



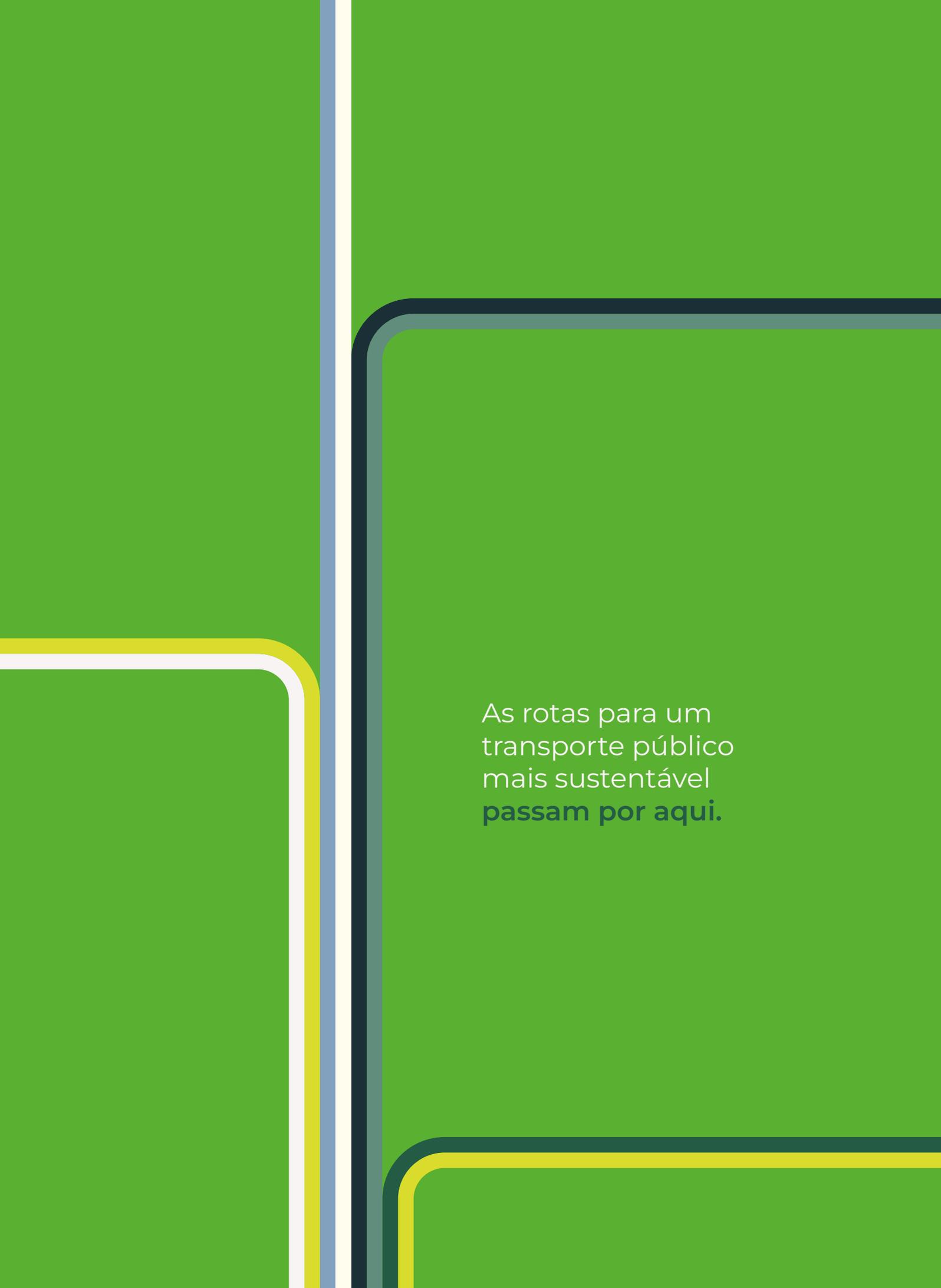
ANUÁRIO **NTU**
2024 • 2025



ANUÁRIO

NTU

2024 • 2025



As rotas para um
transporte público
mais sustentável
passam por aqui.

© 2025 ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS
DE TRANSPORTES URBANOS (NTU).



Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte. Todos os direitos desta edição estão reservados à Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos.

A849a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
Anuário NTU: 2024-2025 / Associação Nacional das Empresas
de Transportes Urbanos. - Brasília: NTU, 2025.

72p.

ISSN: 2317-8868

1. Transporte Urbano. I. Título.

CDU 656.1/5

SAUS Quadra 1, Bloco J, Edifício Clésio Andrade,
9º Andar, Ala A, CEP 70070-944, Brasília (DF)

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

 [/ntubrasil](https://www.facebook.com/ntubrasil)

 [photos/ntubrasil](https://www.instagram.com/photos/ntubrasil)

 [/ntunoticias](https://www.twitter.com/ntunoticias)

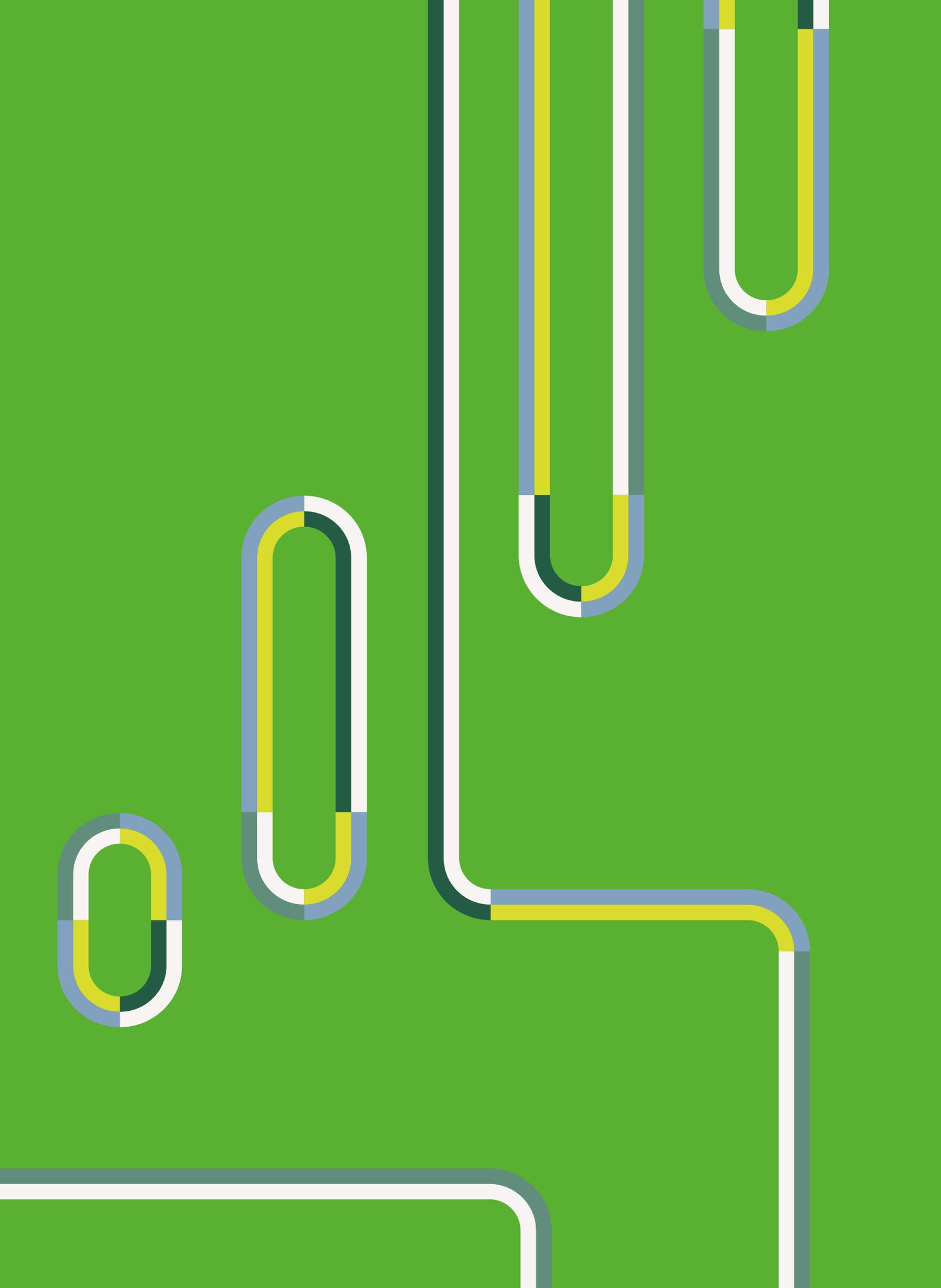
 [/transporteurbanontu](https://www.youtube.com/channel/transporteurbanontu)

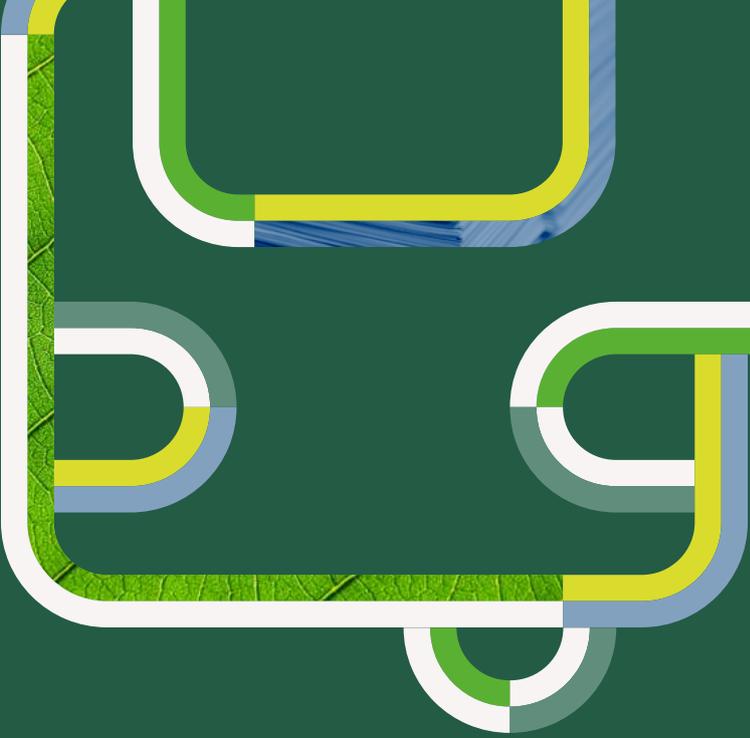
 [@ntubrasil](https://www.instagram.com/ntubrasil)

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

 [@ntubrasil.bsky.social](https://www.bsky.social/ntubrasil)

 [/ntubrasil](https://www.tiktok.com/@ntubrasil)





SUMÁRIO

Introdução

O Brasil é Coletivo: Construindo o Futuro da Mobilidade Urbana

9

Desempenho Operacional do Transporte Público por Ônibus (1994-2024)

13

Balanço dos Investimentos em Mobilidade Urbana (2009-2025)

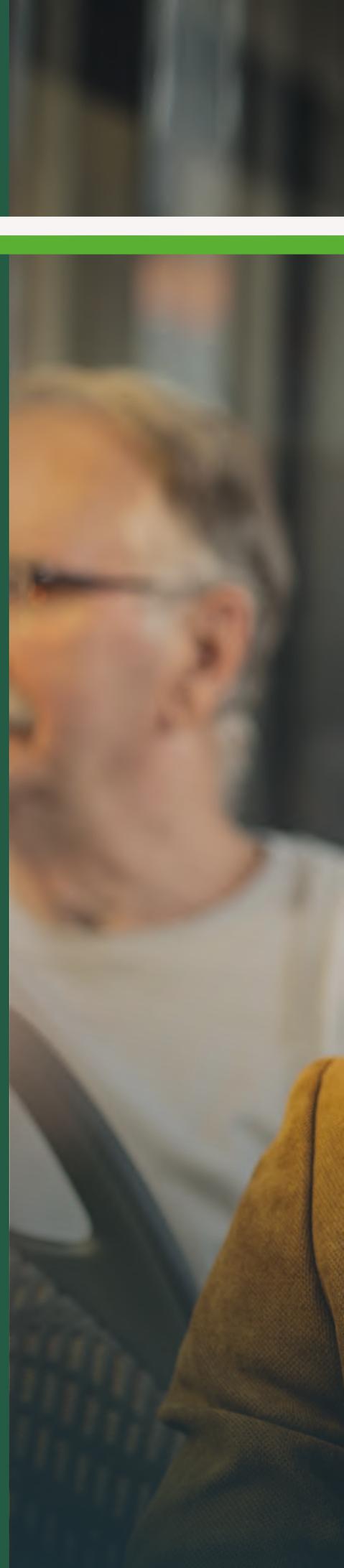
29

Prestação de Contas (01 Julho 2023 a 30 Junho 2025)

37

Evolução dos Subsídios para o Transporte Público Coletivo por Ônibus (2019-2025)

65







O Brasil é Coletivo: Construindo o Futuro da Mobilidade Urbana

Por Francisco Christovam

O transporte público coletivo por ônibus vive um momento decisivo no Brasil. Ao mesmo tempo que os dados mais recentes revelam sinais de recuperação dos impactos mais severos causados pela pandemia da covid-19, persistem desafios estruturais que comprometem o desempenho do setor, tanto em termos de qualidade de serviço quanto de sustentabilidade financeira. A edição 2024–2025 do Anuário NTU busca retratar, com base em indicadores técnicos e análises especializadas, o atual estágio do transporte coletivo urbano por ônibus, identificando avanços, gargalos e tendências que moldam o futuro da mobilidade urbana brasileira.

Este Anuário consolida os principais dados operacionais, de insumos e de custos do setor por meio de 13 indicadores monitorados pela NTU em um conjunto de sistemas que responde por mais de um terço do mercado nacional. As séries históricas, que abrangem mais de três décadas, permitem observar com nitidez as oscilações provocadas por crises econômicas, transformações sociais e alterações nas políticas públicas — mas mostram, principalmente, a resiliência de um serviço essencial à mobilidade das populações urbanas, em especial das camadas mais vulneráveis da sociedade.

Nos últimos anos, o setor tem sido impulsionado por mudanças significativas em seu modelo de financiamento. O avanço dos subsídios públicos, especialmente após a pandemia, tem permitido maior estabilidade tarifária e importante recuperação da oferta de serviços e da demanda. Em 2024, o aumento de 10,3% na quilometragem produzida — resultado da maior circulação de ônibus ou do reforço na frequência das viagens — e a elevação de 9,8% no total de passageiros transportados refletem os efeitos de um novo arranjo institucional, no qual o poder público passa a compartilhar com a iniciativa privada a responsabilidade pelo custeio do transporte coletivo.

Nos últimos cinco anos, a quantidade de cidades que subsidiam o transporte público por ônibus mais que dobrou, passando de 120 para 241. Desse total, 148 promoveram a separação da tarifa pública, paga pela população, da tarifa de remuneração, correspondente ao custo real da oferta de serviço. Tal medida é fundamental para garantir modicidade tarifária.

No entanto, ainda que haja sinais de recuperação, os dados evidenciam desafios persistentes: a demanda pelo transporte coletivo segue abaixo dos patamares registrados antes da pandemia, a produtividade do sistema continua em declínio,

e a idade média da frota alcançou um dos níveis mais altos de toda a série histórica. Em abril de 2025, a demanda representava apenas 86% do volume observado no mesmo mês de 2019.

Essa conjuntura está inserida em um contexto de transformação do comportamento social, com impactos diretos no perfil dos deslocamentos urbanos. O envelhecimento populacional, a redução no número de estudantes, o crescimento do teletrabalho e o avanço de serviços por aplicativos alteraram significativamente o fluxo de passageiros no transporte coletivo. Tais mudanças, somadas à crise estrutural do setor, tornaram insuficiente a simples recomposição da oferta. Exigem, agora, uma abordagem sistêmica e integrada, que considere o transporte público como eixo central do planejamento urbano e do desenvolvimento sustentável das cidades.

Além do panorama operacional e financeiro, esta publicação também destaca os investimentos em infraestrutura voltada ao transporte coletivo por ônibus. A retomada das obras de faixas exclusivas, corredores e sistemas BRT, via Novo PAC, representa um alento diante de um cenário de estagnação nos empreendimentos observado nos últimos anos. Em paralelo, a discussão sobre a modernização da frota — com foco na descarbonização e no uso de novas tecnologias — aponta para uma mobilidade urbana mais limpa, eficiente e conectada com os compromissos ambientais globais.

Outro eixo relevante abordado neste Anuário diz respeito à governança e ao marco regulatório do setor. Os últimos anos foram marcados por avanços legislativos importantes, como a regulamentação da reforma tributária com isenções fiscais para o transporte público, e a tramitação de propostas como o Marco Legal do Transporte Público Coletivo e o Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM). Tais iniciativas são essenciais para consolidar o transporte coletivo como política de Estado, com previsibilidade de investimentos e articulação entre os entes federativos.

Por fim, esta edição reforça o papel da NTU como agente ativo na proposição de soluções para o setor com base em evidências técnicas, diálogo com o Poder Público e atuação perante o Congresso Nacional. As propostas da entidade para o biênio 2025–2027, apresentadas à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, refletem o compromisso com um transporte coletivo de qualidade, economicamente sustentável e socialmente justo.

O Anuário NTU 2025 é, portanto, mais do que um retrato técnico do presente. É um instrumento estratégico para orientar decisões, planejar ações e mobilizar atores públicos e privados em torno de um objetivo comum: construir cidades mais humanas, eficientes e inclusivas, nas quais o transporte coletivo seja, de fato, a espinha dorsal da mobilidade urbana.





Desempenho operacional do transporte público (1994-2024)

1. Introdução

Nesta edição estão analisados o comportamento e o cenário atual de 13 indicadores do transporte público coletivo por ônibus. Os dados são coletados nos nove principais sistemas de transporte do país, que juntos representam mais de um terço de todo o mercado do setor. Os indicadores são ferramentas imprescindíveis para a verificação do desempenho do setor diante das crises e desafios enfrentados atualmente e ao longo dos anos.

Na sequência estão apresentadas todas as séries históricas e a análise correspondente a cada indicador. Estão apresentadas também as considerações sobre os dados reunidos.

2. Indicadores

Os indicadores são coletados e monitorados pela NTU, desde 1993. São mais de 30 anos de série histórica da maior parte dos índices selecionados. Para fins de apresentação e análise, os indicadores estão divididos nos seguintes blocos: operacional, insumos e custos.

• Bloco 1 - Operacional

- Total de viagens realizadas
- Passageiros equivalentes
- Quilometragem produzida (oferta)
- Evolução dos índices de oferta e demanda pós-pandemia

- Índice de passageiros equivalentes transportados (viagens realizadas) por quilômetro
- Número de passageiros equivalentes transportados (viagens realizadas) por veículo por dia

• Bloco 2 - Insumos

- Índice de frota total
- Idade média da frota
- Venda de ônibus e micro-ônibus

• Bloco 3 - Custos

- Salários dos motoristas
- Preço médio do óleo diesel
- Custo por quilômetro
- Tarifa pública (média ponderada)

2.1. Indicadores operacionais

Os indicadores operacionais que compõem a análise deste artigo são o total de viagens realizadas, os passageiros equivalentes, a oferta de serviço auferida pela quilometragem realizada, o índice de passageiros equivalentes por quilômetro e a quantidade de passageiros equivalentes que são transportados diariamente por cada ônibus. Nos últimos anos, foram acrescentados a este bloco a evolução dos níveis de oferta e demanda no período pós-pandemia e o total de viagens realizadas por passageiro.

2.1.1. Viagens realizadas pelo total de passageiros e por passageiros equivalentes (2016–2024)

A quantidade total de viagens realizadas por passageiros transportados (Figura 1) é um novo indicador adicionado à análise do desempenho operacional do setor a partir desta edição do anuário. Esse indicador passa a ser relevante diante do cenário de crescimento da quantidade de sistemas subsidiados e da participação dos subsídios no financiamento do custo total da prestação do serviço. No caso do grupo de sistemas que fazem parte da série desempenho operacional do setor, todos os nove contam com subsídios públicos para o custeio da oferta de serviço.

O aumento de passageiros transportados foi de 9,8%, contra 4,7% de crescimento da quantidade de passageiros equivalentes. Em relação aos números de 2019, os dados de 2024 ainda mostram queda de 19,5% dos passageiros transportados, contra 22,3% da demanda equivalente. Mas é a comparação com o ano de 2020, o primeiro ano da pandemia, que impressiona: enquanto o total de passageiros equivalentes aumentou 58,7%, a quantidade de passageiros transportados cresceu 88,7%. A representatividade da demanda equivalente em relação ao total de passageiros transportados também vem reduzindo, ano após ano, caiu de 72,0% em 2021 para 56,7% em 2024. As análises consideram as médias dos meses de abril e outubro dos dados apresentados nas Figuras 1 e 2.

O comportamento da evolução da demanda de passageiros do setor revela que há uma dificuldade de recuperação. Aponta também que o nível atual de redução de demanda, em relação aos anos anteriores à pandemia, pode ser definitivo, ou seja, o patamar atingido hoje talvez seja o teto, devido ao comportamento da demanda verificado desde a metade do ano 2022 (ver Figura 4).

A situação atual é resultante de mudanças na dinâmica de setores da sociedade com reflexos diretos e indiretos no perfil de deslocamentos urbanos. Além de fatores endógenos, relacionados à crise estrutural do setor, existem também causas exógenas que resultam em pressão sobre a demanda:

- Envelhecimento da população
- Diminuição da quantidade de estudantes
- Aumento do trabalho no regime remoto e híbrido
- Busca por ocupações com o local de trabalho nas proximidades da residência
- Aumento da população com curso superior (pessoas que conseguem trabalhar remotamente ou migram para o transporte individual motorizado)
- Crescimento das viagens realizadas por serviços de mobilidade por meio de plataformas tecnológicas.

Nesse sentido, pode ser que os subsídios que foram implementados nos últimos cinco anos tenham sido fundamentais para manutenção da oferta de serviço em padrões aceitáveis, mas insuficientes para potencializar os atributos do transporte público coletivo capazes de promover recuperação de demanda e, até mesmo, migração modal. Se esse for o caso, o que os dois próximos gráficos revelam é que a demanda de passageiros tenha atingido, nos anos recentes, valores equilibrados coerentes com a tendência observada no período 2013–2019. Portanto, caso a pandemia não tivesse ocorrido, os dados atuais poderiam ser os mesmos.

Figura 1. Evolução do total de viagens realizadas por passageiro por mês nos sistemas de ônibus urbano (2016–2024)

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).

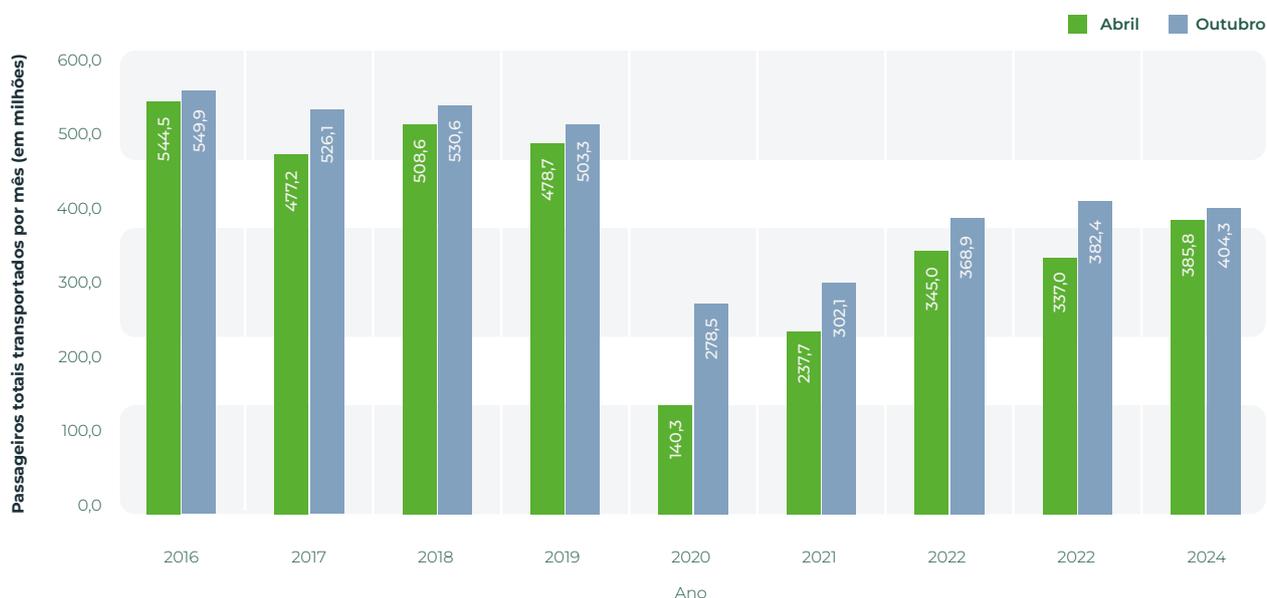
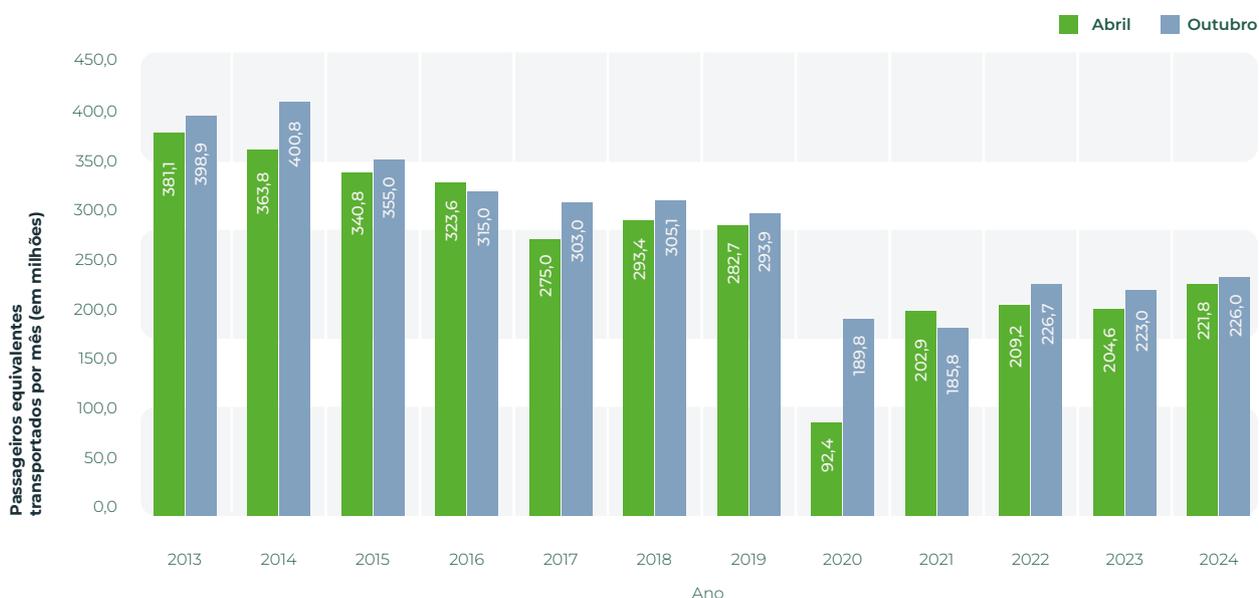


Figura 2. Evolução dos passageiros equivalentes (viagens realizadas) por mês nos sistemas de ônibus urbano (2013–2024)

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).



2.1.2. Quilometragem produzida (oferta)

A oferta de serviço do setor aumentou consideravelmente em 2024. Na média dos meses analisados, houve acréscimo de 10,3%. Esse desempenho teve reflexo na quantidade total de passageiros transportados, que cresceu 9,8% no último ano, conforme já destacado no item anterior. À medida que os sistemas de transporte conseguem viabilizar alguma adição de oferta de serviço, existe ganho de demanda correspondente, como pode ser verificado na evolução dos níveis de oferta e demanda apresentados nas Figuras 1, 2 e 3.

A capacidade de aumento da oferta depende, entre outros fatores, da alteração do modelo de remuneração dos sistemas de transporte, que passam a contar com outras fontes de recursos além da receita auferida com a cobrança de tarifas públicas da população que utiliza o transporte público coletivo. A separação das tarifas pública e de remuneração, como está recomendada na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), é etapa essencial para a mudança do modelo de negócio do setor. Brasília e Goiânia seguiram esse caminho e, além de atingir o patamar de demanda observado antes da pandemia, até mesmo superaram a quantidade de passageiros transportados anteriormente.

Figura 3. Evolução da quilometragem produzida mensalmente nos sistemas de ônibus urbano (2013–2024)

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).



2.1.3. Evolução dos índices de oferta e demanda pós-pandemia

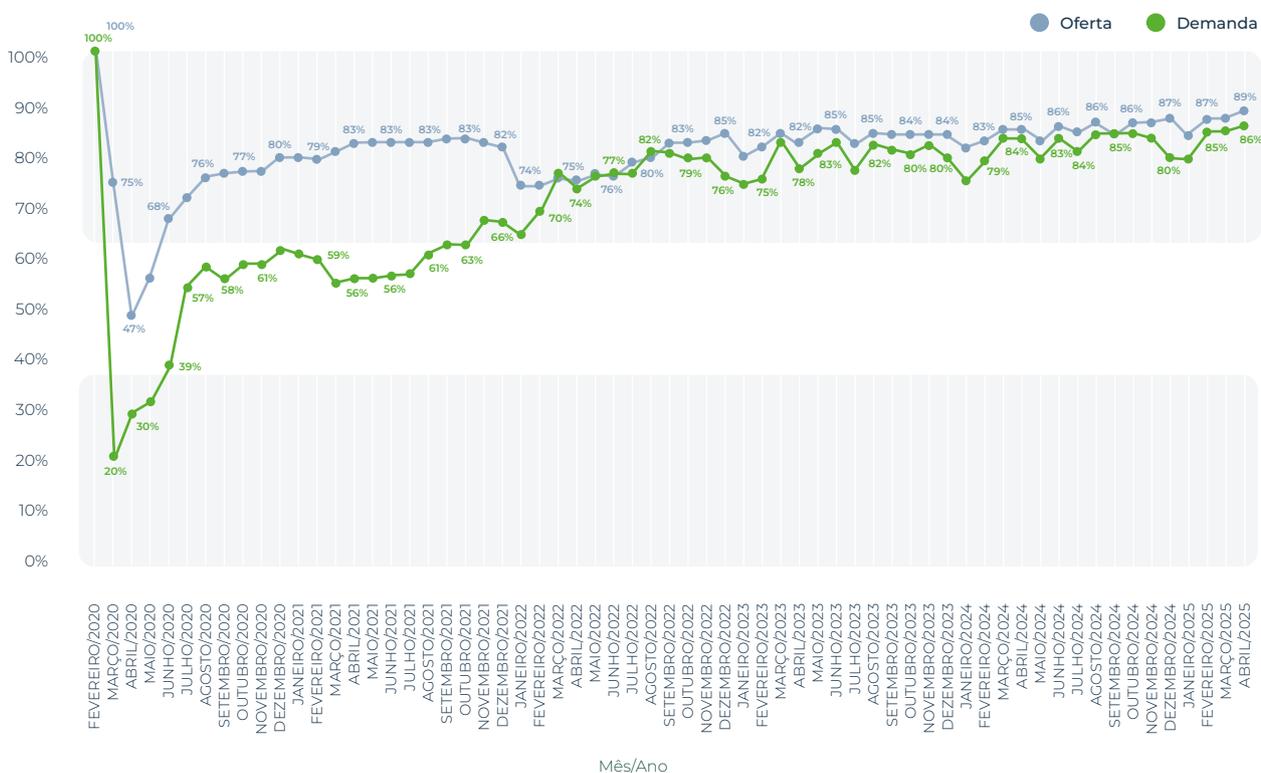
O monitoramento dos índices de oferta e demanda do transporte coletivo por ônibus, em 19 sistemas que reúnem as principais capitais e regiões metropolitanas do país, mostra que, mesmo após mais de cinco anos desde o início da pandemia, o transporte coletivo não conseguiu recuperar a quantidade de passageiros transportados.

Em abril de 2025, o nível de demanda era de 86% em relação ao mesmo mês do ano de 2019. Desde agosto de 2022, portanto há quase três anos, a demanda do setor oscila na faixa entre 80% e 86% do valor observado em fevereiro de 2020 (Figura 4). Apenas os sistemas de Brasília e Goiânia recuperaram 100% da demanda.

Por outro lado, há sistemas que ainda estão bastante distantes da média nacional, por exemplo, Belo Horizonte (intermunicipal metropolitano), Manaus (municipal) e Porto Alegre (intermunicipal metropolitano), que registraram, respectivamente, 66%, 67% e 60% da demanda anteriormente transportada. O nível de oferta médio era de 89% em abril/2025, pouco acima da demanda obtida. A média da oferta de serviço está um pouco acima da demanda desde meados de 2022.

Figura 4. Evolução dos níveis de oferta e demanda nos sistemas de ônibus urbano (fevereiro/2020–abril/2025)

Sistemas analisados: Belo Horizonte (municipal), Belo Horizonte (intermunicipal metropolitano), Brasília (distrital), Cuiabá (municipal), Curitiba (municipal), Curitiba (intermunicipal metropolitano), Fortaleza (municipal), Goiânia (municipal e intermunicipal metropolitano), Macapá (municipal), Manaus (municipal), Natal (municipal), Porto Alegre (municipal), Porto Alegre (intermunicipal metropolitano), Recife (municipal e intermunicipal metropolitano), Rio de Janeiro (municipal), Rio de Janeiro (intermunicipal metropolitano), Salvador (municipal), São Paulo (municipal) e Teresina (municipal).



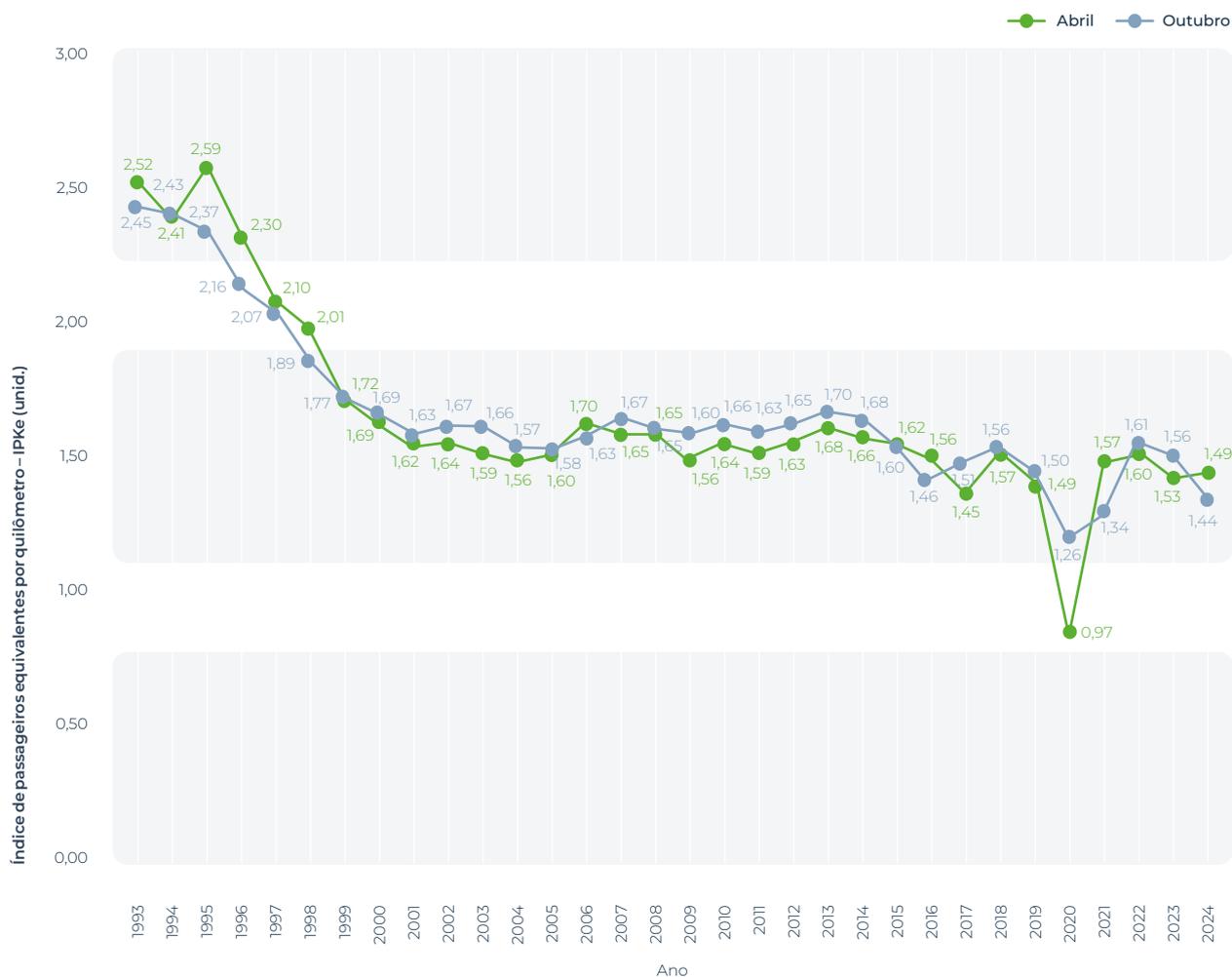
2.1.4. Índice de passageiros equivalentes transportados (viagens realizadas) por quilômetro (IPKe)

Pelo segundo ano consecutivo houve redução do índice de passageiros equivalentes transportados, dessa vez de 4,9%, de acordo com a média dos meses de abril e outubro. Foi registrado, em 2024, um valor médio de 1,47 (Figura 5), o menor desde o início da série histórica, há mais de 30 anos (com exceção dos anos de pandemia).

Os resultados revelam que apenas a receita oriunda dos passageiros pagantes é insuficiente para sustentar um modelo de financiamento baseado, exclusivamente, na cobrança da tarifa pública. A manutenção dessa alternativa, que foi vigente até poucos anos atrás na maior parte das cidades, pressiona o poder público, ano após ano, por aumentos da tarifa pública e penalização dos usuários, além de limitar a oferta e a qualidade do serviço.

Figura 5. Evolução do índice de passageiros equivalentes por quilômetro (IPKe) nos sistemas de ônibus urbano (1993–2024)

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).



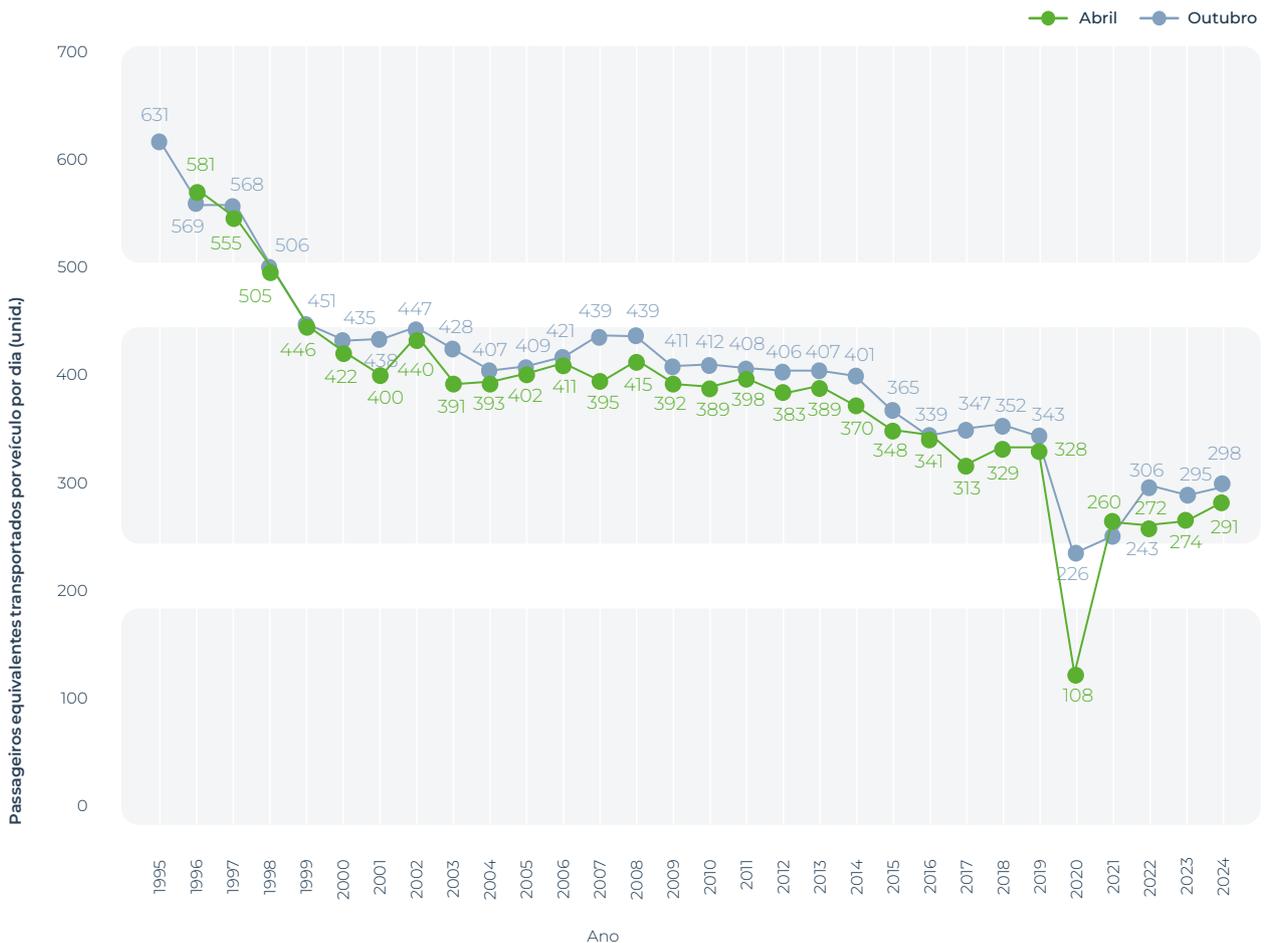
2.1.5. Passageiros equivalentes transportados (viagens realizadas) por veículo por dia

A quantidade de passageiros equivalentes transportados por ônibus aumentou 3,4% em 2024, segundo os dados mostrados na Figura 6. O crescimento de 4,7% da demanda equivalente, indicado na Figura 2, junto com a variação positiva de 1,3% do índice de frota total (Figura 7) são os dois principais fatores que combinaram para esse resultado.

Além de corroborar a análise feita no indicador anterior sobre a baixa produtividade do transporte público coletivo, o comportamento ao longo do ano e os resultados recentes desse indicador expõem fatores preocupantes. Os mais representativos são a falta de priorização da circulação dos ônibus nas vias, pois as infraestruturas de BRTs, corredores e faixas exclusivas são poucas e concentradas em pequena quantidade de cidades, como também o nível preocupante de irracionalidade das redes de transportes, caracterizadas por sobreposição de linhas, falta de integração e política tarifária com deficiência de oferta de produtos tarifários para os diferentes perfis da demanda.

Figura 6. Evolução dos passageiros equivalentes transportados por veículo por dia nos sistemas de ônibus urbano (1995-2024)

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).



2.2. Indicadores sobre Insumos

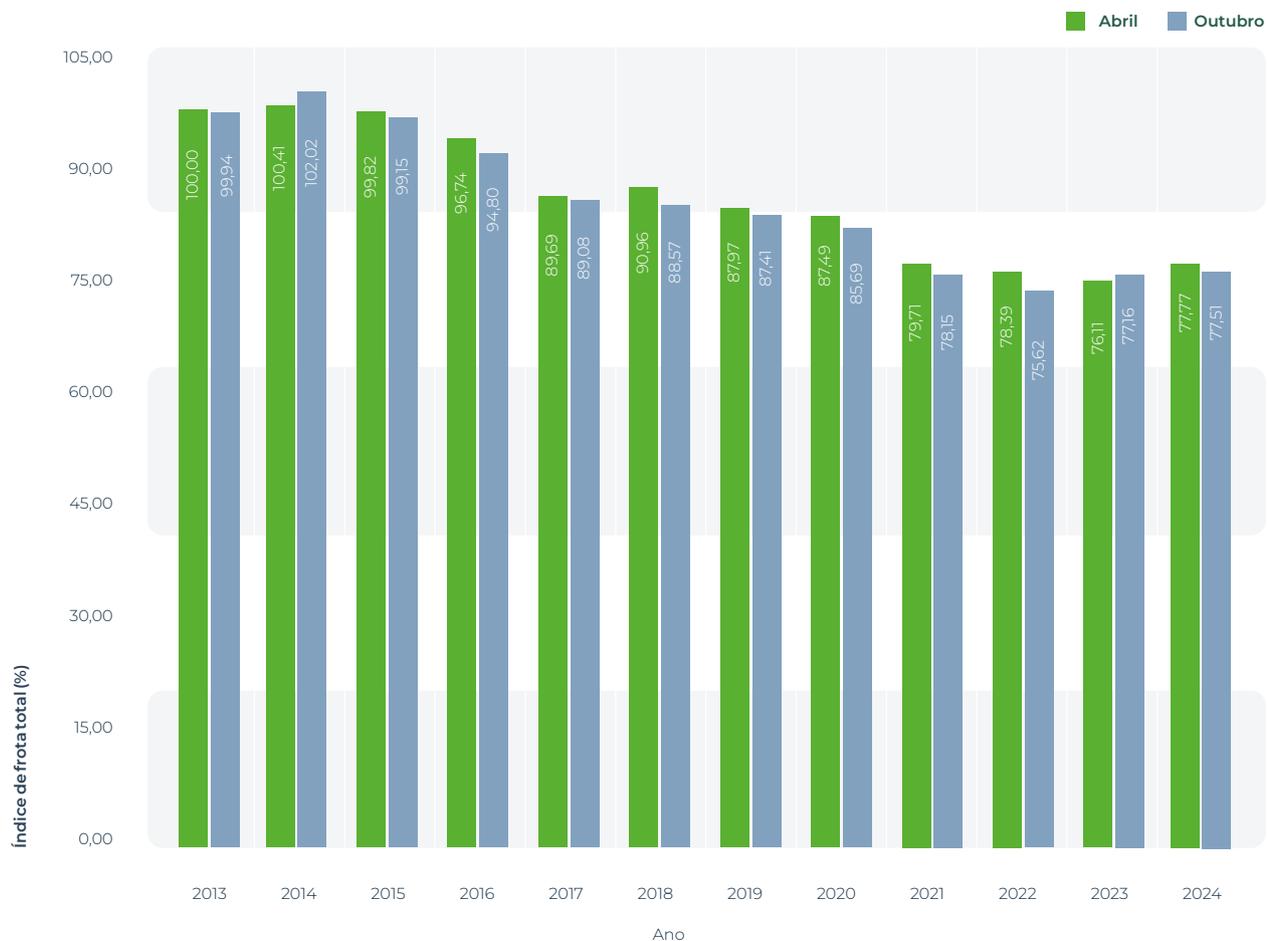
O grupo de indicadores sobre os principais insumos do setor são o índice de frota total, a idade média da frota e a comercialização de ônibus do tipo urbano e micro no mercado brasileiro. Nas próximas subseções estão apresentados os resultados verificados no ano de 2024 e o comportamento ao longo de toda a série histórica.

2.2.1. Índice de frota total

Há quatro anos não ocorre alteração significativa do índice de frota total do transporte público coletivo nos nove sistemas analisados. O período de 2021 até 2024 foi marcado por estabilidade do indicador, após a redução de oferta promovida no primeiro ano para viabilizar o equilíbrio com o nível de demanda. No último ano verificou-se variação positiva de 1,3% da média dos meses de abril e outubro (Figura 7).

Figura 7. Índice de frota total dos sistemas de ônibus urbano (2013–2024)

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).



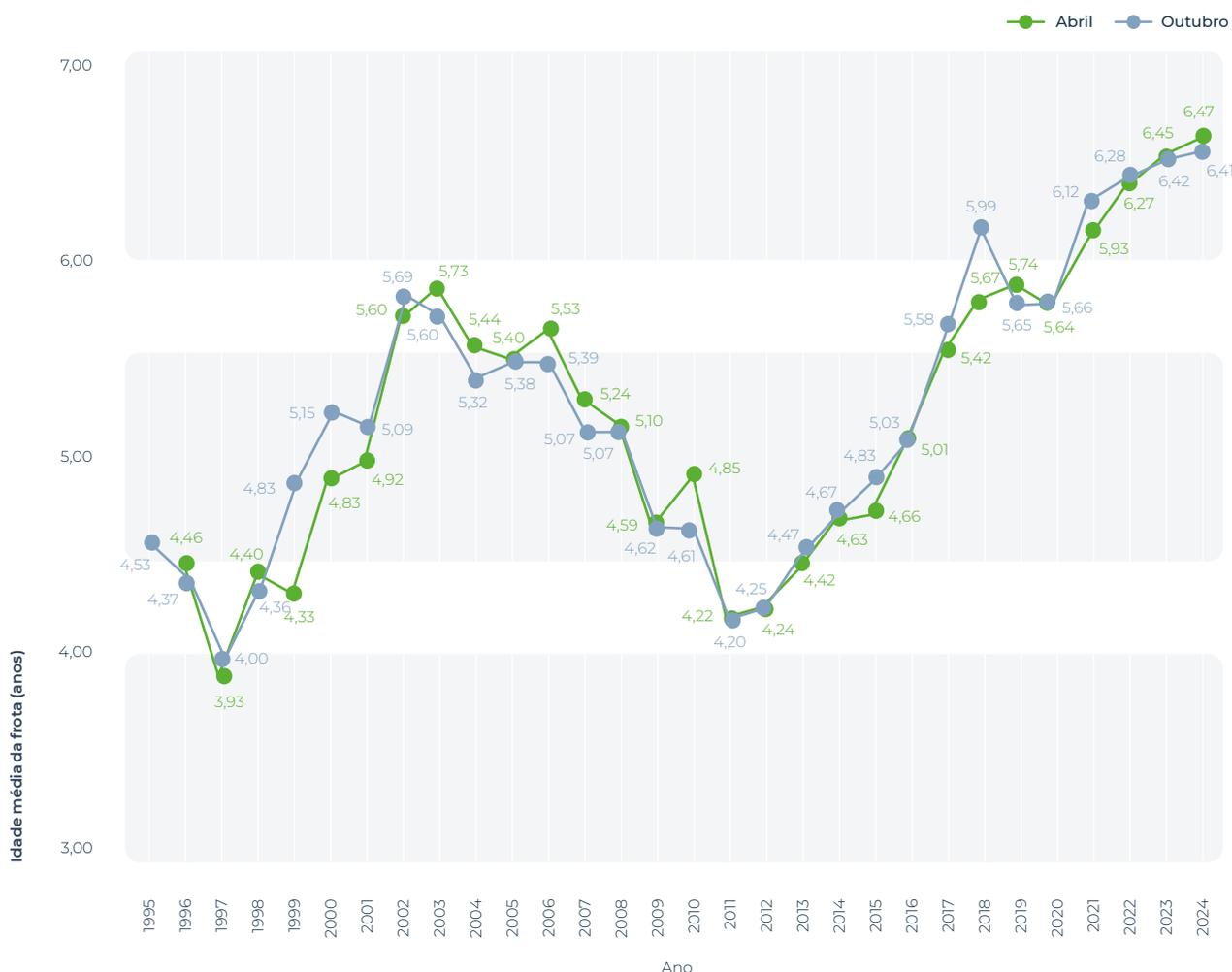
2.2.2. Idade média da frota

A renovação de frota realizada em 2024 nos sistemas analisados assegurou a manutenção da idade média registrada no ano anterior. O financiamento de novos veículos da tecnologia Euro 6, no âmbito do PAC Renovação de frota, e a incorporação de pequena quantidade de ônibus elétricos, sobretudo na cidade de São Paulo, contribuíram para o alcance desse resultado.

Mais de 30 mil ônibus consiste na frota total das nove cidades examinadas. Para esse grupo, a idade média é de 6 anos e 5 meses. Essa é a maior idade média registrada em 30 anos (Figura 8). Os prejuízos decorrentes da pandemia resultaram no desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, o que afetou o calendário de renovação da frota estabelecido a partir dos parâmetros de idade média e de vida útil definidos pelos editais de licitação.

Figura 8. Evolução da idade média da frota dos sistemas de ônibus urbano (1995–2024)

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).

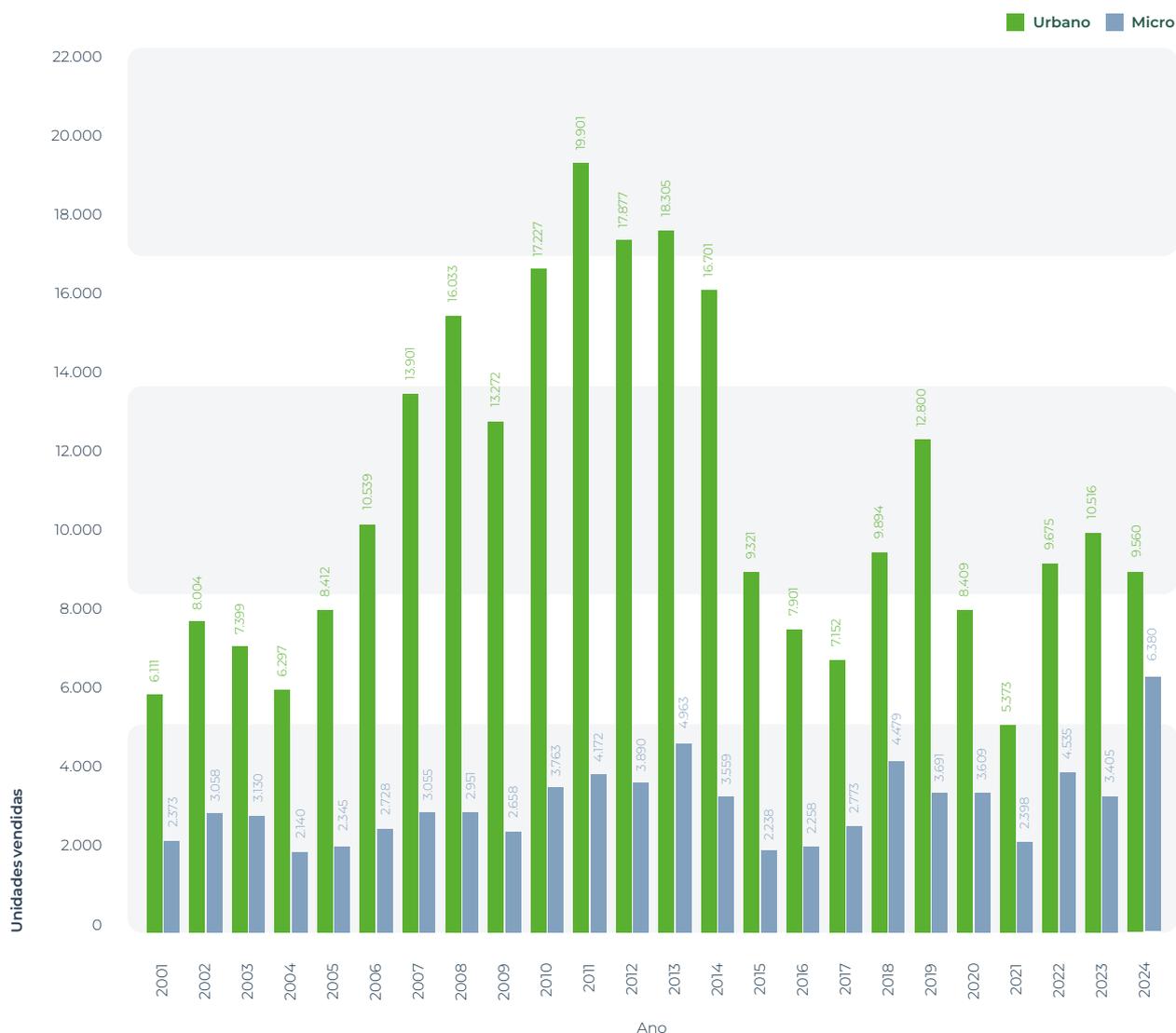


2.2.3. Venda de ônibus urbanos e micro-ônibus no mercado interno

A venda de ônibus no mercado interno brasileiro superou 15.000 veículos comercializados em 2024, considerando as tipologias urbano e micro, conforme destacado na Figura 9. O resultado representa aumento de 13,6% em relação ao desempenho do mercado verificado um ano antes. A última vez que essa marca havia sido alcançada foi no ano de 2019.

Em 2024, a venda de ônibus do tipo urbano atingiu nível semelhante ao do ano anterior. Aliás, nos últimos três anos da série histórica, de 2022 até 2024, foram incorporados em média 10.000 ônibus urbanos todos os anos. Impulsionadas pelo Programa Caminhos da Escola, do governo federal, as vendas de micro-ônibus apresentaram crescimento significativo no último ano analisado, da ordem de 87,4%, superando o total de 6.000 veículos comercializados.

Figura 9. Evolução da venda de ônibus e micro-ônibus no mercado interno (2001–2024)



[FONTE] Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

* Os ônibus urbanos podem ser mini, midi, escolar, convencional, padron, articulado ou biarticulado.

2.3. INDICADORES DE CUSTOS

As séries históricas dos valores de salário médio mensal dos motoristas, do preço do óleo diesel, do custo por quilômetro e da tarifa pública média ponderada, apresentadas nesta seção, estão atualizadas com a correção dos valores pelo Índice Geral de Preços/Disponibilidade Interna (IGP-DI).

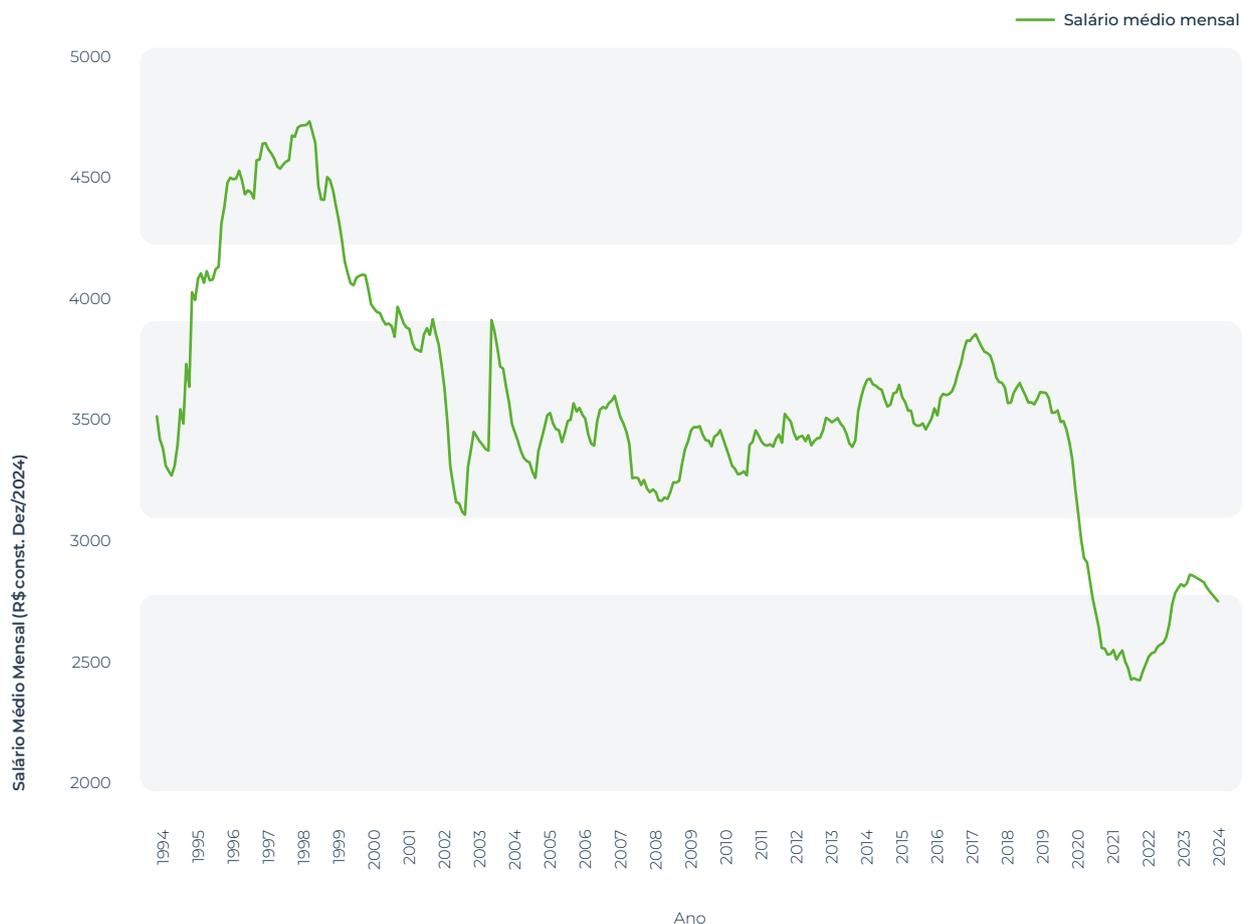
2.3.1. Salário médio mensal dos motoristas

No último ano, houve estabilização dos salários pagos aos motoristas do transporte coletivo por ônibus. A estabilização observada foi caracterizada por variação negativa dos valores praticados nos meses de dezembro dos anos de 2023 e 2024. A mão de obra continua sendo o item mais expressivo na composição de custos do setor, responsável por 44,8% do custo total.

A análise de toda a série histórica, apresentada na Figura 10, mostra que após longo período de estabilização do salário médio mensal dos motoristas, em intervalo de quase 20 anos, após o ano 2000, houve queda da remuneração, seguida por recuperação nos anos recentes.

Figura 10. Evolução do salário médio mensal dos motoristas dos sistemas de ônibus urbano (1994–2024) / Capitais Brasileiras

Em R\$ constantes pelo IGP-DI – Dezembro/2024.



2.3.2. Preço do óleo diesel

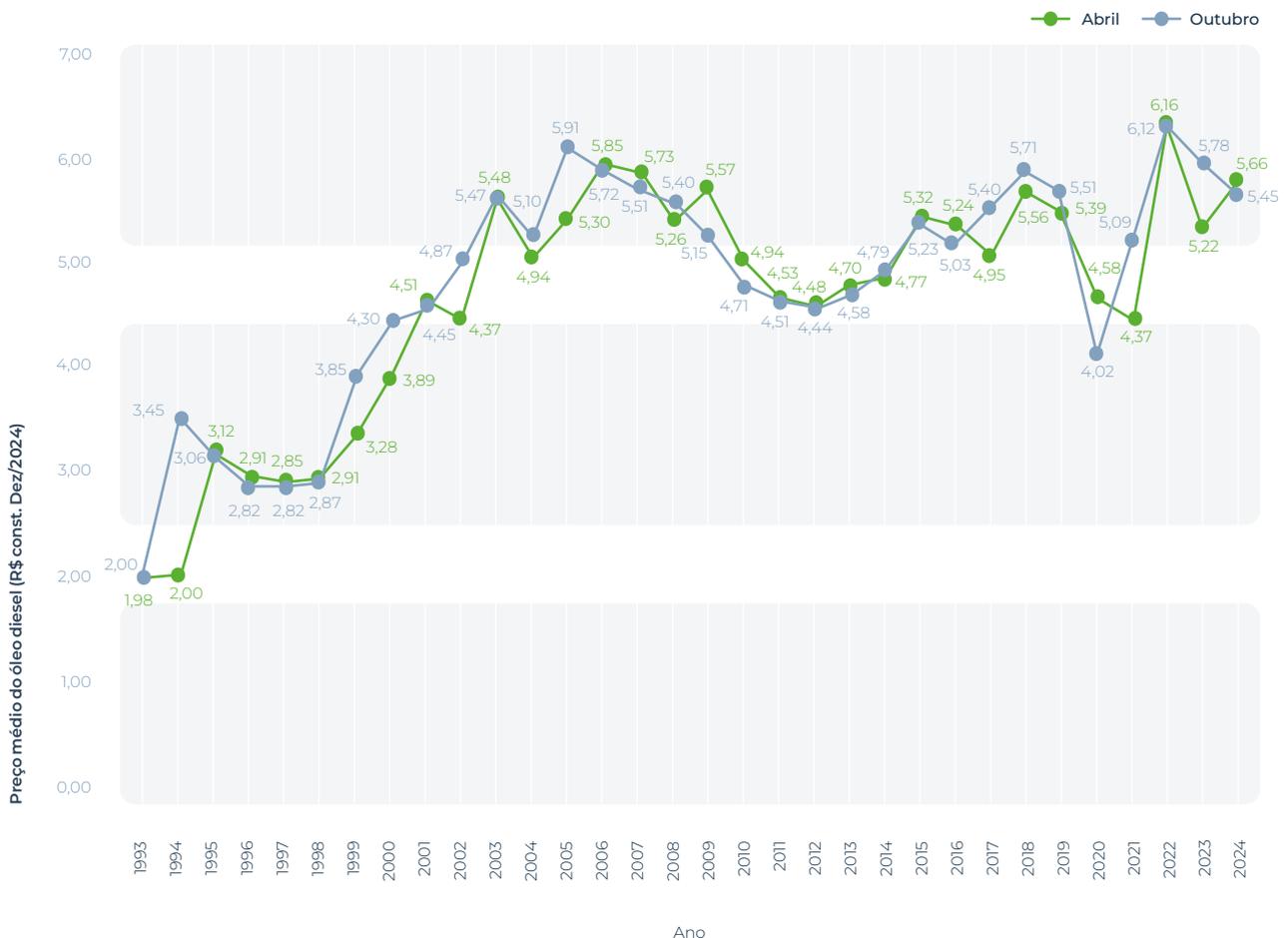
Após a queda do preço do óleo diesel em 2023, o custo do combustível manteve-se estável no último ano, com variação de 0,9%, na média dos preços dos meses de abril e outubro. Após período de aumentos recorrentes de 2013 até 2018 e depois de atingir um pico em 2022, quando registrou o maior valor de toda a série histórica, o óleo diesel voltou a apresentar valores dentro da faixa de R\$ 5,50 até R\$ 5,90, na qual encontra-se a maior parte dos registros indicados na Figura 11.

O planejamento de preços deste insumo para o setor é importante para a modicidade tarifária, pois apenas o item combustível representa 26,1% do custo total do setor.

Figura 11. Evolução do preço médio do óleo diesel para grandes consumidores dos sistemas de ônibus urbano (1993–2024)

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).

Valores em R\$ constantes pelo IGP-DI – Dezembro/2024.



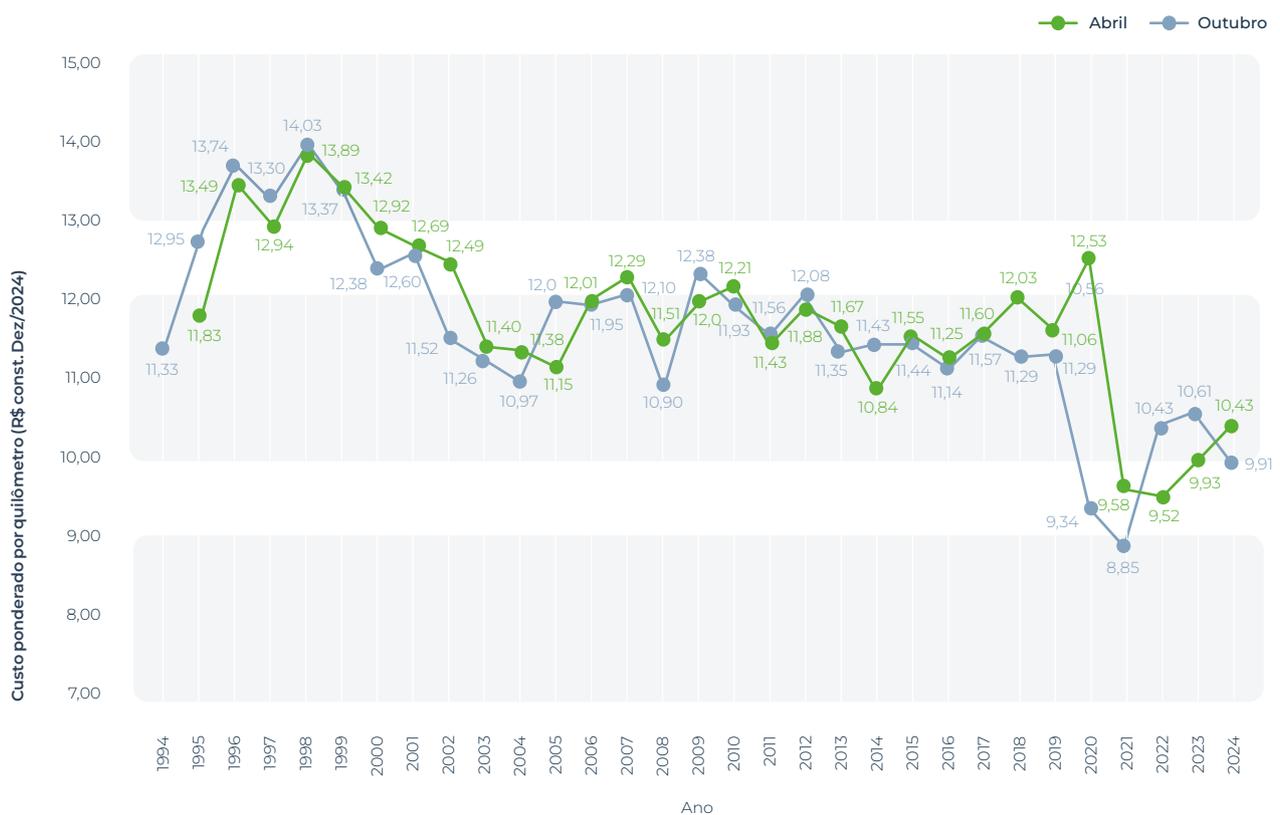
2.3.3. Custo por quilômetro

O custo por quilômetro do setor encontra-se estável há dois anos, considerando a média dos nove sistemas de transporte analisados. De acordo com os valores apresentados na Figura 12, houve variação negativa de 1,0% no ano de 2024 em relação ao ano anterior. A estabilização é resultado, sobretudo, da manutenção dos custos relativos ao combustível e à mão de obra, que juntos representam cerca de 75% do custo total do setor.

Figura 12. Evolução do custo ponderado por quilômetro dos sistemas de ônibus urbano (1994–2024)

Sistemas analisados: Belo Horizonte (municipal), Curitiba (municipal), Fortaleza (municipal), Porto Alegre (municipal), Recife (municipal e intermunicipal metropolitano), Rio de Janeiro (municipal) e São Paulo (municipal).

Valores em R\$ constantes pelo IGP-DI – Dezembro/2024.



2.3.4. Tarifa pública (média ponderada)

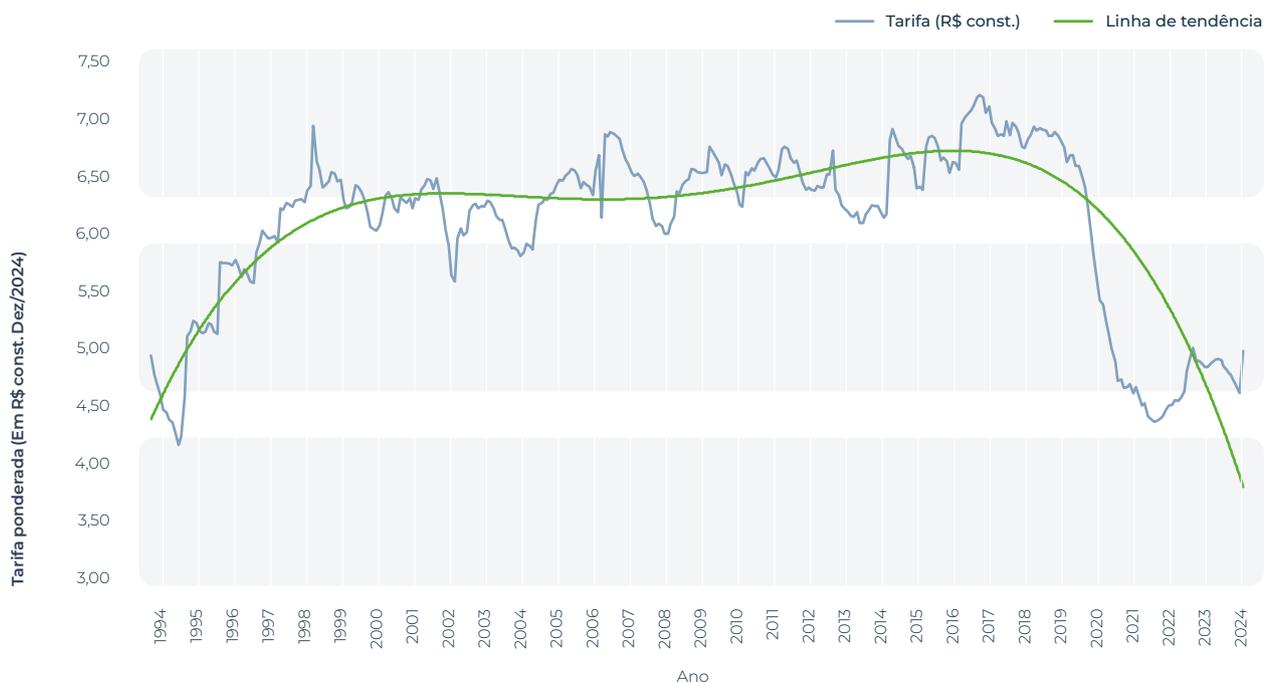
A tarifa pública, o valor pago pela população que usa o transporte coletivo, ficou estabilizada no último ciclo anual analisado. De dezembro de 2023 até o mesmo mês de 2024 ocorreu variação positiva de 3,1%. A Figura 13 evidencia que a estabilização observada no ano mais recente também é característica dos últimos cinco anos. Após redução considerável da tarifa pública, a partir do ano 2020, os valores encontram-se fixados na faixa entre R\$ 4,50 e R\$ 5,00.

A queda e a estabilização dos valores são decorrentes da mudança do modelo de financiamento que aconteceu após a pandemia, que foi o marco para o início de aportes mais significativos de subsídios públicos por parte das gestões municipais, como está apresentado e detalhado no artigo 'Evolução dos subsídios para o transporte coletivo urbano brasileiro', também publicado neste anuário.

Figura 13. Evolução da tarifa média ponderada pelo volume de passageiros equivalentes transportados (1994–2024)

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).

Em R\$ constantes pelo IGP-DI – Dezembro/2024.



3. Considerações

Entre os resultados relacionados aos dados do último ano das séries históricas analisadas, os destaques são os seguintes: a oferta de serviço do setor aumentou em 2024, houve acréscimo de 10,3%; a idade média da frota ficou no mesmo patamar nos últimos dois anos (6 anos e 5 meses); verificou-se a estabilização dos salários pagos aos motoristas e do preço do óleo diesel; e o custo por quilômetro apresentou pequena variação negativa.

Os resultados registrados para o ano de 2024, assim como o comportamento ao longo dos anos dos indicadores analisados neste trabalho, revelam que, após recuperação dos maiores impactos decorrentes da pandemia, o desempenho do setor provavelmente está próximo da linha de tendência das séries históricas. Nesse sentido, as alterações que ocorreram desde então, sobretudo a mudança do modelo de remuneração do setor, que passou a ser caracterizada por aporte de subsídios públicos, foi suficiente para retomar a performance do setor, mas não foi capaz de promover mudanças mais significativas.





Balanço dos investimentos em mobilidade urbana (2009-2025)

1. Introdução

Há mais de uma década, a NTU acompanha os empreendimentos em mobilidade urbana, com ênfase nas iniciativas que priorizam o transporte público por ônibus, como os sistemas BRT (*Bus Rapid Transit*), os corredores de ônibus e faixas exclusivas.

Os dados do cenário nacional foram publicados anualmente nas edições do Anuário NTU, a partir de 2012, quando se intensificaram os programas federais de financiamento voltados à promoção de iniciativas em mobilidade urbana. A partir de 2015, observou-se uma desaceleração no ritmo das obras em âmbito nacional, decorrente da interrupção na oferta de recursos por parte do governo federal. Com o Novo PAC, a expectativa é a retomada dos investimentos em infraestrutura em níveis expressivos.

As seções a seguir apresentam a análise da evolução dos empreendimentos em mobilidade urbana no período de 2017 a 2025¹. Inicialmente, são apresentados os empreendimentos ativos

em cada ano, classificados de acordo com seu estágio de execução: em fase de projeto, em obras ou em operação. Na sequência, é detalhado o perfil dos empreendimentos ativos com base no seu status em 2025, segmentados por tipo de infraestrutura. A análise ainda contempla a evolução do número de empreendimentos operacionalizados e da extensão total implantada desde 2011. Por fim, a última seção consolida as principais considerações obtidas a partir dos dados e informações analisados.

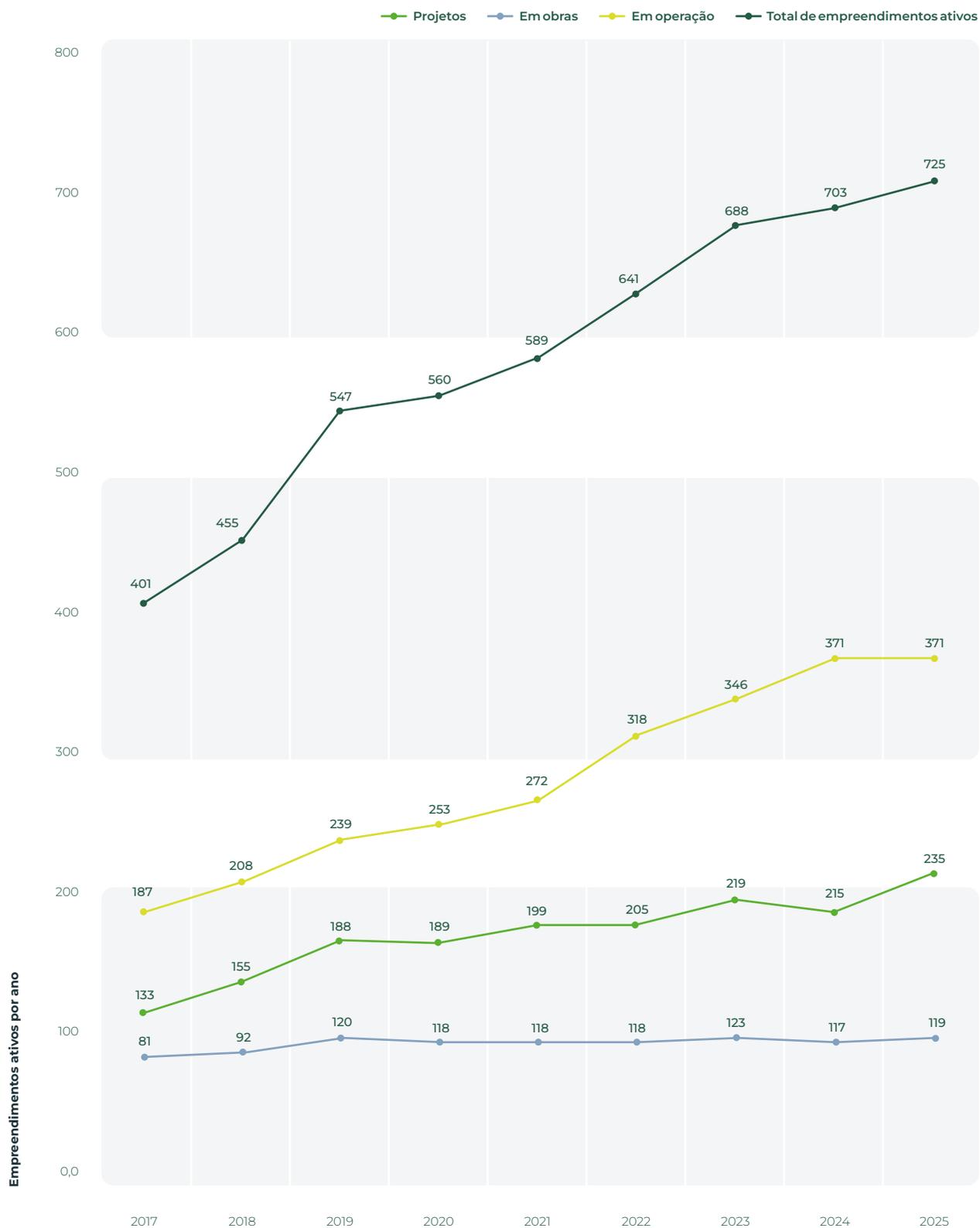
2. Empreendimentos Ativos²

Consideram-se empreendimentos ativos todas as infraestruturas que se encontram em fase de projeto, em obras ou em operação. A Figura 1 ilustra a evolução dessas iniciativas no período de 2017 a 2025. Em maio de 2025, encontravam-se ativos 725 empreendimentos voltados à priorização do transporte público por ônibus. Nesse grupo, 51,2% (371) estão em operação, 32,4% (235) em fase de projeto e 16,4% (119) em obras.

1. Os dados estão atualizados até 31 de maio de 2025.

2. Nesta edição do Anuário NTU estão apresentados os dados de todo o ano de 2024. Na edição anterior, os dados referentes ao ano de 2024 utilizavam como data de referência limite o dia 30 de abril.

Figura 1. Evolução dos empreendimentos de priorização do transporte público por ônibus ativos (2017-2025)



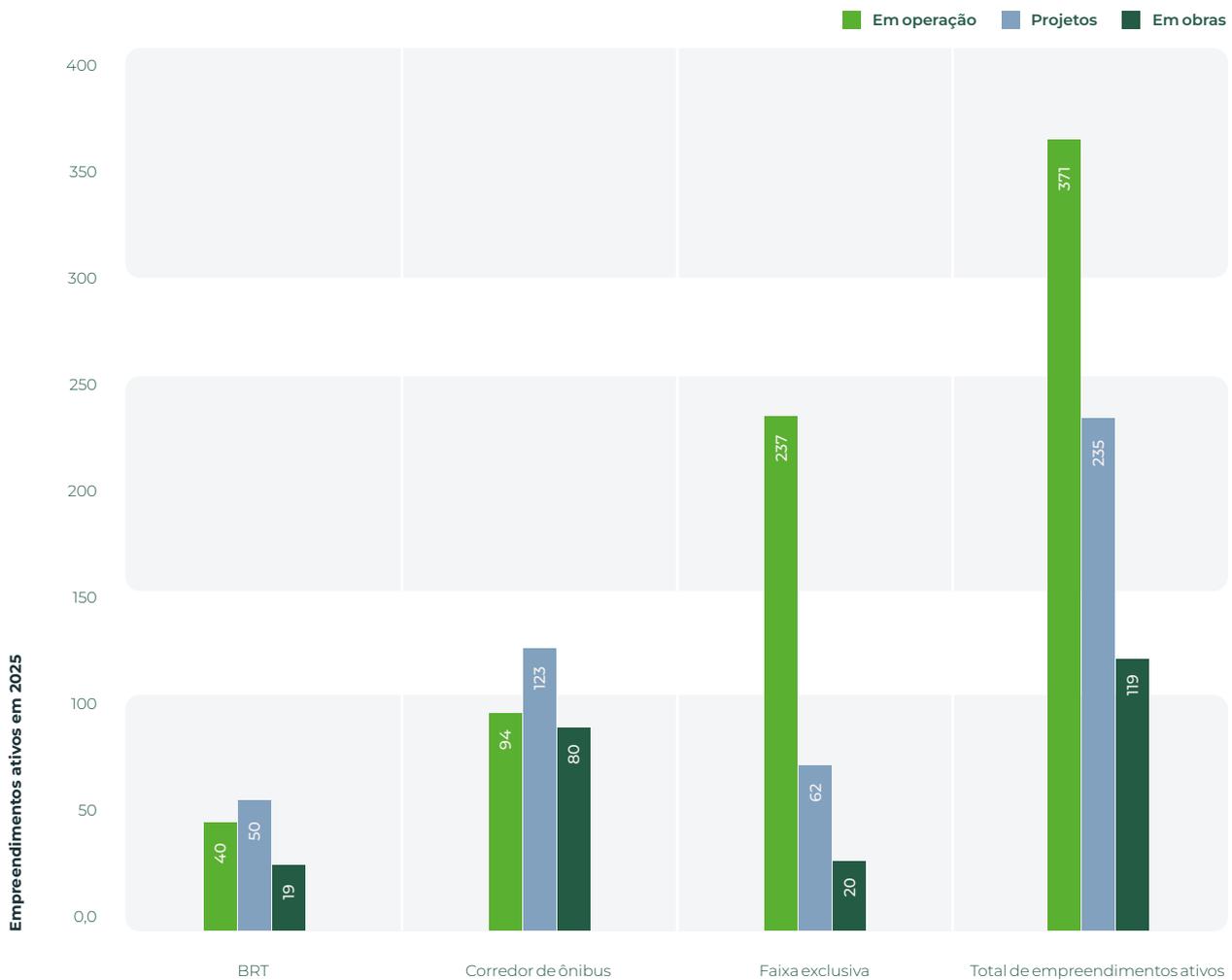
[FONTE] Governo Federal e Clipping NTU.

3. Situação Atual

Em razão das especificidades de cada tipo de infraestrutura, observam-se variações em relação aos respectivos estágios de execução dos empreendimentos:

- Dos 725 empreendimentos ativos, pouco mais da metade (51,2%) está em operação.
- As faixas exclusivas têm maior representatividade entre as iniciativas operacionalizadas, como mostra a Figura 2. São 237 empreendimentos presentes em 40 municípios brasileiros. Em sua grande maioria, são resultados de iniciativas municipais, visto que têm como característica o curto tempo para execução das obras e o custo reduzido em comparação aos outros empreendimentos.
- Os corredores de ônibus (123) representam a maior parcela dos projetos em desenvolvimento, superando, inclusive, a soma dos projetos de BRT (50) e de faixas exclusivas (62).

Figura 2. Cenário nacional atual da priorização do transporte público por ônibus



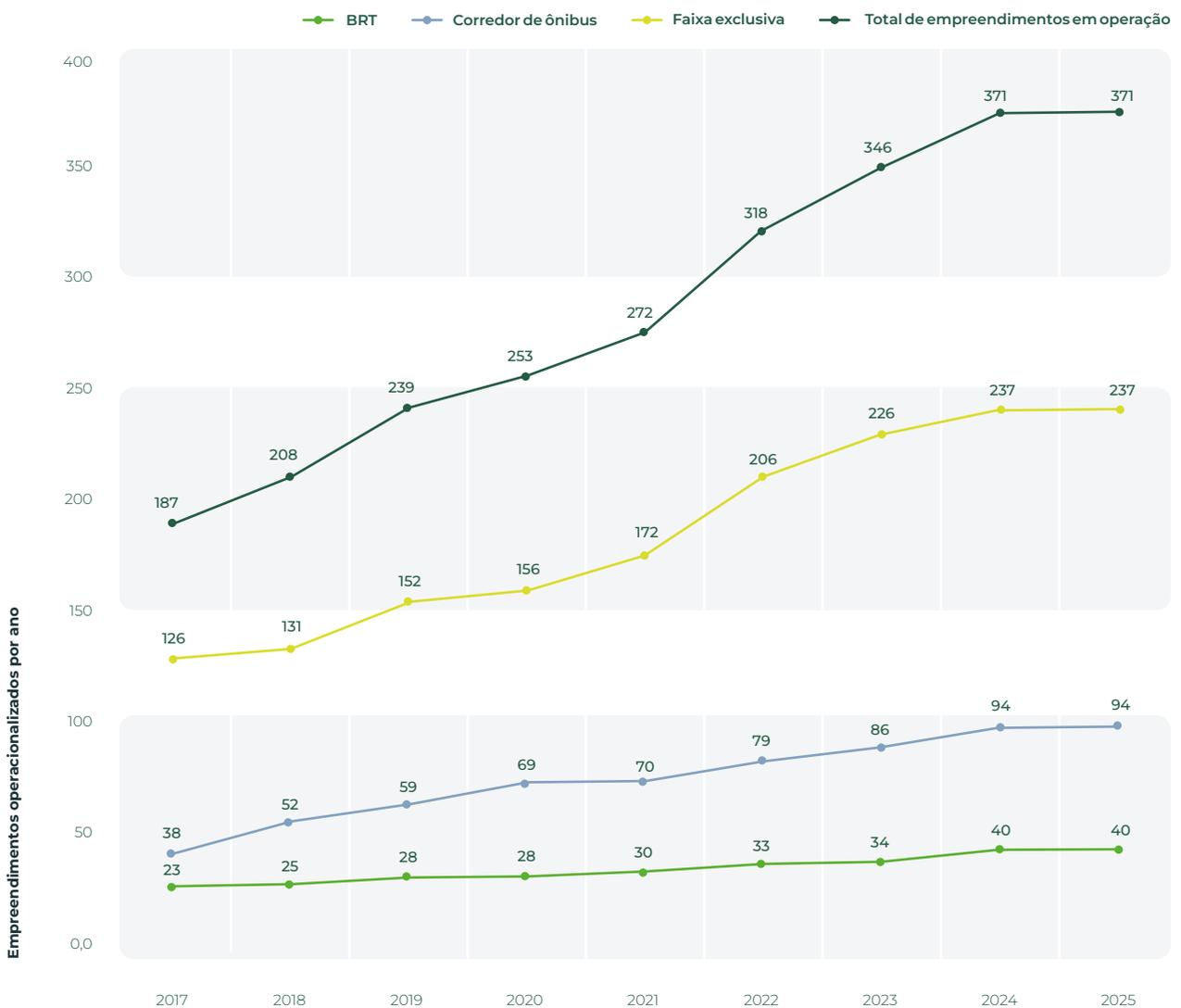
[FONTE] Governo Federal e Clipping NTU.

4. Empreendimentos Operacionalizados

O panorama atual da mobilidade urbana reflete cenário resultante da descontinuação de programas federais de financiamento nos últimos anos, o que impactou diretamente a expansão dos empreendimentos em operação.

- Conforme destacado na Figura 3, as faixas exclusivas configuram-se como o tipo de infraestrutura com maior nível de implementação entre os empreendimentos ativos. Entre 2017 e 2025, foram implantadas 111 novas faixas exclusivas. No mesmo período, 56 corredores de ônibus e 17 sistemas BRT entraram em operação.
- A partir de 2023, foram operacionalizados 25 empreendimentos voltados à priorização do transporte público por ônibus.

Figura 3. Evolução dos empreendimentos de priorização do transporte público por ônibus operacionalizados (2017–2025)

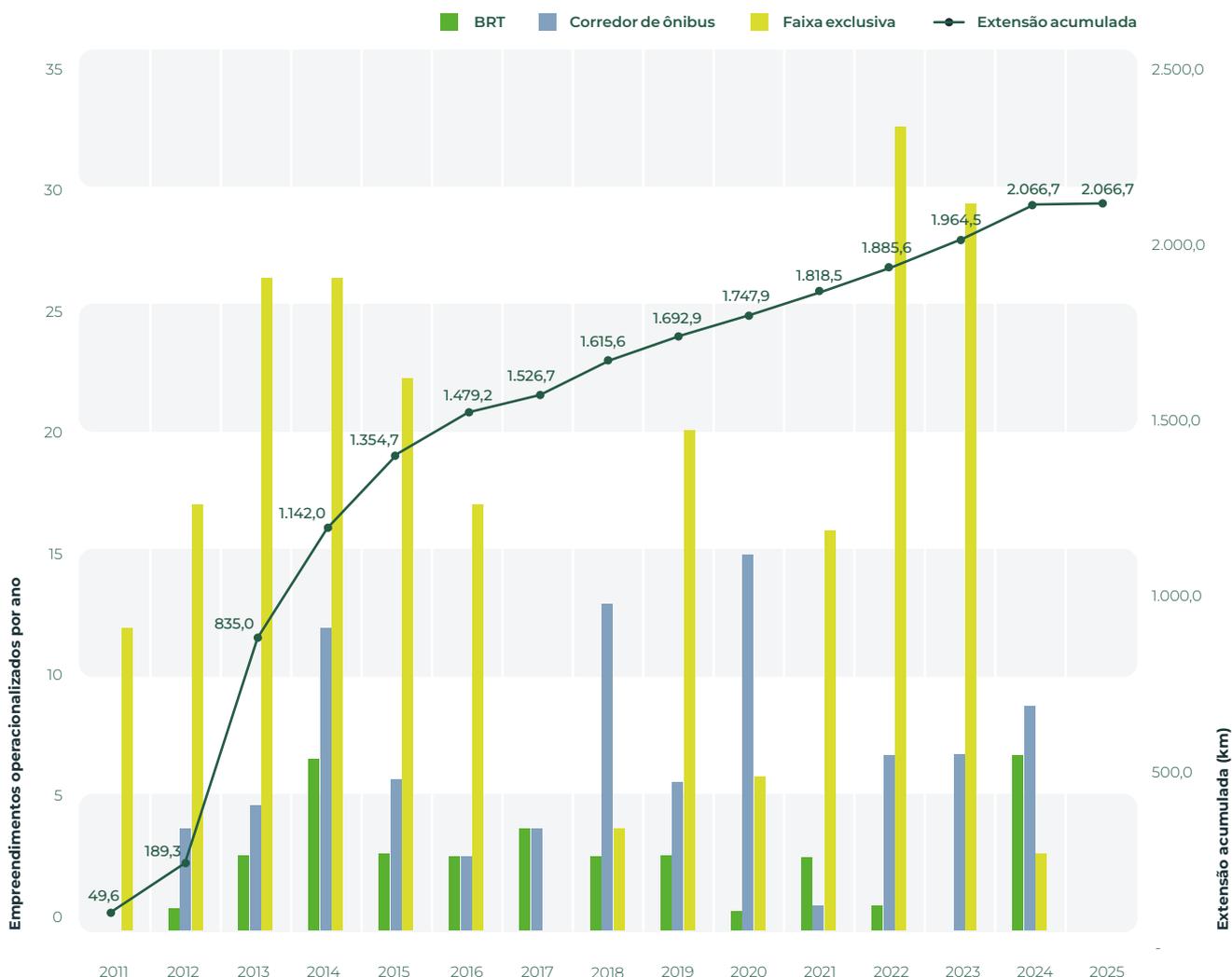


5. Quilometragem Operacionalizada

O monitoramento da quilometragem operacionalizada é relevante para verificar a efetividade dos programas federais de financiamento de infraestrutura de mobilidade coletiva, como também das iniciativas locais.

- O período de 2011 a 2014 foi caracterizado por um expressivo aumento da quilometragem de empreendimentos em operação, totalizando 1.142,0 km, como evidenciado na Figura 4. Esse volume representa 55,3% da extensão acumulada nos últimos quinze anos, de 2011 a 2025, concentrando-se, em sua maioria, nas capitais e regiões metropolitanas.
- Entre 2022 e 2025, a extensão da infraestrutura em operação voltada ao transporte público por ônibus apresentou crescimento de 9,6%, impulsionado, principalmente, pela implantação de faixas exclusivas.

Figura 4. Evolução da quilometragem em empreendimentos de priorização do transporte público por ônibus (2011-2025)



[FONTE] Governo Federal e Clipping NTU.

6. Novo PAC

Com investimentos de R\$ 1,8 trilhão em todo o país, o Novo PAC tem como objetivo principal impulsionar o crescimento econômico e promover a inclusão social. Para alcançar esses objetivos, o programa está estruturado em nove Eixos de Investimento, que agrupam as obras e os serviços voltados à população.

O eixo Cidades Sustentáveis e Resilientes contará com R\$ 601,7 bilhões (R\$ 531,5 bi até 2026 e R\$ 70,3 bi após 2026) em investimentos destinados à melhoria das condições de moradia, do saneamento básico e da mobilidade urbana. No subeixo Mobilidade Urbana Sustentável serão investidos R\$ 44,2 bilhões (R\$ 26,2 bi até 2026 e R\$ 17,9 bi após 2026), o que representa 7,3% do total de recursos previstos para o desenvolvimento do transporte público de alta e média capacidade, por meio da execução de obras e da implementação de programa específico para renovação de frota.

Para os 73 empreendimentos voltados à priorização do transporte público por ônibus, contemplados com recursos do Novo PAC, está previsto investimento total de R\$ 9,5 bilhões. Cerca de R\$ 6,0 bilhões com o objetivo de retomar e concluir obras previamente iniciadas, mas que se encontravam paralisadas ou com dificuldades para o desenvolvimento e finalização. Além disso, estão previstos mais R\$ 3,5 bilhões para a elaboração de novos projetos.

Em termos de extensão, os 73 empreendimentos representam acréscimo de 206,2 km em vias dedicadas ao transporte público por ônibus, dos quais 14,5 km destinados a sistemas BRT, 61,7 km a expansão de corredores e 129,82 km a faixas exclusivas.

Até dezembro de 2024, 11 empreendimentos já haviam sido concluídos e operacionalizados, outros 51 estavam em fase preparatória para o início das intervenções e 11 encontravam-se em obras. Dessa forma, ao todo, mais 62 novos empreendi-

mentos poderão ser operacionalizados nos próximos anos, refletindo em melhora na qualidade dos serviços de transporte público por ônibus.

O fortalecimento da infraestrutura voltada ao transporte coletivo é essencial para o desenvolvimento econômico e para a qualidade de vida da população brasileira, especialmente nas médias e grandes cidades, onde o ônibus segue como principal meio de deslocamento coletivo.

7. Considerações

A implementação de infraestrutura dedicada à mobilidade coletiva tem apresentado sinais de estagnação nos últimos anos. Os progressos obtidos com iniciativas como a Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo de 2014, o PAC 2 - Mobilidade Grandes Cidades e o PAC 2 - Mobilidade Médias Cidades marcaram período de investimentos significativos em mobilidade urbana, mas já se encontram distantes no tempo.

A paralisação dos projetos apresentados e a ausência de programas de financiamento com recursos significativos representam obstáculo preocupante para o futuro do transporte coletivo no país. Nesse contexto, a retomada dos investimentos surge como elemento crucial para alavancar o desenvolvimento da infraestrutura de mobilidade, com destaque para a priorização do transporte público por ônibus, especialmente por meio da implantação de BRTs, faixas exclusivas e corredores de ônibus.

Nesse cenário, a ampliação dos empreendimentos contemplados pelo Novo PAC representa avanço promissor, sinalizando o resgate das políticas com foco no transporte coletivo. Dessa forma, espera-se que a necessidade de mais investimento de recursos federais para mobilidade urbana seja pauta recorrente para o poder público, de modo a abrir caminho para possível mudança no panorama da mobilidade urbana no país, indo de encontro ao cenário de inércia que marcou o período recente.





Prestação de contas

(01 Julho 2024 a 30 Junho 2025)

DESTAQUES

O **transporte coletivo** é um serviço público essencial e deve ser tratado como o eixo central do planejamento urbano sustentável e da inclusão social. As cidades brasileiras e a qualidade de vida urbana poderão entrar em colapso, caso o modelo baseado no transporte individual continue avançando.

Com o lema “O Brasil é Coletivo” e foco no fortalecimento do transporte público, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) apresentou, no final de maio de 2025, em Brasília, a sua nova direção. Contando com a presença de autoridades federais, estaduais e municipais, fabricantes de ônibus e de equipamentos, prestadores de serviço, empresários e especialistas do setor, a NTU destacou as suas prioridades para o biênio 2025–2027, defendendo que o transporte coletivo seja o modo preferencial de deslocamento da população, com a meta de responder por mais de 50% das viagens motorizadas na matriz da mobilidade urbana.

O evento de maio inaugurou nova fase de protagonismo institucional da entidade, baseada em metas, indicadores e propostas consistentes para um futuro mais equilibrado das cidades. Fase esta que considera a mobilidade urbana uma construção coletiva, que só será possível com o envolvimento dos gestores públicos, do setor privado e da sociedade civil. “Queremos cidades feitas para pessoas, não para carros! Isso exige planejamento, financiamento, infraestrutura e compromisso conjunto com o futuro das cida-

des”, enfatizou Edmundo de Carvalho Pinheiro, novo presidente do Conselho Diretor da NTU.

Dados da Pesquisa de Mobilidade da População Urbana 2024, realizada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), indicam que, em algumas capitais, os deslocamentos por carros e motos ultrapassaram, pela primeira vez, os realizados pelo transporte público. Avanço que deve ser freado em prol de um transporte coletivo moderno, eficiente e de qualidade, conectado com a sociedade e que seja o pilar essencial da mobilidade urbana, para todas as cidades do país.

É imprescindível a recuperação integral da demanda de passageiros registrada antes da pandemia do coronavírus, investindo na ampliação da oferta de serviços, com conforto e segurança, e no fortalecimento das empresas operadoras, por meio de contratos equilibrados do ponto de vista econômico-financeiro, que considerem a separação entre a tarifa pública, paga pelos passageiros, e a tarifa técnica ou de remuneração, que cobre os custos da operação. São necessárias, ainda, de acordo com a NTU, políticas públicas que desonerem o impacto das gratuidades, hoje responsáveis, em média, por 22% do custo das tarifas do setor; a adoção de subsídios públicos aos passageiros pagantes como política permanente para assegurar tarifas públicas mais acessíveis; e a ampliação da infraestrutura dedicada, com tratamento preferencial ao transporte coletivo nas vias arteriais das cidades, principais eixos de ligação nas regiões urbanas — garantindo maior fluidez, integração e atratividade ao sistema.

Nesse sentido, a política de subsidiar o transporte coletivo é um importante instrumento para a prestação de serviço mais acessível e com modicidade tarifária, tornando-o mais atrativo à população. Estudo realizado pela NTU, em 2024, apontou que, nas cidades brasileiras que subsidiam o transporte coletivo urbano, aproximadamente, 30% dos custos são cobertos por subsídios governamentais, enquanto esse índice atinge 50% em países europeus, que empregam diversas fontes de financiamento para assegurar a sustentabilidade do serviço.

Para o diretor executivo da NTU, Francisco Christovam, “a importância dos subsídios para a continuidade e para a qualidade do transporte público é inegável”, advertindo que a dependência de recursos provenientes unicamente dos municípios para financiar esses subsídios pode comprometer, a longo prazo, os orçamentos públicos.

Dos mais de 5 mil municípios brasileiros, 2.703 têm sistemas organizados de transporte coletivo urbano por ônibus, segundo o IBGE. Dentre esses, em apenas 365, ou 13% do total, existe financiamento por meio de recursos extratarifários, isto é, subsídios ao transporte público. O restante custeia os serviços com receita tarifária, ou seja, com o valor da passagem paga pelo usuário. Países europeus diversificam as fontes de financiamento para custear o transporte coletivo. No Brasil, segundo a NTU, poderiam ser adotadas opções como os pedágios urbanos, a tributação sobre o uso de veículos individuais, o uso de mecanismos que aproveitem o aumento do valor imobiliário decorrente das melhorias no sistema de transporte e a cobrança por estacionamentos, em zonas de alta demanda, entre outras.

A adesão a essas novas fontes de receita extratarifária não só aliviaria o peso dos transportes nos orçamentos públicos, mas, também, melhoraria significativamente a qualidade de vida nas cidades. O aumento do uso do transporte coletivo reduz o número de veículos individuais nas vias, diminuindo congestionamentos e poluição.

A arrecadação extra de tributos tem permitido que algumas cidades brasileiras consigam custear os serviços de transporte coletivo com recursos orçamentários ou extratarifários, adotando a tarifa zero em benefício dos seus moradores. Estudo produzido pela NTU destaca que 124 municípios adotaram essa política, com 106 (85,5%) aplicando-a de forma plena e universal, ou seja, em todas as linhas e em todos os dias da semana, registrando aumento significativo no uso do transporte público, após a implementação deste benefício. Em 12 cidades brasileiras com dados disponíveis ocorreu aumento da demanda por viagens de ônibus, que variou de 33% a 371%, após a adoção da tarifa zero, demonstrando que existe potencial para o aumento do uso do transporte coletivo pela população.

No final do ano passado, a NTU apresentou à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), vinculada ao Ministério das Cidades, documento contendo propostas e sugestões que poderiam ser incorporadas ao plano de trabalho da entidade, no biênio 2025–2027. O documento foi dividido em quatro temas principais, com o objetivo de promover o desenvolvimento e o aprimoramento do setor, com base em sugestões relacionadas à governança e questões institucionais; aos recursos extratarifários, para o custeio dos serviços; à renovação e modernização da frota de ônibus urbano; e aos investimentos em infraestrutura.

As sugestões incluem atuação ativa da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) no Congresso Nacional, com o intuito de acelerar a aprovação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano e, também, do Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM), objeto de uma proposta de Emenda à Constituição (PEC 25/2023). Além disso, o documento também incluiu sugestões para tornar mais efetivo o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), considerando também investimentos em infraestrutura, especialmente no caso de utilização de ônibus elétricos.

Segundo Francisco Christovam, as propostas da NTU representam uma ponte contínua na relação entre os técnicos e os dirigentes da Secretaria e da Associação. “Nós somos parceiros, de longa data, do Ministério das Cidades, na defesa do transporte público coletivo urbano. Apresentamos essas sugestões como forma de contribuir com o trabalho da Secretaria, com o objetivo de melhorar a qualidade do transporte público para todos os brasileiros”.

As novas formas de financiamento do setor, com subsídios e crescente adoção da tarifa zero, bem como a descarbonização da frota nacional de ônibus urbanos foram temas de destaque do Seminário Nacional NTU, realizado em agosto de 2024, em São Paulo. No evento, ocorreu, ainda, a divulgação oficial do guia para as eleições municipais, produzido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), com recomendações para os então candidatos a prefeitos e vereadores sobre os temas mais importantes para a mobilidade urbana.

O Brasil é coletivo, e o transporte urbano é um serviço que beneficia a coletividade, e que deve ser gerido e financiado de forma compartilhada pela sociedade. Quando prestado com qualidade, melhora a vida do cidadão e amplia o acesso aos demais serviços públicos; o trânsito flui melhor e as viagens se tornam mais rápidas e com menores emissões de poluentes. O transporte público é direito fundamental e, como tal, precisa ser garantido para todos os cidadãos.

BALANÇO JURÍDICO

O ano de 2024 e o início de 2025 foram marcados por 18 edições de normas legais afetas ao transporte público coletivo urbano de passageiros. Além disso, ocorreram 13 decisões judiciais e 16 fatos relevantes no Congresso Nacional, que envolveram desde projetos de lei aprovados até a realização de audiências públicas.

1. LEGISLAÇÃO FEDERAL

1.1. MINISTÉRIO DO TRABALHO ALTERA A NORMA REGULAMENTADORA Nº 20 PARA ESTABELECEER PRAZOS PARA IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE RECUPERAÇÃO DE VAPORES EM BOMBAS DE ABASTECIMENTO

Em julho de 2024, o Ministério do Trabalho e Emprego editou a Portaria MTE nº 1.146, que estabeleceu o cronograma de implementação de sistema de recuperação de vapores nas bombas de abastecimento automotivo. Segue cronograma abaixo:

Cronograma de implantação para o item 14.1 do Anexo IV da NR-20	
Ano de fabricação da bomba de combustível	Data limite para instalação do sistema de recuperação de vapor
De 2019 até 2028	31 de dezembro de 2038
De 2016 até 2018	31 de dezembro de 2035
De 2012 até 2015	31 de dezembro de 2034
De 2008 até 2011	31 de dezembro de 2033
De 2005 até 2007	31 de dezembro de 2031
Até 2004	31 de dezembro de 2029

1.2. RECEITA FEDERAL POSTERGA COBRANÇA DE MULTA DECORRENTE DA DECLARAÇÃO DA DIRBI

Em julho de 2024, foi publicada a Instrução Normativa nº 2.204, que postergou a verificação de cobrança de multas do período de janeiro a julho de 2024, para 21 de setembro de 2024, referente à apresentação da Declaração de Incentivos, Renúncias, Benefícios e Imunidades de Natureza Tributária (Dirbi). A Dirbi é obrigatória para as empresas operadoras de serviço de transporte público coletivo de passageiros em face da desoneração sobre a folha de pagamento.

1.3. MINISTÉRIO DAS CIDADES DIVULGA PROPOSTAS SELECIONADAS NO NOVO PAC PARA O SUBEIXO MOBILIDADE URBANA

Em julho de 2024, foi publicada a Portaria nº 767, que divulgou o resultado do processo de seleção de propostas da modalidade Médias e Grandes Cidades, Eixo Cidades Sustentáveis e Resilientes, Subeixo Mobilidade Urbana Sustentável, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento - Novo PAC. Foram 37 propostas, a exemplo da construção de pontos de recarga para ônibus elétrico, implantação de Centros de Controle Operacional e implantação de corredores exclusivos de ônibus.

1.4. CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA ENERGÉTICA INSTITUI A POLÍTICA NACIONAL DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA - PNTE

Em agosto de 2024, foi publicada a Resolução nº 5, que instituiu a Política Nacional de Transição Energética (PNTE), o Plano Nacional de Transição Energética (Plante) e o Fórum Nacional de Transição Energética (Fonte), com o objetivo de orientar os esforços nacionais com vistas à transformação da matriz energética nacional para uma estrutura de baixa emissão de carbono, contribuindo para o alcance da neutralidade das emissões líquidas de gases do efeito estufa (GEE) do País.

1.5. NORMA REGULAMENTADORA Nº 16, ACERCA DOS TANQUES DE COMBUSTÍVEIS SUPLEMENTARES, É ALTERADA PELO MINISTÉRIO DO TRABALHO

Em agosto de 2024, foi publicada a Portaria MTE nº 1.418, que altera disposições da Norma Regulamentadora nº 16, para prever que as quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares e aquelas para consumo próprio de veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros, de máquinas e de equipamentos, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga, não serão contabilizadas para efeito de caracterização de atividade periculosa.

1.6. MINISTÉRIO DO TRABALHO ALTERA A NORMA REGULAMENTADORA Nº 1 ACERCA DO GERENCIAMENTO DOS RISCOS OCUPACIONAIS

Em agosto de 2024, foi publicada a Portaria nº 1.419, que altera disposições da Norma Regulamentadora nº 1, para incluir o risco psicossocial relacionado ao trabalho, com obrigatoriedade aos empregadores de identificar, evitar ou eliminar e implantar medidas de prevenção, acerca do perigo ocupacional.

1.7. CONSELHO DAS CIDADES RECOMENDA ESTRATÉGIA NACIONAL DE PROMOÇÃO DE MOBILIDADE POR BICICLETA

Em setembro de 2024, foi publicada a Resolução nº 4 do Conselho das Cidades, que recomendou a implementação da Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta (ENABICI) perante órgãos integrantes do Poder Executivo Federal.

1.8. SANCIONADA A LEI DE REONERAÇÃO GRADUAL SOBRE A FOLHA DE PAGAMENTO

Em setembro de 2024, foi publicada a Lei nº 14.973, que estabeleceu o regime de transição para a contribuição substitutiva sobre a folha de pagamento, com a reoneração gradual até dezembro de 2027.

1.9. GOVERNO FEDERAL INSTITUIU O PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO HIDROGÊNIO DE BAIXA EMISSÃO DE CARBONO

Em setembro de 2024, foi publicada a Lei nº 14.990, que instituiu o Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (PHBC), a fim de constituir fonte de recursos para a transição energética a partir do uso do hidrogênio de baixa emissão de carbono.

1.10. ATUALIZAÇÃO SINDICAL OBRIGATÓRIA

Em setembro de 2024, o Ministério do Trabalho e Emprego editou a Portaria MTE nº 1.628 prorrogando até 31/12/2024 o prazo para que entidades sindicais realizem a atualização cadastral obrigatória.

1.11. SANCIONADA A LEI PARA PROMOVER A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DE BAIXO CARBONO

Em outubro de 2024, foi publicada a Lei nº 14.993, para implantar várias medidas acerca da mobilidade sustentável, tais como: instituir o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano, bem como alterar o teor de mistura de biodiesel ao diesel comercializado ao consumidor final e integrar iniciativas e medidas adotadas no âmbito da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), do Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover), do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) e do Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve).

1.12. MINISTÉRIO DAS CIDADES DESTINA R\$ 6,4 BILHÕES PARA O PROGRAMA PRÓ-TRANSPORTE

Em dezembro de 2024, foi publicada a Instrução Normativa nº 32, para dispor sobre o orçamento operacional do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) referente à área de Infraestrutura Urbana, especificamente do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-Transporte, para o exercício de 2025, no valor de R\$ 6.400.000.000,00.

1.13. SANCIONADA A REVOGAÇÃO DA LEI DO SEGURO OBRIGATÓRIO PARA PROTEÇÃO DE VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO (SPVAT)

Em dezembro de 2024, foi sancionada a Lei Complementar nº 211, que revogou a cobrança obrigatória do Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT) previsto na Lei Complementar nº 207 de 2024.

1.14. PRESIDENTE DA REPÚBLICA SANCIONA A REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Em janeiro de 2025, o Presidente da República sancionou a Lei Complementar nº 214/2025, que regulamenta parte da Reforma Tributária (Emenda Constitucional nº 132/2023). O artigo 157 do texto, que isenta do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) o transporte público coletivo rodoviário e metroviário urbano, semiurbano e metropolitano, sob regime de autorização, permissão ou concessão pública, foi mantido na íntegra, sem vetos.

1.15. MINISTÉRIO DAS CIDADES REGULAMENTA O ENQUADRAMENTO DE PROJETOS PRIORITÁRIOS PARA EMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS

Em março de 2025, foi publicada a Portaria MCid nº 266, que regulamentou os critérios e as condições complementares para enquadramento e acompanhamento dos projetos de investimento considerados como prioritários na área de infraestrutura para o setor de Mobilidade Urbana sob a gestão e responsabilidade da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, para fins de emissão dos valores mobiliários. Os projetos prioritários são os que se destinam a infraestrutura de transporte público coletivo urbano, aquisição de veículos coletivos associados às infraestruturas e aquisição de ônibus elétricos, inclusive por célula de combustível, e híbridos a biocombustível ou biogás, para sistema de transporte público coletivo urbano ou de caráter urbano.

1.16. MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO REGULAMENTA A EMISSÃO DE CERTIDÃO DE REGULARIDADE DE CONTRATAÇÃO DE PCD E APRENDIZES

Em abril de 2025, foi publicada a Portaria MTE nº 547, que dispôs sobre a emissão de certidões de cumprimento da reserva legal de contratação de pessoas com deficiência e reabilitados da Previdência Social e de contratação de aprendizes. As informações constantes da certidão terão por base as informações declaradas pelos empregadores no eSocial. O sistema será disponibilizado em até 90 (noventa) dias, a contar da publicação da portaria.

1.17. MINISTÉRIO DO TRABALHO PRORROGA O INÍCIO DE VIGÊNCIA DA NR-1, QUE TRATA DOS RISCOS PSICOSSOCIAIS RELATIVO À SEGURANÇA NO TRABALHO

Em maio de 2025, foi publicada a Portaria MTE nº 765, que prorrogou até 25 de maio de 2026 o início da vigência da nova redação da Norma Regulamentadora nº 1 (NR-1), que trata das diretrizes gerais de segurança e saúde no trabalho.

A nova NR-1, que entraria em vigor no dia 26 de maio de 2025, institui os princípios do Gerenciamento de Riscos Ocupacionais (GRO) e estabelece que as empresas deverão identificar e avaliar riscos psicossociais no ambiente de trabalho.

1.18. CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO (CNH) PARA CANDIDATOS DE BAIXA RENDA E NOVAS REGRAS PARA TRANSFERÊNCIA DE PROPRIEDADE DE VEÍCULO

Em junho de 2025, foi sancionada a Lei nº 15.153, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), a fim de permitir a destinação de recursos arrecadados com multas de trânsito para o custeio da habilitação de condutores de baixa renda e estabelece novas regras para transferência de propriedade de veículo por meio eletrônico.

2. O QUE ACONTECEU NOS TRIBUNAIS?

2.1. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DO PARANÁ EXCLUI MOTORISTA DA COTA SOCIAL PCD E APRENDIZ

Em julho de 2024, a 7ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região publicou acórdão que excluiu o motorista da base de cálculo para efeito de contagem para a cota social do aprendiz e de pessoas com deficiência, em empresa do setor de cargas. Os desembargadores fundamentam que, para a cota destinada às pessoas com deficiência, “a atividade de motorista demanda competências que causam barreiras ao exercício da atividade pelas pessoas com deficiência, potencializando a ocorrência de acidentes de trânsito e trabalho”. Já para a cota social de aprendizes, os desembargadores entenderam que os requisitos para contratação de jovem requerem o preenchimento de requisitos para habilitação, categorias D e E, idade de, no mínimo, 21 anos e experiência mínima de 2 anos como condutor. Tal situação inviabiliza a inclusão do cargo de motorista na base de cálculo da cota social para contratação de aprendizes, inviabilizando a aprendizagem sistemática exigida pela normatização. Processo: 0000957-21.2023.5.09.0195.

2.2. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DE SÃO PAULO NEGA ACÚMULO DE FUNÇÕES ENTRE MOTORISTA E COBRADOR

Em julho de 2024, a 11ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região publicou acórdão que rechaçou o pedido de acúmulo de função por motorista, sob alegação de que também exercia a função de cobrador. Os desembargadores fundamentaram que não existe amparo legal para reconhecer o acúmulo de função, uma vez que as funções, inclusive pela descrição das normas coletivas, são compatíveis entre si. Processo: 1000451-15.2023.5.02.0036.

2.3. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO CONDENA EMPRESA CONCESSIONÁRIA POR MÁ PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

Em outubro de 2024, a 1ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo publicou acórdão que condenou uma empresa de transporte público coletivo ao pagamento de danos materiais e morais individuais, como também danos morais coletivos. O Ministério Público Estadual ajuizou ação civil pública em face da empresa concessionária elencando provas de fiscalização pela má prestação de serviço. Processo: 0122188-06.2011.8.26.0100.

2.4. TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO AFIRMA QUE CONTRATOS DE TRABALHOS SUSPENSOS NÃO DEVEM SER INCLUÍDOS NA BASE DE CÁLCULO PARA COTA SOCIAL PCD

Em outubro de 2024, a 4ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho publicou acórdão que excluiu da base de cálculo para cômputo do percentual de contratação de pessoas com deficiência os contratos de

trabalhos que estão suspensos, seja por aposentadoria por invalidez, auxílio-doença e auxílio-doença acidentário, sob o fundamento de que esses contratos não criam novos “cargos” no estabelecimento. Processo: 20074-34.2013.5.04.0018.

2.5. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO DISTRITO FEDERAL DECLARA INCONSTITUCIONALIDADE DE LEI DISTRITAL QUE OBRIGAVA A INSTALAÇÃO DE CABINE DE PROTEÇÃO NOS ÔNIBUS

Em novembro de 2024, o Conselho Pleno do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios publicou acórdão que declarou inconstitucional a Lei Distrital nº 7.434/2024, que obrigava a instalação de cabine de proteção para o motorista e para o cobrador. O argumento da inconstitucionalidade reside no vício de iniciativa, pois o projeto de lei nasceu de iniciativa do Poder Legislativo local, usurpando a competência privativa do chefe do Poder Executivo, bem como pelo fato de afetar diretamente o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão do serviço público. Processo: 0710261-74.2024.8.07.0000.

2.6. JUIZ CONFIRMA PORTARIA DO DISTRITO FEDERAL QUE RETIROU A CIRCULAÇÃO DE DINHEIRO NO INTERIOR DOS ÔNIBUS

Em novembro de 2024, o juiz da 4ª Vara Pública do Distrito Federal julgou improcedente duas ações civis públicas e uma ação popular que objetivavam anular a Portaria nº 78/2024 da Secretaria de Mobilidade do DF, que priorizou o pagamento digital da tarifa dentro dos ônibus. O juiz fundamentou que não houve exclusão da possibilidade de aquisição da tarifa por dinheiro, mas tão somente a eliminação do pagamento em espécie no interior dos ônibus, sendo possível a aquisição nos pontos de comercialização. Processos: 0708711-87.2024.8.07.0018, 0710563-49.2024.8.07.0018 e 0712955-59.2024.8.07.0018.

2.7. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO DISTRITO FEDERAL DECLARA INCONSTITUCIONALIDADE DE LEI DISTRITAL QUE OBRIGAVA A INSTALAÇÃO DE AR-CONDICIONADO NOS ÔNIBUS

Em dezembro de 2024, o Conselho Pleno do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios publicou acórdão que declarou inconstitucional a Lei Distrital nº 7.429/2024, que obrigava a instalação de ar-condicionado em toda a frota de ônibus do transporte público coletivo. O argumento da inconstitucionalidade reside no vício de iniciativa, pois o projeto de lei nasceu de iniciativa do Poder Legislativo local, usurpando a competência privativa do chefe do Poder Executivo, bem como pelo fato de afetar diretamente o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Processo: 0712138-49.2024.8.07.0000.

2.8. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO NEGA LIMINAR PARA DISPONIBILIZAR SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL POR MOTOCICLETA POR APLICATIVO

Em janeiro de 2025, juiz da 8ª Vara de Fazenda Pública do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo negou pedido de liminar a empresa de tecnologia por aplicativos para disponibilizar o serviço de transporte individual de passageiro por motocicleta no município de São Paulo. O magistrado fundamentou sua decisão sobre a existência do Decreto Municipal nº 62.144/2023, que proíbe a modalidade de serviço, bem como sobre a conclusão negativa de Grupo de Trabalho da prefeitura de São Paulo acerca dessa modalidade de transporte. Processo: 1001729-11.2025.8.26.0053.

2.9. JUIZ OBRIGA EMPRESA CONCESSIONÁRIA A RETOMAR SERVIÇO MESMO MEDIANTE GREVE, MAS TRIBUNAL SUSPENDE EFEITOS

Em março de 2025, juiz da 1ª Vara de Fazenda Pública de Sete Lagoas acatou pedido de tutela antecipada do Município, impondo à empresa concessionária a retomada do serviço de transporte coletivo de passageiros, diante de impasse de negociação coletiva. A empresa concessionária recorreu da decisão e o Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais suspendeu os efeitos da decisão de primeiro grau, uma vez que a empresa concessionária, diante do movimento grevista, não teria condições de retomar o serviço público de transporte coletivo, obrigando seus empregados a assumirem seus postos de trabalho. Processo: 5004686-60.2025.8.13.0672.

2.10. SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA SUSPENDE DECISÃO LIMINAR QUE CANCELOU REAJUSTE DE TARIFA

Em abril de 2025, o Presidente do Superior Tribunal de Justiça, Ministro Herman Benjamin, suspendeu decisão liminar do Tribunal de Justiça do Amazonas, que havia sustado o aumento da tarifa do transporte coletivo em Manaus (AM). O ministro alegou que nos autos constam estudos técnicos justificando a razoabilidade e a necessidade do aumento tarifário. Processo: SLS 3560 / AM.

2.11. JUIZ CONCEDE LIMINAR PARA PROIBIR A INSTALAÇÃO DE CATRACA DUPLA

Em maio de 2025, o juiz da 12ª Vara Cível de Aracaju acatou pedido de tutela antecipada do Ministério Público do Estado de Sergipe para suspender a Portaria nº 065/2023 da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Aracaju por violação à norma da ABNT NBR 15570, bem como proibir a instalação de catracas em sobreposição na frota circulante do transporte público coletivo de passageiros. Processo: 0025855-34.2025.8.25.0001.

2.12. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO DECLARA INCONSTITUCIONAL LEI QUE PERMITIA A CIRCULAÇÃO DE MOTOENTREGADORES NAS FAIXAS EXCLUSIVAS PARA ÔNIBUS

Em maio de 2025, o Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo declarou inconstitucional a Lei nº 14.683/2024, do Município de São José do Rio Preto, que permitia a circulação de motoentregadores de aplicativos em faixas exclusivas de ônibus. Os desembargadores fundamentaram a decisão pelo vício de iniciativa, uma vez que a propositura do projeto de lei ocorreu por iniciativa do Poder Legislativo local. Processo: 2026199-54.2025.8.26.0000.

2.13. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO MANTÉM DECRETO MUNICIPAL DE SÃO PAULO SOBRE PROIBIÇÃO DE MOTOTAXISTAS POR APLICATIVO

Em junho de 2025, a 7ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça de São Paulo acatou recurso de apelação do Município de São Paulo para manter a constitucionalidade do Decreto Municipal nº 62.144/2023, que proíbe, temporariamente, serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por motocicletas na cidade de São Paulo, mas com recomendação de que a municipalidade regulamente o serviço no prazo de 90 (noventa) dias. Processo: 1001729-11.2025.8.26.0053.

3. CONGRESSO NACIONAL

3.1. VISTORIA OU INSPEÇÃO VEICULAR EM QUALQUER ESTADO DA FEDERAÇÃO

Em agosto de 2024, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que permite ao motorista fazer vistorias e inspeções de veículos em quaisquer estados e no Distrito Federal, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

3.2. EXAME PSICOLÓGICO PARA RENOVAÇÃO DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO (CNH)

Em agosto de 2024, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 4111 de 2023, que torna obrigatória a avaliação psicológica do motorista para renovar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). O atual texto do Código de Trânsito Brasileiro prevê que a avaliação psicológica só será exigida no procedimento para obter a CNH pela primeira vez.

3.3. SENADO FEDERAL APROVA REONERAÇÃO GRADUAL DA FOLHA DE PAGAMENTO DE SETORES ECONÔMICOS

Em agosto de 2024, o Senado Federal aprovou o substitutivo ao Projeto de Lei 1847 de 2024, que trata do regime de transição para o fim da desoneração da folha de pagamento dos 17 setores da economia que mais empregam, incluindo o transporte público coletivo urbano. O projeto manteve a desoneração integral em 2024 e estabeleceu a retomada gradual da tributação a partir de 2025.

3.4. EXAMES TOXICOLÓGICOS PARA MOTORISTAS PROFISSIONAIS PELO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE (SUS)

Em outubro de 2024, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que prevê a realização de exames toxicológicos para motoristas profissionais pelo Sistema Único de Saúde (SUS).

3.5. CURSO OBRIGATÓRIO PARA MOTORISTA INFRATOR FLAGRADO SOB INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL OU DROGAS

Em outubro de 2024, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 1425 de 2020, que obriga a participação em curso de educação para o trânsito para motorista que pretende reaver a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) cassada em razão de infração ocorrida sob a influência de álcool ou drogas ou pela recusa a testes e exames.

3.6. RESPONSABILIDADE POR DANOS DECORRENTES DE DEFEITOS NA FABRICAÇÃO DE VEÍCULOS

Em dezembro 2024, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 2464 de 2023, para responsabilizar administrativamente os fabricantes de veículos por danos decorrentes de defeitos de fabricação.

3.7. MODERNIZAÇÃO TECNOLÓGICA NO PAGAMENTO DA TARIFA NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO

Em dezembro 2024, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 4233 de 2023, para incluir a diretriz de incentivo ao pagamento por aproximação da tarifa do transporte público coletivo urbano na Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587, de 2012.

3.8. MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO É APROVADO NO SENADO FEDERAL

Em dezembro de 2024, a Comissão de Infraestrutura do Senado Federal aprovou, em duas votações, o substitutivo ao Projeto de Lei 3278 de 2021, que estabelece um novo marco legal para o transporte público coletivo urbano. Com a aprovação, o projeto de lei foi encaminhado à Câmara dos Deputados.

3.9. SENADO FEDERAL APROVA SUBSÍDIO PÚBLICO PARA ELETRIFICAÇÃO DE FROTA DE ÔNIBUS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

Em dezembro de 2024, a Comissão de Infraestrutura do Senado Federal aprovou o Projeto de Lei 1376 de 2024, que isenta o Imposto de Renda (IR) e a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), concedendo os subsídios para eletrificação da frota de ônibus usada no transporte público coletivo com o objetivo de descarbonizar a frota circulante no Brasil.

3.10. REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA É CONCLUÍDA NO CONGRESSO NACIONAL

Em dezembro de 2024, o Senado Federal e a Câmara dos Deputados concluíram a regulamentação da Reforma Tributária, aprovando o Projeto de Lei Complementar 68 de 2024. O texto da futura lei mantém a isenção dos impostos IBS e CBS, criados com a citada reforma, para o transporte público coletivo urbano semiaberto e metropolitano, conforme previsto no artigo 157.

3.11. CONGRESSO NACIONAL APROVA A REVOGAÇÃO DO NOVO SEGURO SPVAT

Em dezembro de 2024, a Câmara dos Deputados e o Senado Federal aprovaram a revogação da lei que instituiu o Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT), o antigo DPVAT.

3.12. AUMENTO DA PUNIÇÃO PARA CRIMES PRATICADOS CONTRA MOTORISTAS DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS É APROVADO NO SENADO FEDERAL

Em abril de 2025, a Comissão de Segurança Pública do Senado Federal aprovou o Projeto de Lei 3605 de 2021, que aumenta a punição para crimes praticados contra motoristas de transporte público e privado durante o seu expediente de trabalho ou em decorrência do exercício de sua profissão.

3.13. CÂMARA DOS DEPUTADOS APROVA O TEXTO DA NOVA LEI DE CONCESSÕES

Em maio de 2025, a Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 7063 de 2017, que reformula a Lei de Concessões Públicas (Lei nº 8.987/1995). O texto aprovado tem como objetivo tornar o ambiente regulatório mais estável e atrativo para investimentos privados em serviços públicos.

3.14. AUDIÊNCIA PÚBLICA NA CÂMARA DOS DEPUTADOS DEBATE FINANCIAMENTO PARA GRATUIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Em maio de 2025, a Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados realizou audiência pública com especialistas em transporte público coletivo para debater a gratuidade no serviço. Os palestrantes enfatizaram que o transporte coletivo é um direito social assegurado pelo artigo 6º da Constituição Federal e que essa premissa obriga o poder público a encontrar formas de financiar a gratuidade.

3.15. AUDIÊNCIA PÚBLICA NA CÂMARA DOS DEPUTADOS DEBATE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM MOTOS DE APLICATIVO

Em junho de 2025, a Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados realizou audiência pública para debater o transporte de passageiros em motocicletas geridas por plataforma de aplicativos. Na ocasião, especialistas apresentaram opiniões divergentes sobre a regulamentação, principalmente em relação à falta de segurança nesse tipo de transporte de passageiros e ao fato de as empresas responsáveis pelos aplicativos não seguirem as regras impostas pela lei.

PUBLICAÇÕES E ESTUDOS

PESQUISA CNT DE MOBILIDADE DA POPULAÇÃO URBANA

Durante o Seminário Nacional NTU 2024, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) divulgou a Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana, produzida com apoio da NTU. O estudo revelou que a falta de conforto, a rigidez de rotas e horários, e o tempo de viagem elevado são fatores decisivos para a migração de passageiros do transporte público para outros modos. O estudo, apresentado em 7 de agosto de 2024, mostrou queda na participação dos ônibus nas viagens urbanas, que passou de 45,2% para 30,9% entre 2017 e 2024, enquanto o uso de veículos próprios cresceu.

Bruno Batista, que liderou a realização do levantamento, enfatizou a importância de compreender as novas expectativas dos passageiros, que buscam maior conforto e menor tempo de viagem. Ele destacou que o transporte público é a terceira maior preocupação urbana, atrás apenas de saúde e segurança, e que mais de 13% dos usuários deixaram de usar ônibus, embora 63% considerem retomar o uso com melhorias.

NTU DISPONIBILIZA PARECER JURÍDICO SOBRE REGULARIDADE FISCAL PARA A DESONERAÇÃO DA FOLHA

A NTU enviou, em julho de 2024, a Circular Restrita 008/2024, colocando à disposição das entidades filiais parecer jurídico elaborado pelo escritório Cordeiro, Lima e Advogados, o qual analisou as alterações legislativas que condicionaram a desoneração da folha de pagamento das empresas à comprovação de

regularidade fiscal, e indicou as providências que poderiam ser tomadas pelas empresas, caso se considerassem prejudicadas com as novas regras em vigor.

RENOVAÇÃO E MODERNIZAÇÃO TECNOLÓGICA DA FROTA DE ÔNIBUS

A NTU enviou aos Ministérios da Fazenda e das Cidades, no final de julho de 2024, o documento “Considerações sobre a Renovação e Modernização Tecnológica da Frota de Ônibus Urbano”, com o posicionamento da NTU a respeito das ações e políticas de descarbonização da frota nacional adotadas pelo governo federal, a exemplo do PAC Seleções Mobilidade Urbana.

No documento, a entidade ressaltou os desafios do processo de descarbonização, como os gargalos de infraestrutura, e defendeu a adoção de várias alternativas para a redução das emissões, do Euro 6 à eletrificação, passando pelo biometano, diesel verde e célula de hidrogênio.

A Associação também defendeu, entre outros temas, a ampliação do acesso das operadoras às linhas de financiamento, incluindo a flexibilização das exigências para obtenção de crédito; e a propriedade da nova frota a ser adquirida, via PAC Seleções, para as concessionárias ou permissionárias dos sistemas de transporte público, o que garantiria a expertise das empresas privadas na gestão e manutenção da frota.

NTU APRESENTA PROPOSTAS À SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA PARA O BIÊNIO 2025–2027

Em novembro do ano passado, a NTU encaminhou à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), do Ministério das Cidades, documento com propostas para o plano de trabalho da Secretaria para o biênio 2025–2027. O texto foi elaborado a partir de entendimentos entre a NTU e a SEMOB, em reunião realizada em outubro, na sede do MCidades. As propostas focam em quatro grandes áreas:

- Governança e questões institucionais: a NTU defende um papel ativo da SEMOB na tramitação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano; a ratificação das propostas contidas no documento “Propostas Para Um Novo Programa Nacional de Mobilidade Urbana”; a criação do Sistema Nacional de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU); e ações de treinamento para a gestão pública e o fortalecimento de parcerias com outras entidades do setor.
- Recursos extratarifários para o custeio dos serviços: a NTU propõe que a SEMOB participe da regulamentação, gestão e fiscalização dos recursos do Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT) e da CIDE Combustíveis, garantindo sua aplicação no custeio do transporte público.
- Renovação e modernização da frota de ônibus urbano: a NTU sugere a continuidade do programa PAC Renovação de Frota, com recursos para o financiamento de ônibus novos, incluindo modelos elétricos, e a criação de plano nacional de renovação da frota com metas anuais e revisões bianuais.
- Investimento em infraestrutura: a NTU defende o investimento em infraestrutura que priorize o transporte público coletivo, como faixas exclusivas, corredores de ônibus e sistemas BRT (Bus Rapid Transit), além do incentivo a Parcerias Público-Privadas (PPPs) para projetos de transporte.

RELATÓRIO SOBRE IMPLEMENTAÇÃO DE ÔNIBUS ELÉTRICOS

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) publicaram, em novembro de 2024, o relatório “Diretrizes e propos-

tas para um plano nacional da cadeia de ônibus elétricos no Brasil". A NTU foi uma das instituições que colaborou na elaboração do documento, com propostas que visam criar um ecossistema robusto e integrado que suporte o crescimento sustentável da produção de ônibus elétricos no Brasil. A previsibilidade da demanda, a flexibilidade para a adoção de novos modelos de negócio e o desenvolvimento da infraestrutura de recarga foram apontadas como medidas fundamentais para o sucesso da transição energética na mobilidade urbana coletiva.

ESTUDO DA NTU MOSTRA QUE OS ÔNIBUS EMITEM APENAS 0,8% DOS GASES DO EFEITO ESTUFA

Estudo da NTU, divulgado no final de dezembro de 2024, apontou que os ônibus são responsáveis por apenas 0,8% das emissões de gases do efeito estufa no Brasil. A publicação, intitulada "Modernização tecnológica da frota do transporte coletivo urbano", abordou o processo de renovação da frota de ônibus no país e discutiu caminhos para a descarbonização do transporte público. A pesquisa, baseada em dados do Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa (SEEG, 2023) do Observatório do Clima, apresentou informações sobre a transição energética no setor, com foco na poluição veicular e no aquecimento global.

O documento oferece ferramentas para o setor aprimorar suas ações e estratégias nos próximos anos. O estudo também ressaltou os avanços na modernização da frota, com a adequação ao Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve). Por fim, a pesquisa analisou o PAC da Mobilidade Urbana – Renovação da Frota, iniciativa do governo federal que prevê investimentos para a aquisição de ônibus elétricos e a diesel Euro 6.

EVENTOS E REUNIÕES

BNDES E NTU DISCUTEM INICIATIVAS PARA O SETOR DE TRANSPORTES

A NTU e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) se reuniram no dia 27 de junho de 2025, na sede do banco em São Paulo (SP), para discutir iniciativas estratégicas conjuntas para o desenvolvimento e o fortalecimento de mecanismos regulatórios, legais e contratuais considerados fundamentais para a estruturação de novos projetos e investimentos necessários ao desenvolvimento e crescimento do setor de transportes.

Participaram da reunião, representando o BNDES, a diretora de Infraestrutura, Transição Energética e Mudança Climática, Luciana Costa; o consultor sênior, Fábio José Cação Kono, da mesma diretoria; e o superintendente da área de Infraestrutura, Felipe Borim Villen. Os representantes do banco receberam o presidente do Conselho Diretor da NTU, Edmundo Pinheiro, o diretor executivo da associação, Francisco Christovam, e a empresária Nieve Chaves.

DIRETOR DE GESTÃO DA NTU SE REÚNE COM A CÂMARA INTERNACIONAL DA INDÚSTRIA DE TRANSPORTE

O diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho, realizou reunião institucional, em meados de julho de 2024, com Marcelo Augusto de Felippes, CEO da Câmara Internacional da Indústria de Transporte (CIT). A NTU é uma das filiadas da CIT desde a sua concepção.

A visita foi marcada por tratativas promissoras de maior aproximação entre as entidades e novas perspectivas.

NTU REALIZA AUDIÊNCIA COM MINISTRO DO TRABALHO E EMPREGO

Em junho de 2025, a diretoria da NTU foi recebida em audiência pelo ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, para tratar da questão de trabalho extra realizado por motoristas empregados do setor nas plataformas de transporte por aplicativo. A questão foi encaminhada à NTU pelo Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), que estava representado na referida audiência pela sua presidente executiva, Sonia Garcia. Participaram também o deputado federal Kiko Celeguim (PT/SP); o conselheiro Fiscal da NTU, João Carlos Camilo; o diretor executivo da NTU, Francisco Christovam; e o diretor de Gestão, Marcos Bicalho.

8º FÓRUM CNT DE DEBATES SOBRE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Aconteceu, em julho de 2024, o 8º Fórum CNT de Debates – Mobilidade Urbana Sustentável, em Brasília (DF). Estiveram no evento Rodrigo Pacheco, presidente do Senado; Jader Filho, ministro das Cidades; e Luciana Costa, diretora de Infraestrutura, Transição Energética e Mudança Climática do BNDES, entre outras autoridades, representantes do setor e especialistas. A NTU participou do evento. Os temas de maior destaque foram a necessidade de mais investimentos nos sistemas de transporte público, a renovação de frotas, a reconquista dos passageiros e o Marco Legal do Transporte Público Coletivo.

FÓRUM TRANSPORTE SUSTENTÁVEL MOBILIDADE URBANA

No dia 8 de agosto de 2024, o diretor executivo da NTU, Francisco Christovam, participou do Fórum Transporte Sustentável Mobilidade Urbana, no painel “ESG na mobilidade urbana e no transporte de passageiros”. O evento fez parte da programação dos eventos paralelos da Lat.Bus Transpúblico. Em sua participação, o diretor lembrou que o mundo corporativo está atualmente voltado para a adoção de práticas ambientais, sociais e de governança (ESG), mas que já havia passado por outras fases, como ISO e compliance, por exemplo. Disse também que as exigências do mercado na área de ESG geram despesas que precisam ser contempladas nas planilhas de custo das empresas; do contrário, sua adoção ficará a critério de cada operador.

CAPACITAÇÃO NACIONAL EM ELETROMOBILIDADE

A NTU esteve representada por Matteus Freitas, atual diretor técnico da entidade, no evento nacional de capacitação em eletromobilidade, direcionado às cidades selecionadas no novo PAC Seleções Mobilidade Urbana. O encontro, que aconteceu em agosto de 2024, teve como objetivo instrumentalizar os entes federativos para que possam implementar seus projetos de eletromobilidade com maior eficácia, aproveitando os recursos disponibilizados pelo governo federal para a expansão da frota elétrica no país. O evento foi organizado pelo World Resources Institute Brasil (WRI) e pelo Ministério das Cidades, com apoio do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) e da Prefeitura de Salvador.

CONNECTED SMART CITIES & MOBILITY EVENTO NACIONAL

A cidade de São Paulo sediou, em setembro de 2024, o Connected Smart Cities & Mobility Evento Nacional, um dos principais eventos de cidades inteligentes e mobilidade urbana no Brasil, com debates sobre temas como tecnologia, sustentabilidade e governança. A NTU foi parceira do evento.

1º FÓRUM DE MOBILIDADE URBANA DE TERESÓPOLIS 2024

Com o objetivo de discutir melhorias no transporte público, foi realizado, no final de setembro de 2024, o 1º Fórum de Mobilidade Urbana de Teresópolis/RJ 2024. O destaque do evento foi a apresentação dos resultados da Pesquisa QualiÔnibus, que avaliou o transporte coletivo local.

Em palestra, Francisco Christovam, diretor executivo da NTU, abordou o tema “O panorama atual do transporte público no Brasil”. Participou, também, da mesa redonda “Como melhorar e qualificar o transporte público de Teresópolis”, ao lado da diretora de Mobilidade Urbana da Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro (Semove), Richele Cabral.

WEBINAR SOBRE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

A NTU participou do webinar “Mobilidade Sustentável: o Transporte Público como Prioridade”, promovido pelo portal Integridade ESG, em outubro de 2024. O evento teve como objetivo debater o papel crucial do transporte público na construção de cidades mais sustentáveis.

Matteus Freitas, atual diretor técnico da NTU, participou do debate, que contou com a participação de especialistas da Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro (Semove) e da Coordenação dos Programas de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE/UFRJ).

“TENDÊNCIAS 2025” DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

A 6ª edição do evento “Tendências 2025”, promovido pela Federação das Empresas de Transporte de Passageiros dos Estados do Paraná e Santa Catarina (Fepasc), realizada em outubro de 2024, contou com a participação de Francisco Christovam, diretor executivo da NTU, entre outros especialistas e representantes do setor. Durante o encontro, foram debatidos temas como o impacto das transformações globais no transporte de passageiros, os riscos e oportunidades em um cenário mundial dinâmico, a revolução tecnológica para aumentar a eficiência e segurança e soluções inovadoras para um transporte mais verde.

REUNIÃO DO SECRETÁRIO NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA COM REPRESENTANTES DA NTU

Em outubro de 2024, Francisco Christovam, diretor executivo da NTU, e Marcos Bicalho, diretor de Gestão da entidade, se reuniram com o secretário nacional da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Denis Andia. O encontro, que também contou com a participação de Marcos Daniel, diretor do Departamento de Regulação da Mobilidade e Trânsito Urbano da SEMOB, teve como pauta temas relevantes para o setor de transporte público por ônibus urbano. Foram discutidos, por exemplo, os projetos de lei de interesse do setor em tramitação no Congresso Nacional, o programa de renovação de frota do PAC e a regulamentação do Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidente de Trânsito (SPVAT) — que teria destinado 35% a 40% da arrecadação para estados e municípios que oferecem transporte público coletivo, se tivesse sido aprovado.

NOVA TECNOLOGIA PARA MOTORES DE VEÍCULOS PESADOS

A convite do Ministério das Cidades (MCid), a NTU participou, no final de outubro de 2024, de reunião conjunta com técnicos do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), na qual um grupo de empresas apresentou nova tecnologia para motores a diesel. Participaram, pela NTU, o diretor executivo, Francisco Christovam, e o diretor de Gestão, Marcos Bicalho.

A tecnologia, baseada no uso combinado do diesel com o hidrogênio, otimiza a combustão e o rendimento dos motores tradicionais, mesmo de gerações anteriores (Euros 3, 4 e 5), reduzindo o consumo e a emissão de poluentes. O equipamento apresentado, atualmente em fase de testes e homologação, pode ser instalado em motores de veículos pesados e promove a mistura do hidrogênio ao diesel na câmara de combustão. Funciona também quando há a mistura de biodiesel ao diesel, conforme previsão legal.

CNT CELEBRA 70 ANOS COM SESSÃO SOLENE E LANÇAMENTO DE LIVRO COMEMORATIVO

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) celebrou seus 70 anos de atuação em sessão solene realizada em outubro de 2024, no plenário do Senado Federal. O evento contou com a presença de diversas autoridades e representantes dos setores ligados ao segmento dos transportes. Pela NTU, participaram da sessão solene o diretor executivo da entidade e membro do Conselho Diretor da CNT, Francisco Christovam; o diretor de Gestão, Marcos Bicalho; e o coordenador do Núcleo Jurídico e Legislativo, Ivo Palmeira.

Na ocasião, foi lançado o livro “CNT: 70 Anos pelo Brasil”, que retrata a trajetória da instituição e sua contribuição para o desenvolvimento do transporte no país. Além da sessão solene, a confederação promoveu a exposição “Transporte, o Setor que Move o Brasil – CNT 70 anos”, aberta ao público no corredor das comissões da Câmara dos Deputados.

PMU CENTRO-OESTE DEBATE O FUTURO DA MOBILIDADE URBANA

No final de novembro de 2024, o Parque da Mobilidade Urbana Regional Centro-Oeste (PMU-RC) reuniu, no Museu Nacional da República, prefeitos, gestores municipais e especialistas para discutir soluções inovadoras para a mobilidade urbana. Francisco Christovam, diretor executivo da NTU, participou do painel “Financiamento de Transporte Público”, no qual foram debatidos modelos sustentáveis de financiamento como um dos desafios centrais para a melhoria da mobilidade nas cidades. Os participantes do evento também discutiram o impacto da digitalização na mobilidade urbana, a necessidade de investimentos em infraestrutura e a importância da descarbonização do setor.

EVENTO INTERNACIONAL EM CURITIBA CELEBRA 50 ANOS DE BRT

O 50º aniversário do primeiro sistema BRT do mundo, criado em Curitiba, foi celebrado na capital paranaense com um evento histórico realizado no final de novembro de 2024. O Seminário 50 Anos BRT, organizado pela União Internacional de Transportes Públicos (UITP), pela CWBus Inovação e pela Urbanização de Curitiba S.A. (URBS), reuniu especialistas, representantes do poder público e operadores brasileiros e internacionais.

Francisco Christovam, diretor executivo da NTU, mediu o painel “Preparando o cenário – BRT, nascido e criado em Curitiba”, que resgatou a origem e a evolução desse revolucionário sistema de transporte de alta capacidade, presente atualmente em 190 países. Participaram também do painel o presidente do

Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba (Setransp/Curitiba), Maurício Gulin; Ogeny Pedro Maia, presidente da URBS; Ilana Lerner, diretora do Instituto Jaime Lerner, que mantém viva a memória do ex-prefeito de Curitiba e criador do BRT; e Eduardo Pimentel, prefeito de Curitiba.

Os demais painéis do seminário abordaram diferentes experiências de adoção e operação de sistemas BRT em outros países; os desafios no financiamento e execução de projetos desse porte; e a transição energética dos sistemas BRT, visando zerar as emissões de poluentes. Durante o evento, a cidade de Curitiba foi homenageada pelo seu pioneirismo na mobilidade urbana.

FETPESP E NTU DEBATEM REPRESENTATIVIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO EM NOVO EPISÓDIO DE PODCAST

A Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) lançou, em dezembro de 2024, o quarto episódio da série especial “FETPESP 10 Anos”, que debateu a representatividade e a união no setor de transporte público. O episódio contou com a participação do presidente da Fetpesp, Mauro Herszkowicz, também vice-presidente do Conselho Diretor da NTU, e do vice-presidente da Fetpesp e diretor executivo da NTU, Francisco Christovam.

P3C 2025: NTU PARTICIPA DE PAINEL SOBRE MOBILIDADE URBANA

A NTU, representada pelo diretor executivo Francisco Christovam, participou do painel “Mobilidade Urbana – Passageiro sobre Pneus” durante o P3C 2025, um dos principais eventos do Brasil sobre Parcerias Público-Privadas (PPPs) e Concessões, realizado em São Paulo, em fevereiro de 2025. O painel trouxe reflexões importantes sobre o Marco Legal do Transporte Público e a segurança para investimentos e operações no setor.

Francisco Christovam destacou que o Marco Legal é fundamental e estratégico para estabelecer nova relação entre os três pilares do setor: poder público, empresa privada e usuários. E abordou dados do levantamento da CNT, que revelou que 63% dos passageiros que migraram para o transporte particular voltariam para o coletivo, desde que os itinerários fossem mais inteligentes e as informações mais precisas, como o horário de chegada e partida dos veículos.

NTU DEBATE IMPACTOS DO MOTOTÁXI NO TRANSPORTE PÚBLICO

Com apoio da NTU, o Instituto de Engenharia promoveu, em março de 2025, o debate “Serviço de Mototáxi em São Paulo”, com o objetivo de discutir os riscos e os prejuízos decorrentes do aumento de acidentes com motocicletas, caso o serviço de mototáxi venha a ser autorizado na capital paulista.

O encontro foi organizado em três painéis, que abordaram os temas Impactos na Segurança Pública; Impactos na Mobilidade Urbana; e Impactos na Saúde. O diretor executivo da NTU, Francisco Christovam, foi um dos debatedores do segundo painel, sobre os impactos na mobilidade urbana. Participaram do evento profissionais das áreas de transportes, urbanismo, engenharia e gestores públicos.

120º FÓRUM NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA EM CURITIBA

O Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana realizou, em março de 2025, sua 120ª Reunião, em Curitiba, reunindo especialistas e lideranças do setor. No encontro foram discutidos a Política Nacional de Mobilidade Urbana, os modelos de aquisição de ônibus, o andamento do PAC da

Mobilidade, a segurança no trânsito, a fiscalização eletrônica de velocidade e o papel das escolas públicas de trânsito. O diretor executivo da NTU, Francisco Christovam, participou do painel que debateu a fragmentação dos contratos de concessão dos serviços de transporte público.

3º MEETING RIO DO SUL SOBRE MOBILIDADE URBANA

Aconteceu, no início de abril de 2025, em Santa Catarina, o 3º Meeting Rio do Sul em Desenvolvimento. O evento reuniu especialistas e autoridades para discutir o futuro das cidades de Rio do Sul e do Alto Vale do Itajaí e contou com um painel sobre Mobilidade Urbana Sustentável, com a participação de Marcos Bicalho, diretor de Gestão da NTU. Bicalho apresentou panorama dos cenários, tendências e desafios do transporte público urbano no Brasil.

FETRONOR COMEMORA 50 ANOS DE ATUAÇÃO COM EVENTO E LANÇAMENTO DE LIVRO

O presidente do Conselho Diretor da NTU, Edmundo Pinheiro, e o diretor executivo da NTU, Francisco Christovam, participaram das comemorações dos 50 anos da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Nordeste (Fetronor), em abril de 2025. No seminário “Caminhos do Futuro: desafios e oportunidades no transporte de passageiros”, foi debatida a mobilidade no Brasil e em outros países, enfatizando a necessidade de priorização do transporte público, além de abordados temas como sustentabilidade e meio ambiente.

Durante a comemoração, foi lançado o livro “Fetronor: a luta pelo transporte de passageiros de ontem, hoje e amanhã”, que relata a história da federação, seus fundadores, pioneiros e os sindicatos que a compõem. Eudo Laranjeiras, presidente da Fetronor, ressaltou a importância de reconhecer aqueles que contribuíram para a criação e o desenvolvimento da entidade. A Fetronor, fundada em 1975 e filiada à Confederação Nacional do Transporte (CNT), representa sindicatos de empresas do setor de transportes nos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco, trabalhando para o desenvolvimento e a modernização do transporte coletivo na região.

FÓRUM TRANSPORTE SUSTENTÁVEL EM SÃO PAULO

O diretor executivo da NTU, Francisco Christovam, participou do painel de abertura do Fórum Transporte Sustentável, dedicado a discutir estratégias ESG (meio ambiente, responsabilidade social e governança) no setor de transportes, que aconteceu no final de abril de 2025.

Promovido pela OTM Editora, o Fórum visa apresentar soluções sustentáveis e inspirar a adoção de práticas ESG em transporte de cargas, passageiros, logística e mobilidade. Especialistas e profissionais da área se reuniram para debater temas como descarbonização, uso de combustíveis renováveis, veículos eletrificados e desafios da transição energética no Brasil.

GRATUIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados reuniu especialistas e parlamentares, em maio de 2025, para debater a gratuidade no transporte público. A NTU foi representada pelo seu coordenador jurídico, Ivo Palmeira, que, na ocasião, declarou que o “benefício da gratuidade deve ser interpretado como política de assistência social; sendo assim, deve ser custeada com recursos públicos e não onerar o valor da tarifa paga pelos demais usuários”.

NTU PARTICIPA DA UITP SUMMIT 2025 NA ALEMANHA

A NTU esteve presente no encontro anual da Associação Internacional de Transporte Público (UITP Summit 2025), realizado em junho de 2025 em Hamburgo, Alemanha. A entidade foi uma das organizadoras da Casa da Mobilidade Brasileira, estande que reuniu entidades da área de mobilidade sobre pneus e trilhos. A Associação foi representada por Edmundo Pinheiro, presidente do Conselho Diretor da NTU, e Matteus Freitas, diretor técnico da organização.

INSTITUCIONAL

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2024

Com o tema “A Revitalização do Transporte Público e a Reconquista do Passageiro”, a 37ª edição do Seminário Nacional NTU, realizada em paralelo com a feira Lat.Bus Transpúblico, no Expo São Paulo, em agosto de 2024, teve recorde de público, com cerca de 22 mil visitantes de 28 nacionalidades. Houve ainda 1.250 participações virtuais durante a transmissão on-line pelo canal do YouTube da NTU. Dois dias foram reservados para o conteúdo da NTU, que contou com cinco painéis temáticos, palestra master, apresentações e homenagens; foram discutidos temas estratégicos para o setor, como marco legal do transporte coletivo, modelos de negócio, financiamento e descarbonização, entre outros.

Durante o evento, foram lançadas algumas publicações importantes para o setor, como: o Anuário NTU 2023–2024; a cartilha “Eleições 2024 - Como Ganhar as Eleições: Transporte Público de Qualidade para o Cidadão”, produzida pela ANTP com apoio da NTU; e também a Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana, realizada em parceria com a NTU, que traça o perfil atual dos usuários de transporte público no Brasil.

AÇÃO INSTITUCIONAL DA NTU CONTRIBUI PARA REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

O Projeto de Lei Complementar nº 68 de 2024 trouxe no seu artigo 152 a isenção do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) para os serviços de transporte público coletivo de passageiros rodoviário e metroviário de caráter urbano, semiurbano e metropolitano, com definições expressas para cada tipo de serviço. No entanto, no exame do artigo 152, a NTU encontrou incongruências nas definições dos serviços urbano, semiurbano e metropolitano, que poderiam comprometer a aplicação da lei e, assim, prejudicar o pleno exercício da isenção constitucional a que faz jus o setor. Além disso, constatou que a qualificação da delegação dos citados serviços por meio de “autorização” contraria o artigo 175 da Constituição Federal, bem como a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e regulamentos do setor.

Dessa forma, a NTU iniciou ações institucionais perante o Ministério das Cidades, o Ministério da Fazenda e o gabinete do Senador Eduardo Braga (MDB/AM), relator da matéria no Senado Federal, por meio de reuniões com técnicos dos citados órgãos, com o objetivo de viabilizar as correções redacionais no texto do artigo 152 do PLP 68/2024. Nesses encontros, a NTU entregou a Nota Jurídica NJL 009/2024, que fundamenta a necessidade das correções. Em novembro de 2024, o Departamento de Regulação da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades editou a Nota Técnica nº 059/2024, concordando com o pleito da NTU e sugerindo o encaminhamento ao Ministério da Fazenda, bem como à assessoria parlamentar do ministério, para as providências cabíveis.

NTU REALIZA SEMINÁRIO INTERNO SOBRE LEI GERAL DE CONCESSÕES

Conforme decisão do Conselho Diretor, a NTU realizou, no final de março de 2025, seminário interno sobre o Projeto de Lei nº 7063/2017 – Lei Geral de Concessões, aprovada no Senado. A proposta estabelece normas para a concessão e permissão de serviços públicos no âmbito dos Poderes da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios.

O encontro, realizado de forma presencial e virtual, foi voltado para os membros do Conselho, que puderam convidar representantes das equipes técnicas de suas entidades para alinhar informações e discutir propostas de alteração do projeto de lei. Participaram cerca de 30 conselheiros, gestores e técnicos de entidades filiadas à NTU.

NOVA DIREÇÃO DA NTU ELEITA PARA O BIÊNIO 2025–2027

Os novos Conselhos Diretor e Fiscal da NTU para o biênio 2025–2027 tomaram posse no dia 2 de abril de 2025, em Brasília. Na ocasião, foram eleitos Edmundo de Carvalho Pinheiro como presidente do Conselho Diretor e Mauro Artur Herszkowicz como vice-presidente. Ao todo, tomaram posse os 30 membros do Conselho Diretor e os seis membros do Conselho Fiscal — três titulares e três suplentes.

O novo presidente, Edmundo de Carvalho Pinheiro, é o conselheiro que representa o Distrito Federal na NTU e preside o Conselho de Inovação da entidade. Vice-presidente, Mauro Artur Herszkowicz é um dos representantes de São Paulo no Conselho Diretor. É presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) e do Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros do Interior do Estado de São Paulo (InterUrbano).

NTU APRESENTOU NOVA DIREÇÃO NO EVENTO “O BRASIL É COLETIVO”

Em maio de 2025, a nova gestão da NTU apresentou suas prioridades para 2025–2027 no evento “O Brasil é Coletivo”. O encontro contou com a presença de líderes como Hugo Motta, presidente da Câmara dos Deputados; Ibaneis Rocha, governador do Distrito Federal; Sandro Mabel, prefeito de Goiânia; Marcos Daniel, diretor do Departamento de Regulação da Mobilidade e Trânsito Urbano da SEMOB/Ministério das Cidades, entre outros. O evento reforçou a importância do transporte público como política de Estado.

O novo presidente do Conselho Diretor, Edmundo de Carvalho Pinheiro, detalhou os eixos de atuação: recuperar a demanda pré-pandemia; fortalecer as operadoras com contratos equilibrados que separem a tarifa pública da remuneração; e criar políticas para desonerar o custo das gratuidades, que hoje representa 22% do valor médio das passagens. Outras metas incluem estimular a aquisição de mais de 13 mil ônibus novos por ano e ampliar a infraestrutura com tratamento preferencial ao transporte coletivo nas principais vias das cidades. Pinheiro concluiu que a mobilidade urbana é uma construção coletiva para criar “cidades feitas para pessoas, não para carros”.

LINHAS DE ATUAÇÃO DA NTU PARA O BIÊNIO 2025–2027

A diretoria executiva e a equipe da NTU concluíram, no início de maio de 2025, o planejamento estratégico, com o objetivo de definir as diretrizes e linhas de atuação da entidade para este biênio, mandato do novo Conselho Diretor. O processo contou com a participação do presidente do Conselho, Edmundo Pinheiro.

Foi revisada também a identidade estratégica (propósito, visão, missão e valores) da entidade, que servirá para direcionar internamente o desenvolvimento de futuros projetos e ações da NTU.

FETPESP E NTU DEBATEM REPRESENTATIVIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO EM NOVO EPISÓDIO DE PODCAST

A Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) lançou em dezembro de 2024 o quarto episódio da série especial “FETPESP 10 Anos”, que debate a representatividade e a união no setor de transporte público. O episódio contou com a participação do presidente da FETPESP, Mauro Herszkowicz, e do vice-presidente da FETPESP e diretor executivo da NTU, Francisco Christovam.

Durante o podcast, Herszkowicz e Christovam revisitaram a trajetória da FETPESP, destacando as conquistas da Federação na defesa das empresas do setor. Eles também reforçaram a importância da união da categoria para promover mudanças no transporte público.

HOMENAGEM

NTU LAMENTOU O FALECIMENTO DO ADVOGADO FRANCISCO BERNARDINO FERREIRA

Falecido aos 78 anos, em julho de 2024, o advogado Francisco Bernardino Ferreira exerceu cargos no Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo do ABC, inclusive como superintendente. Atuante como advogado trabalhista na área de transporte público coletivo de passageiros, ministrou palestras e cursos voltados para o setor.

Francisco Bernardino participou de diversos encontros do Colégio de Advogados da NTU e, em 2018, organizou o 1º Congresso Trabalhista da Região do ABC, com o tema “A Nova CLT”, cujo objetivo foi discutir os impactos da Reforma Trabalhista. Com apoio do SETC ABC e da Academia Brasileira de Direito do Trabalho, conduziu a publicação de um livro sobre o evento.

MEDALHA DO MÉRITO DO TRANSPORTE URBANO BRASILEIRO

A noite do dia 6 de agosto de 2024 foi marcada pela tradicional entrega da Medalha do Mérito do Transporte Urbano Brasileiro, realizada no Clube Atlético Monte Líbano, em São Paulo. Foram agraciados com a condecoração, na Categoria Empresário, Donato Gulin, Fábio Teixeira Alves, Luiz Augusto Saraiva, Murilo Soares de Andrade e Robson José Lessa Carvalho. Receberam a medalha, na Categoria Especial, Marcelo Ricardo Fontana e Paulo Henrique Saraiva Câmara; já na categoria In Memoriam, o homenageado foi Hélio Veiga Ferreira.

NTU LAMENTA O FALECIMENTO DO EMPRESÁRIO BENEDITO PIRES

A NTU lamentou o falecimento do empresário Benedito Ferreira Pires, ocorrido em dezembro de 2024, aos 92 anos. Benedito foi vereador, por oito mandatos parlamentares, e empresário em São Luís (MA) na área de transportes urbanos. Ele foi homenageado em 1997 com a Medalha do Mérito da NTU em reconhecimento aos seus serviços prestados ao setor.

COLÉGIOS DA NTU

NTU REALIZA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO COLÉGIO DE ADVOGADOS

A NTU convocou, em julho de 2024, o Colégio de Advogados para uma reunião extraordinária on-line. O objetivo foi tratar sobre a Instrução Normativa RFB nº 2198, de 17/07/2024, publicada pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB). A instrução traz informações sobre como apresentar a Declaração de Incentivos, Renúncias, Benefícios e Imunidades de Natureza Tributária (Dirbi). A declaração é obrigatória para as empresas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano que usufruem dos benefícios fiscais relacionados à desoneração da folha.

16º COLÉGIO DE ADVOGADOS

A NTU promoveu a 16ª Reunião do seu Colégio de Advogados em 6 de agosto de 2024, na cidade de São Paulo. O encontro, realizado durante o Seminário Nacional NTU 2024, em São Paulo, no Expo Exhibition & Convention Center, teve como tema central a “Negociação Coletiva à Luz da Jurisprudência do TST”.

O palestrante convidado foi Rogério Neiva Pinheiro, Juiz do Trabalho Titular da 10ª Região, que também atuou como Juiz Auxiliar da Vice-presidência do TST. Durante o evento, Pinheiro, que é doutorando na UNB e autor de diversos livros, compartilhou sua expertise sobre o tema, sendo seguido por período de debates com os participantes.

17º COLÉGIO DE COMUNICAÇÃO E MARKETING

A NTU realizou, em 6 de agosto de 2024, o 17º Encontro do Colégio de Comunicação e Marketing, que integrou a programação do Seminário Nacional NTU 2024 em São Paulo (SP). O evento buscou reunir os comunicadores do setor para apresentar propostas, alinhar discursos e compartilhar experiências de sucesso com foco em resultados. A programação, aberta pela coordenadora do colégio, Tula Vardaramatos, e por Ulisses Bigaton, da NTU, contou com apresentação sobre gestão de crises de imagem por meio de media training, conduzida por Daniel Oliveira (NTU). O encontro promoveu também roda de conversa na qual os participantes puderam debater suas experiências com o tema. Foram apresentados ainda dois cases de boas práticas: “Ônibus de Brinquedos e Instagram Corporativo”, por Júnia Bruno, gerente de Comunicação e MKT do Consórcio ÓTIMO (RMBH), e o “1º Prêmio FETPESP de Jornalismo”, por Anderson Oliveira, gerente de Marketing da Fetpesp (SP).

12º COLÉGIO TÉCNICO

A NTU promoveu, no dia 6 de agosto de 2024, a 12ª edição do Colégio Técnico, como parte da programação do Seminário Nacional da NTU, realizado em São Paulo (SP). O encontro teve como objetivo reunir os técnicos do setor para a apresentação e o debate de estudos e experiências sobre a operação de sistemas de transporte público por ônibus. A abertura dos trabalhos foi conduzida pelo diretor executivo da NTU, Francisco Christovam; pelo coordenador do Colégio Técnico, conselheiro da NTU e presidente do Sindiônibus, Dimas Barreira; e pelo então coordenador do Núcleo de Transporte da NTU, Matteus Freitas.

A programação contou com duas apresentações principais. A primeira, com o tema “Caminhos para a eletromobilidade e seus impactos”, foi ministrada pelo presidente do Conselho da CWBus Inovação, Ângelo Gulin, e pelo CEO do CWBus Inovação, Luiz Alberto de Paula Lenz Cesar. A segunda apresentação abordou as “Alternativas para a descarbonização do transporte público: as experiências no Estado do Rio de Janeiro”, com a participação de Guilherme Wilson, gerente de Planejamento e Controle da Semove (Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro).

COMUNICAÇÃO

BALANÇO DE 2024 MOSTRA QUE A NTU OBTEVE ALTA EXPOSIÇÃO NA IMPRENSA, COM 891 PUBLICAÇÕES

A NTU se consolida, a cada ano, como a principal fonte de informações para a imprensa sobre transporte público urbano em nível nacional. Por meio de ações de comunicação, a NTU alcançou 891 notícias que citam a entidade nos veículos de imprensa ao longo de 2024, o que significa uma média de 2,4 menções por dia. A NTU esteve presente em momentos-chave para o setor, atuando como fonte qualificada em relação à mobilidade urbana.

O alcance elevado é resultado de uma série de articulações e contatos consistentes com jornalistas da imprensa nacional e especializada. A NTU marcou presença tanto em veículos de visibilidade nacional como também em mídias especializadas e regionais. A entidade é reconhecida como fonte confiável de informações e dados, utilizando levantamentos estatísticos e estudos apresentados à sociedade.

Os principais veículos que publicaram matérias tendo a NTU como fonte foram Estadão/Estadão Mobilidade (12), Globo (11), Poder 360 (10), Valor (9), Folha (8), IstoÉ (5), Exame (3), UOL (4), G1 (2), BandNews (5), CNN (3), Globo DF (2), Globo Nacional (1), SBT (1), Record (1), Record News (1), Rádio ABC (4), Rádio Itatiaia (4), Diário do Transporte (84), Revista AutoBus (30), Jornal do Commercio (28), Liberal (9) e A Tribuna (6).

Em 2024, o 37º Seminário Nacional NTU, realizado entre 6 e 8 de agosto, atraiu mais de 15 mil participantes e gerou 154 notícias, 75% delas em veículos nacionais e especializados.

O trabalho realizado pela Assessoria de Comunicação e Marketing (ACM) da NTU, com o apoio da FSB Comunicação, teve como foco temas que impactaram o cenário do setor, como Marco Legal, modernização da frota, descarbonização e transição, questões tarifárias, tarifa zero e subsídios. O Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM) também foi tema relevante.

DESEMPENHO DAS REDES SOCIAIS DA NTU

No período de julho de 2024 a junho de 2025, as redes sociais mais estratégicas da NTU (Instagram, Facebook e LinkedIn) alcançaram o total de 3,5 milhões de impressões e 1,15 milhão de acessos de usuários únicos, gerando 41 mil ações de engajamento. Isso demonstra o alto impacto da organização no segmento do público em que atua. Hoje, essas três redes da NTU somam 21,8 mil seguidores: Facebook (17.688), Instagram (2.854) e LinkedIn (1.337). As demais redes, Youtube, X, BlueSky e Threads contam com 4,3 mil seguidores.

Destaque para o Seminário Nacional NTU 2024, quando as redes obtiveram picos de tráfego, alcançando 440 mil impressões e 204,5 mil acessos únicos.

Já o evento “O Brasil é Coletivo”, realizado em maio de 2025 para apresentar a nova direção da NTU e as prioridades para o período de 2025 a 2027, gerou 7 vídeos curtos (Reels) publicados no Instagram, que obtiveram 24,5 mil visualizações e 3,2 mil interações, todas com acessos a partir da Esplanada dos Ministérios, em Brasília-DF (impulsioneamento georreferenciado). Os vídeos ultrapassaram a taxa máxima de engajamento (10), viralizando em número de reações. Os dados consolidam a presença e relevância das redes sociais não apenas no seu segmento de atuação, mas também entre lideranças políticas e formadores de opinião.

A NTU também postou, em meados de junho de 2025, em seu canal no YouTube, um vídeo institucional com o registro do evento “O Brasil é Coletivo”, trazendo depoimentos de Edmundo Pinheiro, novo presidente do Conselho Diretor da NTU; de Francisco Christovam, diretor executivo da NTU; de Hugo Motta, presidente da Câmara dos Deputados; de Sandro Mabel, prefeito de Goiânia; de Marcos Daniel, diretor do Departamento de Regulação da Mobilidade e Trânsito Urbano da SEMOB/Ministério das Cidades; e do deputado federal Kiko Celeguim.

NTU REALIZA ENCONTRO DE RELACIONAMENTO COM A CNN BRASIL

O diretor executivo da NTU, Francisco Christovam, visitou a redação da CNN Brasil, em Brasília, em julho de 2024, com o objetivo de estreitar o relacionamento com a emissora e posicionar a NTU como uma das principais fontes de informações sobre mobilidade urbana no país. O encontro aconteceu com o diretor de Jornalismo da CNN Brasília, Daniel Rittner.

A visita fez parte da estratégia da NTU de ampliar sua atuação na mídia para qualificar o debate público sobre temas estratégicos para o setor, como reforma tributária, desoneração da folha, marco regulatório e subsídios ao transporte público, entre outros, especialmente em ano de eleições municipais.

PRÊMIO CNT DE JORNALISMO 2024

Pelo segundo ano consecutivo, a Revista NTUrbano foi finalista ao Prêmio CNT de Jornalismo 2024 – o Futuro em Pauta, na categoria Comunicação Setorial. Dois dos cinco trabalhos jornalísticos selecionados pelos jurados do prêmio foram publicados pela revista produzida pela NTU.

As reportagens “Na Rota da Descarbonização” e “Cadê a Tomada?” foram publicadas nas edições 66 e 69 da NTUrbano e foram reconhecidas por suas análises aprofundadas, tanto sobre os desafios históricos das iniciativas de baixa emissão de carbono no transporte público por ônibus como também em relação aos desafios da eletrificação das frotas no Brasil.

NTU VISITA PORTAL DE NOTÍCIAS CONGRESSO EM FOCO

No final de março de 2025, o diretor executivo da NTU, Francisco Christovam, realizou visita ao portal de notícias Congresso em Foco. O encontro teve como objetivo a aproximação institucional para discutir temas do setor e, principalmente, promover a divulgação do Marco Legal do Transporte Público e sua votação no Congresso Nacional.

Christovam foi recebido pelos diretores Edson Sardinha e Marcelo Zágón, com quem debateu pontos relevantes sobre transporte coletivo urbano, como tarifa zero, subsídios, ônibus elétricos, perfil do usuário e Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM).

CAMPANHAS

NTU APOIA A CAMPANHA DESONERA BRASIL

Em 2024, a NTU atuou em apoio à campanha Desonera Brasil, dos 17 setores econômicos que mais empregam na economia, entre eles o de transporte público, em favor da manutenção da desoneração da folha de pagamento. A NTU realizou várias ações na imprensa e redes sociais para destacar que a reoneração da folha, pretendida pelo governo federal, poderia resultar em aumento de até 31 centavos na tarifa média paga pelos passageiros, impactando milhões de pessoas diariamente.

Como parte das ações, a NTU disseminou entre as empresas associadas e entidades filiadas, em setembro de 2024, simulador desenvolvido pela Brasscom (outra integrante da campanha), criado para auxiliar na avaliação de até quando vale a pena optar pela desoneração (recolhimento via Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB), considerando a escala de transição estabelecida na Lei nº 14.973/2024.

A decisão do Ministro Christiano Zanin, do Supremo Tribunal Federal (STF), em novembro de 2024, suspendendo a eficácia de artigos da Lei nº 14.784/2023, que trata da desoneração da folha de pagamento — principalmente o artigo 5º, que estabelece a alíquota de 1% de contribuição sobre a receita bruta do setor — levou o Núcleo Jurídico e Legislativo da NTU a preparar nota jurídica com cronologia dos atos normativos e decisões judiciais relevantes para o tema, além de análise detalhada da legislação e jurisprudência aplicáveis.





Evolução dos Subsídios para o Transporte Público Coletivo por Ônibus (2019-2025)

1. Introdução

A **iniciativa** de subsidiar as viagens realizadas pela população que utiliza o transporte público por ônibus tem ganhado relevância no cenário nacional. O financiamento de parcela do custo da oferta de serviço com recursos públicos, que é prática comum nos sistemas metroferroviários há bastante tempo, passou a ser um dos temas mais relevantes, mais acompanhados e mais estudados pelos atores do setor da mobilidade coletiva e pela mídia especializada.

Neste artigo, a NTU apresenta os resultados e as análises dos principais aspectos relacionados aos subsídios como parte fundamental do modelo de remuneração da mobilidade coletiva sobre pneus nas cidades brasileiras. As próximas seções apresentam os grandes números do atual cenário nacional do tema em questão; a evolução da subvenção permanente e da separação das tarifas públicas (tarifas que são pagas pelos usuários) e de remuneração (que representa o real custo do serviço); o nível médio de subsídio verificado nas capitais e regiões metropolitanas, e nas cidades de grande, médio e pequeno porte; e, por fim, as considerações.

2. Cenário Nacional

Existem atualmente 395 cidades que subsidiam os deslocamentos realizados pela população no transporte público por ônibus. Nesse universo, há dois grandes grupos que podem ser classificados de acordo com a finalidade da subvenção. O primeiro deles é composto por 241 cidades que subsidiam o transporte público para um conjunto de objetivos, os quais podem se fazer vigentes individualmente ou de forma combinada nos sistemas de transporte, que são:

- Promover a distinção das tarifas pública e de remuneração
- Custear a concessão de benefícios tarifários (isenções e descontos tarifários para classes específicas de usuários)
- Viabilizar a realização de integrações na rede de transporte
- Reduzir o custo total e promover modicidade tarifária.

O segundo grupo é composto por outras 154 cidades que implementaram a tarifa zero, ou seja, a isenção do pagamento da tarifa pública.

O universo de 395 cidades com subsídios possui características interessantes em relação à abrangência das iniciativas. Os maiores destaques são:

- Contemplam 20 capitais e 7 regiões metropolitanas
- 15% do total de cidades brasileiras que possuem sistemas organizados de transporte coletivo por ônibus (2.703) fazem uso de recursos públicos para reduzir a participação das tarifas públicas no custeio do serviço
- 47% da população brasileira reside em cidades com sistemas de transporte público por ônibus subsidiados.

3. Evolução Observada no Período 2019–2025

O crescimento da quantidade de cidades que subsidiam o transporte público é resultado, sobretudo, de dois fatores:

- O primeiro deles é a falência do modelo de remuneração, amplamente utilizado até o ano de 2019, que tinha a receita auferida com a cobrança das tarifas públicas como a única fonte de recursos para o custeio do serviço. Ainda em 2019, essa alternativa de remuneração já se encontrava bastante fragilizada, devido à crise de produtividade que impacta o setor há décadas, caracterizada pela redução da quantidade de passageiros transportados.
- Os impactos da pandemia na mobilidade urbana coletiva é o segundo motivo catalisador do aumento dos subsídios públicos. A demanda de passageiros transportados, que caiu mais de 80% nos piores momentos em todo o país, ainda está distante de retomar os níveis verificados antes da pandemia, apesar dos esforços promovidos para recuperação. Há três anos, a demanda do setor oscila na faixa entre 80% e 86% do cenário pré-pandemia. Em todo o país, somente Brasília e Goiânia conseguiram atingir 100% dos passageiros transportados antes da pandemia.

Esse crescimento da quantidade de cidades que passaram a subsidiar o transporte coletivo sobre pneus, em ambos os grupos indicados na seção anterior, nos últimos cinco anos, chama a atenção. A Figura 1 demonstra que, no primeiro grupo, o total de cidades mais que dobrou no período considerado, passando de 120 para 241. Nas capitais, o comportamento da evolução foi semelhante, saltando de 9 para 20. Em relação aos sistemas de transporte, houve ampliação de 21 para 111, devido ao grande número de cidades de médio e pequeno porte que se juntaram ao grupo.

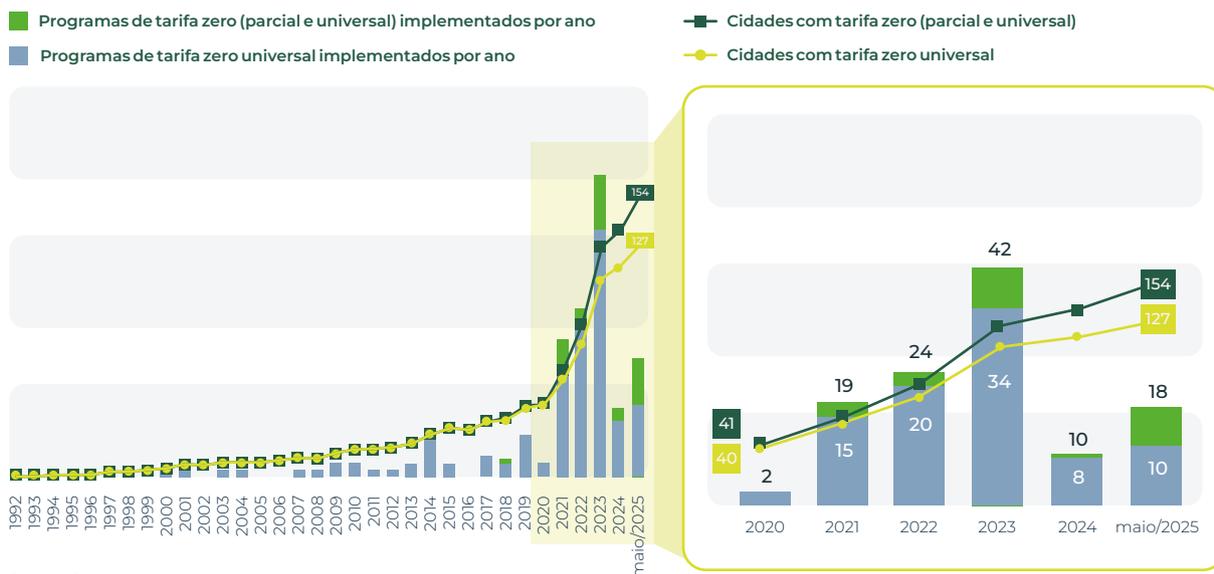
Nesse grupo estão incluídas todas as cidades que promoveram a separação das tarifas pública e de remuneração. Essa iniciativa é relevante porque atende um dos principais pontos da Lei nº 12.587/2012, que define a Política Nacional de Mobilidade Urbana, no que é pertinente ao regime econômico e financeiro das concessões e permissões dos serviços de transporte público. Antes da pandemia, apenas 52 cidades realizavam a separação das tarifas; hoje, já são 148. Nas capitais a evolução foi ainda maior, com um salto de apenas 4 para 16.

Figura 1. Evolução da quantidade de sistemas com subsídios e com a separação das tarifas pública e de remuneração (2019–maio/2025)



[FONTE] NTU.

No caso do segundo grupo, que reúne as cidades que fazem uso do subsídio para praticar a tarifa zero, também se verifica a multiplicação das iniciativas nos anos mais recentes. Como está destacado na Figura 2, 73% das cidades que possuem tarifa zero iniciaram a medida após 2020. Até 2020, apenas 41 cidades possuíam tarifa zero (40 delas com abrangência universal), já em maio/2025 há 154 cidades com isenção da tarifa pública para os usuários, das quais 127 delas de forma universal, portanto, durante todos os dias da semana, em todo o sistema de transporte, contemplando todas as linhas, todos os tipos de serviços e todos os bairros das cidades.

Figura 2. Evolução da quantidade de cidades com tarifa zero (1992–maio/2025)

[FONTE] Clipping NTU.

Apesar da grande quantidade de iniciativas de tarifa zero, esse grupo tem perfil característico, bastante diferente do primeiro grupo de 241 cidades que possuem subsídios permanentes direcionados para as demais finalidades já indicadas. As cidades que possuem tarifa zero têm as seguintes características comuns:

- Há evidente concentração de tarifa zero nas pequenas cidades, com até 50 mil habitantes (62% dos casos)
- A frota total de ônibus e a quantidade de linhas existentes são bastante reduzidas
- Não há, para esse grupo, relação direta entre a população total do município e o número de ônibus para cumprir com a oferta de serviço necessária com intuito de atender as necessidades de deslocamentos da população
- Órgãos gestores com estrutura e corpo técnico insuficientes
- Não há levantamento de dados com processo de monitoramento para a identificação e a mensuração de impactos na mobilidade urbana das cidades.

4. Nível de Subsídio em Relação ao Custo Total da Prestação do Serviço

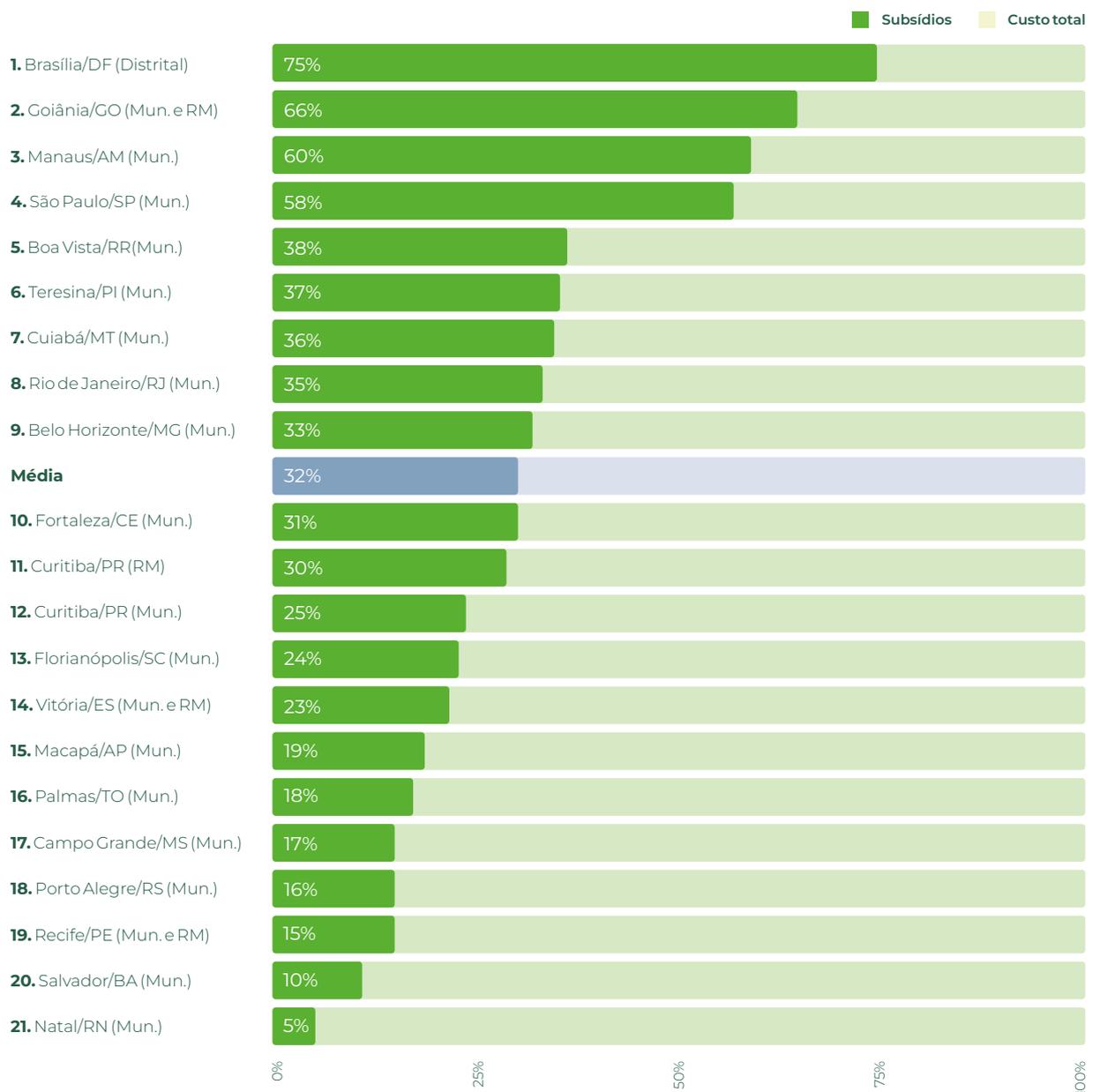
Como está demonstrado, as cidades que conseguem subsidiar para praticar a tarifa zero possuem redes de transporte limitadas, com pouca abrangência e menos complexas em relação ao nível da oferta de serviço. Por tudo isso, são capazes de financiar 100% do custo total do transporte coletivo. Os demais casos de subsídios permanentes possuem maiores dificuldades para assegurar isenção total do pagamento das tarifas públicas por parte da população. Por isso, o nível de subsídio acaba limitado a percentuais menores, mas não por isso menos significativos, pois são relevantes para assegurar tarifas módicas, com menor impacto na renda mensal das famílias.

No monitoramento do cenário nacional dos sistemas subsidiados, a NTU faz consulta sobre o nível de subsídio em relação ao custo total de prestação do serviço. Não foi possível apurar o nível de subsídio para todas as 395 cidades indicadas na primeira seção deste artigo. Os valores verificados estão apresentados nas figuras seguintes.

Nas capitais e regiões metropolitanas o nível médio de subsídio é de 32%, como está destacado na Figura 3. Nove sistemas subsidiam o transporte público por ônibus acima da média, e quatro incluídos nesse grupo superam 50% do custo total, são eles São Paulo, Manaus, Goiânia e Brasília.

Por outro lado, o baixo nível de subsídio observado em algumas capitais e regiões metropolitanas se deve ao fato de que, nesses casos, os recursos são direcionados para o custeio dos benefícios tarifários concedidos. Trata-se das isenções ou descontos viabilizados para os deslocamentos de parcelas específicas da população que utiliza o transporte coletivo, principalmente estudantes e pessoas com necessidades especiais.

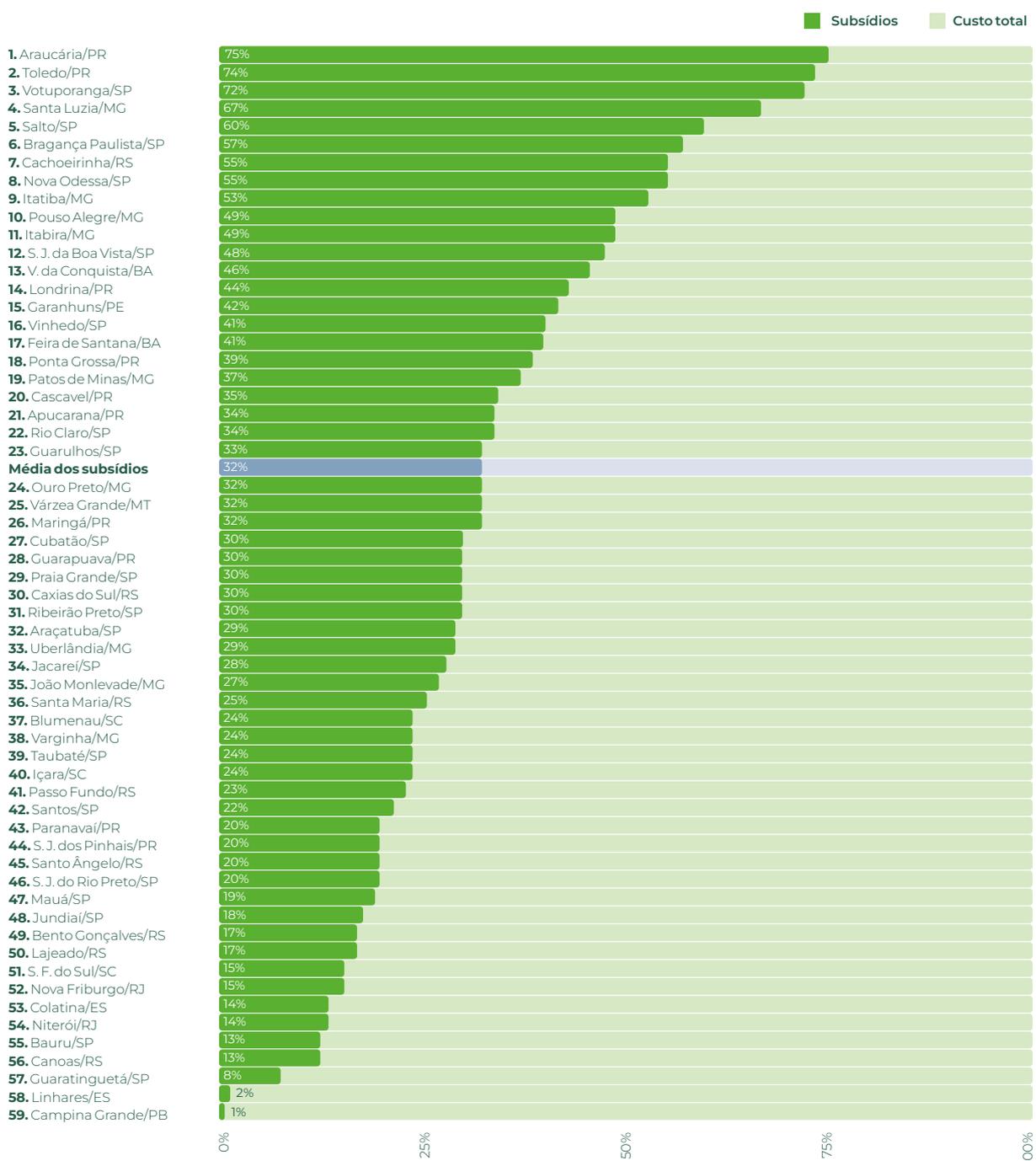
Figura 3. Capitais e regiões metropolitanas: nível médio de subsídio do transporte coletivo por ônibus



[FONTE] NTU.

Além dos sistemas que atendem as capitais e as regiões metropolitanas apresentadas na Figura 3, outras 60 cidades de grande, médio e pequeno porte disponibilizaram o dado sobre o percentual do custo total que é subsidiado com recursos públicos. Para esse grupo, o nível médio de subsídio é de 32% (Figura 4). Acima da média encontram-se 23 cidades, com nove delas com aportes que superam 50% do custo total. Os maiores níveis de subsídios existentes foram verificados em Votuporanga-SP (72%), Toledo-PR (74%) e Araucária-PR (75%).

Figura 4. Cidades de grande, médio e pequeno porte: nível médio de subsídio do transporte coletivo por ônibus



[FONTE] NTU.

5. Considerações

As informações e dados analisados neste artigo permitem a observação de particularidades relacionadas ao cenário nacional da concessão de subsídios, a partir das quais é importante apontar considerações e situações que merecem atenção e análise. Nesse sentido, os principais pontos a serem destacados são os seguintes:

- Nos últimos cinco anos houve crescimento relevante da quantidade de cidades que subsidiam o transporte público coletivo por ônibus. Entretanto, esse aumento é decorrente da queda de produtividade dos sistemas, observada desde a metade da década de 1990, na forma de diminuição da quantidade de passageiros transportados; e dos impactos resultantes da pandemia, a qual causou redução da demanda, que ainda influencia diretamente o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Portanto, a alteração no modelo de remuneração observada aconteceu, e ainda acontece, como forma de garantir a continuidade dos serviços.
- Apesar do nível médio de subsídio atingir aproximadamente um terço do custo total, na maior parte dos casos, os recursos foram utilizados para garantir a manutenção da prestação do serviço e, nos dias atuais, são utilizados para a manutenção de uma oferta de serviço semelhante àquela observada antes da pandemia. Essa é a conjuntura vigente na maior parte dos casos. Não houve aumento da oferta e outras ações com foco na melhoria da qualidade do serviço com o objetivo de atrair novos clientes mediante migração modal do transporte individual para a mobilidade coletiva.
- As cidades brasileiras têm dificuldades para diversificar as fontes de receitas para reduzir a dependência das tarifas públicas para o financiamento da prestação do serviço. Atualmente, a origem dos recursos para subsidiar o transporte coletivo é, predominantemente, o orçamento público dos municípios e dos estados, no caso dos sistemas metropolitanos. Existem outras alternativas para captação de recursos, sobretudo aquelas que propõem a taxação da posse e do uso de automóveis e motocicletas.
- O espaço que o transporte coletivo ocupa nos orçamentos públicos é muito pequeno comparativamente com outros serviços essenciais. Essa situação, somada à ausência de outras fontes de recursos extratarifários para o custeio da prestação do serviço, limita o potencial dos subsídios quanto à criação das bases necessárias para viabilizar um transporte público com mais qualidade para a população.

CONSELHO DIRETOR

Presidente

Edmundo de Carvalho Pinheiro

Vice-presidente

Mauro Artur Herszkowicz

DIRETORIA EXECUTIVA

Diretor Executivo

Francisco Christovam

Diretor de Gestão

Marcos Bicalho dos Santos

Diretor Técnico

Matteus Freitas

EQUIPE RESPONSÁVEL

Anderson Paniagua

Daniel Gonçalves de Oliveira

Flávia Melo

Hellen Tôrres

Ivo Carlos Palmeira

Luciara Vilaça Vieira

Matteus Freitas

Pedro Batista

Ulisses Lacava Bigaton

REVISÃO

Melissa Brito Spíndola

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO

Duo Design

MANDATO 2025–2027

CONSELHO DIRETOR

Região Norte

AM

César Tadeu Teixeira

PA

Paulo Fernandes Gomes

Região Nordeste

AL

Guilherme Borges de Oliveira

BA

Rogério 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 Júnior

PI

Alberlan Euclides Sousa

RN

Agnelo Candido do Nascimento

SE

José Anchieta Bezerra Leite Monteiro de Pontes



Região Centro-Oeste

DF

Edmundo de Carvalho Pinheiro*

GO

Adriano Rodrigues de Oliveira

MT

Ricardo Caixeta Ribeiro

**presidente*

Região Sudeste

ES

Murilo Soares de Andrade Lara

MG

Albert Andrade

Rubens Lessa Carvalho

RJ

Armando Galhardo Nunes Guerra

Jorge Manuel Pereira Dias

João Gouveia Ferrão Neto

Marco Antonio Feres de Freitas

SP

João Antonio Setti Braga

João Carlos Vieira de Souza

Júlio Luiz Marques

Mauro Artur Herszkowicz**

***vice-presidente*

Região Sul

PR

Maurício Gulin

RS

Alexandre Biazus

Stamatula Vardaramatos

SC

Gilmar Leo Kalckmann

CONSELHO FISCAL

SP

Titular

João Carlos Camilo

MG

Titular

Rosilene Fátima Silveira

PE

Titular

Katia Filizolla de Moraes

AM

Suplente

Marco Aurélio Feitosa de Albuquerque Lima

Babadopulos

RS

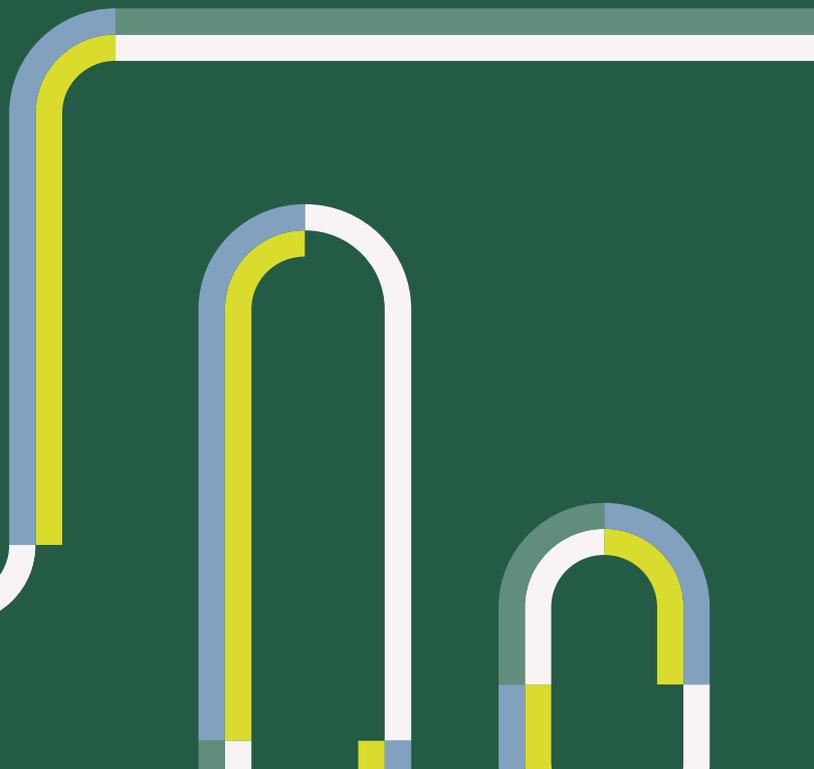
Suplente

Gerson Corleta Piccoli

RJ

Suplente

Paulo Antônio Carrilho Valente





SAUS Quadra 1, Bloco J, Edifício Clésio Andrade,
9º Andar, Ala A, CEP 70070-944, Brasília (DF)

 @ntubrasil

 in/ntubrasil

 /ntubrasil

 /transporteurbanontu

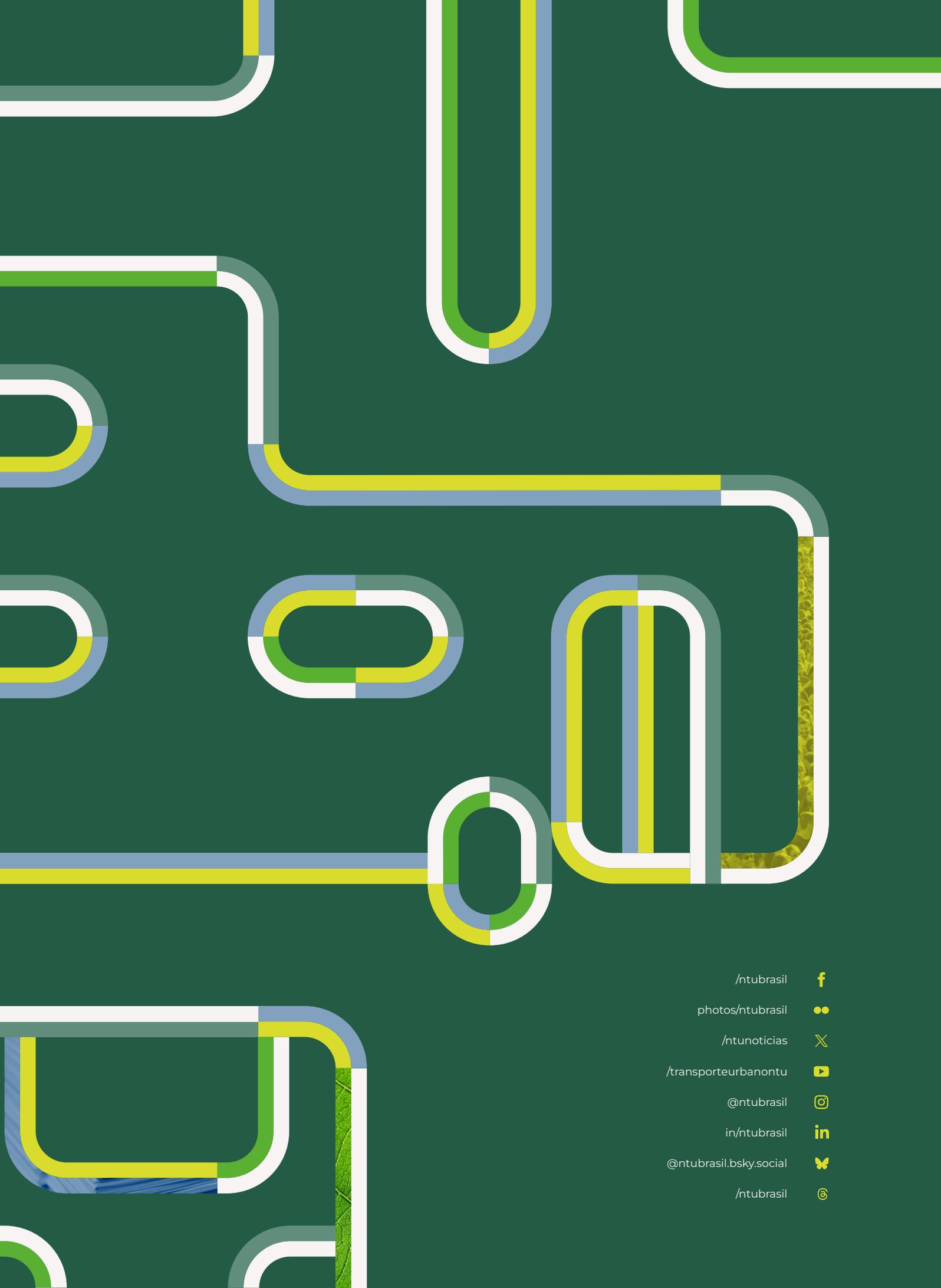
 /ntunoticias

 @ntubrasil.bsky.social

 /ntubrasil

 photos/ntubrasil

-  /ntubrasil
-  photos/ntubrasil
-  /ntunoticias
-  /transporteurbanontu
-  @ntubrasil
-  in/ntubrasil
-  @ntubrasil.bsky.social
-  /ntubrasil



/ntubrasil 

photos/ntubrasil 

/ntunoticias 

/transporteurbanontu 

@ntubrasil 

in/ntubrasil 

@ntubrasil.bsky.social 

/ntubrasil 