
PRODATA
mobility Brasil
somos nós
que fazemos
você chegar
onde precisa



MAPA DA RENOVAÇÃO DA FROTA NACIONAL

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

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

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

(A) Daniel Oliveira/NTU; (B) Divulgação/Mercedes-Benz; (C) Edson Lopes Jr./Pref.de São Paulo; (D) Marcelo.mg.photos/Shutterstock.com- (E) Adilson Sochodolak/Shutterstock.com

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O Brasil é COLETIVO

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

Fonte: Folha de São Paulo Simulação (2016)

Ônibus ajudam
a reduzir os
congestionamentos!



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

saiba mais

www.brasilcoletivo.org.br

ntubrasil

ntubrasil

NTU
Associação Nacional de Transportes Urbanos

O Brasil é
COLETIVO



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

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

Fonte: IPEA (2011) - emissões de CO_2/passageiro/quilômetro

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

saiba mais

www.brasilcoletivo.org.br ntubrasil ntubrasil

NTU
Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Perfil da Frota

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Na área dos biocombustíveis, a Volvo destaca o novo chassi B100 Flex, tecnologia que permite o uso de diesel ou biodiesel em qualquer proporção. "Quando abastecidos exclusivamente com biocombustível, a redução de emissões de CO_2 desse veículo pode chegar a 90%. Esta é uma excelente alternativa complementar à eletrificação das frotas, tendo como objetivo a redução de emissões de carbono, mas sem perder de vista a sustentabilidade econômica dos sistemas", completa Ricardo Seixas.

Geografia da Renovação

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

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

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

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

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

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

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

POR DENTRO DO FINANCIAMENTO



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

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

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

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

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

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

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

Produção de ônibus no Brasil - 2025



Principais fornecedores de chassis:

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

*Fenabrave

Carroçarias em geral:

27.516 unidades produzidas (*)

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

*Fabus

Carroçarias urbanas:

10.083 unidades produzidas (**)

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

**Fabus

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

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

GEOGRAFIA DA RENOVAÇÃO

(regiões e cidades que renovaram suas frotas)

O total de licenciamentos urbanos capturados por esse mapeamento foi de **14.533** unidades em 2025



São Paulo (SP): 3.799 unidades

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

Minas Gerais (MG): 1.833 unidades

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

Rio de Janeiro (RJ): 1.510 unidades

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

Espírito Santo (ES): 288 unidades

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



Pernambuco (PE): 864 unidades

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

Bahia (BA): 678 unidades

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

Paraíba (PB): 347 unidades

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

Ceará (CE): 288 unidades

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

Maranhão (MA): 181 unidades

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

Sergipe (SE): 159 unidades

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

Alagoas (AL): 116 unidades

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

Rio Grande do Norte (RN): 86 unidades

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

Piauí (PI): 46 unidades

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



Paraná (PR): 998 unidades

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

Rio Grande do Sul (RS): 457 unidades

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

Santa Catarina (SC): 322 unidades

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



Distrito Federal (DF): 604 unidades

» Brasília: 604

Goiás (GO): 393 unidades

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

Mato Grosso do Sul (MS): 209 unidades

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

Mato Grosso (MT): 181 unidades

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



Pará (PA): 633 unidades

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

Amazonas (AM): 298 unidades

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

Roraima (RR): 110 unidades

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

Rondônia (RO): 51 unidades

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

Tocantins (TO): 49 unidades

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

Amapá (AP): 20 unidades

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

Acre (AC): 13 unidades

» Rio Branco: 6
» Rodrigues Alves / Senador Guiomard / Epitaciolândia: 1

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

O Motor do PAC Seleções

Impacto do governo federal na renovação com tecnologias limpas.



CIDADES COM MAIS ÔNIBUS EURO 6 (DIESEL) APROVADOS:

BRASÍLIA (DF)

489
UNIDADES
(lotes diretos e compartilhados)

ARACAJU (SE)

355
UNIDADES
(conforme histórico)

CIDADES COM MAIS ÔNIBUS ELÉTRICOS APROVADOS:

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP)

52
UNIDADES

PELOTAS (RS)

15
UNIDADES
(conforme histórico)

MAIOR VOLUME DE RECURSOS:

BELO HORIZONTE (MG)

com projetos somando mais de
R$ 480
milhões

**Fonte: Ministério das Cidades/Casa Civil*

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



www.brasilcoletivo.org.br ntubrasil ntubrasil

O Brasil é COLETIVO



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

saiba mais

NTU
Associação Nacional de Transportes Urbanos