do atual modelo de financiamento, ainda baseado, em grande parte, na tarifa paga pelo passageiro.

O segundo painel será apresentado e mediado por Marcos Bicalho dos Santos, diretor de Gestão da NTU. A discussão terá como foco o recém-aprovado Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, legislação considerada divisor de águas para o setor por estabelecer instrumentos capazes de dar segurança jurídica às políticas públicas de financiamento. Entre os temas em debate estão a separação entre a tarifa pública e a remuneração dos operadores, os mecanismos de subsídio e as novas fontes de custeio previstas na legislação. A proposta é mostrar que o país deixou para trás a fase da discussão conceitual e passa a enfrentar desafio ainda maior: transformar a lei em políticas efetivas e permanentes, capazes de melhorar a vida da população.

Na sequência, o olhar se volta para o passageiro. O terceiro painel, mediado por Ruben Bisi, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), discutirá como será o ônibus que os brasileiros desejam utilizar, tendo como referência o ano de 2030. A conversa irá além da renovação tecnológica das frotas. Os especialistas abordarão conforto, acessibilidade, eficiência energética, redução das emissões e digitalização dos serviços, sempre relacionando esses avanços à necessidade de mecanismos financeiros que permitam aos operadores investir continuamente na modernização dos veículos. Em síntese, como ter um modelo econômico que ofereça condições para que investimentos em frota mais limpa e confortável sejam realizados.



Plano CNT de Transporte e Logística

Antes do retorno aos painéis, a programação abre espaço para uma apresentação que amplia o olhar sobre a mobilidade urbana dentro do contexto da infraestrutura nacional. Fernanda Rezende, diretora executiva da Confederação Nacional do Transporte (CNT), apresenta o Plano CNT de Transporte e Logística 2026, destacando os projetos voltados à mobilidade urbana e sua integração com o planejamento estratégico dos sistemas de transporte no Brasil.

A exposição reforça a necessidade de articular políticas para diferentes modais e evidencia que o fortalecimento do transporte coletivo urbano deve fazer parte de estratégia mais ampla de desenvolvimento, capaz de aumentar a eficiência logística, melhorar a qualidade de vida nas cidades e impulsionar a competitividade do país.

Na sequência da programação, os presentes poderão ampliar o horizonte do debate com experiências internacionais. Sob mediação de Flávio Chevis, representante da União Internacional de Transportes Públicos (UITP), o quarto painel apresentará exemplos de países e cidades que conseguiram consolidar sistemas de transporte coletivo eficientes, graças à adoção de políticas públicas permanentes de financiamento. A comparação entre diferentes modelos pretende demonstrar que os sistemas mais bem avaliados do mundo compartilham característica comum: o transporte coletivo é tratado como investimento estratégico para o desenvolvimento urbano e não apenas como serviço financiado pelos passageiros. Experiências da América Latina e de outros mercados servirão de referência para identificar soluções que possam ser adaptadas à realidade brasileira.

O Programa Transporte para Todos

O quinto e último painel do Seminário Nacional NTU 2026, sob apresentação e mediação de Edmundo de Carvalho Pinheiro, presidente do Conselho Diretor da NTU, será dedicado exclusivamente ao Programa Transporte para Todos, que reúne conjunto de propostas que buscam garantir, de maneira permanente, a sustentabilidade financeira do setor. Entre seus pilares estão a criação de um novo vale-transporte, o Vale-Transporte do Trabalhador (VTT); os mecanismos permanentes de financiamento das gratuidades; e a implantação do Vale-Transporte Social, destinado a ampliar o acesso da população mais vulnerável ao sistema de transporte coletivo.

"Mais do que apresentar um documento técnico, o objetivo é consolidar uma agenda nacional construída ao longo do evento. A intenção é mostrar que já existem alternativas viáveis para financiar o transporte coletivo de forma estável e que o desafio passa, sobretudo, pela articulação entre União, estados, municípios e sociedade", explica Edmundo Pinheiro.

Essa visão também estará presente no encerramento oficial do Seminário, quando Francisco Christovam e os mediadores dos painéis apresentarão carta a ser entregue aos presidenciáveis, defendendo que uma política nacional de financiamento do transporte público coletivo seja incorporada aos programas de governo para as próximas eleições. O gesto simboliza a principal mensagem do encontro: a mobilidade urbana precisa deixar de ser tratada como problema exclusivo das cidades e passar a integrar o projeto de desenvolvimento do país.

A carta não é o único documento a ser lançado no evento. A NTU divulga também, durante o Seminário, seu tradicional Anuário, que atualiza, nesta edição 2025-2026, os principais indicadores de desempenho do setor, monitorados pela entidade há mais de três décadas. Os participantes receberão também esta edição 81 da revista NTUrbano, e folheto que resume os principais pontos da proposta do Transporte para Todos. O material inclui também QR Code que dá acesso à versão digital de estudo detalhado do novo modelo de financiamento do custeio do transporte coletivo, em discussão.

Diversidade e novas gerações em debate

A programação continua na manhã do terceiro dia com atividades voltadas ao fortalecimento das redes de relacionamento e da atuação institucional da NTU. Este momento será dedicado a encontros paralelos que estimulam a troca de experiências e a construção de propostas entre diferentes segmentos do transporte coletivo urbano.

Na ocasião, o Movimento NTU Mulher e o Movimento NTU Jovem promoverão encontro conjunto aberto ao público, reunindo profissionais e lideranças para discutir os desafios da renovação do setor, da diversidade e da ampliação da participação feminina e das novas gerações na mobilidade urbana. A iniciativa reforça o compromisso da NTU com a formação de lideranças capazes de contribuir para a inovação e a sustentabilidade do transporte público coletivo.

Paralelamente, ocorre também mais uma reunião de organização da Aliança pelo Transporte Público Coletivo. Participam do encontro as principais entidades e lideranças comprometidas com a construção de agenda permanente em defesa do transporte público coletivo no Brasil, para consolidar o diálogo e dar continuidade às articulações institucionais para a criação da Aliança, iniciadas no ano passado.

Um debate que olha para o futuro

Ao escolher o tema "Transporte para Todos", a NTU procura ampliar a discussão que deixou de ser apenas setorial para assumir dimensão social, econômica e ambiental. O transporte coletivo influencia diretamente o acesso ao trabalho, à educação, à saúde e às oportunidades oferecidas nas cidades. Também exerce papel decisivo na redução das emissões de gases do efeito estufa, na ocupação mais eficiente do espaço urbano e na melhoria da qualidade de vida da população.

Por isso, a programação do Seminário Nacional NTU deste ano foi estruturada para demonstrar que o financiamento do transporte público não é tema restrito aos operadores ou aos gestores da mobilidade. Trata-se de serviço público que impacta a competitividade das cidades, a inclusão social e o desenvolvimento econômico do país.

Mais do que discutir soluções, o encontro pretende fortalecer as condições para que elas saiam do papel. "Se esse objetivo for alcançado, a edição de 2026 poderá ser lembrada como marco na construção de novo modelo de mobilidade urbana para o Brasil. Um modelo em que qualidade, acesso universal e sustentabilidade deixem de ser objetivos concorrentes e passem a caminhar juntos", conclui o diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam.

Desafios persistentes e caminhos para a recuperação do transporte coletivo

Anuário NTU 2025-2026 aponta desaceleração na demanda de passageiros, alta nos custos do transporte público e perspectivas para um novo modelo de financiamento, a partir do Marco Legal

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

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



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

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

Segundo o Anuário, a mudança no comportamento da mobilidade urbana, impulsionada pelo crescimento do transporte individual e dos aplicativos de transporte, consolidou um novo cenário para os sistemas de ônibus. Os dados levantados se referem a nove sistemas analisados: Belo Horizonte (municipal), Curitiba (municipal), Fortaleza (municipal), Goiânia (municipal e intermunicipal metropolitano), Porto Alegre (municipal), Recife (municipal e intermunicipal metropolitano), Rio de Janeiro (municipal), Salvador (municipal) e São Paulo (municipal).

[A] Caíque Lima

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

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

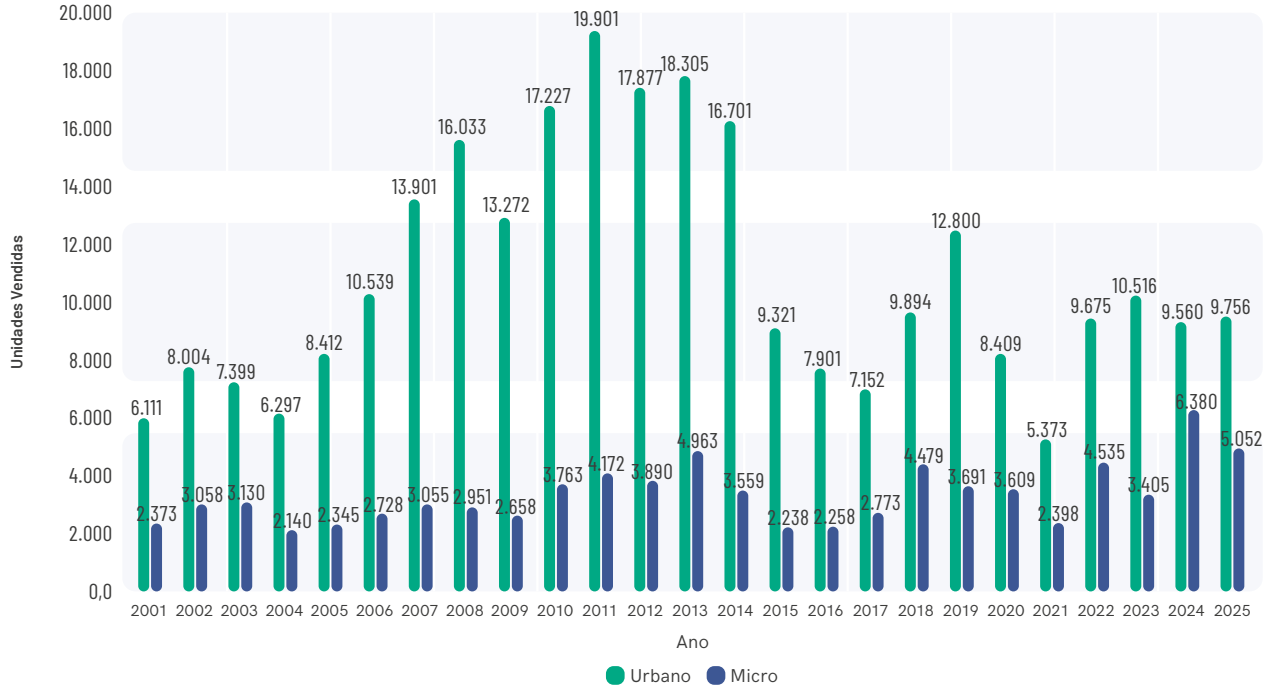
Conflitos internacionais e o aumento do Diesel - a volatilidade do preço do diesel, agravada pelas tensões internacionais registradas em 2026, reforça a necessidade de mecanismos permanentes de proteção ao transporte coletivo diante das oscilações do mercado de combustíveis. Entre 15 de fevereiro e 5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

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

Indicadores

Renovação da frota

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



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

Alemanha

Ônibus autônomo completa 1.200 viagens com passageiros

O projeto Albus, em Hannover, encerrou sua primeira fase após 1.200 viagens com passageiros, comprovando a viabilidade da operação. Durante nove meses, o ônibus elétrico autônomo Karsan e-ATAK, com tecnologia de automação nível 4, percorreu uma rota de seis quilômetros e 14 paradas em condições reais de tráfego, utilizando sensores, radares, câmeras, sistemas ultrassônicos e mapas de alta definição.

Lançado em 2023, com investimento de 6,3 milhões de euros, o projeto iniciou as viagens com passageiros em setembro de 2025. A próxima etapa prevê a incorporação de mais dois veículos e a expectativa de que, até o fim de 2029, os ônibus operem sem motorista de segurança a bordo. Mais detalhes em ⊙ OMNIBUS.NEWS.



Estados Unidos

Nova York acelera plano para tornar os ônibus mais rápidos e eficientes até 2030



Nova York lançou o plano "Next Stop: Fast Buses, Better Service", que promete transformar o transporte urbano até 2030. Entre as metas estão intervenções em 50 corredores, redução de até seis minutos por viagem e aumento de até 20% na velocidade operacional dos ônibus.

O pacote inclui 28 novos corredores exclusivos ainda este ano, renovação de mais de 40% da frota com 2.500 novos ônibus, embarque por todas as portas a partir de 2027, instalação de 300 novos abrigos até 2028, melhorias de acessibilidade, cinco corredores de BRT no Brooklyn e Queens e reforço da fiscalização para proteger as faixas exclusivas. Hoje, a rede transporta cerca de 2,75 milhões de passageiros por dia, mas opera com velocidade média de apenas 13 km/h, uma das menores entre as grandes cidades dos Estados Unidos. Com informações do ⊙ THE NEW YORK TIMES.

Portugal

Porto torna-se a primeira cidade portuguesa com transporte público gratuito



Desde 10 de julho de 2026, Porto tornou-se a primeira cidade de Portugal a oferecer transporte público gratuito para todos os residentes. A iniciativa segue tendência já adotada em outras cidades europeias e integra a estratégia da atual gestão para fortalecer a mobilidade urbana. O programa terá custo estimado entre 20 e 25 milhões de euros por ano. Para financiar a medida, a prefeitura avalia elevar a taxa turística para 4 euros, o mesmo valor cobrado em Lisboa.

Mais do que oferecer gratuidade, o objetivo é mudar o padrão de deslocamento da cidade, onde 56% dos moradores ainda utilizam o automóvel. Para tornar o transporte coletivo mais competitivo, Porto também ampliará os corredores exclusivos para ônibus de 16 para 22 quilômetros até o fim do ano. Saiba mais em ⊙ EURONEWS.COM.

(A) Albus/ÜSTRA; (B) RRafael Reyes Weht; (C) Miguel Almeida

Campanha do Agasalho Transurc/SetCamp arrecada mais de 15 mil peças para entidades de Campinas

A Campanha do Agasalho Transurc/SetCamp encerrou a edição deste ano com a arrecadação de 39.529 peças de roupa, que foram destinadas a 47 entidades assistenciais de Campinas (SP). A iniciativa foi promovida, durante o mês de julho, pela Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Campinas (Transurc) e pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros da Região Metropolitana de Campinas (SetCamp), com a participação das empresas operadoras do transporte urbano e metropolitano.

As doações foram realizadas por passageiros, funcionários do setor e pela comunidade em geral, com pontos de coleta instalados em terminais de ônibus, garagens das concessionárias, sede da Transurc e locais parceiros. Durante o período da campanha, um ônibus adaptado para receber os donativos também ficou disponível no Largo do Rosário, ampliando o acesso da população à iniciativa.





Motoristas recebem homenagens em semana de valorização profissional

Em comemoração ao Dia do Motorista, 25 de julho, a Next Mobilidade promoveu uma programação especial para celebrar a Semana do Motorista, com ações de reconhecimento e integração voltadas aos profissionais que atuam diariamente no transporte de passageiros. A iniciativa contou com homenagens, entrega de brindes e momentos de confraternização, reforçando a importância do trabalho desempenhado pelos motoristas na mobilidade urbana.

A campanha destacou o compromisso, a responsabilidade e a dedicação desses profissionais, fundamentais para garantir um transporte seguro, eficiente e humanizado à população. A empresa também reforçou seu agradecimento aos colaboradores, reconhecendo o papel essencial que exercem na rotina de milhares de passageiros.

Atualmente, a Next Mobilidade, que atua na Região Metropolitana de São Paulo, mantém uma equipe de 1.200 colaboradores, sendo 404 motoristas — composta por 21 mulheres e 383 homens. No Corredor ABD, a Next Mobilidade opera cerca de 250 veículos, variando entre trólebus, modelos híbridos, elétricos puros e movidos a diesel. O sistema conta com 111 paradas distribuídas em 13 linhas, atendendo aproximadamente 250 mil pessoas diariamente.

[A] Divulgacao/Transurc; [B] Next Mobilidade

Nossas dicas

PUBLICAÇÃO

BNDES traça diagnóstico do transporte coletivo de 21 RMs

O **Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU)**, elaborado pelo BNDES em parceria com o Ministério das Cidades, traça amplo diagnóstico do transporte coletivo nas 21 maiores regiões metropolitanas do país e aponta caminho para transformar a mobilidade urbana nas próximas décadas. O levantamento, que contou com o acompanhamento da NTU, propõe portfólio de 187 projetos, entre corredores de ônibus, sistemas BRT, VLTs, metrôs e trens, com investimentos que somam mais de R$ 400 bilhões até 2054.

A expectativa é ampliar em mais de 120% a infraestrutura de transporte de média e alta capacidade, reduzindo em até 15% o tempo de deslocamento e em 11% os custos operacionais das viagens, além de fortalecer a competitividade do transporte coletivo frente ao transporte individual. ⊙ **SAIBA MAIS AQUI!**

PUBLICAÇÃO

Construindo Sistemas de Transporte Público Melhores

O transporte público é um dos principais pilares da mobilidade urbana, responsável por conectar milhões de pessoas diariamente a empregos, educação, saúde e serviços essenciais. O estudo **"Construindo Sistemas de Transporte Público Melhores"**, do Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP), destaca que, em grande parte das cidades do mundo, os sistemas coletivos respondem por 40% a 70% das viagens motorizadas, reforçando o papel estratégico dos ônibus, trens e demais modais na construção de cidades mais acessíveis, compactas e eficientes.



A publicação apresenta cinco princípios para orientar governos, operadores e demais agentes do setor na criação de sistemas de transporte público mais resilientes, com operações bem estruturadas, financiamento adequado, gestão eficiente e adoção de veículos de zero emissão, inovação, sustentabilidade e maior eficiência operacional. ⊙ **CONFIRA O ESTUDO.**

PODCAST

"Elas no transporte" impulsiona empregabilidade feminina

O episódio 150 do Podcast do Transporte trata dos bastidores do **Movimento Elas no Transporte** e como a iniciativa, criada pelas empresárias do setor Luciana Herszkowicz e Niege Chaves, está impulsionando a empregabilidade, transformando culturas corporativas e abrindo novos caminhos para mulheres em todo o setor. Também traz as novidades e tendências da Lat.Bus 2026 com Ruben Bisi, presidente da Fabus, e debate sobre o financiamento do transporte coletivo com o diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam e Adamo Bazani. ⊙ **OUÇA O EPISÓDIO COMPLETO.**

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

CAIO

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 | company/caioinduscaroficial | caioinduscaroficial | caioinduscaroficial


Há 35 anos evoluímos com a mobilidade urbana no Brasil.
Hoje damos mais um passo nessa trajetória com a união entre Prodata Mobility Brasil e Mais Mobi.
Muito mais do que uma aquisição.
Muito além da ampliação de portfólio.
Uma consolidação que fortalece o mercado.
Uma solução completa, confiável e modular para cidades, operadores e passageiros.
PRODATA mobility Brasil
Mais Mobi
Nossa atuação ao redor do mundo
• Dinamarca • China • Suécia • Holanda • Espanha • França • Romênia • Itália
• Estados Unidos • Finlândia • Alemanha • Tanzânia • Gran Canaria • México • Gana • Bélgica
prodatamobility.com.br
mais.mobi