

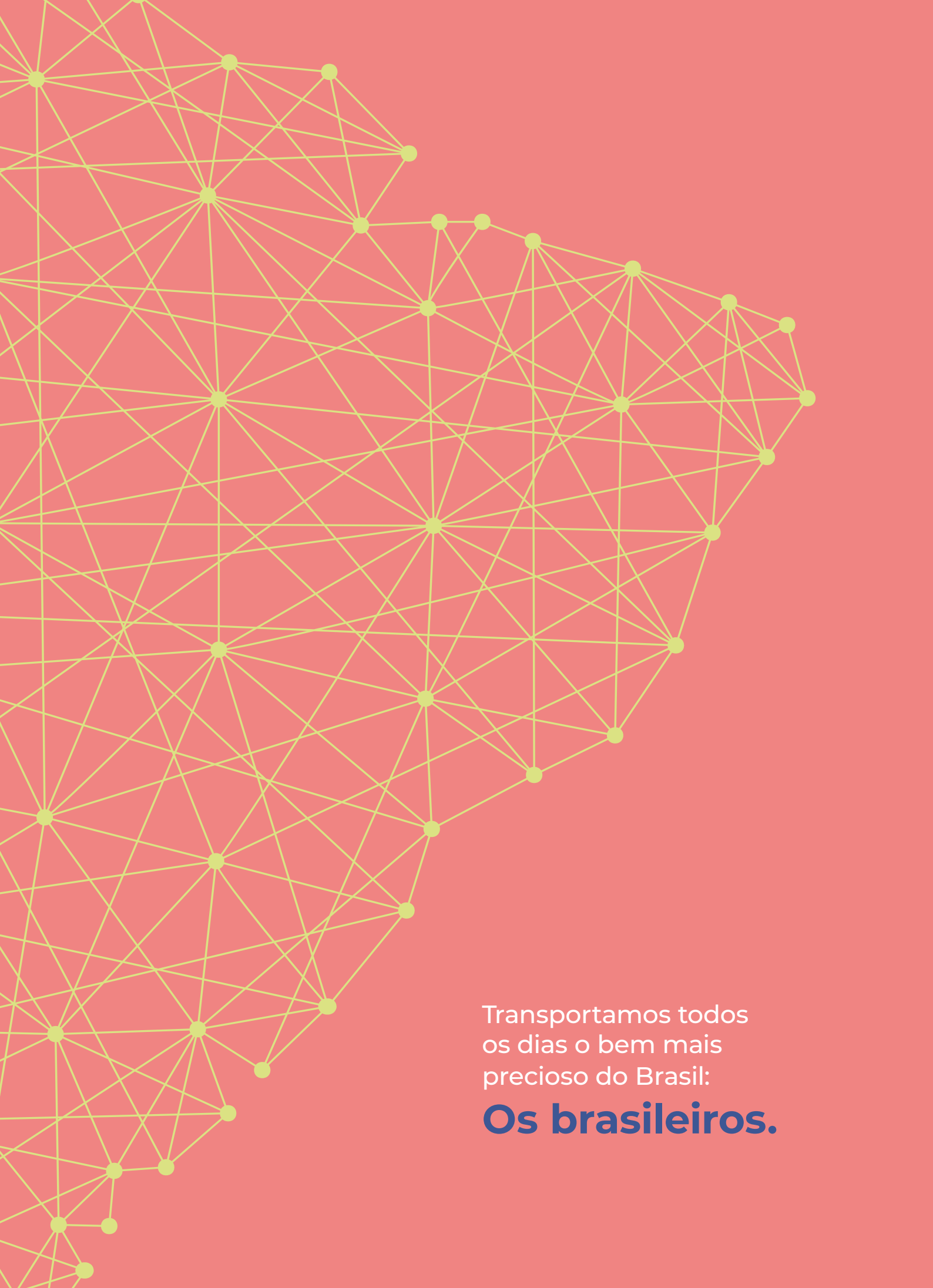


ANUÁRIO

# NTU

2025 • 2026





Transportamos todos  
os dias o bem mais  
precioso do Brasil:

**Os brasileiros.**

© 2026 ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS  
DE TRANSPORTES URBANOS (NTU).



Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte. Não é permitida nenhuma forma de alteração ou utilização para fins comerciais. 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: 2025-2026 / Associação Nacional das Empresas  
de Transportes Urbanos. - Brasília: NTU, 2026.  
88 p.  
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

 @ntubrasil

 photos/ntubrasil

 in/ntubrasil

 /ntunoticias

 @ntubrasil.bsky.social

 /transporteurbanontu

 /ntubrasil



# SUMÁRIO

---

## **Introdução**

O Brasil é Coletivo: a hora de um pacto pela mobilidade sustentável

9

Desempenho operacional do transporte público  
por ônibus (1994 - 2025)

13

Evolução dos subsídios para o transporte público  
coletivo por ônibus (2019–2026)

37

Prestação de Contas

45



1

# O Brasil é Coletivo: a hora de um pacto pela mobilidade sustentável

*Por Francisco Christovam*

O transporte público coletivo por ônibus chega a 2026 diante de uma encruzilhada. Se, por um lado, os avanços institucionais dos últimos anos sinalizam novo patamar de maturidade para o setor, por outro, os indicadores operacionais e financeiros revelam uma realidade que exige atenção e ação coordenada entre os diversos elos desta corrente que movimenta o país sobre rodas. A edição 2025–2026 do Anuário NTU foi construída para retratar, com rigor técnico e transparência, esse momento decisivo, reunindo dados, análises e séries históricas que ajudam a compreender os desafios e a apontar caminhos para o futuro da mobilidade urbana brasileira.

O dado mais significativo desta edição diz respeito ao financiamento do setor. O custo total do transporte público coletivo por ônibus no Brasil é estimado em R\$ 76 bilhões por ano, dos quais apenas 20% são cobertos por subsídios públicos, concentrados em pequena parte das cidades atendidas por esse serviço público. O desequilíbrio econômico e financeiro é agravado pelo fato de que os subsídios públicos dependem dos orçamentos municipais e, em alguns casos, estaduais, sem a participação estruturada da União no custeio direto da operação. Não há sustentabilidade possível para um serviço público essencial sem um verdadeiro pacto federativo que reparta, entre União, estados e municípios, a responsabilidade pelo seu financiamento.

Esse cenário de dependência orçamentária convive com um quadro de estagnação da demanda que preocupa. Após ensaiar recuperação no período pós-covid 19, o setor registrou retração de 3,7% nas viagens totais, em 2025, estabilizando-se em apenas 77,5% do patamar observado antes da pandemia, em 2019. Há uma mudança estrutural no perfil dos deslocamentos: a proporção de passageiros equivalentes — aqueles que efetivamente pagam pela tarifa — encolheu de 72,0% do total transportado, em 2021, para 55,4%, em 2025. Isso é decorrente, de um lado, da maior participação dos subsídios públicos no custeio da operação, para não comprometer o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Por outro lado, representa pressão crescente sobre os orçamentos públicos municipais.

Parte relevante dessa retração se explica por fenômeno que não pode ser ignorado: a migração modal em direção ao transporte individual motorizado. A falta de regulação das plataformas digitais de transporte por aplicativo e o incentivo à motorização privada aceleraram a consolidação do automóvel e, em especial, da motocicleta, como principais opções de deslocamento.

Segundo a Fenabreve, o setor de duas rodas alcançou, em 2025, feito histórico, ao ultrapassar o volume de carros de passeio novos licenciados no país: as vendas de motocicletas avançaram 17,1% em comparação com 2024, e atingiram o recorde de 2,2 milhões de unidades comercializadas, impulsionadas pelos serviços de entrega e também pela busca por um transporte mais econômico. Cada nova moto ou automóvel que entra em circulação representa a perda de mais espaço viário para o transporte coletivo, com consequências diretas sobre o congestionamento do trânsito, a segurança viária e a emissão de poluentes nas cidades.

Por outro lado, este Anuário registra avanços que merecem ser celebrados. O maior deles é a sanção, em junho de 2026, do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, resultado de cerca de seis anos de negociações e de intenso acompanhamento técnico e jurídico conduzido pela NTU. A Lei nº 15.432/2026 consagra a separação entre o custo real da operação e a tarifa pública paga pelo usuário — fundamento indispensável para a sustentabilidade econômica da operação — e preserva princípios estruturantes de segurança jurídica e modernização dos serviços em mais de 2.700 municípios. Infelizmente, o projeto de lei sofreu vetos que desidrataram importantes mecanismos de sustentabilidade financeira, como a destinação de percentual da Cide-Combustíveis para as áreas urbanas e o custeio obrigatório das gratuidades sociais, que hoje representam 22% do custo total do sistema. Desta forma, é preciso buscar a recomposição desses instrumentos ou a sua compensação, por meio de legislação complementar.

Os desafios de custeio ganharam contornos ainda mais complexos, em 2026. O conflito no Oriente Médio pressionou os preços internacionais do petróleo e provocou forte reajuste no diesel — insumo que chega a responder, em média, por 24,3% do custo de produção dos serviços. Pacotes emergenciais de compensação do go-

verno federal ajudaram a amortecer o impacto, mas a volatilidade dos preços reforça a urgência da adoção de políticas estáveis e previsíveis. No mesmo sentido, a pesquisa temática da NTU sobre a “Tarifa Zero”, atualizada em junho de 2026, revela que, embora presente em 143 cidades, a política encontra limites fiscais claros: 90% dos municípios que a adotam têm menos de 100 mil habitantes, e já se registram casos de descontinuidade por insustentabilidade financeira.

É com essa leitura madura da realidade que a NTU apresenta sua principal contribuição positiva: o programa “Transporte para Todos”, concebido como nova política pública de financiamento para o setor. Estruturado em três pilares — o novo Vale-Transporte do Trabalhador, o Financiamento das Gratuidades e o Vale-Transporte Social —, o programa busca organizar o custeio do transporte público coletivo por meio de transição gradual, segura e fiscalmente responsável, capaz de reduzir tarifas para quem mais precisa.

Essa proposta vem sendo apresentada a diversos órgãos públicos, como o Tribunal de Contas da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Trabalho e Emprego, o Ministério das Cidades, a Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O diálogo com o governo foi intensificado, ainda, com a assinatura do Acordo de Cooperação Técnica entre a NTU e o Ministério das Cidades para a estruturação de projetos de mobilidade. Essas ações reforçam o trabalho institucional da NTU, na proposição de novas políticas de Estado, em favor do transporte público coletivo, cuja relevância e continuidade transcendem gestões partidárias ou ciclos governamentais específicos — abordagem especialmente relevante em ano eleitoral.

Este Anuário é, portanto, mais do que um retrato técnico do presente. É um instrumento estratégico para orientar decisões e mobilizar o Poder Público e a sociedade em torno de um objetivo comum: assegurar que o transporte coletivo seja, de fato, a espinha dorsal da mobilidade urbana, capaz de tornar as cidades brasileiras mais humanas, eficientes e inclusivas. O Brasil é coletivo, e o futuro da nossa mobilidade depende das escolhas e das decisões que forem tomadas nos curto e médio prazos.

“A aprovação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano merece ser celebrada. A conquista foi resultado de cerca de seis anos de negociações e de intenso acompanhamento técnico e jurídico conduzido pela NTU.”





2

# Desempenho operacional do transporte público por ônibus (1994 - 2025)



## 1. INTRODUÇÃO

A avaliação do desempenho operacional, publicada pela NTU durante mais de três décadas, apresenta as séries históricas dos principais indicadores do transporte público coletivo urbano por ônibus. Todo o conjunto de dados permite monitorar as mudanças estruturais, analisar os cenários e identificar as tendências. Nesta edição, a proposta é focar na análise daqueles índices imprescindíveis à compreensão dos desafios atuais do setor. Os indicadores selecionados foram agrupados em três blocos.

O primeiro bloco, Demanda e Produtividade, apresenta a evolução das viagens realizadas por passageiros transportados e pagantes, bem como a do índice de passageiros equivalentes registrados por quilômetro. A análise revela que reconquistar e fidelizar a demanda e recuperar a produtividade, para maior protagonismo na matriz de viagens das cidades brasileiras, são desafios de grande mag-

nitude para o transporte público por ônibus, diante do cenário de consolidação de novo padrão de deslocamentos urbanos.

O segundo bloco, Frota, reúne os indicadores que demonstram a evolução da idade média dos veículos, a venda de ônibus e micro-ônibus urbanos no mercado interno, e a evolução da frota por tecnologia. Esse bloco também traz destaque para os programas de financiamento vigentes.

O terceiro bloco, Custos, apresenta o comportamento do preço médio do óleo diesel e do custo por quilômetro. Ambos os indicadores são fundamentais para compreender o reflexo da pressão dos principais componentes necessários à operação sobre a sustentabilidade econômica dos sistemas. Nesta edição, o bloco também apresenta o impacto gerado sobre o preço do óleo diesel em função do conflito no Oriente Médio e as medidas de mitigação adotadas pelo governo federal.

Ao final da avaliação, estão apontadas as considerações decorrentes de toda a avaliação realizada, seguidas de seção com as demais séries históricas dos indicadores que compõem, há mais de 30 anos, esta publicação da NTU.

## 2. ANÁLISE

### 2.1. DEMANDA E PRODUTIVIDADE

A demanda é um dos principais indicadores para avaliar a sustentabilidade do transporte público coletivo urbano por ônibus. Mais do que expressar somente a quantidade de passageiros transportados, ela revela o nível de competitividade do modo ônibus em relação aos demais modos de transporte na matriz de deslocamentos urbanos.

Os indicadores apresentados nesta seção, conforme era esperado, atestam que o setor segue operando com níveis de demanda inferiores aos observados antes da pandemia, embora tenha ocorrido recuperação em relação aos anos de maior restrição de circulação. Os resultados verificados nos últimos quatro anos confirmam a tendência de estabilização do nível de demanda consideravelmente abaixo dos resultados registrados de 2016 até 2019 (Figura 1).

Seguramente, estão confirmadas e consolidadas as mudanças no perfil dos deslocamentos urbanos. Há predominância das viagens realizadas por automóveis, motocicletas e por serviços de aplicativos, o que não era verificado desde a década de 1960. Esse cenário é decorrente de uma série de fatores, entre os quais destacam-se as transformações no mercado e nas relações de trabalho, os novos hábitos e formas de consumo incorporados pela população e, sobretudo, os incentivos à motorização das famílias, a falta de regulação dos serviços de mobilidade ofertados pelas plataformas digitais e a ausência de medidas de gestão da mobilidade com foco na restrição do uso dos modos motorizados individuais.

Nesse novo padrão de deslocamentos, verifica-se mudança importante na composição da demanda do transporte público coletivo urbano por ônibus. Ela consiste na diminuição, ao longo dos últimos quatro anos, da representatividade dos passageiros equivalentes em relação ao total de passageiros transportados (Figura 2). Em 2021, os passageiros equivalentes representavam cerca de 72,0% do total de passageiros transportados. Já em 2024 e 2025, essa proporção foi reduzida para 56,7% e 55,4%, respectivamente. Essa redução limita a recomposição da receita tarifária e evidencia que a manutenção do serviço depende cada vez mais de fontes complementares de custeio. Trata-se de uma constatação essencial para o debate sobre o financiamento do transporte público.

Em modelos de financiamento que dependem majoritariamente da receita auferida via tarifa pública paga pelos usuários, a queda dos passageiros equivalentes compromete o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Essa análise reforça, portanto, que o problema da demanda não se limita à quantidade de pessoas transportadas. Trata-se também do modelo de financiamento adotado. Quanto maior é a dependência da participação dos passageiros equivalentes no custeio da prestação dos serviços, mais vulnerável torna-se o equilíbrio econômico-financeiro dos sistemas.

A evolução do índice de passageiros equivalentes por quilômetro (IPKe) contribui para o entendimento desse desafio, ao relacionar a quantidade de passageiros equivalentes transportados à quilometragem produzida. Sem a complementação do financiamento da operação com fontes extratarifárias, ou mesmo somente com a participação limitada dos orçamentos públicos locais, a alternativa encontrada para combater a queda de produtividade é a redução de oferta com anulação do poder concedente. O resultado é terrível: a implementação e perpetuação do ciclo vicioso do transporte público.

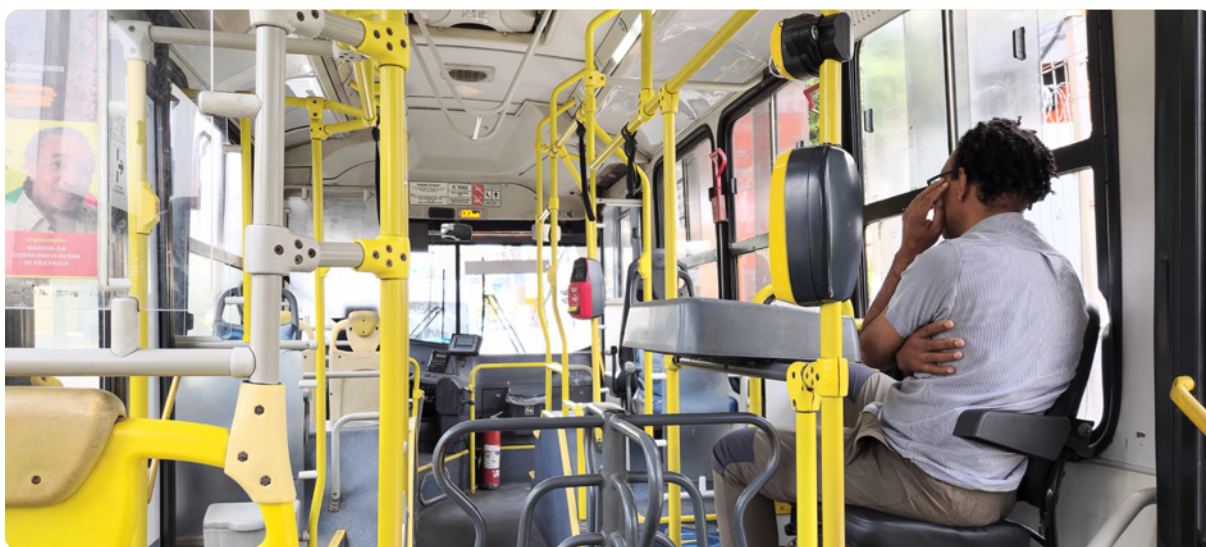
O setor registra, há quase três décadas, os menores índices de produtividade, bastante distantes dos resultados alcançados no início da série histórica (Figura 3). Esse movimento indica que a mudança na produtividade do transporte coletivo é anterior à pandemia e, portanto, demanda transformações estruturais para o enfrentamento desse cenário.

Nesse sentido, a separação entre a tarifa pública e a de remuneração, já prevista como diretriz na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei federal nº 12.587/2012) e reforçada como obrigatoriedade pelo novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano (Lei federal nº 15.432/2026), torna-se cada vez mais relevante para a estabilidade dos sistemas e o aumento da qualidade da oferta de serviço.

A tarifa paga pelo usuário não é suficiente como a única ou a principal fonte de financiamento, especialmente em contexto de queda de passageiros pagantes, com ampliação de benefícios tarifários e necessidade de retomada dos investimentos orientados à qualidade. A criação e o fortalecimento de fontes estáveis de financiamento devem ser compreendidos não apenas como instrumento de equilíbrio contratual, mas como condição para assegurar investimentos contínuos em qualidade.

Os principais destaques das Figuras 1, 2 e 3 são:

- Em 2025, o total de viagens realizadas por passageiros apresentou redução em relação ao ano anterior. O indicador registrou queda de 3,7%.
- A comparação com o ano de 2019 mostra que o resultado atual representa 77,5% do cenário anterior à pandemia.
- Depois do crescimento observado entre 2021 e 2024, o dado de 2025 indica pequena retração e possível acomodação da demanda transportada.
- As viagens realizadas por passageiros equivalentes apresentaram redução de 5,8% em 2025, comparativamente com o ano anterior. Já em relação ao período pré-pandemia, a queda é de 26,8%.
- Em 2025, o IPKe foi de aproximadamente 1,48 passageiro equivalente por quilômetro, valor muito próximo ao observado em 2024.
- Na década de 1990, os sistemas analisados operavam com índices de produtividade superiores a 2,0. Desde o início dos anos 2000, o indicador passou a oscilar em patamares mais baixos, entre 1,5 e 1,7. Nos anos recentes, houve outra redução preocupante, com níveis próximos a 1,4.



**Figura 1:** Evolução do total de viagens realizadas por passageiros por mês nos sistemas de ônibus urbano (2016–2025)

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).





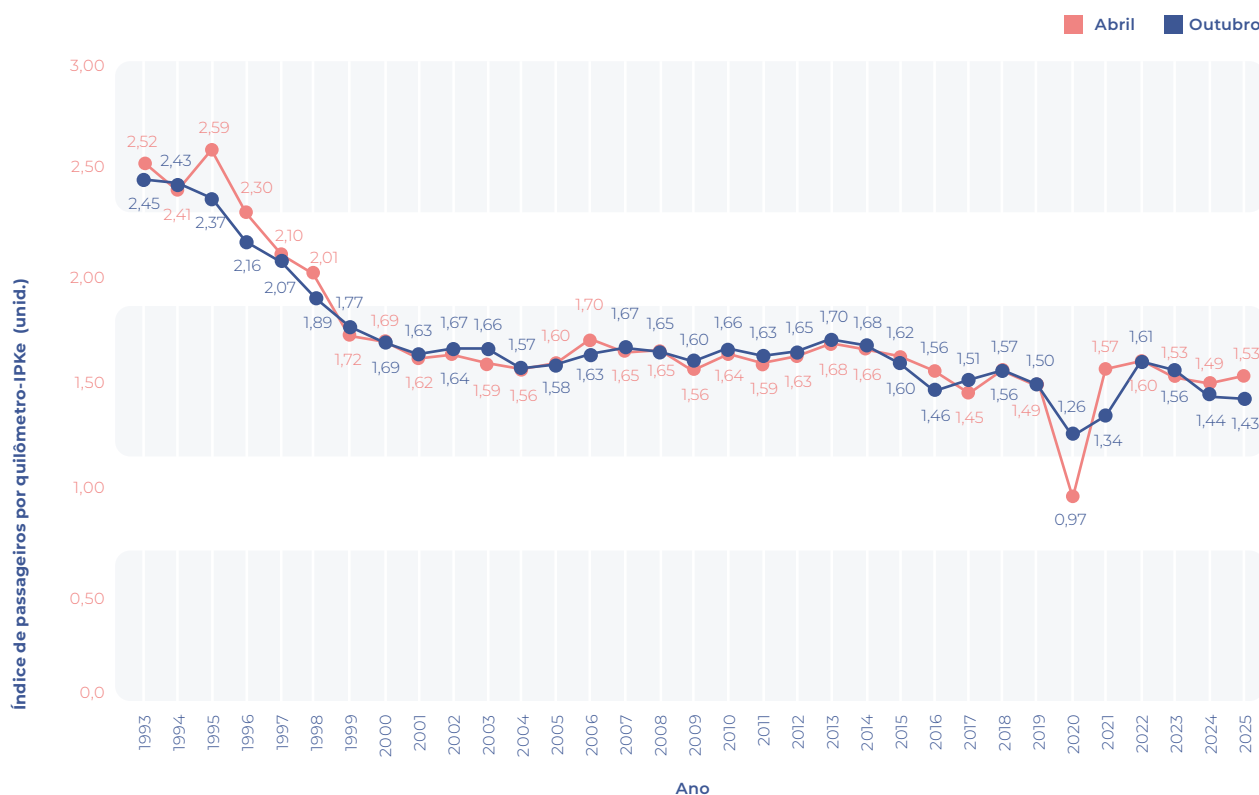
**Figura 2:** Evolução dos passageiros equivalentes (viagens realizadas) por mês nos sistemas de ônibus urbano (2013–2025)

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 3: Evolução do índice de passageiros equivalentes por quilômetro (IPKe) nos sistemas de ônibus urbano (1993–2025)**

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. FROTA DE ÔNIBUS URBANOS

O perfil da frota de ônibus urbanos é essencial para compreender o nível de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, a partir da evolução do nível de renovação do principal ativo financeiro do setor. A idade média dos veículos e o comportamento das vendas no mercado interno permitem verificar qual é a capacidade de investimento das operadoras.

A idade média da frota permaneceu praticamente estável em 2025, com pequena variação em relação ao ano anterior (Figura 4). O resultado interrompe a trajetória de aumento observada nos anos recentes.

Ainda assim, a idade média permanece em patamar elevado quando comparada ao comportamento histórico da série. A idade média da frota já apresentou patamares significativamente menores em outros períodos. A partir de 2016, no entanto, observa-se tendência de elevação mais consistente, que se intensificou no período posterior à pandemia.

Esse comportamento reflete os efeitos acumulados do período de desequilíbrio econômico-financeiro enfrentado pelos sistemas, que afetou a capacidade de renovação da frota e alterou os calendários originalmente previstos nos contratos firmados de acordo com os editais de concessão.

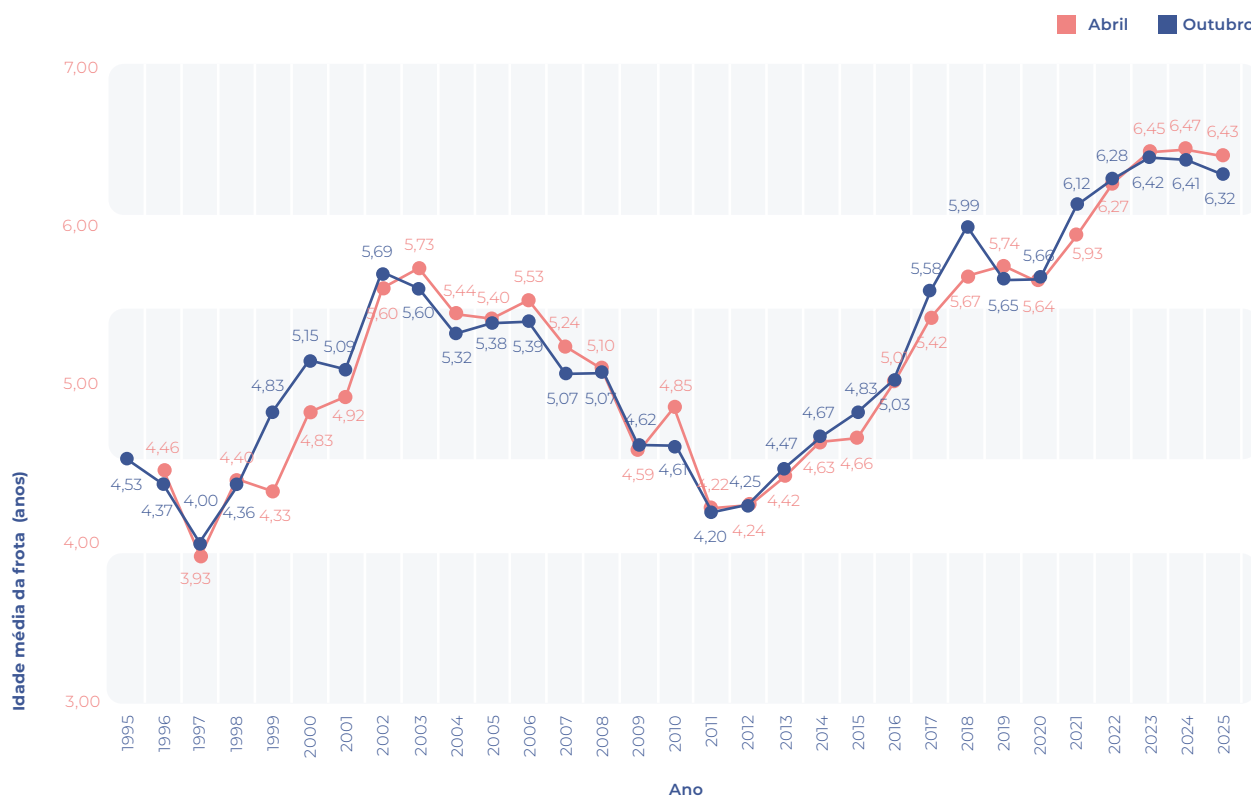
A variação observada em 2025 pode ser considerada como sinal positivo, mas insuficiente para caracterizar interrupção e reversão do aumento da idade dos ônibus urbanos. Esse quadro reforça a urgência de uma nova Política Nacional de Financiamento e a importância de programas de financiamento compatíveis com as características das empresas operadoras. Isso é fundamental, especialmente em contexto de demanda e pressão constantes pela incorporação de novas tecnologias.

São destaques da Figura 4:

- Considerando a média dos meses de abril e outubro, o indicador passou de aproximadamente 6,44 anos em 2024 para 6,38 anos em 2025, o que representa variação de cerca de 1,0%.
- Desde 2021, o indicador passou a se manter acima de seis anos, alcançando os maiores níveis registrados desde o início do acompanhamento.
- Entre 2011 e 2013, por exemplo, o indicador esteve próximo de 4,2 a 4,5 anos, refletindo um ciclo de renovação mais intenso.

**Figura 4: Evolução da idade média da frota dos sistemas de ônibus urbano (1995–2025)**

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).



O comportamento das vendas de ônibus urbanos e micro-ônibus no mercado interno ajuda a complementar a análise sobre o processo de renovação da frota. No último ano, houve redução no volume agregado das vendas (Figura 5). A diminuição foi toda concentrada na comercialização de micro-ônibus. Já a categoria ônibus urbano, que reúne os principais tipos de veículos utilizados nos sistemas de transporte do país, apresentou pequeno aumento nas vendas em relação ao ano anterior, demonstrando a retomada de alguma capacidade de aquisição de veículos, após o período mais crítico da crise sanitária. Contudo, a recuperação não foi suficiente para recolocar o mercado nos patamares observados no início da década de 2010.

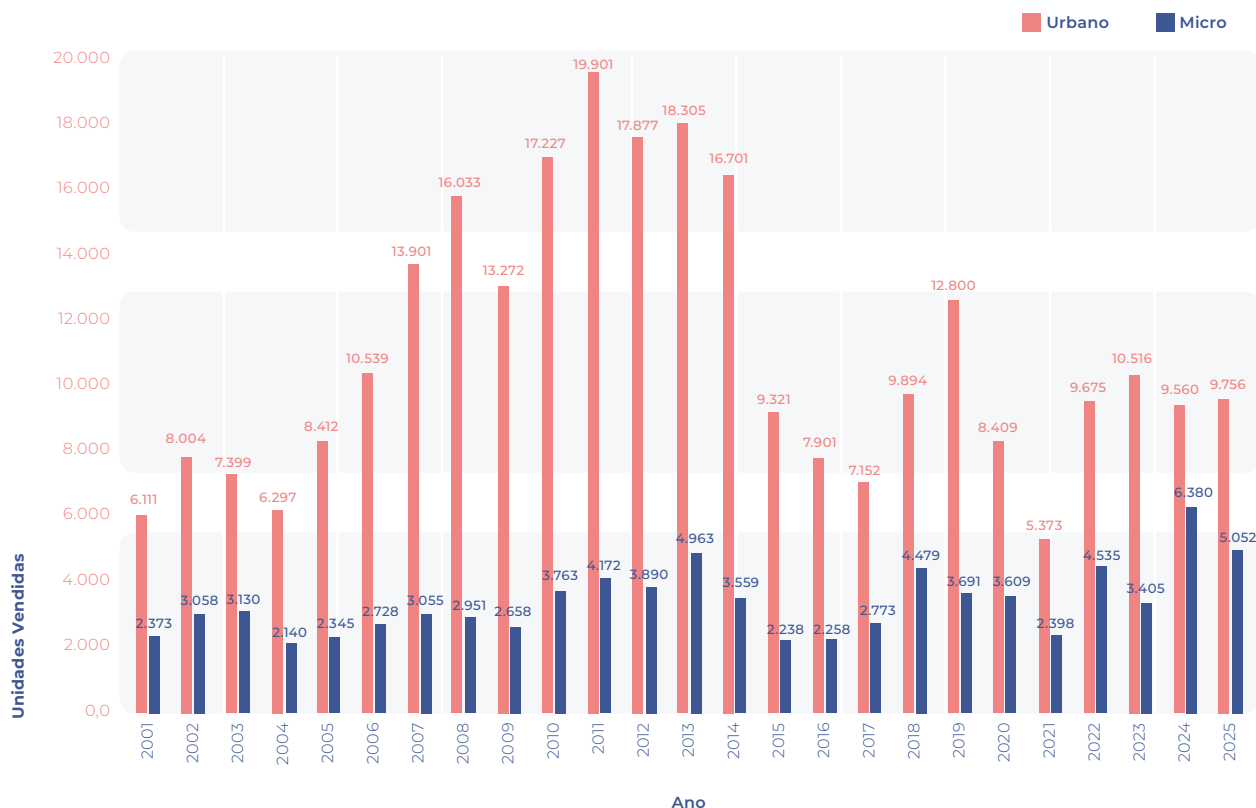
A série histórica também evidencia que a venda de ônibus urbanos está diretamente associada ao ambiente econômico e às condições de financiamento ofertadas. Em períodos de maior estabilidade contratual, disponibilidade de crédito e previsibilidade de receitas, a renovação ocorre com maior intensidade. Já em períodos de incerteza, desequilíbrio econômico-financeiro ou restrição de investimentos, as compras são postergadas, o que se reflete no aumento da idade média da frota. Por isso, a análise conjunta dos dois indicadores mostra que a estabilização recente da idade média depende da continuidade de políticas de financiamento e de mecanismos que reduzam o risco associado à renovação dos veículos.

Nesse aspecto, os resultados observados nas vendas de veículos também devem ser acompanhados à luz dos instrumentos de apoio ao investimento disponíveis para o setor. A ampliação do acesso ao crédito por meio de programas específicos de financiamento, tende a influenciar diretamente a capacidade de renovação da frota e a sustentação de

ciclos mais consistentes de modernização dos sistemas. No entanto, os programas de financiamento à disposição não são suficientes para cumprir com esses objetivos, além de terem seu potencial comprometido pela queda de produtividade do setor, desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos e ausência de política de financiamento do setor baseada na diversidade de fontes extraterritórias e pelo compartilhamento do financiamento entre União, Estados e Municípios.

Da Figura 5, destaca-se:

- Queda de 7,1% no total de unidades comercializadas no último ano. Em 2025, foram comercializados 9.756 ônibus urbanos e 5.052 micro-ônibus, total de 14.808 unidades vendidas. O resultado representa redução em relação a 2024, quando havia sido comercializadas 15.940 unidades, considerando as duas tipologias acompanhadas.
- Na categoria de veículos do tipo micro-ônibus a redução foi de 6.380 unidades em 2024 para 5.052 unidades em 2025 (-20,8%).
- Já as vendas de ônibus urbanos apresentaram variação positiva, aumentaram de 9.560 unidades em 2024 para 9.756 em 2025 (2,1%).
- Desde 2022, após recuperação das vendas no período pós-pandemia, o volume comercializado se manteve no mesmo patamar nos últimos quatro anos da série histórica.
- O nível de comercialização registrado nos últimos anos está muito distante das marcas obtidas no período de mercado interno aquecido, no qual o volume de vendas superou 20 mil unidades comercializadas.

**Figura 5:** Evolução da venda de ônibus e micro-ônibus no mercado nacional (2001–2025)

**FONTE:** Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus) / Os ônibus urbanos podem ser mini, midi, escolar, convencional, padron, articulado ou biarticulado.

## PROGRAMAS DE FINANCIAMENTO DA FROTA DE ÔNIBUS URBANOS

Nos últimos anos, diferentes programas passaram a compor o ambiente de apoio ao transporte público coletivo, com foco tanto na aquisição de veículos quanto na implantação e qualificação da infraestrutura de mobilidade urbana. Esses instrumentos têm papel estratégico para recompor a capacidade de investimento do setor, reduzir a idade média da frota e apoiar a modernização dos sistemas.

O Novo PAC Mobilidade Urbana Sustentável constitui o eixo mais amplo de investimentos federais em infraestrutura de mobilidade urbana. O programa reúne carteira de aproximadamente R\$ 50 bilhões, abrangendo retomada, conclusão e implantação de novas obras, além das seleções voltadas a projetos, equipamentos e intervenções de mobilidade urbana. Nesse conjunto, destacam-se investimentos em corredores, terminais, sistemas estruturantes, equipamentos de apoio à operação e intervenções de mobilidade ativa.

Na frente de renovação de frota, o programa contempla iniciativas voltadas ao setor público e ao setor privado. Para o setor público, as seleções de renovação de frota somam aproximadamente R\$ 5,5 bilhões, destinados à aquisição de ônibus elétricos, ônibus Euro 6, veículos a GNV, carregadores e veículos sobre trilhos. Para o setor privado, o Refrota, linha de financiamento em fluxo contínuo soma R\$ 5,7 bilhões, com previsão de mais de 6.500 ônibus para 172 municípios em 21 estados.

Além destes, o Move Brasil, operacionalizado pelo BNDES, amplia as alternativas de financiamento para a renovação da frota nacional através da linha Caminhões e Ônibus. A linha conta com R\$ 21,2 bilhões para aquisição de caminhões, caminhões-tratores, ônibus, micro-ônibus e implementos rodoviários. Em conjunto, esses programas são fundamentais para sustentar ciclos permanentes de melhoria da qualidade, eficiência e sustentabilidade do serviço, mas o potencial depende de um novo ambiente de negócios, sustentado pelo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano e por uma nova Política Nacional de Financiamento.

Além de apoiar a substituição de veículos antigos, os programas de financiamento atualmente disponíveis para o setor também ampliam as possibilidades de modernização da frota ao permitir a aquisição de veículos com diferentes tecnologias. Isso se reflete, ainda de forma incipiente, na composição tecnológica da frota apresentada no gráfico a seguir, que mostra a incorporação de poucas unidades de ônibus elétricos e veículos movidos a biometano nos sistemas de transporte público coletivo.

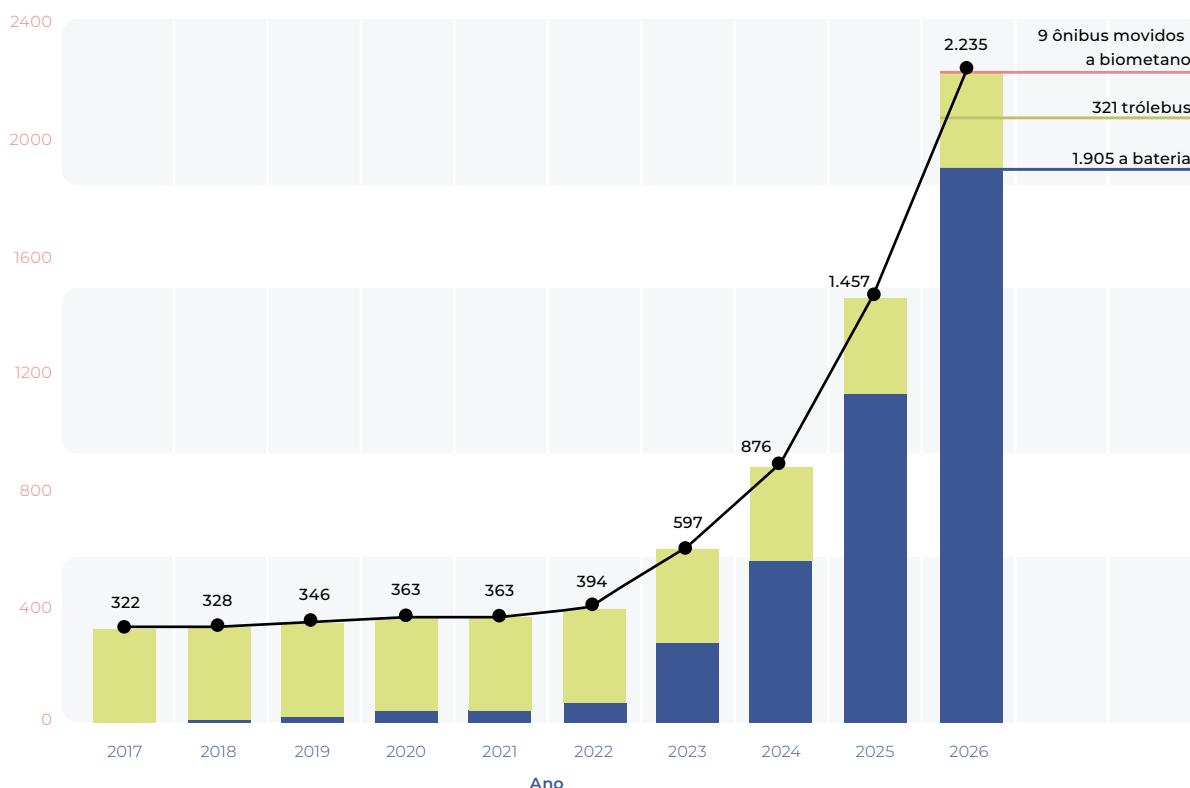
A Figura 6 mostra crescimento inexpressivo da frota de ônibus urbanos de tecnologias diferentes daquelas que fazem uso do óleo diesel como combustível. Entre 2017 e 2022, o total permaneceu relativamente estável, passando de 322 para 394 veículos, período em que predominavam os trólebus em sistemas específicos, especialmente em São Paulo, na capital, na Região Metropolitana e em Santos. Como essa tecnologia depende de infraestrutura dedicada, sua expansão ocorreu de forma mais limitada ao longo da série. A partir de 2023, observa-se aumento de 597 para 2.235 unidades em 2026. Os ônibus elétricos a bateria aumentaram, mas ainda bastante distantes dos mais de 100 mil ônibus movidos com motores das fases mais atuais do Proconve, responsáveis por reduções significativas de emissões.

A composição atual é formada por 1.905 ônibus elétricos a bateria, 321 trólebus e 9 ônibus movidos a biometano, tecnologia que aparece pela primeira vez na série histórica em 2026. A entrada inicial do biometano reforça que a transição energética no transporte público coletivo não deve ser compreendida como trajetória única. Diferentes tecnologias podem ser incorporadas de forma gradual e complementar, conforme as condições locais, a disponibilidade de infraestrutura, as características operacionais dos sistemas e os modelos contratuais. A combinação desses fatores é decisiva para viabilizar a renovação da frota.

Assim, os indicadores do bloco Frota mostram que o setor não iniciou movimento de recomposição e ainda se encontra afetado e com potencial de investimento limitado pelos efeitos acumulados da crise estrutural, que resultou em cenário de restrição de investimentos. A leve melhora na idade média e a recuperação parcial das vendas indicam avanço limitado e revelam desafios para retomar de forma mais pujante a renovação da frota.

Ao mesmo tempo, a presença preponderante de ônibus das fases Proconve 7 e 8 garante alinhamento e contribuição efetiva com a redução de emissões. Complementarmente, a entrada de novas tecnologias, claramente em fase inicial de testes, reforça que o setor está alinhado com as demandas da transição energética, com soluções diversas e adaptadas às diferentes realidades locais.

**Figura 6:** Evolução da frota de ônibus urbanos por tecnologia: trólebus, elétrico a bateria e biometano (2017–2026)



**FONTE:** Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) / e-BUS Radar.

### 2.3. CUSTOS DO SETOR<sup>1</sup>

A análise do bloco custos do setor está concentrada nos indicadores custo ponderado por quilômetro e preço médio do óleo diesel. Desde a queda observada no início da pandemia, o custo por quilômetro encontra-se em trajetória de crescimento, refletindo a pressão dos principais componentes da operação (Figura 7). Paralelamente, a manutenção dos níveis de oferta acima dos níveis de demanda ampliou a necessidade de complementação do custeio da operação. Esse movimento foi viabilizado, em muitos sistemas, pelo início ou intensificação dos subsídios públicos nos últimos anos. Devido ao caráter essencial do transporte coletivo, a oferta precisa ser dimensionada para atender à população, mesmo quando a demanda não se recuperou integralmente aos patamares previamente definidos.

<sup>1</sup> Todos os valores apresentados estão corrigidos pelo Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna (IGP-DI), que considera o mês de dezembro de 2025 como referência. A atualização dos resultados para valores correntes permite comparar a evolução real dos indicadores ao longo da série histórica, descontando os efeitos da inflação.

Outros fatores também impactam diretamente o custo do setor. Parcela expressiva do custo está associada a componentes os quais têm sua precificação não contemplada por política de gestão e controle de preços voltada para garantir modicidade tarifária para um serviço que é direito social da população. É o caso dos custos de mão de obra e de combustível, que representam, respectivamente, 43,1% e 24,3% do custo total. Ambos são dependentes do comportamento da economia e, no caso do óleo diesel, ainda há uma volatilidade de preços significativa devido ao contexto geopolítico internacional. Portanto, as variáveis que influenciam o preço desses insumos são imprevisíveis e de difícil administração.

O comportamento do preço médio do óleo diesel é exemplo claro da volatilidade do custo do setor (Figura 8). Qualquer variação de preço tem impacto direto e imediato sobre os custos operacionais e pressionam as tarifas. No entanto, mesmo nos períodos de maior estabilidade de preço, o combustível permanece como um componente de custo representativo. Por isso, é importante a gestão e o acompanhamento contínuos para identificar as alterações de preços e, caso aconteçam, devem demandar a implementação de medidas de compensação imediatas, para evitar o comprometimento do equilíbrio dos contratos, a modicidade tarifária e o nível de oferta de serviço para a população.

Mesmo diante de iniciativas de incorporação de novas tecnologias veiculares, com foco na diversificação da matriz energética do transporte público, é importante ter clareza de que esse processo está em fase inicial, exige planejamento, provimento de infraestrutura e plano gradual de renovação de frota. Diante desse contexto, o óleo diesel continuará desempenhando papel relevante na operação dos sistemas. Outras fontes de energia estão aumentando a sua participação, mas de forma inicial e complementar. Isso deve manter a atual principal fonte de energia do setor como tema de atenção prioritária.

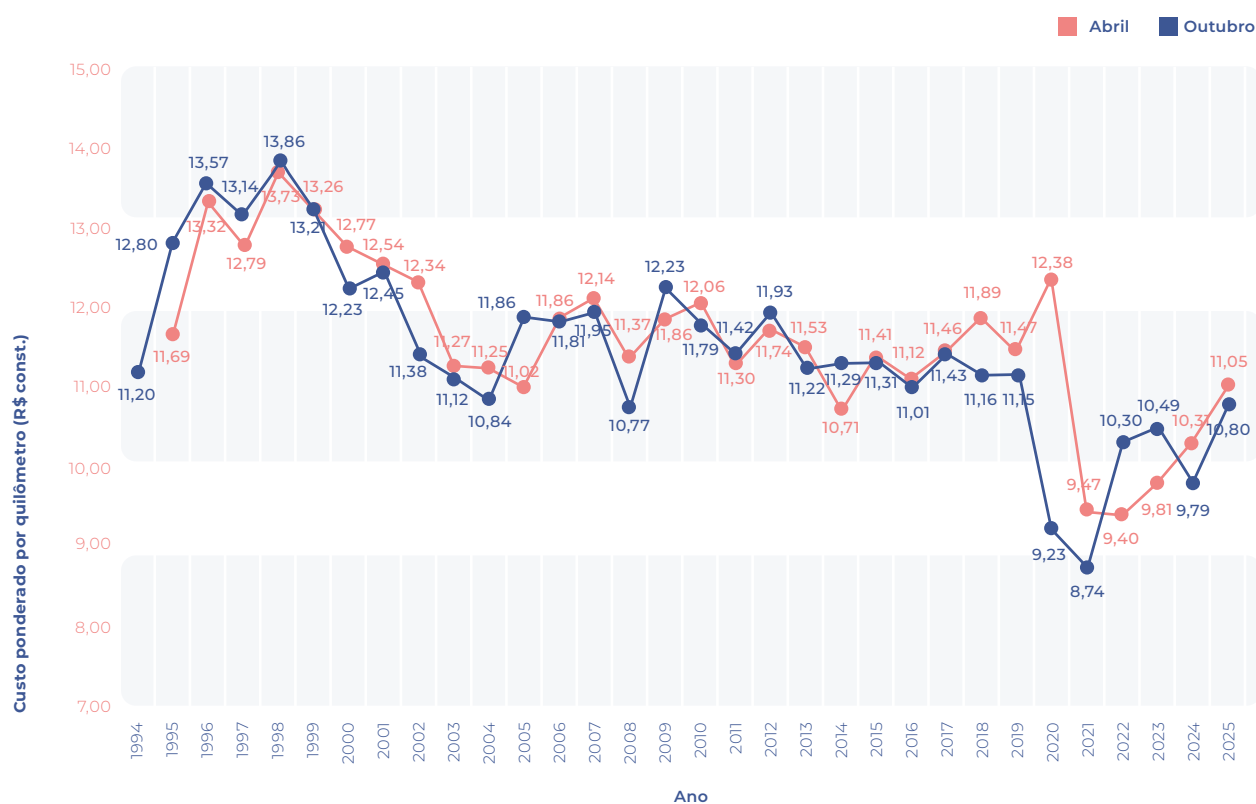
As Figuras 7 e 8 têm como destaques:

- Considerando a média dos meses de abril e outubro, o indicador passou de R\$ 9,11 em 2021 para R\$ 10,93 em 2025. Somente entre 2024 e 2025, houve aumento de cerca de 8,4%.
- A leitura de longo prazo mostra que o custo por quilômetro permanece sujeito a oscilações relevantes.
- O diesel atingiu o maior valor da série analisada em 2022, em contexto de forte pressão sobre os preços internacionais do petróleo e seus derivados.
- Após esse pico, observou-se uma redução nos anos seguintes, embora o preço tenha permanecido em patamar elevado quando comparado a grande parte da série histórica anterior.

**Figura 7: Evolução do custo ponderado por quilômetro dos sistemas de ônibus urbano (1994–2025)**

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

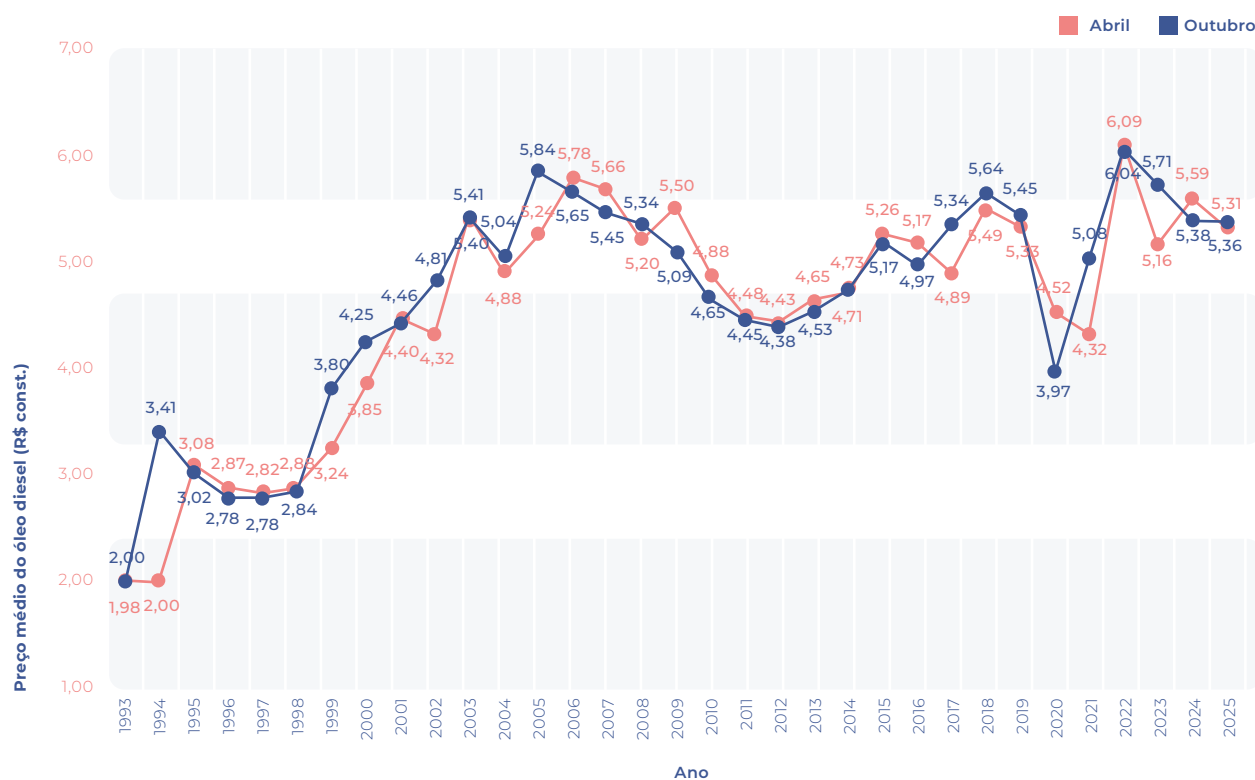
Valores em R\$ constantes pelo IGP-DI – dezembro/2025.



**Figura 8: Evolução do preço médio do óleo diesel para grandes consumidores dos sistemas de ônibus urbano (1993–2025)**

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).

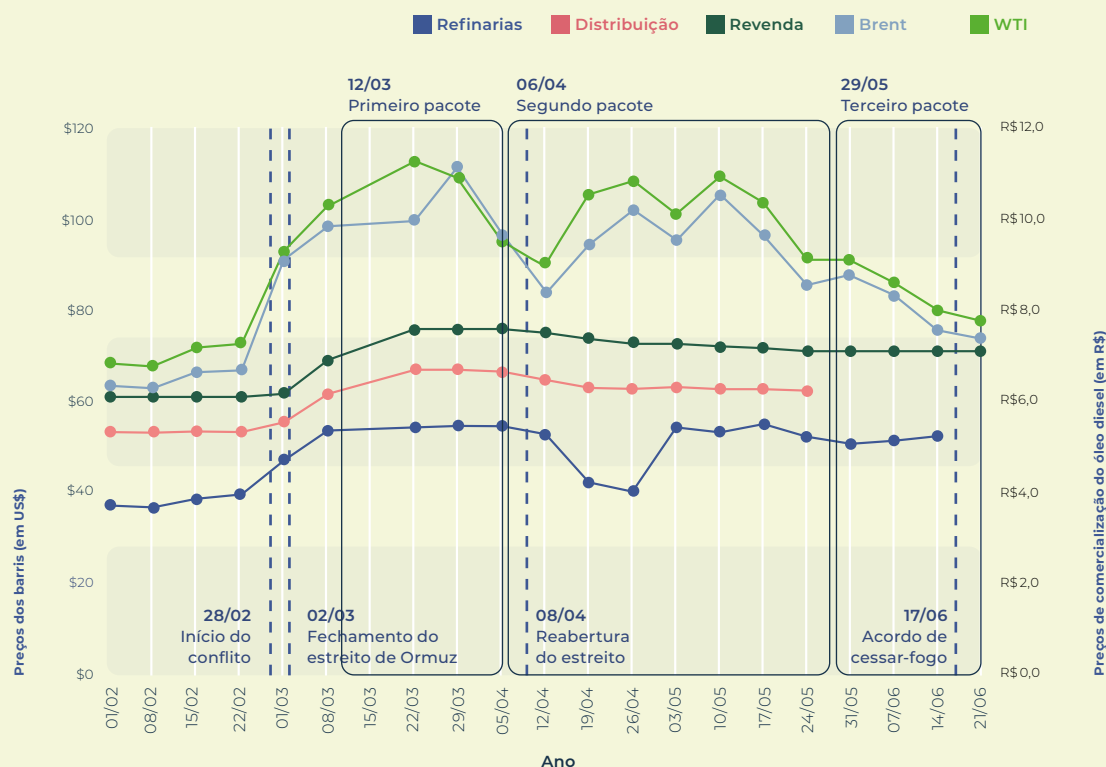
Valores em R\$ constantes pelo IGP-DI – dezembro/2025.



### VOLATILIDADE DO PREÇO DO ÓLEO DIESEL E MEDIDAS DE MITIGAÇÃO ADOTADAS EM 2026

A elevação do preço do óleo diesel observada em 2026 está diretamente associada à escalada do conflito no Oriente Médio, que pressionou as cotações internacionais do petróleo e ampliou as incertezas relacionadas à oferta global. Como a formação dos preços no mercado brasileiro acompanha a paridade internacional, incorporando também custos logísticos e variações cambiais, o aumento foi rapidamente transmitido aos preços do combustível no mercado nacional, conforme representado na Figura 9.

**Figura 9: Evolução dos preços internacionais do petróleo e de comercialização do óleo diesel no Brasil em 2026 (fevereiro/2026–junho/2026)**



**Fonte:** Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) / Investing.com Brasil.

Elaboração: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

O gráfico evidencia a rápida elevação das cotações internacionais após o início do conflito e seus reflexos sobre os preços praticados no Brasil. Também apresenta os principais marcos do cenário internacional e as datas dos três pacotes de medidas adotados pelo governo federal para reduzir a pressão sobre os combustíveis.

A relevância desse movimento para o transporte público coletivo por ônibus decorre do peso do diesel na estrutura de custos do setor, o que torna os sistemas particularmente sensíveis às oscilações de preço. Entre 15 de fevereiro e 5 de abril de 2026, o preço do diesel acumulou aumento de 24,06%, com impacto estimado de 5,85% no custo total do transporte coletivo por ônibus.

Diante desse cenário, o governo federal adotou medidas sucessivas de mitigação. O primeiro pacote, anunciado em 12 de março, combinou desoneração de PIS/Cofins e subvenção econômica, com efeito potencial de R\$ 0,64 por litro. Como a pressão internacional persistiu, o segundo pacote, anunciado em 6 de abril, ampliou os instrumentos de contenção, com mitigação potencial de R\$ 1,12 por litro para o diesel nacional e de até R\$ 1,20 por litro para o diesel importado. Após essas medidas, a variação acumulada do diesel recuou para 17,18%, com impacto estimado de 4,18% no custo total do setor, entre 15 de fevereiro e 10 de maio.

Em 29 e 30 de maio, o governo federal publicou um terceiro conjunto de medidas, com unificação das subvenções e substituição da desoneração por mecanismos de compensação financeira direta. O efeito mitigador potencial passou a alcançar aproximadamente R\$1,47 por litro. Após a entrada em vigor dessas medidas, em 1º de junho de 2026, a variação acumulada do diesel passou para 15,38%, com impacto estimado de 3,74% no custo total do setor, considerando o período de 15 de fevereiro a 21 de junho. Os dados indicam continuidade da desaceleração da trajetória de alta dos preços, embora o diesel ainda permaneça em patamar superior ao observado antes do conflito.

Além das medidas emergenciais, o cenário reforça a necessidade de construção de mecanismos estruturais de proteção ao transporte público coletivo por ônibus frente à volatilidade dos combustíveis. Entre eles destacam-se:

- Descolamento da política nacional de preços do diesel para o transporte público coletivo urbano, com criação de mecanismos permanentes de compensação e estabilização de custos específicos para o setor.
- Fortalecimento da fiscalização sobre distribuidoras e demais agentes da cadeia de comercialização, para garantir o repasse efetivo das medidas de mitigação.
- Ampliação da transparência sobre a formação dos preços, os critérios de subvenção e o repasse dos benefícios concedidos pelo poder público.

### 3. CONSIDERAÇÕES

Os indicadores de 2025 mostram que o transporte público coletivo por ônibus opera em cenário de demanda preocupante. Os três indicadores analisados neste primeiro bloco apontam para uma conclusão comum: o transporte público por ônibus recuperou parte importante da demanda perdida durante a pandemia, mas passou a operar em novo patamar, caracterizado por menor participação dos passageiros pagantes. Esse cenário exige uma agenda que combine financiamento estável e melhoria contínua do serviço, com foco na retomada sustentada dos níveis de demanda.

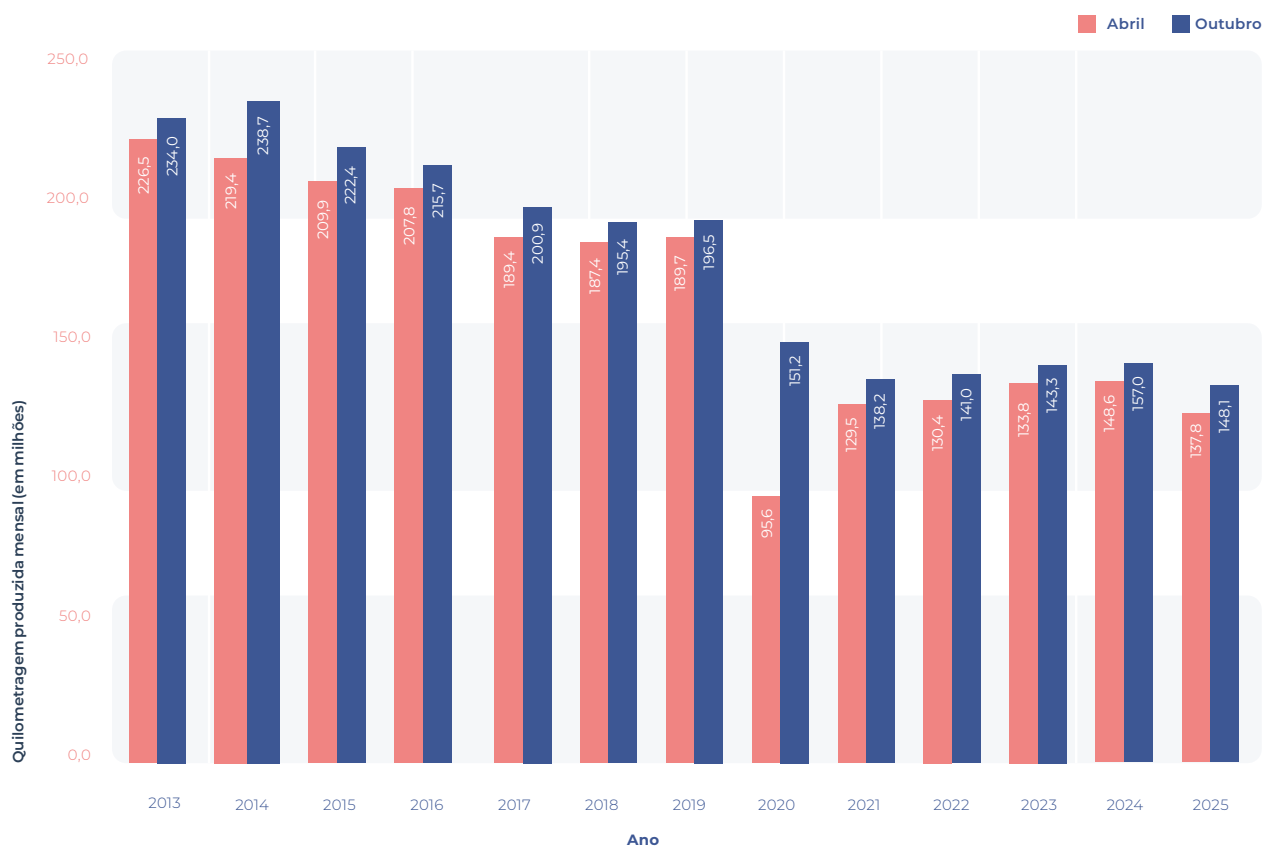
Na frota, os dados indicam um quadro de recomposição ainda gradual. A renovação da frota também possui relação direta com a atratividade do transporte coletivo. Veículos mais novos tendem a oferecer melhores condições de conforto, segurança, acessibilidade, confiabilidade operacional, entre outros atributos. No entanto, para que esse processo ocorra de forma consistente, é necessário que as operadoras possam acessar fontes de financiamento capazes de garantir segurança aos significativos investimentos.

Os custos permanecem como um dos principais pontos de atenção para a sustentabilidade dos sistemas. Todo esse cenário reforça a importância de modelos de financiamento da prestação do serviço de transporte coletivo capazes de garantir maior previsibilidade. Em cenário de redução da quantidade de passageiros pagantes, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro não pode depender exclusivamente da tarifa pública. A remuneração adequada do serviço precisa considerar os custos efetivos da operação e estar associada a fontes estáveis de financiamento.

Na sequência estão apresentadas todas as séries históricas dos demais indicadores que compõem o projeto desempenho operacional da NTU.

**Figura 10:** Evolução da quilometragem produzida mensalmente nos sistemas de ônibus urbano (2013–2025)

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).



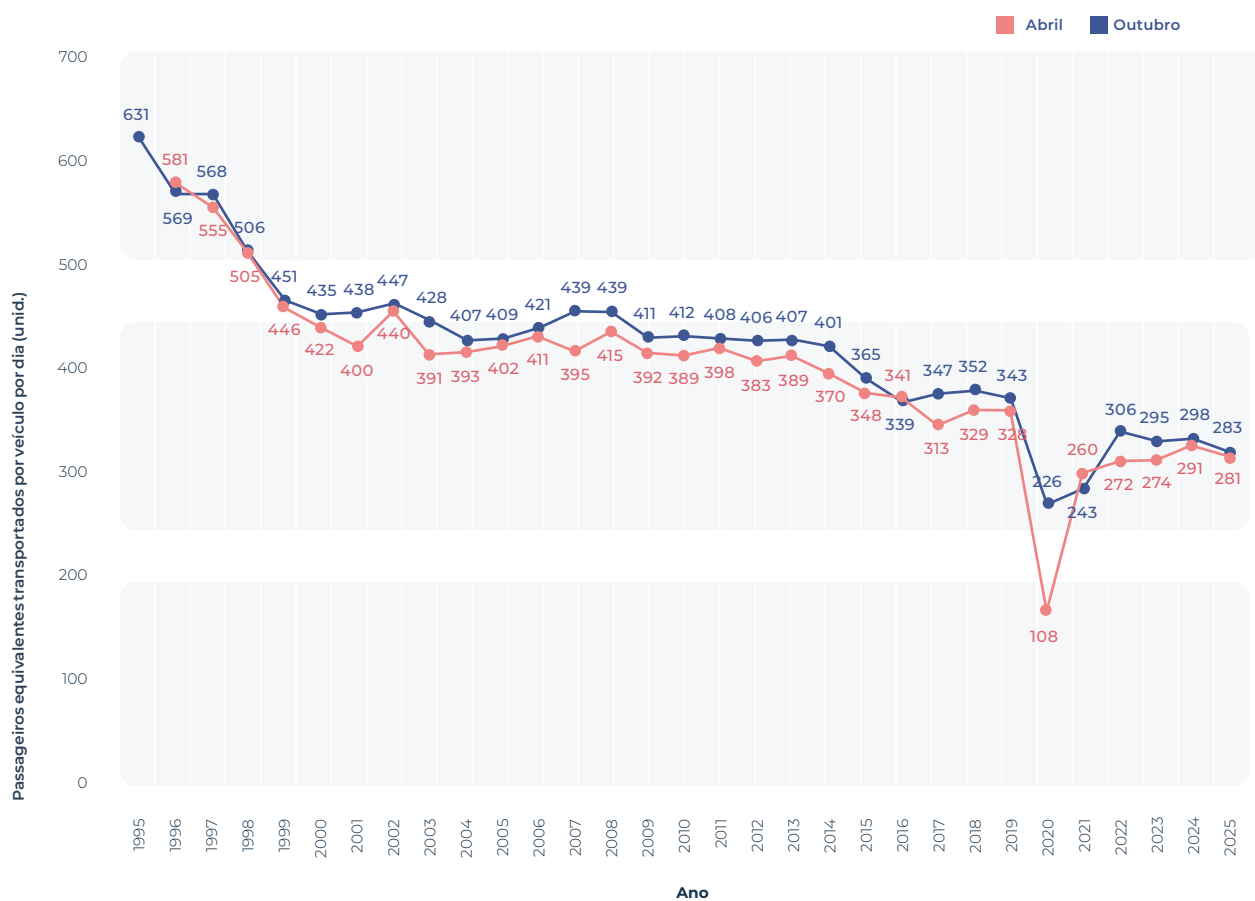
**Figura 11: Evolução dos níveis de oferta e demanda nos sistemas de ônibus urbano (fevereiro/2020–maio/2026)**

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), Teresina (municipal) e Vitória (municipal e intermunicipal metropolitano).



**Figura 12:** Evolução dos passageiros equivalentes transportados por veículo por dia nos sistemas de ônibus urbano (1995–2025)

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).



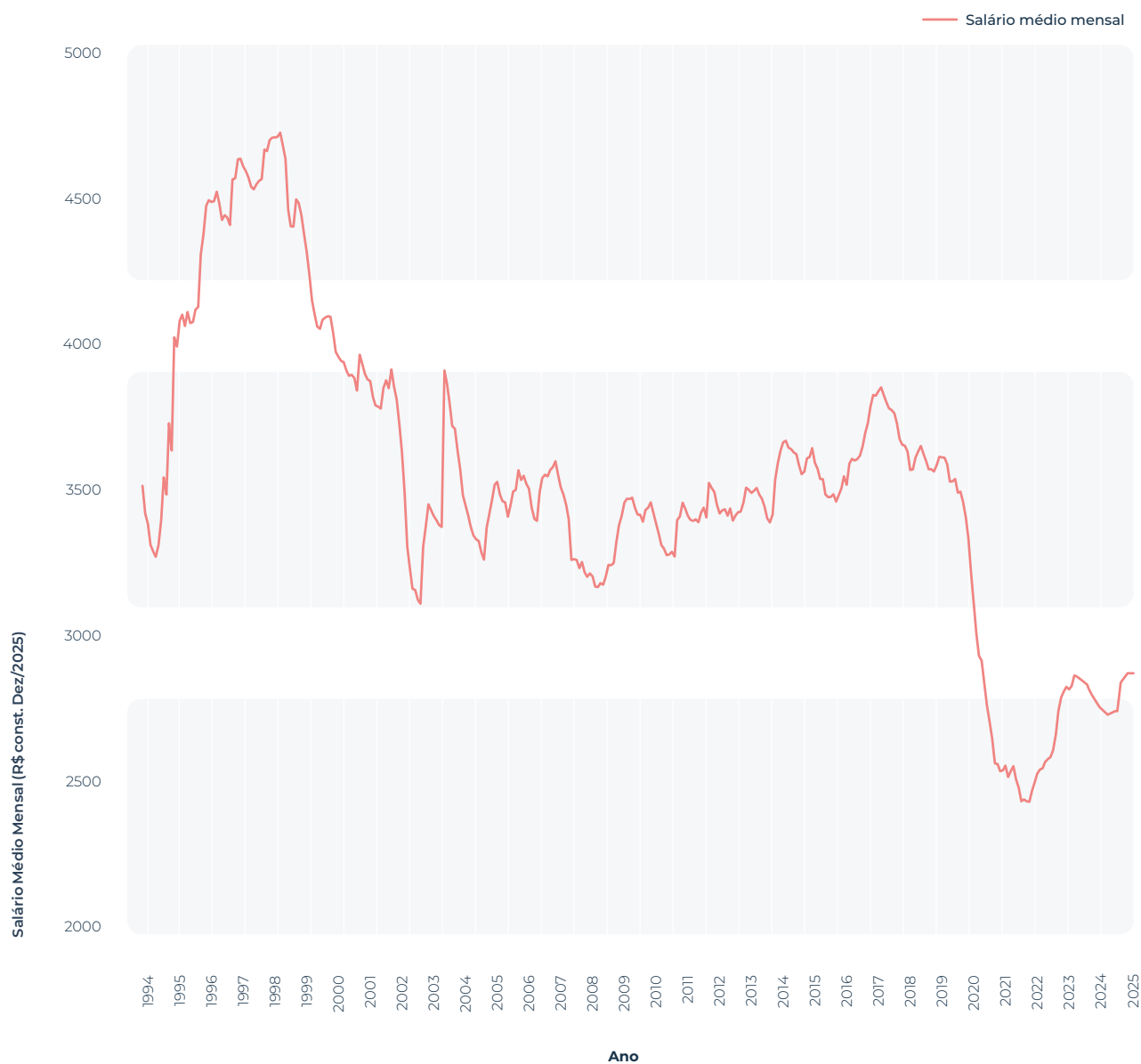
**Figura 13: Índice de frota total dos sistemas de ônibus urbano (2013–2025)**

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 14:** Evolução do salário médio mensal dos motoristas dos sistemas de ônibus urbano (1994–2025) / Capitais Brasileiras

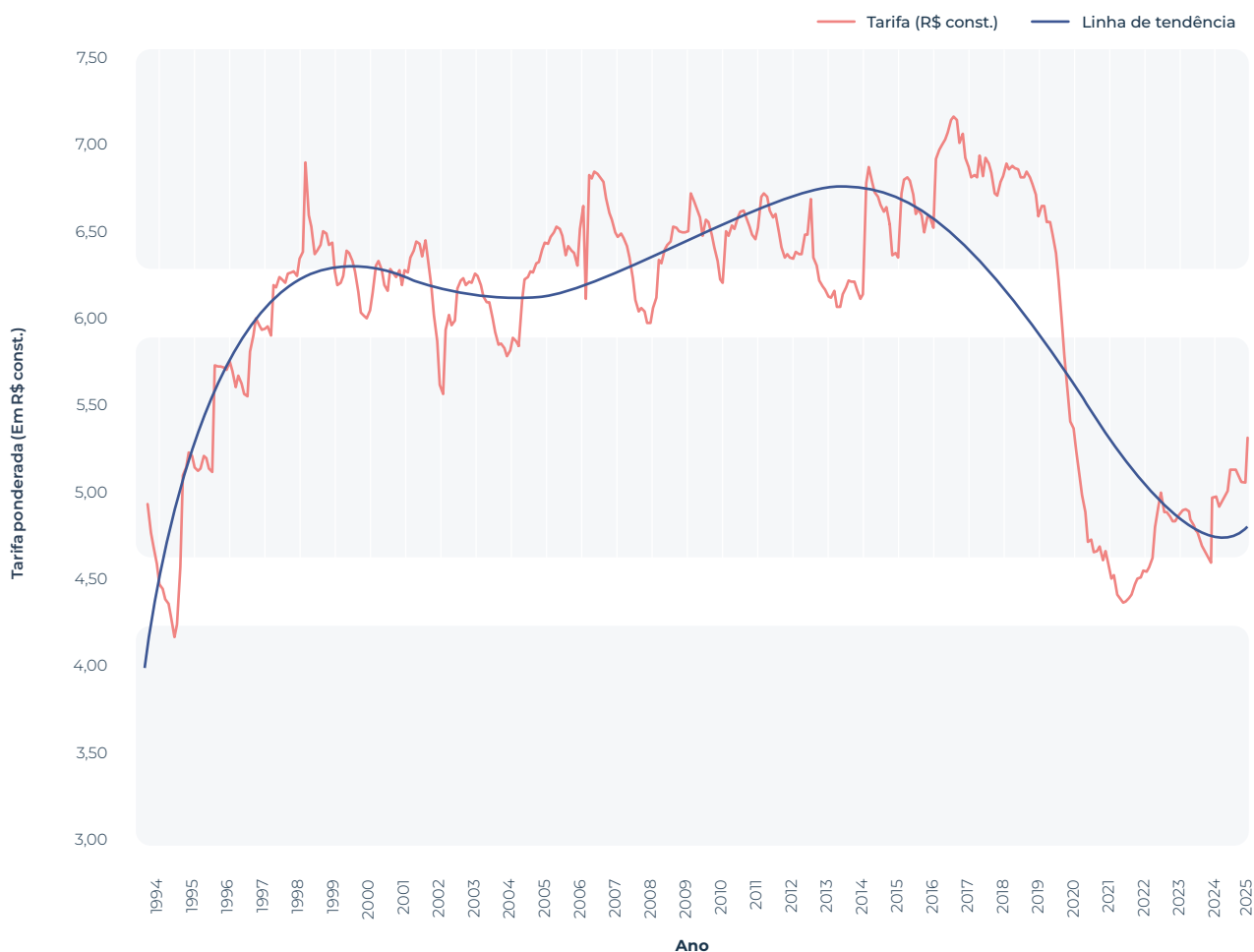
Em R\$ constantes pelo IGP-DI – dezembro/2025.



**Figura 15:** Evolução da tarifa média ponderada pelo volume de passageiros equivalentes transportados (1994-2025)

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/2025.







3

# Evolução dos subsídios para o transporte público coletivo por ônibus (2019–2026)

## INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, o transporte público coletivo por ônibus opera sob pressão de uma crise estrutural marcada pela redução dos passageiros transportados, dependência da receita conseguida via cobrança das tarifas públicas e insuficiência de projetos de infraestrutura.

A sanção do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano (Lei federal nº 15.432/2026) garante importantes elementos para o debate sobre a transformação do modelo de financiamento do setor. Para que essa transição se consolide, é preciso entender o panorama atual, aprender com experiências bem-sucedidas e promover mudanças estruturais necessárias.

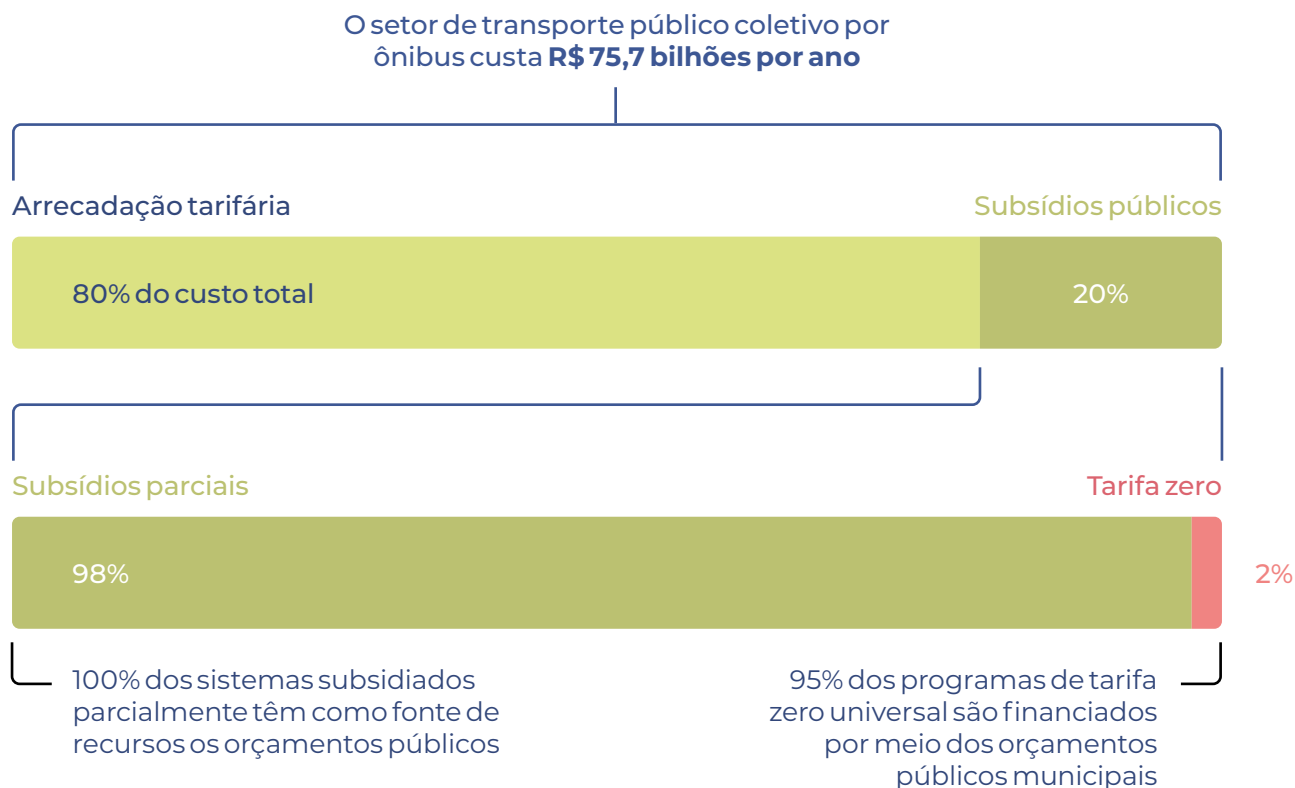
Neste artigo, a NTU analisa o modelo de remuneração do transporte público coletivo por ônibus nas cidades brasileiras. As seções seguintes apresentam dados do cenário nacional e se aprofundam na análise da conjuntura vigente e das perspectivas futuras.

## CENÁRIO NACIONAL

A receita obtida pelas tarifas públicas já não é suficiente para o custeio da operação do transporte público coletivo por ônibus há bastante tempo. A queda de produtividade, resultante da perda de passageiros e da necessidade de preservar níveis de oferta para garantir o atendimento das necessidades de deslocamentos da população, combinada à ampliação da concessão de benefícios tarifários, tornou indispensável a busca por fontes complementares de financiamento.

Todavia, nos últimos anos, somente os subsídios públicos ganharam relevância como instrumento de manutenção e remuneração dos serviços. A pandemia de covid-19 funcionou como catalisador desse processo, pois a redução abrupta dos passageiros forçou o poder público a recorrer a recursos extratarifários para manter os sistemas em operação. Os orçamentos municipais tornaram-se, em muitos casos, a única fonte de recursos para assegurar a sustentabilidade do transporte público. Os dados do cenário nacional contribuem para a compreensão desse processo.

O custo nacional total do setor de transporte público coletivo por ônibus é da ordem de R\$ 75,7 bilhões/ano; cerca de 20% desse total são cobertos por subsídios públicos. Desse montante, a quase totalidade (98%) é destinada a sistemas com subsídios parciais, concentrados principalmente nas capitais e regiões metropolitanas, enquanto apenas 2% financiam programas de tarifa zero (Figura 1).

**Figura 1: Custo total e participação dos subsídios públicos**

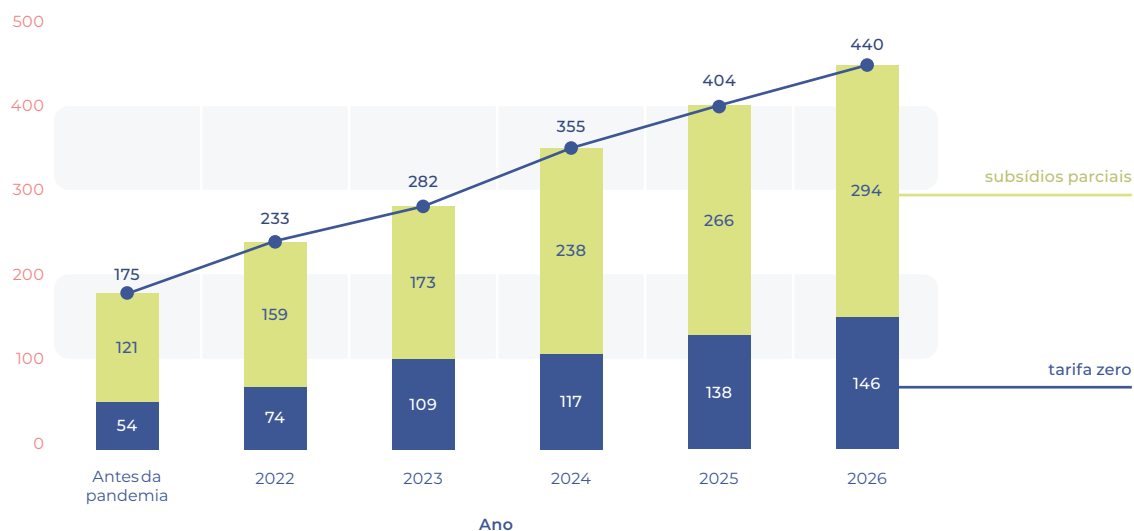
FONTE: NTU.

Até esse momento, a política de subsídios praticada nas cidades brasileiras tem sido utilizada como instrumento de promoção da modicidade tarifária, e não como um dos componentes para promover mudança estrutural do modelo de remuneração. Os orçamentos municipais são a principal fonte à qual os entes estaduais e municipais, responsáveis pela gestão e provimento do serviço, recorrem para viabilizar algum nível de subsídio. Ainda não há participação da União no financiamento do setor.

Além disso, grande parte dos sistemas possui subsídios direcionados apenas para o financiamento de benefícios tarifários. Outras fontes extratarifárias existem de forma pontual, em poucas cidades com tarifa zero, que utilizam fundos municipais abastecidos com receitas específicas

para sustentar os programas de gratuidade universal. Em todos os demais casos, o financiamento depende exclusivamente dos recursos auferidos via cobrança de tarifas públicas e de recursos provenientes dos próprios orçamentos locais. Isso reforça o papel central dos gestores locais na sustentação financeira do transporte público.

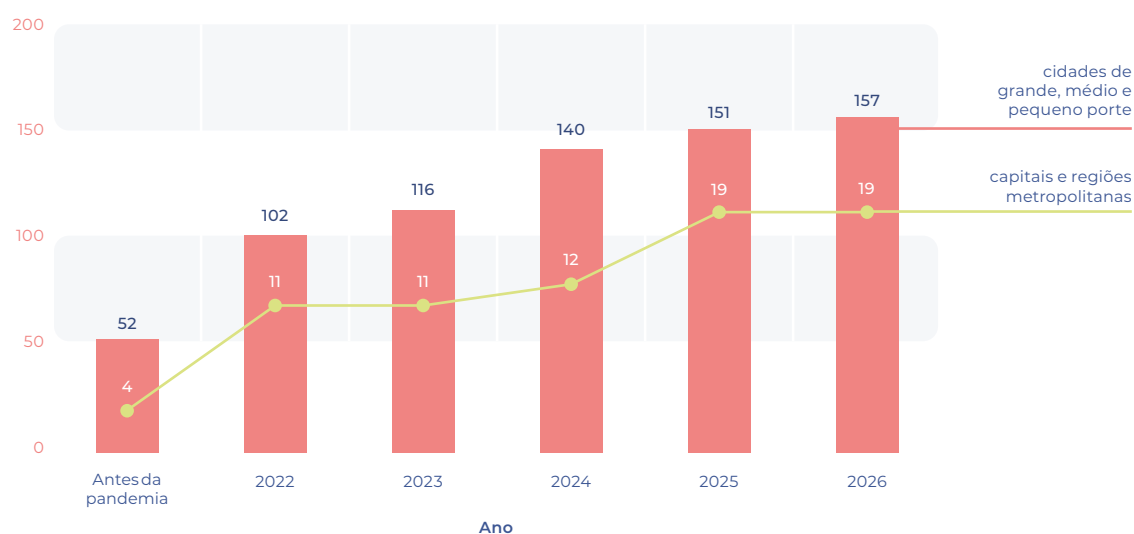
Das 440 cidades brasileiras atendidas por sistemas subsidiados, 294 adotam subsídios parciais. As motivações são sempre a distinção entre tarifa pública e a remuneração, o custeio de benefícios tarifários, a viabilização de integrações ou a garantia de modicidade tarifária. As demais 146 cidades optaram pelo financiamento integral dos sistemas, tornando possível a oferta de tarifa zero à população, como mostra a Figura 2.

**Figura 2:** Evolução da quantidade de cidades que subsidiam o transporte coletivo (2019–2026)

FONTE: NTU.

Nas cidades com subsídios parciais, 157 já implementaram a separação formal entre tarifa pública e a remuneração. Nesse grupo, há 19 sistemas com atendimento em capitais e regiões metropolitanas, como mostra a Figura 3. Agora, essa dis-

tinção está disciplinada no Novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano como obrigatoriedade contratual, após estar prevista, há quase 15 anos, como diretriz na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei federal nº 12.587/2012).

**Figura 3:** Evolução da quantidade de cidades com separação formal entre a tarifa pública e a remuneração (2019–2026)

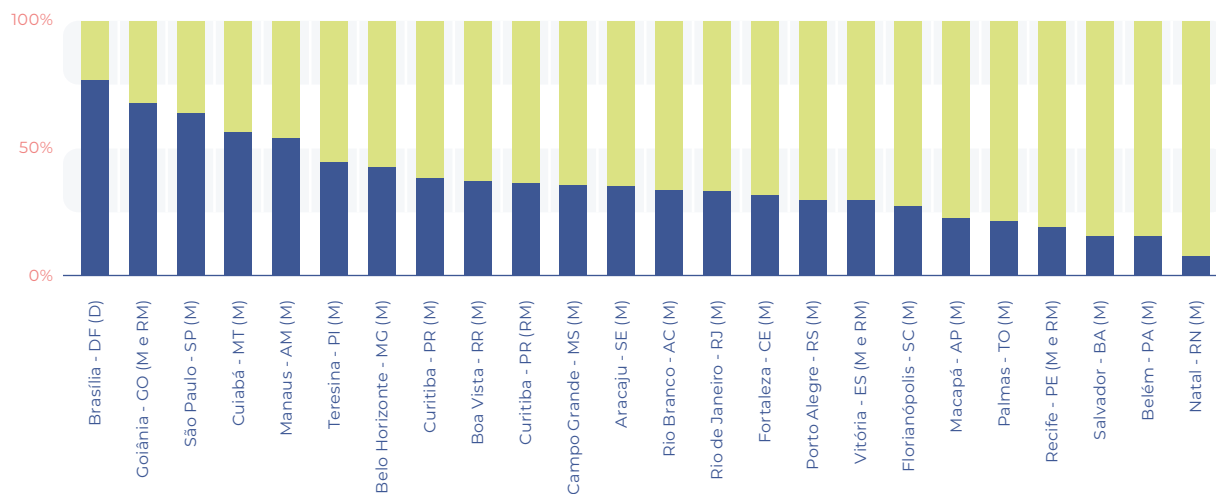
FONTE: NTU.

Os dados revelam que há dois perfis preponderantes de municípios que adotam subsídios públicos no Brasil. Os grandes centros urbanos, com operações de alta complexidade e custo elevado, são subsidiados parcialmente, enquanto o financiamento total da oferta de serviços existe unicamente nas menores cidades, caracterizadas por redes de transporte com poucas linhas e ônibus, de menor custo total e, portanto, passíveis de adoção de tarifa zero sustentada somente pelos orçamentos públicos locais. Nessas cidades com tarifa zero, 90% (129) têm menos de 100 mil habitantes, característica que favorece a viabilidade do financiamento integral dentro dos orçamentos municipais. Observar esse cenário é essencial para identificar os desafios e as soluções adequadas a cada contexto.

Entre os municípios com subsídios parciais, 27% (79) têm mais de 300 mil habitantes. Nesses municípios, alcançar níveis elevados de subsídio é mais desafiador, pois exige modelos de financiamento mais robustos, com diversificação das fontes de custeio, para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro contratual e oportunizar investimentos em renovação de frota e outros elementos fundamentais para aumentar a qualidade da oferta para a população.

A Figura 4 indica que poucos sistemas das capitais e regiões metropolitanas alcançaram 50% de subsídio do custo total. Onde isso aconteceu, verificou-se alguma evolução na criação das bases para recuperar passageiros, atrair novos usuários. Nos demais sistemas apresentados, o subsídio parcial cumpre o papel relevante de manter módicas as tarifas públicas e aliviar o peso do transporte no orçamento das famílias.

**Figura 4:** Nível médio de subsídio do transporte coletivo por ônibus nas capitais e regiões metropolitanas



**FONTE:** NTU.

**NOTA:** Distrital (D), Municipal (M) e Região metropolitana (RM).

## A TRANSIÇÃO PARA UM MODELO DE FINANCIAMENTO COMPARTILHADO É FUNDAMENTAL

Os aportes públicos realizados até agora limitaram-se, em sua maior parte, a recompor os níveis de operação anteriores à pandemia. Investimentos voltados à ampliação da oferta e à melhoria da qualidade dos serviços, condições essenciais não apenas para reter e atrair novos usuários, como também para promover a migração do transporte individual motorizado para os modos coletivos, ainda não foram implementados de forma relevante. A dependência da receita tarifária como principal fonte de financiamento expõe a fragilidade estrutural do modelo atual.

A relevância econômica e social do setor exige estrutura de financiamento mais ampla, que envolva as diferentes esferas de governo e explore outras fontes de captação, em especial aquelas voltadas ao desincentivo do uso do transporte individual. Ampliar a modicidade tarifária sem comprometer o equilíbrio fiscal dos municípios depende, necessariamente, do avanço na direção dessa diversificação de fontes de financiamento.

A sustentabilidade dos sistemas requer fontes de financiamento estáveis, contratos equilibrados do ponto de vista econômico-financeiro e responsabilidades bem definidas entre todos os atores envolvidos para sustentação da segurança jurídica. Para isso, o custeio do transporte público coletivo deve ser compartilhado entre a União, os estados e os municípios, permitindo que a tarifa pública deixe de ser o principal instrumento de cobertura dos custos e torne-se parcela complementar da remuneração.

Uma política tarifária sustentada em um financiamento compartilhado entre os entes federativos seria mais estável, favoreceria a inclusão de novos perfis de usuários, inclusive com atenção especial às populações vulnerabilizadas, para quem o transporte público é o principal meio de acesso ao trabalho, à educação, à saúde e aos demais serviços essenciais.

## CONSIDERAÇÕES

A análise histórica da demanda indica que o transporte público por ônibus já registrava declínio antes mesmo da pandemia. Os subsídios foram determinantes para preservar algum nível de prestação de serviço durante o momento mais crítico da Covid-19 e mitigar os efeitos da mudança nos padrões de deslocamento e do avanço dos modos individuais motorizados, especialmente motos e serviços de transporte oferecidos por aplicativos.

A ausência dessa política teria aprofundado ainda mais o quadro atual. Cabe ressaltar que, caso os subsídios tivessem sido adotados anteriormente à pandemia, os recursos disponíveis poderiam ter sido aplicados na expansão, na qualificação e na inovação dos serviços, o que geraria resultados superiores aos observados hoje e tornando o transporte coletivo mais resiliente.

Ainda que os subsídios tenham sido fundamentais para conter perdas mais severas, sua aplicação isolada não foi suficiente para reverter as transformações estruturais no comportamento dos usuários, nem para frear o avanço da concorrência modal. Elevar a qualidade dos sistemas requer abordagem mais abrangente, que inclua replanejamento da rede, investimentos em infraestrutura, modernização regulatória, incorporação de novas tecnologias e iniciativas de comunicação, entre outros fatores.

Os dados e análises apresentados confirmam que o transporte público coletivo por ônibus atravessa momento estratégico relacionado ao seu modelo de financiamento. A insuficiência da receita tarifária como fonte exclusiva de custeio deixou de ser hipótese e consolidou-se como realidade em centenas de municípios brasileiros. A adoção crescente de subsídios representa um avanço na direção de uma estrutura de remuneração mais adequada à natureza e à relevância social do serviço.

A aprovação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano representa oportunidade concreta de estruturar esse processo em bases mais sólidas, com responsabilidades repartidas entre os entes federativos e as fontes de financiamento diversificadas. A efetividade desse novo arranjo dependerá da capacidade dos diferentes atores de construir uma agenda orientada pelo interesse do usuário e pela sustentabilidade dos serviços no longo prazo.







4

# Prestação de contas

## FATOS EM DESTAQUE

Após mais de cinco anos de tramitação no Congresso Nacional, foi sancionado pelo governo federal, em junho de 2026, o Projeto de Lei nº 3278/2021, responsável por instituir o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, com a finalidade de complementar a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei federal nº 12.587/2012).

A proposta reafirma o transporte público como direito social e serviço essencial, estabelece novas regras para contratação e financiamento do serviço e define que União, estados, Distrito Federal e municípios devem adotar medidas para organizar uma rede única, intermodal, acessível, abrangente e integrada, respeitando as necessidades e particularidades de cada localidade.

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

A elaboração do texto do Marco Legal teve a participação da NTU desde o seu início em 2021, que acompanhou o processo até a aprovação pelo Senado e pela Câmara dos Deputados. A necessidade de uma política nacional para o transpor-

te coletivo foi o tema principal do Seminário NTU, realizado em agosto de 2025, em Brasília. Na ocasião, Edmundo Pinheiro, presidente do Conselho Diretor da NTU, destacou a importância da união entre o setor público e o privado para garantir um transporte coletivo eficiente e acessível. “A agenda da mobilidade urbana precisa ser prioridade nacional. O transporte coletivo é direito social e instrumento de desenvolvimento sustentável. Precisamos retomar os números pré-pandemia e enfrentar o desequilíbrio do setor”, afirmou.

Embora a proposta tenha sido aprovada pelas instâncias competentes, a sanção do Marco Legal foi realizada com aplicação de vetos.

Em nota emitida em junho passado, a NTU manifestou sua preocupação com os cortes de artigos essenciais para a saúde financeira e a modernização do setor, os quais, na prática, enfraquecem os mecanismos financeiros da lei. Entre os principais impactos diretos, o posicionamento destacou o veto a artigos relacionados ao custeio das gratuidades, que reduziu a força da tese setorial de que todo benefício social tarifário deve, obrigatoriamente, ser acompanhado por fonte específica de custeio no orçamento público para compensação adequada e para garantir a justiça social.

Para a entidade, o transporte coletivo não pode continuar arcando sozinho com os custos de outras políticas públicas, como educação, saúde e assistência social, já que as gratuidades representam, em média, 22% do custo total do sistema, e, na maioria dos municípios, são pagas pelos próprios passageiros que não têm direito ao benefício.

Outro ponto relevante vetado na nova regulação foi a destinação de 60% dos recursos arrecadados com a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide- Combustíveis), tributo federal incidente sobre a importação e comercialização de petróleo, gás natural, álcool combustível e seus derivados, para aplicação em áreas urbanas. O veto presidencial ao parágrafo único do artigo 40, que tratava desta destinação, reduziu o uso da contribuição como fonte adicional de recursos para subsídios tarifários.

Na agenda ambiental e de transição energética, a exclusão dos créditos de carbono e das compensações ambientais (art. 19, VIII, e art. 29, VI), como fontes expressas de receita extratarifária, acaba impondo uma barreira às alternativas urgentes de financiamento para a renovação de frotas e a adoção de tecnologias limpas.

Em sua nota, a NTU reafirmou que, mesmo diante do esvaziamento de importantes mecanismos de financiamento, os pilares estruturantes preservados são fundamentais para modernizar os contratos, defender a sustentabilidade econômico-financeira e qualificar a prestação dos serviços. A NTU espera que o novo Marco Legal seja agora efetivamente regulamentado e implementado, visando a construção de um transporte público moderno, acessível e sustentável para todo o Brasil.

Neste ano, de eleições majoritárias, devem ser ampliados os debates sobre a adoção da Tarifa Zero nos sistemas de transportes urbanos nacionais. A NTU se posiciona favoravelmente à proposta, desde que a tarifa zero seja amparada por um pacto federativo envolvendo as três esferas de poder e seja implementada com responsabilidade fiscal e fontes definidas de custeio.

Recente pesquisa temática sobre a adoção da Política de Tarifa Zero nas cidades brasileiras, realizada pela NTU, revelou que o país conta atualmente com 143 municípios que adotam a gratuidade universal de forma irrestrita para toda a população. O número representa a inclusão de 16 novas cidades, de todos os portes demográficos, em relação ao balanço divulgado em maio do ano passado. No entanto, a análise histórica revela que o período de forte expansão do passe livre perdeu fôlego e o ritmo de novas adesões ficou significativamente mais lento nos últimos anos: enquanto o período entre 2021 e 2023 registrou uma disparada vertiginosa da política, com a entrada de 70 novos municípios no mapa da Tarifa Zero, em 2024 foram adotadas apenas 8 novas iniciativas, em ano marcado por eleições municipais, ao passo que 2025 contabilizou 21 novos programas.

Os números mais recentes sugerem uma fase de acomodação da política, com redução mais significativa nas cidades de médio e grande porte: no segmento de cidades com mais de 100 mil habitantes, apenas duas — Canoas (RS) e Itaboraí (RJ) — deram o passo rumo à tarifa zero no último ano, elevando o grupo de 12 para 14 municípios. O dado comprova que o otimismo político esbarrou na dura realidade dos limites fiscais.

O relatório da NTU também contabilizou, pela primeira vez, o número de cidades que implantaram programas de tarifa zero, mas não conseguiram sustentar a política: no total, oito municípios decidiram voltar atrás nos últimos anos. As interrupções ocorreram em cidades de pequeno e médio porte, com populações que variam entre 18 mil e 111 mil habitantes, após períodos relativamente curtos de operação sem a cobrança da tarifa.

A pesquisa destaca casos emblemáticos em que a gratuidade universal, financiada exclusivamente com os orçamentos das prefeituras, se mostrou insustentável no médio e longo prazo, como Monte Mor e Paulínia, ambas em São Paulo, e Porto Real, no Rio de Janeiro.

A análise dos recuos joga luz sobre as barreiras que cidades de médio e grande porte enfrentam para aderir à tarifa zero, sem sistema de financiamento estável e permanente. O custo anual estimado do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano por ônibus no Brasil é de R\$ 75,7 bilhões. Em cenário de universalização progressiva da tarifa zero nacional, projetando aumento de ao menos 20% na frota para absorver a nova demanda, o montante necessário saltaria para R\$ 90,7 bilhões por ano, segundo a NTU.

O estudo aponta que as poucas cidades de médio porte que sustentam a tarifa zero universal dependem diretamente de receitas extraordinárias ou fundos muito específicos, como os royalties do petróleo em Maricá (RJ), atividade portuária em Paranaguá (PR), ou receitas de publicidade e multas de trânsito, caso de São Caetano do Sul (SP). Onde não há essa folga fiscal, o sistema tende ao colapso operacional. No município de Itaboraí (RJ), por exemplo, embora a gratuidade tenha sido mantida, a ampliação do acesso sem o planejamento institucional e financeiro correspondente resultou em severas queixas da população em 2025 relativas a superlotação, atrasos crônicos e frota sucateada.

“A experiência prática mostra que a tarifa zero não se sustenta como medida isolada ou populista”, avaliou Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU. “Para avançar rumo a uma política de mobilidade que ofereça a gratuidade universal, precisamos de planejamento operacional, fontes estáveis de custeio e segurança jurídica, com respeito aos contratos vigentes. E, para dar viabilidade a essa ideia no longo prazo, precisamos de um pacto federativo que reúna União, estados e municípios no financiamento do sistema.”

Para a NTU, o avanço da modicidade tarifária no país não pode sufocar as empresas operadoras. A solução segura e definitiva passa pela implementação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, que prevê a separação clara entre a tarifa paga pelo passageiro e a remuneração real do operador, além de exigir que qualquer gratuidade tenha fonte de custeio definida em lei.

A entidade defende que, em vez de focar na universalização imediata e irrestrita da tarifa zero, o poder público local deve buscar caminhos fiscalmente mais responsáveis, que passam pela adoção gradual do benefício, por meio do fortalecimento do vale-transporte, financiamento federal focado na inclusão da população socialmente vulnerabilizada, e padronização e custeio das gratuidades em nível local, entre outros. É necessário, ainda, maior segurança jurídica e qualificação da oferta, de modo a reduzir os custos da prestação do serviço sem perda de qualidade.

Assim, em defesa de um transporte público eficiente, inclusivo e com a devida priorização na política de mobilidade urbana, a NTU lançou, em 2026, a campanha nacional “O Brasil é Coletivo”, marcando o início da mobilização do setor, que busca posicionar o ônibus como protagonista da sustentabilidade e da justiça social no Brasil. O transporte público é a espinha dorsal dos deslocamentos nas cidades, responsável por milhões de viagens diárias em cerca de 2,7 mil municípios. Ser “coletivo” é característica intrínseca da cultura brasileira — conectando a solidariedade do povo à eficiência dos coletivos urbanos que transportam o equivalente a 40 carros e ocupam um espaço 17 vezes menor nas vias urbanas.

“A campanha chega para ratificar que o transporte coletivo é direito social e serviço essencial, que precisa de prioridade absoluta nas vias e no orçamento público. O Brasil é coletivo porque o benefício de um transporte eficiente transborda para toda a sociedade, gerando economia, segurança e inclusão”, destacou Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU.

A NTU também acompanha a transição energética no Brasil, com a substituição dos ônibus antigos por veículos de baixo impacto ambiental. O diesel ainda é o principal insumo para a produção dos serviços de transportes de passageiros, o que levou a associação a manifestar sua preocupação com a instabilidade nos preços, gerada pelo recente conflito no Oriente Médio. A NTU ressaltou, em nota, que o transporte coletivo — direito social fundamental e serviço público essencial — responde por 39% da matriz de deslocamento nas cidades brasileiras; e o modo ônibus é responsável por 81% das viagens coletivas. O setor opera com frota de 107 mil veículos que transportam, diariamente, 35,6 milhões de passageiros e percorrem cerca de 7 bilhões de quilômetros por ano. A dependência do óleo diesel coloca o setor em posição de vulnerabilidade. Apesar de o transporte público coletivo representar apenas 3,9% do consumo nacional de diesel, o impacto do combustível nos custos totais do setor (cerca de 30%) é devastador para o equilíbrio econômico-financeiro da prestação dos serviços.

Para a NTU, o transporte público coletivo é essencial para reduzir congestionamentos, emissões de carbono e desigualdades sociais e tem papel importante para o alcance das metas climáticas, apesar de os ônibus urbanos terem pouca participação nas emissões de gases do efeito estufa (GEE) no Brasil. Embora o setor de energia (onde o transporte está incluído) represente cerca de 18% das emissões brasileiras, os ônibus a diesel — incluindo rodoviários e de fretamento — respondem por menos de 1% das emissões nacionais totais. A entidade destaca que o transporte coletivo emite, em média, oito vezes menos poluentes por passageiro transportado do que o automóvel individual, reforçando seu papel essencial na construção de cidades mais limpas, inclusivas e sustentáveis. Para Marcos Bicalho, diretor de Gestão da NTU, “a verdadeira transformação climática nas cidades não virá apenas pela troca de fontes energéticas, mas pela substituição do transporte individual — que pressiona a infraestrutura e aumenta os custos sociais e ambientais — pelo coletivo”.

Nos últimos anos, a NTU tem defendido políticas integradas de mobilidade e clima, com foco na modernização da frota e nos novos modelos de financiamento que garantam a sustentabilidade econômica e ambiental dos sistemas de transporte. A entidade também tem acompanhado e apoiado o avanço de novas tecnologias, como os motores Euro 6, os ônibus elétricos e os movidos a biometano, que mostram caminhos promissores para a redução das emissões de poluentes.

A sanção do Marco Legal trouxe expectativas positivas ao setor. No entanto, duas notícias divulgadas quase no final deste primeiro semestre de 2026 acabaram gerando preocupações às empresas prestadoras dos serviços de transportes de passageiros: a extinção da escala de trabalho 6x1 e a redução da jornada semanal de 44 horas para 36 ou 40 horas, em análise no Congresso; e a Medida Provisória nº 1.360/2026, que estabeleceu novas regras para o exercício das atividades de mototaxista, motoboy e motofretista, ao promover alterações na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e na Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que disciplina o transporte remunerado de passageiros, a entrega de mercadorias e o serviço comunitário de rua com o uso de motocicletas.

A NTU se posicionou sobre a redução da jornada de trabalho, que poderá gerar efeitos negativos em cadeia sobre toda a estrutura do transporte público coletivo urbano — serviço essencial que opera de forma contínua e depende fortemente de mão de obra qualificada.

Responsável por garantir o deslocamento diário de milhões de brasileiros e viabilizar o funcionamento de atividades fundamentais, como saúde, educação e comércio, o transporte coletivo urbano funciona 24 horas por dia, sete dias por semana. Nesse contexto, a NTU avalia que alterações bruscas na jor-

nada de trabalho, sem planejamento gradual e sem mecanismos de compensação de produtividade, podem gerar um cenário de “perde-perde” para empresas, trabalhadores, passageiros e poder público.

“O transporte público já enfrenta cenário extremamente delicado, marcado por escassez de profissionais, aumento de custos operacionais e necessidade crescente de subsídios. Mudança dessa magnitude, sem transição adequada e sem considerar as características específicas do setor, tende a comprometer a sustentabilidade dos sistemas e penalizar justamente quem mais depende do serviço”, avaliou Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU.

A NTU defende que qualquer mudança nas regras de jornada seja conduzida de forma gradual e construída por meio da negociação coletiva entre patrões e empregados, considerando as particularidades operacionais de cada região ou empresa. Para a entidade, esse é o caminho mais seguro para equilibrar a valorização dos trabalhadores, a sustentabilidade econômica das operações e a continuidade da prestação do serviço à população.

No caso das mudanças propostas pela Medida Provisória, a nova legislação se aproxima de liberação ampla e irrestrita para que motociclistas, sem experiência e sem a devida atenção à própria segurança e à dos passageiros, passem a transportar pessoas pelas ruas e avenidas congestionadas das cidades brasileiras. O efeito tende a ser o agravamento, em escala exponencial, do já alarmante número de mortos e de pessoas com sequelas em acidentes com motos.

O setor espera para os próximos meses, sem novos sobressaltos, que o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano seja regulamentado, com modernização dos contratos de prestação dos serviços, garantia da sustentabilidade econômico-financeira do setor e qualificação operacional, para que o transporte coletivo seja, efetivamente, moderno, acessível e atraente a todos os brasileiros.

## **BALANÇO JURÍDICO**

O período de 01/7/25 a 30/6/26 foi marcado por 22 (vinte e duas) edições de normas legais afetas ao transporte público coletivo urbano de passageiros. Além disso, ocorreram 7 (sete) decisões judiciais de impacto nacional e 16 (dezesseis) fatos ocorridos no Congresso Nacional, que envolveram desde projetos de lei apresentados até aprovação de pareceres de marcos regulatórios.

## 1. LEGISLAÇÃO FEDERAL

### 1.1. RECEITA FEDERAL DIVULGA NOVAS REGRAS DE TRANSAÇÃO DE DÉBITOS TRIBUTÁRIOS FEDERAIS

Em julho de 2025, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) editou a Portaria nº 555 dispondo sobre a transação de créditos tributários em contencioso administrativo fiscal. As novas regras estabelecem que o contencioso administrativo fiscal se instaura com a apresentação, pelo sujeito passivo de impugnação, de manifestação de inconformidade ou de recurso com efeito suspensivo da exigibilidade do crédito tributário objeto da controvérsia. Outro ponto de destaque é que a utilização de créditos de prejuízo fiscal e de base de cálculo negativa da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) está limitada às hipóteses em que for demonstrada a sua imprescindibilidade, cuja aceitação é de exclusivo critério da Receita Federal.

### 1.2. CONSELHO DAS CIDADES DETERMINA ORIENTAÇÃO AOS MUNICÍPIOS SOBRE ATIVIDADES DE MOTOTAXISTAS E MOTOFRETISTAS

Em 15 de agosto de 2025, foi publicada a Resolução nº 11 do Conselho das Cidades (Concidades). De acordo com a resolução, caberá à Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério dos Transportes orientar os municípios sobre a necessidade de cumprimento das exigências legais estabelecidas pela Lei nº 12.009/2009, que dispõe sobre o exercício das atividades de mototaxista e motofretista. Entre as regras do artigo 2º estão a obrigatoriedade de possuir idade mínima de 21 anos, habilitação por no mínimo dois anos na categoria 'A', aprovação em curso especializado regulamentado pelo Contran e uso obrigatório de equipamentos de segurança. O dispositivo foi posteriormente alterado por meio de Medida Provisória (ver 1.20 abaixo).

### 1.3. MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO REGULAMENTA ATIVIDADES PERIGOSAS EM MOTOCICLETAS

Em dezembro de 2025, o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) editou a Portaria nº 2.021, que aprova o Anexo V (Atividades Perigosas em Motocicletas) da Norma Regulamentadora nº 16 (NR-16). A referida norma tem aplicação para os trabalhadores que são regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e que desenvolvem atividades de trabalho que envolvam deslocamento em motocicletas, destinado ao transporte de passageiros ou de cargas, nas vias abertas à circulação pública. Essas regras não se aplicam aos motociclistas que são cadastrados em plataformas digitais, que desenvolvem suas atividades de forma autônoma ou, ainda, que conduzem a motocicleta em vias de propriedade privada.

### 1.4. MINISTÉRIO DAS CIDADES ALTERA ORÇAMENTO DO FGTS PARA INFRAESTRUTURA URBANA

Em dezembro de 2025, o Ministério das Cidades editou a Instrução Normativa MCID nº 42 alterando o Anexo II da Instrução Normativa nº 32, de 9/12/2024, que dispõe sobre o Orçamento Operacional do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). A medida refere-se à área de Infraestrutura Urbana, especificamente ao Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte, para o exercício de 2025. Com a alteração, o valor total de recursos destinados ao programa foi eleva-

do de R\$ 3,3 bilhões para R\$ 4,3 bilhões. A nova distribuição de recursos por região geográfica para 2025 estabeleceu os seguintes valores: R\$ 85 milhões para a Região Norte, R\$ 1,25 bilhão para a Região Nordeste, R\$ 2,42 bilhões para a Região Sudeste, R\$ 145 milhões para a Região Sul e R\$ 400 milhões para a Região Centro-Oeste.

### **1.5. SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL ATUALIZA INSTRUÇÃO NORMATIVA SOBRE A DIRBI**

Em dezembro de 2025, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) publicou a Instrução Normativa nº 2.294, que altera dispositivos acerca da apresentação da Declaração de Incentivos, Renúncias, Benefícios e Imunidades de Natureza Tributária (Dirbi). A alteração principal refere-se aos artigos da Lei nº 14.973/2024, a qual instituiu a Dirbi, no tocante ao número de incentivos, renúncias, benefícios ou imunidades concedidos às empresas, e que, portanto, deverão ter suas informações prestadas à referida Secretaria.

### **1.6. SENATRAN AUTORIZA SENAT A MINISTRAR CURSOS PARA CONDUTORES E INSTRUTORES DE TRÂNSITO**

Em dezembro de 2025, a Secretaria Nacional de Trânsito publicou a Portaria nº 953, que homologa o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) para realizar cursos em modalidades presenciais e de ensino a distância. A autorização abrange o curso especializado prático de direção veicular para mudança de categoria C, D e E, além de cursos de reciclagem para condutores infratores e preventivos. A instituição também poderá oferecer capacitações especializadas para o transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos, de emergência e de carga indivisível.

### **1.7. RECEITA FEDERAL E COMITÊ GESTOR DO IBS DIVULGAM NORMA CONJUNTA REFERENTE À REFORMA TRIBUTÁRIA PARA 2026**

Em dezembro de 2025, a RFB e o Comitê Gestor do IBS editaram o Ato Conjunto nº 1, com vigência a partir de 1º de janeiro de 2026, o qual estabelece o rol de documentos fiscais a serem recepcionados pelos regulamentos do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), assim como o prazo para sua observância durante o ano de 2026. Entre os documentos fiscais eletrônicos alcançados pela norma, consta o Bilhete de Passagem Eletrônico – BP-e, modelo 63, utilizado nos serviços de transporte público coletivo metropolitano intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros. O ato conjunto estabeleceu, ainda, que a apuração do IBS e da CBS no ano de 2026 será realizada em caráter meramente informativo, sem efeitos tributários, desde que cumpridas as obrigações acessórias previstas na legislação.

### **1.8. MINISTÉRIO DO TRABALHO ESTABELECE NOVAS NORMAS SOBRE CARTEIRA DE TRABALHO E PREVIDÊNCIA A PARTIR DE 2026**

Em dezembro de 2025, o Ministério do Trabalho e Emprego publicou a Portaria Consolidada nº 1 regulamentando as novas disposições sobre a Carteira de Trabalho e Previdência Social aos sistemas de registro, cadastros e estatísticas da pasta. A nova norma disciplina o registro de empregados e a utilização de plataformas como o eSocial, o FGTS Digital e o Domicílio Eletrônico Trabalhista, bem como estabelece outras obrigações a serem observadas para as empresas em geral a partir de 2026.

### 1.9. REDUÇÃO DE INCENTIVOS FISCAIS DO PIS/PASEP E DA COFINS NO ANO DE 2026

Em dezembro de 2025, foi publicada a Lei Complementar nº 224, que determinou a redução dos incentivos e benefícios federais de natureza tributária, financeira ou creditícia, concedidos exclusivamente no âmbito da União, referentes ao PIS/Pasep e à Cofins para os contribuintes em geral.

### 1.10. INSTITUIÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONTRIBUINTE E REGULAMENTAÇÃO DA RELAÇÃO ENTRE CONTRIBUINTE E ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA

Em janeiro de 2026, foi publicada a Lei Complementar nº 225, que instituiu o Código de Defesa do Contribuinte no Brasil. O normativo estabelece os direitos, garantias, deveres e procedimentos que regulam a relação jurídica entre o contribuinte, seja pessoa jurídica ou física, com a administração tributária. As regras são de observância obrigatória em todo o território nacional, abrangendo os órgãos tributários de todos os entes federativos.

### 1.11. MINISTÉRIO DAS CIDADES PRIORIZA RECURSOS DO FGTS PARA SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE COLETIVO

Em maio de 2026, foi publicada a Instrução Normativa MCID nº 6, que expande os itens financiáveis com recursos do FGTS para abranger expressamente os Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) — como bi-lhetagem eletrônica avançada, telemetria e monitoramento de frotas em tempo real —, além de exigir que os projetos de infraestrutura incorporem critérios de resiliência climática e drenagem sustentável.

### 1.12. GOVERNO FEDERAL INSTITUI SUBVENÇÃO ECONÔMICA AO ÓLEO DIESEL PARA CONTER CRISE ENERGÉTICA

Em março de 2026, foi editada a Medida Provisória nº 1.340, que instituiu subvenção econômica para a comercialização de óleo diesel rodoviário no país, repassando um benefício de R\$ 0,32 por litro aos produtores e importadores. Com validade até 31 de dezembro de 2026, a medida busca estabilizar preços e evitar repasses inflacionários na cadeia de transportes.

### 1.13. REDUÇÃO DO PIS/PASEP E DA COFINS SOBRE O ÓLEO DIESEL

Em março de 2026, o Poder Executivo editou o Decreto nº 12.875 para reduzir as alíquotas da Contribuição para o Programa de Integração Social e o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) incidentes sobre a importação e a comercialização de óleo diesel.

#### **1.14. SANCIONADA A LEI ANTIFACÇÃO QUE ESTABELECE MAIS PROTEÇÃO AOS MEIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Em março de 2026, foi sancionada a Lei nº 15.358, conhecida como Lei Antifacção, que estabelece o Marco Legal do Combate ao Crime Organizado no Brasil e traz impactos significativos para o transporte público coletivo. O art. 2º, inciso VII, tipifica como crime o apoderamento ilícito, dano, depredação ou destruição de meios de transporte, enquanto o inciso IX pune severamente a sabotagem ou a inutilização de infraestruturas essenciais, incluindo estações e linhas férreas ou rodoviárias. Conforme o § 2º do mesmo artigo, essas condutas são atribuídas a organizações criminosas ultraviolentas que atacam serviços e equipamentos públicos, resultando na classificação dos atos como crimes hediondos e na aplicação de penas de reclusão de 20 a 40 anos.

#### **1.15. RECEITA FEDERAL INSTITUI O PROGRAMA DE ESTÍMULO À CONFORMIDADE TRIBUTÁRIA**

Em março de 2026, foi publicada a Instrução Normativa RFB nº 2.316, que cria o Programa de Estímulo à Conformidade Tributária (Sintonia), o qual visa estimular o cumprimento das obrigações fiscais por meio de benefícios a contribuintes classificados por grau de conformidade. Entre as vantagens estão: desconto de até 1% no pagamento à vista da CSLL; prioridade nas restituições e reembolsos; dispensa de arrolamento de bens da Lei nº 9.532/1997; e prioridade em empates de licitações. O enquadramento divide os contribuintes em notas para qualificar os bons contribuintes e diferenciá-los do devedor contumaz.

#### **1.16. RECEITA FEDERAL E PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL QUALIFICAM DEVEDOR CONTUMAZ**

Em março de 2026, a RFB e a PGFN editaram a Portaria Conjunta nº 6 da RFB/PGFN/MF regulamentando a qualificação do devedor contumaz como a pessoa jurídica, sujeito passivo de obrigação tributária, cujo comportamento se caracterize pela inadimplência substancial, reiterada e injustificada no recolhimento de tributos devidos.

#### **1.17. MEDIDA PROVISÓRIA AMPLIA SUPORTE AO FUNDO GARANTIDOR PARA INVESTIMENTOS PARA AQUISIÇÃO DE ÔNIBUS E MICRO-ÔNIBUS**

Em abril de 2026, foi editada a Medida Provisória nº 1.353, que ampliou o suporte ao Fundo Garantidor para Investimentos (FGI), permitindo que a União aumente a sua participação na destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas ou jurídicas de direito privado para aquisição de ônibus, micro-ônibus ou implementos rodoviários, desde que os veículos atendam a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica.

### **1.18. REGULAMENTADA A CONTRIBUIÇÃO SOCIAL SOBRE BENS E SERVIÇOS – CBS DECORRENTE DA REFORMA TRIBUTÁRIA**

Em abril de 2026, foi editado o Decreto nº 12.955, que regulamenta a Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS), de competência da União, estabelecendo as regras operacionais, bases de cálculo e procedimentos de fiscalização do novo imposto que substituirá o PIS e a Cofins.

### **1.19. SUBVENÇÃO ECONÔMICA PARA O ÓLEO DIESEL DEVIDO AO CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO**

Em maio de 2026, foi editada a Medida Provisória nº 1.363, a qual estabelece nova subvenção econômica aos produtores e importadores de óleo diesel de uso rodoviário no país, no valor de R\$ 1,12 (um real e doze centavos) por litro comercializado, com o objetivo de estabilizar preço e oferta, de modo a garantir o abastecimento nacional do referido combustível, em decorrência do choque de oferta derivado do conflito bélico no Oriente Médio.

### **1.20. MEDIDA PROVISÓRIA EXTINGUE REQUISITOS PARA ATIVIDADES DE MOTOFRETE E MOTOTÁXI NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**

Em maio de 2026, foi editada a Medida Provisória nº 1.360, que promoveu alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na Lei nº 12.009/2009 para extinguir os requisitos de idade mínima de 21 anos, o interstício de 2 anos de CNH, a obrigatoriedade de curso especializado do Contran, bem como as vistorias semestrais e o uso de placas de aluguel.

### **1.21. SANCIONADO O NOVO MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO**

Em junho de 2026, foi sancionada a Lei nº 15.432, que instituiu o novo marco legal do transporte público coletivo urbano. A nova legislação estabelece novo modelo para a organização, o financiamento e a gestão do transporte público coletivo urbano em todo o país, em face dos seus atributos constitucionais, como serviço essencial e direito social, visando reforçar a importância desse meio de transporte público para a mobilidade e o desenvolvimento das cidades. Entre as principais inovações está a separação entre o custo real da operação e a tarifa paga pelo passageiro.

## **2. O QUE ACONTECEU NOS TRIBUNAIS?**

### **2.1. TJSP DECLARA INCONSTITUCIONAL DECRETO MUNICIPAL SOBRE PROIBIÇÃO DE ATIVIDADE DE MOTOTÁXI**

Em setembro de 2025, o órgão especial do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo declarou inconstitucional o Decreto Municipal nº 62.144/2023, que suspende, temporariamente, a utilização de motocicletas para transporte individual remunerado de passageiros por aplicativos no município. A fundamentação repousa na extrapolação da competência municipal para legislar sobre trânsito e transporte, competência essa que é exclusiva da União Federal. Processo: 2059677-53.2025.8.26.0000

## **2.2. JUIZ DEFERE PEDIDO DE LIMINAR DE EMPRESA CONCESSIONÁRIA PARA PAGAMENTO DE COMPLEMENTO TARIFÁRIO**

Em outubro de 2025, a 3ª Vara Cível da Comarca de Juazeiro do Norte/CE, em sede de tutela de urgência, deferiu parcialmente o pedido da empresa concessionária para determinar que o ente municipal proceda ao pagamento mensal e contínuo da diferença tarifária por passageiro transportado, até decisão definitiva. Processo: 3006401-03.2025.8.06.0112

## **2.3. CONSÓRCIO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE MUNICIPAL NÃO RESPONDE POR DÍVIDAS TRABALHISTAS**

Em janeiro de 2026, a 1ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho afastou a responsabilidade do Consórcio Atlântico Sul, de Vitória (ES), pelos valores devidos a um fiscal de uma empresa falida, que o integrava. Segundo o colegiado, o consórcio de empresas de transporte público urbano não possui personalidade jurídica, bem como sua criação ocorreu com o objetivo de firmar o contrato com o município. Acerca das obrigações trabalhistas, as empresas consorciadas se limitam às condições previstas no respectivo contrato. Fora isso, cada uma responde por suas próprias obrigações. Processo: 0001151-72.2023.5.17.0009

## **2.4. TST AFASTA DIRECIONAMENTO DE EXECUÇÃO TRABALHISTA EM FACE DE EMPRESA QUE NÃO PARTICIPOU DO INÍCIO DA AÇÃO TRABALHISTA**

Em janeiro de 2026, o Tribunal Superior do Trabalho afastou o redirecionamento da execução de uma sentença trabalhista em face de duas empresas que não participaram do processo na fase de conhecimento. A decisão do TST segue a tese vinculante do Supremo Tribunal Federal (tema 1.232 de repercussão geral) de que a inclusão de empresas do mesmo grupo econômico da devedora principal apenas na fase de pagamento da dívida viola o Devido Processo Legal, o Contraditório e a Ampla Defesa. Processo: 194600-11.2003.5.02.0042

## **2.5. JUSTIÇA DO TRABALHO DE SALVADOR NEGA OBRIGATORIEDADE DE EMISSÃO DE COMUNICADO DE ACIDENTE DO TRABALHO**

Em março de 2026, a 1ª Vara do Trabalho de Salvador julgou improcedente a ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho, que alegava que a empresa concessionária deixou de emitir 492 (quatrocentas e noventa e duas) Comunicações de Acidente de Trabalho (CAT) entre os anos de 2018 e 2023. A juíza entendeu que não há previsão legal impondo ao empregador a emissão automática de CAT com base em presunção estatística do Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário (NTEP), bem como sustentou que não ficou comprovada a conduta ilícita da empresa concessionária nos casos analisados nos autos, afastando, assim, o pedido de dano moral coletivo. Processo: 0001554-30.2025.5.05.0001

## 2.6. JUÍZA RECONHECE TRANSPORTE IRREGULAR DE PASSAGEIROS REALIZADO PELA EMPRESA BUSER

Em abril de 2026, a 10ª Vara de Fazenda Pública de São Paulo acolheu os pedidos da empresa permissionária de serviço regular de transporte intermunicipal, os quais sustentavam que a Buser realiza transporte público regular de passageiros sem autorização, ocasionando concorrência desleal com as empresas permissionárias. A juíza ainda determinou que a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) exerça efetivamente seu poder de polícia fiscalizando e coibindo o transporte irregular intermediado pela Buser. Processo: 1024518-48.2018.8.26.0053

## 2.7. STF SUSPENDE APLICAÇÃO DE MULTAS DECORRENTES DA NORMA REGULAMENTADORA Nº 1 – RISCO PSICOSSOCIAL

Em junho de 2026, o Supremo Tribunal Federal deferiu pedido de liminar para suspender autuações, multas e notificações punitivas, pelo período de 90 (noventa) dias, decorrentes das exigências impostas aos empregadores em relação aos fatores de risco psicossocial — Norma Regulamentadora nº 1. O Ministro André Mendonça, inclusive, remeteu a ação judicial para o Núcleo de Solução Consensual de Conflitos (NUSOL) do STF, para que ocorra audiência de conciliação entre o poder público e a iniciativa privada. Processo: ADPF 1.316

## 3. CONGRESSO NACIONAL

### 3.1. CRIAÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL PARA DEBATER A REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO DE MOTORISTAS DE APLICATIVO

Em julho de 2025, o presidente da Câmara dos Deputados determinou a criação de comissão especial para analisar o Projeto de Lei Complementar nº 152/2025, que regula os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros e de coleta e entrega de bens prestados pelas empresas operadoras de plataforma digital.

### 3.2. AUDIÊNCIA PÚBLICA DEBATE O MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO

Em agosto de 2025, ocorreu audiência pública na Comissão de Desenvolvimento Urbano para debater o Marco Legal do Transporte Público. Na ocasião, entidades públicas e privadas apresentaram suas considerações sobre a proposta legislativa, defendendo a aprovação da matéria, enfatizando que a futura legislação fomentará a coordenação dos entes federados sobre esse serviço essencial à população, mediante instrumentos de financiamento e de segurança jurídica nos contratos de concessões.

### 3.3. CÂMARA DOS DEPUTADOS PROMOVE AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE TARIFA ZERO

Em outubro de 2025, ocorreu audiência pública na Câmara dos Deputados para debater a viabilidade ou não da Tarifa Zero no transporte público coletivo de caráter urbano.

### **3.4. PLENÁRIO DA CÂMARA APROVA MARCO LEGAL DO COMBATE AO CRIME ORGANIZADO**

Em novembro de 2025, o plenário da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei nº 5582/2025, que dispõe sobre o combate às organizações criminosas no país. A proposição possui dispositivos que reprimem e endurecem as penas das ações de incêndios e depredações de ônibus, bem como de atentados em garagens.

### **3.5. COMISSÃO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS APROVA MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO**

Em dezembro de 2025, a Comissão de Desenvolvimento Urbano aprovou o Projeto de Lei nº 3278/2021, que institui o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, sem alterações em relação ao texto enviado pelo Senado Federal.

### **3.6. REQUERIMENTO DE URGÊNCIA AVOCA MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO PARA DELIBERAÇÃO NO PLENÁRIO**

Em fevereiro de 2026, o plenário da Câmara dos Deputados aprovou o Requerimento de Urgência sobre o Projeto de Lei nº 3278/2021, que institui o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano. Assim, a proposição deixa de ter trâmite nas comissões da Câmara dos Deputados para ser deliberada no plenário.

### **3.7. CIDE-COMBUSTÍVEIS PODERÁ SUBSIDIAR TARIFAS**

Em abril de 2026, a Comissão de Viação e Transportes aprovou o Projeto de Lei nº 1295/2024, que altera a Lei da Cide para possibilitar a destinação de recursos para subsidiar tarifas de transporte público coletivo de passageiros.

### **3.8. MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO É APROVADO NO PLENÁRIO DA CÂMARA**

Em maio de 2026, o plenário da Câmara dos Deputados analisou o Projeto de Lei nº 3278/2021, que institui o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano. Após intenso debate, a proposição legislativa foi aprovada.

### **3.9. INCLUÍDA DIRETRIZ DE SEGURANÇA E PREVENÇÃO DO ASSÉDIO SEXUAL NA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA**

Em maio de 2026, a Comissão de Desenvolvimento Urbano analisou o Projeto de Lei nº 6658/2025, que altera a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana para garantir a segurança contra a violência de gênero no transporte público. Em parecer aprovado na comissão, foi incluída uma diretriz para garantia de segurança e prevenção do assédio sexual e da violência contra mulheres.

### 3.10. PASSE LIVRE NACIONAL DO PROFESSOR FICA A CARGO DOS MUNICÍPIOS E ESTADOS

Em maio de 2026, a Comissão de Viação e Transportes analisou o Projeto de Lei nº 5770/2025, que institui o benefício do Passe Livre Nacional do Professor, garantindo gratuidade no transporte público urbano, intermunicipal e interestadual. Em parecer aprovado na comissão, estabeleceu-se que os municípios e os Estados, quando da elaboração da política tarifária, deverão avaliar se é viável a concessão do referido benefício tarifário aos professores, em conformidade com a realidade socioeconômica local e verificada, inclusive, a sustentabilidade econômico-financeira do sistema de transporte.

### 3.11. COMISSÃO MANTÉM POSSIBILIDADE DE COBRANÇA DE TARIFA PELO MOTORISTA SEM CARACTERIZAR ACÚMULO DE FUNÇÃO

Em maio de 2026, a Comissão de Viação e Transportes analisou o Projeto de Lei nº 2843/2024, que altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a proibição de acumulação de cargos de motorista de transporte coletivo e cobrador. O parecer da comissão reconheceu a possibilidade de o motorista cobrar a tarifa, sem que tal tarefa caracterize acúmulo de funções, bem como ressaltou que a segurança dos passageiros embarcados estaria resguardada, pois a cobrança da tarifa ocorrerá com o ônibus parado, visto que, ao contrário, há previsão de infração de trânsito.

### 3.12. CÂMARA DOS DEPUTADOS APROVA REDUÇÃO DA JORNADA 6 X 1

Em maio de 2026, a Câmara dos Deputados aprovou, em dois turnos de votação, a PEC nº 221/2019, que reduz a jornada de trabalho de 44 horas para 40 horas semanais, com dois dias de descanso semanal remunerado.

### 3.13. COMISSÃO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS APROVA ADOÇÃO DE TECNOLOGIAS QUE PROPORCIONAM CONFORTO AO USUÁRIO

Em maio de 2026, a Comissão de Viação e Transportes analisou o Projeto de Lei nº 8089/2014, que obriga a existência de pontos de conexão elétrica nos ônibus utilizados no serviço de transporte público coletivo de passageiros. O parecer aprovado pela comissão acrescentou uma diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana, quanto ao incentivo de adoção de tecnologias que proporcionem o conforto dos usuários.

### 3.14. COMISSÃO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS ESTABELECE MULTA PELA NÃO CONCESSÃO DO VALE-TRANSPORTE

Em maio de 2026, a Comissão de Viação e Transportes analisou o Projeto de Lei nº 3186/2019 e aprovou parecer do relator, estabelecendo a obrigatoriedade da lavratura de auto de infração e aplicação de multa, nos termos da CLT, pela não concessão do Vale-Transporte ao empregado, bem como que o poder público responsável pelo serviço de transporte público coletivo deve editar normas complementares acerca da operacionalização do Vale-Transporte.

### 3.15. ROYALTIES DO PETRÓLEO PODERÃO CUSTEAR A TARIFA ZERO

Em junho de 2026, a Comissão de Desenvolvimento Urbano analisou o Projeto de Lei nº 3932/2025, que destina parcela dos royalties devidos pela produção de petróleo e de gás natural para o custeio de tarifa zero do transporte coletivo urbano de passageiros. O parecer aprovado pela comissão destacou que o financiamento é o maior desafio enfrentado pelos municípios.

### 3.16. REJEITADO BILHETE NACIONAL INTEGRADO

Em junho de 2026, a Comissão de Viação e Transportes rejeitou o Projeto de Lei nº 1830/2022, que dispõe sobre bilhete nacionalmente integrado de transporte público. O parecer pela rejeição teve como fundamento que a responsabilidade pela organização da prestação do serviço público de transporte coletivo de caráter urbano é de competência do município ou do Estado, não podendo a União, por legislação federal, definir esse aspecto operacional e nem ser a responsável pela gestão do bilhete nacional.

## PUBLICAÇÕES E ESTUDOS

### NTU PUBLICOU LEVANTAMENTO SOBRE REAJUSTES DE PASSAGENS

Em janeiro de 2026, a NTU atualizou dados sobre as variações nas tarifas de transporte público, anunciadas desde novembro de 2025. O documento apresentou informações oficiais relativas a 50 sistemas, que englobam capitais, regiões metropolitanas e municípios de diferentes tamanhos.

O boletim segmentou as localidades em quatro categorias: capitais ou regiões metropolitanas e cidades de grande, médio e pequeno portes. Detalhou, também, o histórico tarifário por meio de comparativos entre os valores públicos anteriores e os atuais, especificando as respectivas datas de início de vigência e o percentual da variação ocorrida em cada sistema.

### PESQUISAS TEMÁTICAS NTU - TARIFA ZERO 2025

A NTU divulgou, em julho de 2025, a segunda edição do estudo “Tarifa Zero nas cidades brasileiras”, que revelou desafios para a sustentabilidade do modelo de gratuidade no transporte coletivo por ônibus. Após expansão acelerada entre 2020 e 2023, o número de municípios que aderiram à tarifa zero caiu significativamente em 2024, com apenas dez novas cidades adotando a política, frente a mais de 40 no ano anterior. Os dados indicam que o modelo vigente, baseado em decisões políticas isoladas e financiado por orçamentos locais, pode estar atingindo seu limite de expansão.

## PESQUISAS TEMÁTICAS NTU - TARIFA ZERO 2026

A NTU publicou, em junho de 2026, a terceira edição do estudo “Tarifa Zero nas cidades brasileiras”, que apontou a desaceleração da expansão da política de gratuidade no transporte coletivo por ônibus e destacou os desafios para sua implementação em cidades de médio e grande porte. O levantamento defende a adoção de alternativas fiscalmente sustentáveis, como a ampliação gradual do benefício, o fortalecimento do vale-transporte, a participação da União no financiamento de políticas de inclusão tarifária e a padronização das gratuidades com o seu custeio através dos fundos finalísticos das políticas públicas correspondentes, aliado à qualificação da oferta e ao fortalecimento da segurança jurídica.

## NTU ELABORA NOTA TÉCNICA SOBRE OS IMPACTOS DA ALTA DO ÓLEO DIESEL

A NTU elaborou nota técnica demonstrando os impactos da alta do preço do óleo diesel no transporte público coletivo por ônibus. O documento destacou que o combustível representa parcela significativa dos custos operacionais do setor e que a elevação dos preços compromete o equilíbrio econômico-financeiro da operação, afetando serviço essencial utilizado diariamente por milhões de brasileiros.

A entidade reconheceu as medidas adotadas pelo governo federal para mitigar os efeitos da alta dos combustíveis, mas ressaltou que elas ainda não produziram a redução necessária no custo do combustível. A NTU também defendeu a adoção de mecanismos que assegurem maior estabilidade nos preços do diesel e preservem a continuidade da prestação do serviço de transporte coletivo com modicidade tarifária.

## NTU CONTRATA ESTUDO SOBRE SISTEMAS BRT NO BRASIL

A NTU contratou o estudo técnico “Caracterização e avaliação dos eixos de sistemas BRT em operação nas cidades brasileiras”. O estudo é uma contribuição da entidade ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), no âmbito do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU). O levantamento reuniu dados sobre os sistemas de BRT em operação no país, analisando aspectos institucionais, regulatórios, físicos, operacionais e econômicos, com o objetivo de subsidiar a estruturação e a implantação de sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade.

## NTU ELABORA NOTA CONJUNTA SOBRE A DESTINAÇÃO DE RECEITAS DE MULTAS DE TRÂNSITO PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

O Núcleo Jurídico e Parlamentar da NTU elaborou, em conjunto com o Núcleo de Transporte Público Coletivo, nota sobre a possibilidade de destinação de parte das receitas provenientes de multas de trânsito para o financiamento do transporte público coletivo urbano. O documento analisou a legislação vigente e destacou que as políticas nacionais de trânsito e de mobilidade urbana podem atuar de forma integrada para promover deslocamentos mais seguros, eficientes e sustentáveis, reforçando a prioridade do transporte coletivo nas cidades.

A nota também ressaltou que o crescimento da frota de veículos e dos congestionamentos reforça a necessidade de ampliar as fontes de financiamento do setor, defendendo que parte dos recursos arrecadados com multas de trânsito possa contribuir para custear as viagens realizadas pelos usuários do transporte público coletivo urbano. O posicionamento da entidade enfatiza que a medida fortaleceria a mobilidade urbana e estaria alinhada aos objetivos de melhoria da segurança viária, da fluidez do trânsito e da qualidade dos deslocamentos.

## **EVENTOS E REUNIÕES**

### **ABIOGÁS PROPÔS PARCERIA ESTRATÉGICA COM NTU PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA**

A então presidente da Associação Brasileira do Biogás (ABiogás), Renata Isfer, e a coordenadora de Relações Governamentais e Comunicação Social da entidade, Carolina Sette, visitaram a sede da NTU em Brasília, em julho de 2025. O encontro contou com a presença de Edmundo Pinheiro, presidente do Conselho Diretor da NTU, e Matheus Freitas, diretor de Mobilidade Urbana da NTU. A ABiogás, que representa a cadeia de valor do biogás e biometano no Brasil e busca soluções sustentáveis para a transição energética no setor de transportes, apresentou sua atuação e seu quadro de 165 empresas associadas, que abrange toda a cadeia de produção e beneficiamento de biogás e biometano.

Nesse primeiro contato institucional, a ABiogás manifestou interesse em estabelecer parceria com a NTU, visando ampliar e enriquecer o debate sobre a transição energética no setor de transportes. Ambas as entidades se comprometeram a avaliar a possibilidade de desenvolver ações para disponibilizar dados, informações e conhecimento sobre os atributos e vantagens do biometano como alternativa de fonte de energia para o transporte público coletivo por ônibus.

### **NTU PARTICIPOU DA 58ª REUNIÃO DO CONSELHO DAS CIDADES**

Brasília sediou, em julho de 2025, a reunião do Comitê Técnico de Mobilidade Urbana do Conselho das Cidades (ConCidades), no âmbito da 58ª Reunião Ordinária do Conselho. O encontro teve como foco o debate de melhorias para os municípios, com especial atenção às pautas relacionadas ao transporte público urbano. Durante a reunião, foram discutidos temas como o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, o Sistema Único de Mobilidade (SUM), o projeto de lei de velocidades reduzidas e as conferências estaduais das cidades. A NTU foi representada por seu diretor de Gestão, Marcos Bicalho, delegado suplente do Conselho das Cidades. O evento reuniu lideranças de diversas regiões do país para a construção de políticas públicas.

## NTU PARTICIPOU DE REUNIÃO COM MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

O Ministério Público do Trabalho (MPT) sediou reunião, em julho do ano passado, em Brasília, para discutir questões ligadas ao transporte público. O encontro contou com a participação da NTU, que apresentou propostas de interesse de suas associadas. A reunião, realizada no Gabinete do Procurador-Geral do Trabalho, contou também com a presença de autoridades e representantes do setor. Participaram, pelo Ministério Público do Trabalho, a procuradora do Trabalho, Janine Rego de Miranda, e a assessora da Secretaria de Assuntos Legislativos, Mayara Souza Bandeira de Almeida. Estiveram também presentes o deputado federal Kiko Celeguim (PT-SP/Federação PT-PCdoB-PV) e sua chefe de Gabinete, Thaís Silva Santos. O diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam; o diretor de Gestão, Marcos Bicalho; e o conselheiro da Associação João Carlos Camilo representaram a entidade no encontro.

## NTU DISCUTIU FINANCIAMENTO E ESTUDO DE MOBILIDADE URBANA COM O BNDES

Em agosto de 2025, a NTU se reuniu com representantes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Participaram Edmundo Pinheiro, presidente do Conselho Diretor; Francisco Christovam, diretor-presidente; Marcos Bicalho, diretor de Gestão; e Matheus Freitas, diretor de Mobilidade Urbana. A pauta incluiu a discussão sobre o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU) e as alternativas de financiamento para o setor. Na primeira reunião, com a presença de executivos do BNDES (Arian Bechara, Cleverson Aroeira, Romulo Ramalho Matheus e Felipe Salzer), da Área de Soluções para Cidades (ASC), foram identificadas oportunidades de parceria do Banco com a NTU. Ficou definido que a NTU indicará representantes para participar das próximas reuniões de trabalho do ENMU e ter acesso aos relatórios técnicos, com autonomia para fazer sugestões e contribuições.

A NTU propôs a realização de estudo técnico para subsidiar a continuidade do desenvolvimento do ENMU, que passa a focar na produção de fichas técnicas para 194 projetos de infraestrutura para transporte urbano, mapeados em 21 regiões metropolitanas selecionadas. Na sequência, serão priorizados os projetos que serão executados a partir de 2026. O objetivo do estudo, a ser realizado pela NTU, será caracterizar e avaliar os Sistemas BRT operacionalizados nos últimos anos, para gerar insumos que viabilizem melhores modelos para os novos projetos.

Em uma segunda reunião, a diretora de Infraestrutura, Transição Energética e Mudança do Clima, Luciana Costa, e os executivos do BNDES Felipe Villen e Pedro Marques apresentaram as linhas de financiamento disponíveis para o setor. A equipe da NTU também visitou a sede da Semove e se reuniu com os conselheiros Armando Guerra, Jorge Dias, Marco Freitas e João Gouveia.

## NTU PARTICIPOU DE AUDIÊNCIA PÚBLICA NA CÂMARA SOBRE MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados realizou, em agosto do ano passado, audiência pública para debater o Projeto de Lei nº 3278/2021, que institui o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano e prevê que União, estados, Distrito Federal e municípios adotem medidas para organizar os serviços em rede única, intermodal, acessível, abrangente e integrada, respeitando as particularidades de cada localidade.

Durante a audiência, Marcos Bicalho, diretor de Gestão da NTU, destacou que o transporte coletivo não pode continuar arcando sozinho com custos de outras políticas públicas, como educação, saúde e assistência social. Segundo ele, as gratuidades representam, em média, 22% do custo total do sistema, e, na maioria dos municípios, são pagas pelos usuários que não têm direito ao benefício. Bicalho defendeu ainda a aprovação célere do Marco Legal e destacou a separação obrigatória entre a tarifa paga pelo usuário e a remuneração do operador, como uma das principais medidas da proposta, modelo já adotado em cerca de 400 municípios. Ele também reforçou a necessidade da participação do governo federal no custeio do transporte, de forma semelhante ao que ocorre com saúde e educação.

### NTU PARTICIPOU DE EVENTO DA CNT EM SÃO PAULO

No final de agosto de 2025, a NTU participou de evento promovido pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), no qual ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) e do Tribunal Superior do Trabalho (TST) debateram o futuro do transporte rodoviário. O encontro, intitulado “Trabalho e Produtividade: a ADI 5322 e as perspectivas do transporte rodoviário”, ocorreu em São Paulo.

A abertura foi conduzida pelo ministro do STF, André Mendonça, que abordou a influência das decisões estatais nas atividades econômicas. O evento seguiu com cinco palestras de ministros do TST: Morgana de Almeida Richa, Alexandre Agra Belmonte, Liana Chaib, Breno Medeiros e Alexandre Luiz Ramos.

A NTU foi representada, no encontro, pelos conselheiros Rubens Lessa Carvalho, João Carlos Vieira de Souza, Rosilene Fátima Silveira e Mário Jatathy de Albuquerque Júnior, além do assessor jurídico da associação, Anderson Paniagua.

### NTU PARTICIPOU DO FÓRUM PAULISTA DE SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE MOBILIDADE URBANA

O Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana realizou, nos dias 4 e 5 de setembro de 2025, na cidade de Sorocaba (SP), sua 93ª reunião, com programação que tratou dos planos e projetos dos governos federal e estadual e do Marco Legal do Transporte Público. O diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam, participou da solenidade de abertura falando sobre o aumento do número de municípios que passaram a subsidiar o transporte coletivo no Brasil. O diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho, foi um dos convidados do painel “Marco Regulatório e a relação com os países da América Latina”, lembrando que as discussões sobre essa proposta tiveram início durante a crise do setor provocada pela pandemia do coronavírus.

Francisco Christovam e Marcos Bicalho realizaram ainda visita técnica ao BRT Sorocaba, sistema que completou, à época, 5 anos de funcionamento.

## CIDADE CSC 2025 TEVE PARTICIPAÇÃO DA NTU

O evento sobre o futuro das cidades no Brasil, o Cidade Connected Smart Cities (CSC) 2025, que aconteceu em setembro do ano passado, no Expo Center Norte, em São Paulo, abordou os rumos das cidades inteligentes no país e a mobilidade urbana sustentável. Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU, participou do painel “PMU – Planejamento da Mobilidade Urbana nas Cidades”.

## NTU PARTICIPOU DA REUNIÃO DO FÓRUM NACIONAL DE SECRETÁRIAS, SECRETÁRIOS E DIRIGENTES DE MOBILIDADE URBANA

Em setembro de 2025, Goiânia foi palco da 122ª reunião do Fórum Nacional de Secretárias, Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana. O encontro reuniu gestores públicos, especialistas e representantes de instituições nacionais e internacionais para debater soluções e desafios relacionados à mobilidade urbana e à segurança viária.

Marcos Bicalho, diretor de Gestão da NTU, representou a entidade no evento participando do painel de debates sobre o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano.

A programação incluiu debates sobre temas estratégicos, como modelos de implantação do ônibus elétrico no Brasil; regulação do transporte público, motocicletas e serviços de motofrete; além da apresentação de casos de sucesso da Semana Nacional do Trânsito.

## NTU DEBATEU ATRATIVIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO EM EVENTO DO MINISTÉRIO PÚBLICO EM BRASÍLIA

O diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho, foi um dos painelistas do seminário “A participação social na política de mobilidade urbana”, realizado em setembro do ano passado, em Brasília. O evento, em formato híbrido, foi organizado pela Escola Superior do Ministério Público da União (ESMPU) e realizado na sede da entidade, em Brasília.

Bicalho participou do painel “Transporte Público Coletivo: como torná-lo atrativo”, que foi mediado pelo Promotor de Justiça do Distrito Federal, Alexandre Sales de Paula e Souza.

## NTU PARTICIPOU DE DEBATE SOBRE O REAJUSTE DAS TARIFAS DO TRANSPORTE COLETIVO DO ENTORNO DO DISTRITO FEDERAL EM REUNIÃO TÉCNICA DA CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

A Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana da Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF) realizou, no dia 18 de setembro de 2025, a 5ª Reunião Técnica, que debateu o reajuste das tarifas do transporte coletivo do Entorno do Distrito Federal. Representando a CNT, o diretor de Mobilidade Urbana da NTU, Matheus Freitas, defendeu a separação entre a remuneração dos operadores e a tarifa pública como medida para o reequilíbrio dos contratos, além de destacar a necessidade de participação da União, dos estados e dos municípios no custeio do transporte público coletivo. Durante a reunião, também foi discutida a proposta de criação de um consórcio entre os entes federativos envolvidos para fortalecer a governança e viabilizar a gestão integrada do serviço na região do Entorno do DF.

## NTU PARTICIPOU DE REUNIÃO NA FNP SOBRE O PL DO MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO

O presidente do Conselho Diretor da NTU, Edmundo Pinheiro, e o diretor-presidente da entidade, Francisco Christovam, participaram, no final de setembro de 2025, de reunião na sede da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP). O evento aconteceu em Brasília, com a presença do deputado José Priante (MDB-PA), relator do PL nº 3278/21, para debater a tramitação do Marco Legal do Transporte Público, com novas diretrizes nacionais para o transporte coletivo urbano de passageiros. O debate também envolveu temas como subsídios, tarifas, transparência nos dados e política de tarifa zero.

## NTU PARTICIPOU DE EVENTO SOBRE O FUTURO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

A NTU marcou presença na 7ª edição do evento “Tendências”, encontro estratégico para o setor de transporte de passageiros, realizado no começo de outubro de 2025, em Curitiba/PR. O evento reuniu lideranças empresariais, autoridades e especialistas de todo o Brasil no Castelo do Batel. A NTU foi representada por Edmundo Pinheiro, presidente do Conselho Diretor da associação. O fórum tem como objetivo debater os rumos e as inovações que moldarão o futuro do setor.

Durante o encontro, foram analisados temas cruciais como cenários econômico nacional e internacional, geopolítica, transformação digital, regulação e combate à concorrência desleal, com o propósito de fornecer orientações estratégicas para os empresários e definir pontos para a elaboração de políticas em defesa da categoria.

## NTU PARTICIPOU DA BUSWORLD EUROPA 2025

A Busworld Europe 2025, evento que aconteceu em outubro de 2025, em Bruxelas (Bélgica), representa uma das principais vitrines globais para a indústria de ônibus. Segundo os organizadores, o encontro reuniu 559 expositores de 40 países, incluindo 81 fabricantes de ônibus urbanos e de turismo, e contou com a participação de 45.427 visitantes de 101 países. Edmundo Pinheiro, presidente do Conselho Diretor da NTU, e Mauro Herszkowicz, vice-presidente do Conselho, participaram do evento.

Para Mauro Herszkowicz, que também é presidente da Fetpesp, a feira internacional consolidou a transição para ônibus de baixa emissão e integrados aos novos modelos de cidade. Mauro avaliou que o evento deixou clara a direção do setor: um futuro da mobilidade limpo, conectado e orientado por dados. O Congresso Busworld Europe 2025, que reuniu 1.242 líderes e especialistas, reforçou a tendência de que mais de 60% dos ônibus urbanos na Europa serão elétricos a bateria até 2030, indicando que a transição para a mobilidade de zero emissões é prioridade naquele continente.

## 2º FÓRUM DE MOBILIDADE URBANA DE TERESÓPOLIS

A NTU participou da segunda edição do Fórum de Mobilidade Urbana de Teresópolis (RJ), realizada no dia 16, que reuniu especialistas, gestores públicos e representantes do setor para debater soluções e compartilhar experiências voltadas ao transporte e à mobilidade urbana. A programação incluiu o painel “Como Recuperar a Atratividade do Transporte Público Coletivo por Ônibus”, que contou com a participação da coordenadora do Núcleo de Transporte Público Coletivo da NTU, Ana Caroline Tomaz, além de debates sobre qualidade e inovação no transporte público.

O evento foi promovido pela Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro (Semove), com apoio da Prefeitura de Teresópolis, da Viação Dedo de Deus e de outras instituições parceiras.

## NTU PARTICIPOU DE AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE TARIFA ZERO

O diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho, participou, no final de outubro de 2025, de audiência pública da Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados. O debate, proposto pelo deputado Jilmar Tatto (PT-SP), teve como objetivo discutir e analisar a viabilidade econômica, social e administrativa da proposta de gratuidade integral e universal do transporte público coletivo. Durante sua exposição, o representante da NTU apresentou dados referentes às cidades que implementam a tarifa zero, seja parcial ou universal. Marcos Bicalho ressaltou que a ausência de fontes de custeio, nesse contexto, pode levar a um desequilíbrio dos sistemas. Ele também mencionou que é necessária cautela, sobretudo na implantação da política em grandes centros urbanos, que apresentam sistemas de transporte complexos e com características específicas.

Marcos Bicalho afirmou que os serviços de transporte público coletivo urbano exigem continuidade e, portanto, necessitam de fontes perenes e seguras de recursos. Lembrou ainda que é fundamental garantir segurança jurídica aos milhares de contratos vigentes no país.

## NTU PARTICIPA DA SEMANA DE ENGENHARIA EM SÃO PAULO

O diretor de Mobilidade Urbana da NTU, Mateus Freitas, participou do painel “Transporte Urbano: Perspectivas”, realizado no âmbito da Semana Nacional de Engenharia 2025, promovida pelo Instituto de Engenharia de São Paulo. O evento reuniu autoridades públicas, executivos e especialistas para debater temas relacionados a infraestrutura, mobilidade e desenvolvimento urbano.

Durante sua apresentação, Mateus Freitas destacou indicadores do transporte público coletivo por ônibus e abordou as mudanças nos padrões de deslocamento observadas entre 2017 e 2024, marcadas pela redução da participação do ônibus urbano e pelo crescimento dos aplicativos de transporte e dos deslocamentos por motocicleta. Também defendeu a adoção de novos modelos de remuneração, com ampliação dos subsídios e investimentos na priorização do transporte coletivo no sistema viário, como medidas para aumentar a atratividade e a competitividade do serviço.

## NTU NA COP30 EM BELÉM

A 30ª edição da Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, também conhecida como COP30, realizada entre os dias 10 e 21 de novembro de 2025, em Belém, no Pará, reuniu chefes de Estado e representantes de alto nível de 170 nações signatárias de convenções internacionais sobre o clima.

A NTU foi representada pelo seu diretor de Gestão, Marcos Bicalho, que participou do painel “Gestão Pública, Governança e Parcerias para alcance das metas climáticas na mobilidade urbana”, organizado pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades. O painel abordou os desafios e boas práticas de governança e gestão para a implementação de projetos de mobilidade urbana sustentáveis envolvendo Governo, Setor Privado e Sociedade Civil.

Bicalho afirmou que, apesar da pouca participação do setor nas emissões nacionais de gases do efeito estufa (GEE), o transporte público coletivo tem papel importante para o alcance das metas climáticas e deve ser priorizado nas políticas públicas de transição energética. Embora o setor de energia (no qual o transporte está incluído) represente cerca de 18% das emissões brasileiras, os ônibus a diesel — incluindo rodoviários e de fretamento — respondem por menos de 1% das emissões nacionais totais. A entidade destacou, ainda, que o transporte coletivo emite, em média, oito vezes menos poluentes por passageiro transportado do que o automóvel individual, reforçando seu papel essencial na construção de cidades mais limpas, inclusivas e sustentáveis. “A verdadeira transformação climática nas cidades não virá apenas da mudança da matriz energética, mas também da substituição do transporte individual pelo coletivo”, reforçou Bicalho.

## DEBATE SOBRE TARIFA ZERO NA ALESP TEVE PARTICIPAÇÃO DA NTU

O futuro do transporte público no Estado de São Paulo com Tarifa Zero foi discutido, em meados de novembro de 2025, no “Seminário Tarifa Zero Já: Caminhos para a Mobilidade Sustentável nos Municípios Paulistas”. No Estado de São Paulo, a tarifa zero, parcial ou universal, está presente em 54 cidades. No seminário, representantes de cidades como São Caetano do Sul, Itapetininga, Penápolis, Pirapora do Bom Jesus e o município de Maricá, no Rio de Janeiro, apresentaram como foi a implantação da Tarifa Zero e a manutenção, custo e melhorias na prestação desse serviço à população.

De acordo com Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU, que participou do debate, a tarifa zero representa importante avanço em termos sociais. No entanto, sua adoção deve ser conduzida com responsabilidade, e é preciso considerar a complexidade legal, institucional, econômica e operacional de sua implantação, bem como a magnitude dos recursos necessários e as repercussões sobre a oferta e sustentabilidade dos serviços. “Tarifa zero é um assunto que deve ser tratado com cuidado e seriedade para a sua adequada implementação”, ressaltou. Como fonte de recursos, além da Cide-Combustíveis e do Vale-Transporte, o dirigente sugeriu ainda a obtenção de receitas extratarifárias advindas do transporte individual, como acontece em países desenvolvidos, de forma a compensar seus impactos ambientais e no trânsito das cidades.

## NTU PARTICIPOU DO FÓRUM UITP AMÉRICA LATINA 2025 EM MEDELLÍN

A NTU esteve presente na 22ª Reunião da Divisão da América Latina da União Internacional de Transportes Públicos (UITP), realizada em Medellín, Colômbia, em novembro de 2025. O evento, cujo anfitrião foi o Metrô de Medellín, celebrou os 30 anos de operação do sistema local, que se tornou exemplo de transformação social do espaço urbano. O encontro foi aberto pelo Secretário-Geral da UITP, Mohamed Mezghani, que apresentou o novo plano estratégico da organização e a proposta da criação do Dia Mundial do Transporte Público, a ser celebrado anualmente a partir do dia 17 de abril de 2026.

Ulisses Bigaton, assessor de Comunicação e Marketing da NTU, participou do encontro conjunto do Grupo de Trabalho de Comunicação e Marketing da América Latina e do Comitê Internacional de Marketing da UITP. Bigaton apresentou a campanha “O Brasil é Coletivo” da NTU, a ser lançada em abril de 2026 como contribuição do Brasil às celebrações do novo Dia Mundial do Transporte Público. Participaram ainda do evento Richelle Cabral e Verônica Abdalla, ambas da Semove, e os conselheiros da NTU Albert Andrade, de Minas Gerais, e Murilo Lara, do Espírito Santo.

## NTU PARTICIPOU DO XIV CONGRESSO BRASILEIRO DE REGULAÇÃO

O diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam, representou a entidade na programação do XIV Congresso Brasileiro de Regulação, organizado pela Associação Brasileira de Agências Reguladoras (ABAR), no Rio de Janeiro, realizado em novembro de 2025. Christovam foi painelistas na mesa “Comunicação eficaz no transporte público: superando barreiras de informação”. O debate teve como objetivo abordar questões relativas aos fluxos de informação no setor de mobilidade e os desafios para superar ruídos na comunicação com os clientes e demais atores do setor.

## NTU DEBATEU TARIFA ZERO EM FÓRUM PAULISTA DE MOBILIDADE URBANA

A NTU participou da 94ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, realizada em Bertioga, São Paulo, no final de novembro de 2025. O diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam, afirmou que a entidade reconhece que a gratuidade no transporte público coletivo é uma importante medida de inclusão social e redistribuição de renda, mas alertou que sua adoção deve ser conduzida com responsabilidade e sustentabilidade, considerando a complexidade legal e a magnitude dos recursos necessários.

A NTU defende que a política de Tarifa Zero seja estruturada a partir da cooperação entre os entes federados (União, estados e municípios) por meio de pacto federativo, com mecanismos claros de adesão e divisão de responsabilidades. A entidade destaca ainda que as fontes de financiamento, tanto públicas quanto privadas, devem ser perenes e estáveis. Como alternativa à gratuidade universal, a NTU propõe o modelo de “Tarifa Zero para Quem Precisa”, contemplando grupos como crianças até 7 anos, idosos acima de 65 anos, trabalhadores formais, funcionários públicos, estudantes, beneficiários de gratuidades já vigentes e segmentos do Cadastro Único do Governo Federal.

## NTU PARTICIPA DO 22º RIO TRANSPORTES NO RIO DE JANEIRO-RJ

A NTU participou da 22ª edição do Rio Transportes, realizada no dia 5 de dezembro de 2025, no Museu do Amanhã, no Rio de Janeiro (RJ), que reuniu especialistas para debater estratégias de ampliação da demanda pelo transporte público coletivo. Durante o evento, o diretor de Mobilidade Urbana da NTU, Mateus Freitas, apresentou diagnóstico do transporte coletivo por ônibus no Brasil, abordando os principais desafios do setor e as medidas para aumentar a atratividade do serviço e recuperar o número de passageiros.

## DIRETORIA DA NTU PARTICIPOU DE INAUGURAÇÕES E ENTREGA DE ÔNIBUS EM GOIÂNIA

Lideranças da NTU participaram, no final de janeiro passado, de extensa agenda de inaugurações e entrega de ônibus elétricos articulados e biarticulados em Goiânia (GO). O evento contou com a presença do presidente do Conselho Diretor da NTU, Edmundo Pinheiro; do diretor-presidente, Francisco Christovam; do diretor de Gestão, Marcos Bicalho; e do diretor de Mobilidade Urbana, Mateus Freitas. Foram incorporados à frota 21 veículos, destinados à operação no corredor BRT Norte-Sul da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC).

## MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO FOI TEMA DE REUNIÃO ENTRE NTU E SECRETARIA DE MOBILIDADE

O diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam, e o diretor de Gestão, Marcos Bicalho, estiveram reunidos, em janeiro de 2026, no Ministério das Cidades, para tratar da tramitação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano no Congresso Nacional.

À época, o Projeto de Lei nº 3278/2021, aprovado na Comissão de Desenvolvimento Urbano em 10/12/25, aguardava votação do Requerimento de Urgência nº 5788/2025 no Plenário da Câmara dos Deputados.

## DIREÇÃO DA NTU SE REUNIU COM HUGO MOTTA, QUE ASSUMIU COMPROMISSO DE VOTAR MARCO LEGAL

O presidente do Conselho Diretor da NTU, Edmundo Pinheiro, e o conselheiro da NTU Rubens Lessa participaram de encontro com o presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, no início de fevereiro de 2026, para tratar do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano. Na ocasião, Hugo Motta assumiu o compromisso de colocar em votação, o mais breve possível, a proposta de Marco Legal na Câmara.

O encontro foi organizado pelo deputado José Priante (MDB-PA), relator do PL nº 3278/2021 na CDU, que institui o novo regimento para o setor, e contou também com a participação de uma delegação de 11 prefeitos de capitais e cidades médias.

“O Marco Legal traz nova base jurídica e contratual para o setor, e faz com que o transporte público coletivo venha a se tornar prioridade na agenda nacional”, defendeu Edmundo Pinheiro durante a reunião.

## INSPER: NTU PARTICIPOU DE DEBATE SOBRE AVANÇOS DA TARIFA ZERO E SUBSÍDIOS NO TRANSPORTE URBANO

O diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam, participou do evento Sexta da Mobilidade: Tarifa Zero, no final de fevereiro de 2026, na sede do Insper em São Paulo. A iniciativa, realizada em formato híbrido, teve como objetivo promover discussões sobre o avanço dos subsídios e da gratuidade no transporte público em municípios brasileiros. A programação visou estimular reflexões sobre dados de mobilidade e a articulação de políticas para o setor.

## NTU PARTICIPOU DO FÓRUM NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA EM CURITIBA

A cidade de Curitiba sediou, em março passado, a 124ª Reunião do Fórum Nacional de Secretárias, Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana. O encontro ocorreu na Arena da Baixada e integrou a programação do Smart City Expo Curitiba 2026, reunindo especialistas e gestores para debater políticas públicas e segurança viária. A Reunião do Fórum de Secretários foi promovida pela ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos em parceria com a Urbs.

No primeiro dia de atividades, o presidente do Conselho Diretor da NTU, Edmundo Pinheiro, integrou o painel dedicado ao Projeto de Lei nº 3278/2021, que trata do Marco Legal do Transporte Público. Edmundo afirmou que a proposta é resultado de amplo processo de construção e amadurecimento e que hoje representa raro consenso nacional em torno do transporte coletivo. Segundo ele, operadores, especialistas, entidades técnicas, gestores e representantes públicos participaram dos debates dos últimos anos e consolidaram entendimento sobre o que precisa ser feito para reorganizar o setor.

O debate abordou as diretrizes para a estruturação dos serviços e a sustentabilidade do transporte coletivo no país. A regulação do transporte privado por plataforma de passageiros também foi tema de debate, com a participação do diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho.

## NTU DEBATEU FINANCIAMENTO E SUSTENTABILIDADE NO 25º CONGRESSO SETPESP EM SÃO ROQUE

Aconteceu em São Roque (SP), em meados de maio passado, o 25º Congresso de Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros. O evento reuniu magistrados, órgãos reguladores e lideranças do setor. Promovido pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (Setpesp), foram debatidos temas jurídicos e institucionais com foco na segurança jurídica e no equilíbrio econômico do serviço público.

O diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam, participou do 3º Painel: “Perspectivas para o financiamento do transporte público – tarifa zero, subsídios e incentivos”. A programação incluiu análises sobre as relações de trabalho no Brasil e os impactos das alterações do Código Civil no transporte de passageiros, além da atuação de agências reguladoras na gestão da infraestrutura e dos serviços delegados.

## NTU DISCUTIU DIRETRIZES E FUTURO DO TRANSPORTE PÚBLICO NO RECIFE

A Urbana-PE promoveu o “ZURB: Seminário de Mobilidade Urbana”, no final de maio passado, no Recife Expo Center, reunindo especialistas e gestores para debater os rumos do transporte coletivo na Região Metropolitana do Recife (RMR). O evento teve início com a análise do cenário setorial brasileiro, apresentada por Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU. O objetivo central do Seminário foi a construção de soluções inovadoras que garantam uma mobilidade urbana mais eficiente e inclusiva para a população.

No segundo dia de programação, o diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho, conduziu a exposição sobre o Marco Legal, o Sistema Único de Mobilidade e os modelos de Tarifa Zero, conectando as diretrizes federais às necessidades locais.

## 2ª EDIÇÃO DO MULHERES NO TRANSPORTE DEBATEU INOVAÇÃO E LIDERANÇA

O evento “Mulheres no Transporte - Trajetórias que Inspiram” realizou sua segunda edição em maio passado, em Brasília, na sede do Sistema Transporte. A iniciativa busca valorizar a atuação feminina no setor de transporte e promover debates sobre redes de relacionamento, diversidade e gestão. A temática central dessa edição foi “Inovar para avançar, respeitar para liderar”, como elementos para o engajamento de equipes e geração de avanços sustentáveis.

O evento contou com a participação de Milena Romano, conselheira da NTU, operadora de transporte público e CEO da Eletra. Ela integrou o painel focado na força da liderança feminina e caminhos da inovação.

## NTU PARTICIPA DE OFICINA DE CAPACITAÇÃO SOBRE QUALIFICAÇÃO E RACIONALIZAÇÃO DE PROJETOS

A NTU participou, em março de 2026, da oficina de capacitação técnica do Grupo de Trabalho de Faixas Dedicadas, coordenado pelo WRI Brasil no âmbito do Programa QualiÔnibus. Representando a entidade, a coordenadora do Núcleo de Transporte Público Coletivo, Ana Caroline Tomaz, e o assistente técnico Pedro Batista apresentaram panorama nacional das infraestruturas voltadas à qualificação e à racionalização dos sistemas de transporte público coletivo urbano por ônibus.

O encontro também reuniu o assessor especial da Presidência da Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo de Goiânia (CMTTC), Domingos Sávio Afonso, e o diretor executivo do Consórcio do Sistema Metropolitano BRT, Laércio Ávila, para apresentar a experiência de Goiânia como referência para projetos de priorização.

## NTU PARTICIPA DE WEBINAR SOBRE OS IMPACTOS DO FIM DA ESCALA 6X1 NO TRANSPORTE PÚBLICO

A NTU participou, em 16 de abril, do webinar “O transporte público sem a escala 6x1”, promovido pela WPLEX, que reuniu representantes do setor para discutir os impactos da possível mudança na jornada de trabalho sobre a operação do transporte público coletivo por ônibus. O encontro abordou os efeitos da medida sobre o dimensionamento da força de trabalho, os custos operacionais e as estratégias de adaptação das escalas.

Durante o evento, foram debatidos os desafios e as alternativas para manter a eficiência operacional diante de eventuais alterações na legislação trabalhista, destacando a importância de soluções que conciliem a sustentabilidade econômico-financeira das operações com a continuidade e a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo.

## NTU PARTICIPA DA PRIMEIRA REUNIÃO PLENÁRIA DO FÓRUM NACIONAL DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

A NTU participou, em novembro de 2025, da primeira reunião plenária do Fórum Nacional de Transição Energética (Fonte), coordenado pelo Ministério de Minas e Energia (MME). O encontro reuniu representantes do poder público, do setor produtivo e da sociedade civil para discutir a estrutura e as diretrizes de atuação do fórum, voltado à formulação de políticas para a transição energética no Brasil.

A representação da NTU no referido fórum é realizada pelo diretor de Mobilidade Urbana, Matheus Freitas, e pela coordenadora do Núcleo de Transporte Público Coletivo, Ana Caroline Tomaz. A NTU contribuiu para a elaboração da proposta de regimento interno do Fórum e continua atuando nas reuniões de trabalho realizadas reforçando a importância da participação do setor de transporte público coletivo nas discussões sobre descarbonização, inovação tecnológica e desenvolvimento de soluções para uma mobilidade urbana mais sustentável.

## INSTITUCIONAL

### SEMINÁRIO NTU 2025

O Hotel Royal Tulip Brasília Alvorada foi palco do Seminário Nacional NTU 2025, nos dias 12 e 13 de agosto, com o tema “As rotas para um transporte público mais sustentável”. Participaram da 38ª edição do Seminário Nacional NTU mais de 1.300 inscritos de todas as regiões do país e 2.220 participantes virtuais durante a transmissão on-line pelo canal do YouTube da NTU. Foram realizados cinco painéis temáticos, palestra máster, apresentações, homenagens e lançamentos. O evento paralelo, realizado pelo Fórum Nacional de Secretárias, Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana e pelo Conselho Nacional de Secretários de Estado de Transportes e Mobilidade (Consetram), contou com 19 debatedores.

O Seminário foi aberto pelo anfitrião, o presidente do Conselho Diretor da NTU, Edmundo Pinheiro, que destacou a importância da união entre o setor público e o privado para garantir um transporte coletivo eficiente e acessível. “A agenda da mobilidade urbana precisa ser prioridade nacional. O transporte coletivo é um direito social e um instrumento de desenvolvimento sustentável”, afirmou.

Durante o evento, foi lançado o Anuário NTU 2024–2025, com dados sobre o desempenho operacional do transporte público coletivo urbano, sobre subsídios e tarifa zero; a edição 75 da Revista NTUrbano; e o livro “Transporte Urbano – Origens e Destinos”, de autoria do diretor-presidente Francisco Christovam.

## NTU COMPLETOU 38 ANOS COM FOCO EM INOVAÇÃO E LEGISLAÇÃO PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

A NTU celebrou, em 2025, seus 38 anos de atuação. A entidade orgulha-se de representar nacionalmente as empresas associadas e entidades filiadas do setor de transporte coletivo urbano no Brasil. Nessa trajetória, desde sua fundação, a Associação atua na coleta de dados e na realização de eventos, estudos e pesquisas — que são referências públicas na produção de novos conhecimentos e acompanhamento da evolução do setor. Destaque para a colaboração da NTU no alcance de importantes conquistas legislativas nacionais, a exemplo da aprovação da lei que instituiu a obrigatoriedade do vale-transporte, em 1987.

Ao longo desses anos, a NTU colaborou para a aprovação da Lei das Concessões, de 1995, da Lei de Mobilidade Urbana, de 2012, e para a regulamentação da profissão de motorista, no mesmo ano, culminando com o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano sancionado em 2026.

A Associação também atuou na tipificação do crime de terrorismo para ataques a transportes públicos, em 2016. Em 2024, a NTU teve forte na manutenção da isenção de impostos como IBS e CBS para o setor, na regulamentação da Reforma Tributária. A Associação manifestou seu compromisso de continuar trabalhando pelo fortalecimento das empresas operadoras e pelo desenvolvimento da mobilidade urbana no país.

## NOVA ANALISTA DE TRANSPORTE PASSOU A INTEGRAR EQUIPE DA NTU

Ana Caroline Lima Silva Tomaz, arquiteta e urbanista, passou a integrar, no segundo semestre de 2025, o Núcleo de Transporte da NTU como analista de Transporte. Com formação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília (UnB) e especialização em Desenho e Gestão da Mobilidade Urbana Sustentável pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, Ana Caroline é mestranda em Projeto e Planejamento pela UnB. Sua experiência profissional inclui atuação como coordenadora geral e diretora geral da Autarquia de Trânsito, Transporte e Mobilidade de Alexânia/GO (AMTTM), além de participação na elaboração de Planos de Mobilidade Urbana para municípios como Alexânia/GO, Palmas/TO e Corumbá de Goiás/GO. Ana também contribuiu com a então Diretoria Técnica da NTU, anteriormente, como estagiária.

## ESTANDE E PAINEL TÉCNICO DA NTU NO ARENA ANTP 2025

O 24º Congresso da ANTP, o Arena ANTP 2025, evento sobre transporte e mobilidade urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos, realizado nos dias 28, 29 e 30 de outubro de 2025, no Transamérica Expo Center em São Paulo, debateu temas como a transição energética, a descarbonização e a inovação tecnológica no transporte público. Edmundo Pinheiro, presidente do Conselho Diretor da NTU, participou da abertura do encontro, marcando o compromisso da entidade com a mobilidade urbana e reafirmando a importância de políticas integradas para o transporte coletivo. “O Brasil precisa construir um novo pacto da mobilidade, sustentável, financeiramente equilibrado e socialmente justo”, afirmou.

A NTU contou com estande próprio e com um painel técnico, moderado pelo diretor-presidente, Francisco Christovam, sobre as mudanças importantes no cenário nacional que podem impactar a mobilidade urbana e o setor de transporte público coletivo em 2026.

### NTU ARTICULOU CRIAÇÃO DE ALIANÇA COM ENTIDADES SETORIAIS POR UM BRASIL MAIS COLETIVO

Durante o Arena ANTP, realizado em outubro de 2025, em São Paulo-SP, integrantes de 16 entidades de atuação nacional ligadas à mobilidade urbana se reuniram para discutir os desafios do setor e a criação de aliança nacional voltada à promoção e ao fortalecimento do transporte público coletivo no Brasil. O encontro foi iniciativa da NTU, que mobilizou entidades de operadores de transporte por ônibus e trilhos, indústria, organizações da sociedade civil, poder público das três esferas de governo e instituições financeiras que participaram desse primeiro encontro.

A proposta da Aliança visa construir articulação nacional ampla e permanente, que reúna instituições comprometidas com o desenvolvimento de políticas públicas e soluções que tornem o transporte coletivo mais eficiente, acessível e atrativo. Durante a reunião, foram identificados temas estruturantes do setor, incluindo o novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano e a realização de estudos sobre política tarifária, com foco na tarifa zero. Os dois temas deverão ser prioritários na atuação do grupo.

A iniciativa pretende estimular o diálogo, alinhar estratégias e promover ações conjuntas que ampliem a participação do transporte coletivo na matriz de mobilidade urbana e impulsionem políticas públicas voltadas à eficiência, acessibilidade e sustentabilidade do setor.

### NTU FOI ELEITA PARA COMPOR O NOVO CONSELHO DAS CIDADES DURANTE 6ª CONFERÊNCIA NACIONAL EM BRASÍLIA

A NTU foi eleita, em fevereiro passado, durante a 6ª Conferência Nacional das Cidades, para compor, no segmento empresarial, a nova gestão do Conselho das Cidades (ConCidades) para os próximos anos. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) também foi eleita no mesmo segmento. O evento reuniu delegados do poder público e da sociedade civil para debater a atualização das diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU). No painel voltado à mobilidade urbana, o setor de transporte público coletivo de passageiros contou com a participação dos representantes da NTU, Francisco Christovam, diretor-presidente, Marcos Bicalho, diretor de Gestão, Ivo Palmeira, coordenador do Núcleo Jurídico e Legislativo, e Anderson Paniagua, advogado da organização.

A Conferência, organizada pelo Ministério das Cidades, por meio do ConCidades, busca consolidar propostas elaboradas em salas temáticas sobre habitação, saneamento, mobilidade e gestão estratégica. Especificamente no eixo de mobilidade urbana, foram analisadas várias ações propositivas que passarão a compor o documento orientador para o desenvolvimento dos municípios brasileiros.

## ORGANIZAÇÃO DE PROCESSOS COM AS ÁREAS DA NTU

A NTU iniciou, no final de fevereiro de 2026, uma série de reuniões internas com as áreas e núcleos da entidade, com o objetivo de realizar ampla organização dos processos de trabalho. A iniciativa fez parte do novo Planejamento Estratégico da entidade, visando modernizar, otimizar e documentar os fluxos de trabalhos da NTU, envolvendo tanto os dirigentes como também todos os funcionários da Associação.

## VISITA AO ACERVO HISTÓRICO NA SEDE DA NTU

Participantes de um curso de gestão ferroviária, promovido nas dependências da Confederação Nacional do Transporte (CNT), visitaram, no final de fevereiro deste ano, a sede da NTU, em Brasília, onde conheceram o acervo do Centro de Documentação Eurico Divon Galhardi, que inclui mais de 500 miniaturas voltadas à preservação da memória e da trajetória do transporte coletivo no Brasil e no mundo. O acervo reforça o compromisso da NTU em valorizar a história, a cultura e a evolução do transporte público urbano, mantendo viva a memória do setor.

## REUNIÃO DO CONSELHO FEDERATIVO DA NTU ESCOLHEU COORDENADOR

O Conselho Federativo da NTU, formado pelos presidentes das 13 federações filiadas à entidade, se reuniu no dia 10 de março de 2026 na sede da Associação, em Brasília. A instância de representação, prevista no Estatuto da NTU para desempenhar o papel de assessoramento do Conselho Diretor, visa fortalecer o intercâmbio com a CNT, federações e sindicatos. “Entendemos que o trabalho conjunto é essencial para fortalecer o setor, e a reativação deste Conselho (Federativo) vai nessa direção”, afirmou o presidente do Conselho Diretor, Edmundo Pinheiro.

No encontro, foi escolhido o presidente da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Nordeste (Fetronor), Eudo Laranjeiras, para atuar como coordenador do Conselho Federativo. Ele lembrou que há quase 80 entidades filiadas, e o Conselho pode ser uma ferramenta para aproximá-las mais da NTU. A primeira ação do Conselho será apoiar o processo de cadastramento das empresas associadas e entidades filiadas.

“Estamos reinaugurando um movimento que nasceu na origem da NTU, um movimento de aproximação da CNT e de representação institucional do setor de transporte urbano de passageiros”, observou Alfredo Bezerra Leite, liderança empresarial e operador em várias cidades do Nordeste.

## MINISTÉRIO DAS CIDADES E NTU FIRMARAM ACORDO DE COOPERAÇÃO PARA ESTRUTURAR PROJETOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL

A NTU e o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), firmaram, em abril de 2026, um Acordo de Cooperação voltado ao fortalecimento da estruturação de projetos de transporte público coletivo por ônibus em cidades brasileiras. Entre as ações previstas estão a realização de diagnósticos técnicos integrados, estudos econômico-financeiros, análises jurídico-contratuais e apoio à modelagem de projetos. Também serão elaborados manuais técnicos padronizados, permitindo maior eficiência e replicabilidade das soluções em diferentes localidades. Segundo Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU, o objetivo é ajudar na modelagem de projetos e contratos que viabilizem investimentos, garantindo que as diretrizes nacionais de mobilidade sejam aplicadas com qualidade e aderência técnica em todas as regiões do país.

## MILENA BRAGA ROMANO TOMOU POSSE COMO CONSELHEIRA DA NTU

A diretora executiva da empresa Bernatrans Transportes Urbanos S/A, Milena Braga Romano, tomou posse como Conselheira do Estado de São Paulo no Conselho Diretor da NTU, em maio passado. Ela substitui João Antonio Setti Braga, que solicitou afastamento do cargo. Milena Braga Romano foi indicada pelo Consórcio Metropolitano de Transportes (CMT), que representa as empresas associadas à NTU que atuam na Região Metropolitana de São Paulo. Milena Romano é também CEO da Eletra, fabricante brasileira de ônibus elétricos.

## NTU RECEBEU A VISITA DE AUTORIDADES FEDERAIS

Os membros do Conselho Diretor da NTU se reuniram, no início de maio de 2026, com o novo secretário nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Marcos Daniel Souza dos Santos, e com o relator do Projeto de Lei nº 3278/2021, sobre o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, deputado José Priante.

Marcos Daniel Souza dos Santos agradeceu a parceria com a NTU e o diálogo com os operadores, cujos insumos ajudaram a Secretaria de Mobilidade Urbana a reposicionar o programa Refrota e o PAC Mobilidade Urbana, voltados ao financiamento da renovação da frota de ônibus e infraestrutura de mobilidade urbana. Santos disse que o total investido pelo governo no financiamento da aquisição de veículos e infraestrutura de transporte público (terminais e corredores, entre outros) somava, até aquele momento, R\$ 44 bilhões, metade dos quais já contratada. O novo secretário comentou ainda sobre o termo de cooperação assinado entre a SEMOB e a NTU, que deve impulsionar a formatação de projetos estruturados de financiamento para o setor.

## ARTICULAÇÃO DA NTU VIABILIZOU APROVAÇÃO DO MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO

A Câmara dos Deputados aprovou, em meados de maio passado, o Projeto de Lei nº 3278/2021, que institui o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, com entrada em vigor a partir de 2027. A NTU colaborou na construção técnica do texto e desenvolveu intenso trabalho de articulação institucional com outras entidades do setor de transporte público e instâncias do Governo Federal, Legislativo e Judiciário, durante o período de quase seis anos de discussões da matéria.

O novo Marco Legal, conquista histórica do setor, busca conferir estabilidade jurídica e organizar o atendimento em mais de 2.700 municípios brasileiros. A norma determina a distinção entre a remuneração dos operadores e o valor cobrado dos passageiros, o que fundamenta a aplicação de subsídios e fontes de custeio externas para a manutenção do serviço e redução das tarifas. O novo regramento define diretrizes para o investimento privado em tecnologia, renovação de frotas e construção de infraestrutura, como terminais e corredores. As medidas incluem o estabelecimento de padrões nacionais de qualidade e a atualização das redes de transporte.

O presidente do Conselho da NTU, Edmundo Pinheiro, afirmou que a legislação estrutura uma política de Estado para o desenvolvimento e a modernização dos sistemas. Segundo ele, a aprovação encerra lacunas regulatórias e permite que o transporte coletivo atue como base da mobilidade e da economia urbana.

## NTU CONVIDOU ASSOCIADAS PARA PARTICIPAREM DA CONSULTA PÚBLICA PARA CONSTRUÇÃO DO PLANO NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

A Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades abriu, em junho de 2026, consulta pública para receber contribuições da sociedade à primeira etapa de elaboração do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PlanMob-Brasil), instrumento estratégico alinhado à Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). A NTU solicitou às associadas que enviassem suas contribuições à Diretoria de Mobilidade Urbana, para consolidação e posterior encaminhamento à SEMOB.

## ADVOGADO DA NTU FOI INDICADO PARA A NOVA COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DAS CIDADES

O Ministério das Cidades publicou, em junho de 2026, a Portaria nº 655/2026, que estabelece a nova composição do Conselho das Cidades para o próximo mandato. O documento oficializou a nomeação dos representantes que integrarão o órgão colegiado de natureza deliberativa e consultiva, cuja função é propor diretrizes para a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e acompanhar os programas federais relacionados aos setores de mobilidade urbana, habitação e saneamento básico.

O advogado Anderson Paniagua foi indicado como representante da NTU. A presença da associação no Conselho visa inserir o setor de transporte público coletivo nas discussões sobre mobilidade urbana, de forma que as demandas e a experiência do segmento empresarial façam parte da formulação de políticas públicas voltadas aos sistemas de transporte urbano em âmbito nacional.

## NTU APRESENTOU PROGRAMA “TRANSPORTE PARA TODOS” A AUTORIDADES

A diretoria da NTU apresentou, em junho de 2026, o Programa Transporte para Todos ao corpo técnico do Tribunal de Contas da União (TCU) e à Secretaria Executiva do Ministério da Fazenda, onde também foi debatida a recuperação dos créditos tributários relacionados ao setor de transporte público coletivo urbano, considerando a mudança de regras decorrente da Reforma Tributária, que entra em vigor no próximo ano. A Reforma encontra-se atualmente na fase de testes.

O Programa Transporte para Todos, estruturado nos pilares do novo Vale-Transporte do Trabalhador, financiamento das Gratuitudes e Vale-Transporte Social, é uma proposta de nova política pública voltada para o financiamento do custeio dos serviços de transporte público coletivo, como transição gradual, segura e responsável do ponto de vista fiscal para a redução do preço das tarifas, podendo chegar à tarifa zero, de modo a reverter a perda de demanda e aumentar o acesso de quem precisa à mobilidade urbana.

A NTU foi representada nos encontros por Francisco Christovam, diretor-presidente da entidade; Marcos Bicalho, diretor de Gestão; e Mateus Freitas, diretor de Mobilidade Urbana.

## COLÉGIOS NTU

### ENCONTROS NO SEMINÁRIO NACIONAL

Foram realizados, em agosto de 2025, durante o Seminário Nacional NTU, os encontros dos Colégios Técnico, Jurídico e de Comunicação e Marketing da NTU, presenciais e abertos à participação de representantes das empresas associadas e entidades filiadas à NTU.

### 13º COLÉGIO TÉCNICO

A NTU promoveu, no dia 13 de agosto de 2025, a 13ª edição do Colégio Técnico, como parte da programação do Seminário Nacional da NTU, realizado em Brasília (DF). O encontro reuniu técnicos do setor para debater estudos, compartilhar experiências e discutir temas relacionados à operação dos sistemas de transporte público coletivo por ônibus.

A abertura dos trabalhos foi conduzida pelo coordenador do Colégio Técnico, conselheiro da NTU e presidente do Sindiônibus, Dimas Barreira. A primeira apresentação, “Evolução dos níveis de oferta e demanda do transporte público coletivo: cenários nacional e internacional”, foi realizada pelo diretor de Mobilidade Urbana da NTU, Mateus Freitas, e pela coordenadora do Núcleo de Transporte Público Coletivo da NTU, Ana Caroline Tomaz. A segunda apresentação abordou o estudo “Por que a demanda do transporte público coletivo não voltou aos níveis pré-pandemia?”, ministrada por Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, técnico de Planejamento e Pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do IPEA.

## 19º COLÉGIO DE COMUNICAÇÃO E MARKETING NO RIO DE JANEIRO

Promovido nos dias 17 e 18 de novembro de 2025, na cidade do Rio de Janeiro, o 19º Encontro do Colégio de Comunicação e Marketing da NTU reuniu mais de 40 profissionais e dirigentes do setor de transporte coletivo. Realizado em parceria com a Semove, o evento debateu estratégias de gestão de imagem, impacto das novas tecnologias e comunicação digital na era da Inteligência Artificial, com orientações para a estruturação de websites corporativos. A programação do encontro incluiu dinâmicas de simulação de gerenciamento de crises institucionais. Destaque para a visita técnica dos participantes ao sistema de transporte com tarifa zero no município de Maricá (RJ).

## 18º COLÉGIO DE ADVOGADOS DA NTU PROMOVEU ENCONTRO ON-LINE SOBRE REFORMA TRIBUTÁRIA

Em dezembro de 2025, a NTU realizou o 18º Colégio de Advogados, exclusivamente de forma on-line. O tema principal foi o “Regime de Transição da Reforma Tributária em 2026 – Pontos Importantes para as Empresas”. O Dr. Halley Henares, advogado tributarista, sócio titular do escritório Henares Advogados e presidente da ABAT (Associação Brasileira de Advocacia Tributária), foi o palestrante convidado.

## NTU REALIZOU RECADASTRAMENTO DE INTEGRANTES DOS COLÉGIOS DE ADVOGADOS E TÉCNICO

A NTU realizou, em janeiro de 2026, o cadastramento de todos os integrantes do Colégio de Advogados e do Colégio Técnico da NTU. O objetivo foi atualizar os dados dos profissionais que atuam nas empresas associadas e entidades filiadas à NTU. Foi aberta a possibilidade de ingresso de profissionais com interesse em participar, com preenchimento de formulário e solicitação expressa da empresa associada ou da entidade filiada à NTU.

## NTU PROMOVEU O 19º COLÉGIO DE ADVOGADOS SOBRE NOTIFICAÇÕES DE ACIDENTES DE TRABALHO

A NTU realizou, em abril de 2026, a 19ª edição do Colégio de Advogados para debater o Projeto Nacional do Ministério Público do Trabalho (MPT) referente à promoção das notificações de acidentes de trabalho e suas implicações legais. O evento, em formato virtual, foi direcionado a profissionais do setor jurídico de empresas associadas e entidades filiadas.

A programação teve início com a abertura oficial, seguida pela exposição técnica do tema central conduzida pelos advogados Fernando Borges de Moraes, representante do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Amazonas (Sinetram) e sócio do Moraes & Freitas Sociedade de Advogados, e Bruno Leonardo Souto Costa, do escritório Brandão, Fontes, Cabús e Advogados Associados.

## HOMENAGEM

### MEDALHA DO MÉRITO 2025

Um dos momentos mais simbólicos do Seminário Nacional NTU 2025 foi a entrega da Medalha do Mérito do Transporte Urbano Brasileiro, honraria concedida a personalidades que contribuíram de forma expressiva para o desenvolvimento do setor de transporte público no Brasil.

Doze nomes foram reconhecidos em três categorias: Empresário, Especial e *In Memoriam*. O ministro das Cidades, Jader Barbalho Filho, e o governador do Estado de Goiás, Ronaldo Caiado, foram alguns dos agraciados.

Para o presidente do Conselho Diretor da entidade, Edmundo Pinheiro, “homenagear essas lideranças é também reconhecer o papel essencial que o transporte coletivo exerce na vida das cidades. Celebramos pessoas que transformam desafios em soluções e deixam um legado que ultrapassa fronteiras geográficas e gerações”.

O governador Ronaldo Caiado agradeceu a comenda em nome do grupo e afirmou que “é uma honra enorme e uma responsabilidade ímpar receber a homenagem e poder representar todos que, no dia a dia, transportam milhões de brasileiros”.

### Homenageados:

#### Categoria Empresário

- **Anderson Guimarães Lopes (MG)**  
Diretor Geral da Viação Progresso
- **Eunice Lessa Carvalho Ganem (MG)**  
Executiva do Grupo Saritur
- **Mário Jatahy de Albuquerque Júnior (CE)**  
Executivo da Vega S.A
- **Niege Rossiter Chaves (SP)**  
Vice-presidente do Grupo Mobibrasil
- **Victorino Aldo Saccol (RS)**  
Presidente do Consórcio SIM de Santa Maria

## Categoria Especial

- **Anna Carolina Maseo de Andrade (MG)**  
Presidente da Diretoria Executiva do SetraBH
- **Jader Fontenelle Barbalho Filho (PA)**  
Ministro das Cidades
- **João Gouveia Ferrão Neto (RJ)**  
Presidente do Rio Ônibus
- **Ronaldo Ramos Caiado (GO)**  
Governador de Goiás

## Categoria In Memoriam

- **Carlos Alberto Gueiros (PE)**  
Fundador da Transportadora Globo Ltda. e da Empresa Pedrosa S/A
- **Manuel Pereira Teixeira (RJ)**  
Viação Pendotiba, Vera Cruz e Nossa Senhora da Penha
- **Walter Trein (RS)**  
Empresário pioneiro em Panambi/RS

## COMUNICAÇÃO

### CRIAÇÃO DO COMITÊ TEMÁTICO DE COMUNICAÇÃO DA NTU

Em dezembro de 2025, foi realizada em Brasília a primeira reunião do Comitê Temático de Comunicação da NTU. Estabelecido pelo Conselho Diretor como o primeiro comitê de caráter permanente da associação, o órgão tem o mandato estratégico consultivo. Um dos seus principais objetivos é mapear desafios e oportunidades da área, impulsionar ações integradas de comunicação interna e externa, além de estruturar campanhas voltadas à construção de imagem pública positiva para o transporte coletivo urbano e para as empresas operadoras do serviço.

### LANÇAMENTO DO NOVO PORTAL INFORMATIVO DA NTU

A NTU realizou o lançamento oficial de seu novo portal na internet durante o Arena ANTP 2025, em São Paulo, após período de fase experimental iniciado em setembro de 2025. Projetado para funcionar como um “hub” central de informações para o setor, a plataforma expandiu o escopo institucional ao introduzir a “Central de Notícias”, seção dedicada à publicação de reportagens, artigos, entrevistas e infográficos com foco nas ações das associadas e entidades filiadas. O novo portal conta ainda com espaço exclusivo para a revista NTUrbano, catálogo de fornecedores e arquitetura responsiva otimizada para ferramentas de busca e sistemas de inteligência artificial.

## NTU CONSOLIDA PRESENÇA NOS DEBATES NACIONAIS NA IMPRENSA SOBRE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

A NTU consolidou-se, entre julho de 2025 e junho de 2026, como fonte relevante de informações para a imprensa brasileira sobre mobilidade urbana e transporte público coletivo. Ao longo de 12 meses de intensa atividade regulatória, política e setorial, a entidade alcançou a marca de 1.033 notícias veiculadas na imprensa nacional, regional e especializada. Desse total, 510 inserções qualificadas ocorreram em veículos da grande imprensa.

A entidade ocupou espaços centrais em debates de alta repercussão pública, como a viabilidade econômica e as fontes de custeio da Tarifa Zero, as conexões entre mobilidade urbana, redução de emissões e os compromissos climáticos globais no contexto da COP30, e os severos impactos operacionais e econômicos decorrentes da proposta de fim da escala de trabalho 6x1.

O ápice da presença da NTU na imprensa se deu com as discussões e a histórica aprovação do Novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo (PL nº 3.278/2021) no Congresso Nacional, consolidando a visão do setor na busca por segurança jurídica e modicidade tarifária. A estratégia de relações públicas assegurou a constante participação dos porta-vozes da NTU na cobertura midiática por meio de artigos de opinião exclusivos, encontros de relacionamento institucional com editores seniores e entrevistas de grande repercussão reputacional.

Os principais grupos de comunicação do país que veicularam entrevistas, dados e estudos conduzidos pela associação foram O Estado de S. Paulo, Folha de S. Paulo, O Globo, Valor Econômico, Correio Braziliense, CNN Brasil, Metrôpoles, Exame e Jota, além de forte presença em redes de rádio e TV como Jovem Pan, Rádio CBN e Rádio Bandeirantes.

## REDES SOCIAIS DA NTU ATUAM EM TEMAS ESTRATÉGICOS E AMPLIAM ALCANCE

Entre julho de 2025 e maio de 2026, anterior ao lançamento da campanha “O Brasil é Coletivo”, as redes sociais mais estratégicas da NTU (Instagram, Facebook e LinkedIn) mantiveram elevado o patamar de relevância estratégica na comunicação digital da entidade, somando 3,4 milhões de impressões e 1,5 milhão de acessos de usuários únicos.

Destaque para fevereiro de 2026, quando uma campanha digital de resposta a fake news sobre o Marco Legal do Transporte Público — por meio do impulsionamento de dois vídeos rebatendo as falsas acusações — gerou 648,9 mil visualizações e alcançou 485 mil pessoas, com taxa de engajamento de 8,24% (acima da média de mercado, de 2% a 3%), contribuindo para que o Instagram registrasse 815 mil visualizações no mês, o maior volume do período pré-campanha.

Esse cenário mudou de patamar a partir de abril de 2026, com o lançamento, no dia 17, da campanha nacional “O Brasil é Coletivo”, em celebração ao novo Dia Mundial do Transporte Público. Somente entre abril e junho, Instagram, Facebook e YouTube somaram juntos mais de 11 milhões de pessoas (usuários únicos), superando a meta original de alcançar 10 milhões de pessoas até agosto de 2026. O Instagram foi o canal mais beneficiado: encerrou abril com 5.489 seguidores, mas, com a força da campanha, saltou para 8.217 em maio (+2.780 novos seguidores, alta de 50% em um único mês) e alcançou 9.438 em junho — mais que dobrando a base de seguidores do canal em apenas três meses.

## POOL DE IMPRENSA NO SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2025

Com o objetivo de ampliar a cobertura midiática e dar maior visibilidade às propostas do setor, a NTU coordenou a formação de um pool de imprensa para o Seminário Nacional NTU 2025, realizado em Brasília. A associação convocou suas entidades filiadas a indicarem e patrocinarem jornalistas locais para a cobertura presencial do evento, responsabilizando-se pelo transporte terrestre e pela alimentação dos profissionais no hotel do seminário. A ação, que repetiu prática adotada com sucesso nos últimos dez anos, garantiu ampla inserção de pautas do setor tanto na mídia especializada quanto na imprensa nacional.

## OFICINA DE JORNALISMO NO ARENA ANTP 2025

No dia 28 de outubro de 2025, a NTU, em parceria com a ANTP, promoveu oficina exclusiva voltada a jornalistas e comunicadores durante o Arena ANTP 2025, em São Paulo. O encontro, liderado pelo jornalista Lúcio Mesquita, consultor internacional da Innovation Media Consulting, teve como foco central o debate sobre a comunicação construtiva no transporte público, propondo a aplicação prática dos princípios do jornalismo de soluções conectado às reais necessidades de deslocamento da população.

## CAMPANHAS

### CAMPANHA DE COMBATE À DESINFORMAÇÃO SOBRE O MARCO LEGAL

Em fevereiro de 2026, em resposta a uma onda de notícias falsas que acusavam o projeto do Marco Legal do Transporte Público (PL 3278/2021) de instituir novas taxas e impostos, a NTU deflagrou intensa ação de comunicação institucional. A entidade articulou nota pública de posicionamento subscrita por oito organizações do setor e lançou campanha de esclarecimento em formato de vídeo com a participação do relator da matéria, deputado José Priante, e do pesquisador Rafael Calábria. Até o final daquele mês, a mobilização obteve amplo alcance digital, somando 649 mil visualizações e direcionando quase 40 mil acessos à nota oficial no portal da associação.

### CAMPANHA DE RECADASTRAMENTO INSTITUCIONAL “NTU E VOCÊ”

Com o objetivo de atualizar os dados das empresas associadas e entidades filiadas à NTU, ampliar a comunicação interna junto as representações do setor e melhorar a oferta dos produtos e serviços das áreas técnica, jurídica e de comunicação, foi lançada, no dia 13 de março, a Campanha Interna de Recadastramento “NTU e Você”.

A campanha está sendo realizada em etapas: inicialmente junto às entidades filiadas, com a divulgação dos formulários de atualização por meio de canais como WhatsApp, o informativo NTUrgente e disparos de e-mail marketing; no segundo momento, para todas as empresas associadas. Até o dia 30 de junho de 2026 foram recebidos 250 cadastros atualizados.

Como incentivo, a NTU promoveu um sorteio, no dia 1º de julho, aos participantes que atualizaram seus cadastros. Cinco pessoas foram contempladas com passagens e hospedagens para o

Seminário Nacional NTU e cinco entidades (Sinfretur-AL, Fetronor-RN, SETC ABC-SP, FETRANS-CE e Sindiônibus-CE) receberam réplicas de miniaturas de ônibus do acervo histórico da NTU.

A campanha continua ao longo do ano: a NTU permanece recebendo atualizações cadastrais e reforça a importância dessa ação para o melhor atendimento aos membros associados e filiados.

## LANÇAMENTO DA CAMPANHA NACIONAL “O BRASIL É COLETIVO”

Coincidindo com a primeira celebração oficial do Dia Mundial do Transporte Público, a NTU lançou, em 17 de abril de 2026, a campanha nacional “O Brasil é Coletivo”, em alinhamento com o movimento global capitaneado pela Associação Internacional de Transporte Público (UITP). Criada pela agência Duo Design, a iniciativa tinha como meta inicial atingir 10 milhões de brasileiros até agosto de 2026. No entanto, em junho — até o fechamento deste relatório —, a campanha já havia ultrapassado a marca, alcançando mais de 11 milhões de pessoas em suas redes sociais. O objetivo do “O Brasil é Coletivo” é conscientizar a sociedade sobre a importância do transporte público urbano por meio de forte engajamento no Instagram e no Facebook, além de produções exclusivas no YouTube. A narrativa central enfatiza os atributos positivos de sustentabilidade, eficiência viária, segurança e justiça social do ônibus urbano.

## MANIFESTOS E NOTAS À IMPRENSA

### POSIÇÃO DA NTU SOBRE IMPLEMENTAÇÃO DA TARIFA ZERO

Em novembro de 2025, a NTU divulgou nota oficial de posicionamento defendendo que a implementação da Tarifa Zero seja conduzida com responsabilidade fiscal e amparada por pacto federativo estável entre União, estados e municípios. Reconhecendo a medida como avanço de inclusão social, a entidade ressaltou que a universalização da gratuidade exige fontes de custeio perenes e a readequação do Vale-Transporte. Como alternativa viável de curto prazo, a associação propôs o modelo de “Tarifa Zero para Quem Precisa”, direcionado a estudantes, beneficiários do Cadastro Único e idosos.

### ENTIDADES DO SETOR DIVULGAM POSICIONAMENTO EM DEFESA DO MARCO LEGAL

Em fevereiro de 2026, oito entidades setoriais, entre elas a NTU, divulgaram nota de posicionamento em defesa do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano (PL 3278/2021). O manifesto rebateu narrativas desinformadas sobre a criação de novos impostos, esclarecendo que o projeto confere segurança jurídica e prevê a separação entre a tarifa paga pelo usuário e o custo real da operação. As entidades defenderam o modelo como ferramenta de transparência de custos, modicidade tarifária e pilar de justiça social.

### ALERTA COLETIVO SOBRE IMPACTOS DA ALTA DO ÓLEO DIESEL

Em manifestação pública de 9 de abril de 2026, a NTU cobrou dos governos a adoção de mecanismos rigorosos de controle de mercado para conter a escalada de preços do óleo diesel, que acumulou alta de 24,06% desde o início do conflito no Oriente Médio. A associação destacou que, embora o transporte público responda por apenas 3,9% do consumo nacional do insumo, o combustível representa cerca de 30% dos custos totais de operação. A nota enfatizou que a pressão inflacionária ameaça o equilíbrio financeiro do setor e penaliza as famílias mais vulneráveis.

## POSICIONAMENTO CONTRA A REDUÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO

A NTU manifestou profunda preocupação, em nota à imprensa emitida em 12 de maio de 2026, com as propostas de extinção da escala de trabalho 6x1 e de redução da jornada semanal para 36 ou 40 horas. A associação alertou que a mão de obra representa 43,1% do custo total do serviço e que eventual redução da carga horária para 36 horas elevaria as despesas com motoristas em até 33%, ou até 15% em caso de redução para 40 horas, agravando a escassez de profissionais qualificados que afeta o setor. A entidade defendeu que qualquer alteração seja conduzida de forma gradual e pactuada por meio de negociações coletivas regionais.

## CELEBRAÇÃO DA APROVAÇÃO DO MARCO LEGAL

Em manifesto divulgado em 14 de maio de 2026, a NTU celebrou a aprovação histórica do projeto do Marco Legal do Transporte Público (PL 3278/2021) no plenário da Câmara dos Deputados, ocorrida na noite anterior. A associação ressaltou que a aprovação representa o coroamento de seis anos de intensos debates técnicos liderados pelo poder público e pela sociedade civil. A entidade destacou que o regramento oferece resposta definitiva para a crise estrutural da mobilidade urbana ao cancelar a segurança jurídica contratual, a transparência e a modernização dos serviços prestados em mais de 2.700 municípios.

## ALERTA DA NTU SOBRE OS VETOS AO MARCO LEGAL

Em junho de 2026, após a sanção com vetos da Lei nº 15.432/2026, que instituiu o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, a NTU emitiu nota oficial à imprensa alertando que os vetos presidenciais comprometeram os novos mecanismos de financiamento e sustentabilidade do setor. Embora tenha celebrado a conquista histórica do reconhecimento do transporte como serviço essencial, a entidade criticou a exclusão de receitas vitais da lei, como a destinação de 60% da arrecadação da Cide-Combustíveis, a isenção de pedágio para ônibus urbanos e o uso de créditos de carbono para subsidiar a transição energética da frota.

# Ficha Técnica

## CONSELHO DIRETOR

Presidente

**Edmundo de Carvalho Pinheiro**

Vice-presidente

**Mauro Artur Herszkowicz**

## DIRETORIA EXECUTIVA

Diretor-presidente

**Francisco Christovam**

Diretor de Gestão

**Marcos Bicalho dos Santos**

Diretor de Mobilidade Urbana

**Matteus Freitas**

## EQUIPE RESPONSÁVEL

Ana Caroline Tomaz

Anderson Paniagua

Beatriz Oliveira

Caroline Bazzani

Cinthia Alves

Daniel Gonçalves de Oliveira

Flávia Melo

Hellen Tôrres

Ivo Carlos Palmeira

João Gabriel Vasconcelos

Laécio Silva

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

João Gouveia Ferrão Neto

Jorge Manuel Pereira Dias

Marco Antonio Feres de Freitas

#### SP

João Carlos Vieira de Souza

Júlio Luiz Marques

Mauro Artur Herszkowicz\*\*

Milena Braga Romano

*\*\*vice-presidente*

**Região Sul****PR**

Mauricio Gulin

**RS**

Alexandre Biazus

Stamatula Vardaramatos

**SC**

Gilmar Leo Kalckmann

**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)

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





 /ntubrasil

 photos/ntubrasil

 /ntunoticias

 /transporteurbanontu

 @ntubrasil

 in/ntubrasil

 @ntubrasil.bsky.social

 /ntubrasil



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

f /ntubrasil

📷 photos/ntubrasil

✂ /ntunoticias

📺 /transporteurbanontu

📷 @ntubrasil

in in/ntubrasil

🦋 @ntubrasil.bsky.social

📺 /ntubrasil