



Balanço Semestral do Setor Metroferroviário no Brasil

1º semestre de 2025

Editorial

O primeiro semestre de 2025 confirma que o transporte metroferroviário segue cumprindo um papel essencial na mobilidade urbana brasileira, transportando mais de 1,26 bilhão de passageiros e se mantendo como um pilar dos deslocamentos de média e alta capacidade. O crescimento, ainda que em um ritmo que sinaliza o início de um novo estágio de demanda, de 0,4% em relação ao mesmo período de 2024, aponta que alcançamos um novo patamar de estabilidade, mas também expõe os limites de infraestrutura e investimentos que precisam ser superados para que o setor possa continuar avançando.

Mais do que números, o balanço revela tendências que devem ser interpretadas como um chamado à ação. A confiança da população no transporte sobre trilhos precisa ser acompanhada por um esforço conjunto para ampliar a oferta de serviços, modernizar as estruturas existentes e garantir políticas que assegurem previsibilidade regulatória, segurança jurídica e modicidade tarifária.

As inaugurações das Estações Ambuitá e Varginha, em São Paulo, o avanço de projetos estruturantes, como a concessão do Lote Alto Tietê, e os estudos para novas linhas em estados como Bahia, Distrito Federal e Rio de Janeiro demonstram que há disposição para investir. Somente neste semestre, os anúncios somaram mais de R\$ 30 bilhões em potencial de novos investimentos. Ainda assim, o ritmo de implementação precisa acompanhar a urgência da demanda: cidades mais populosas, adensamento urbano crescente e desafios ambientais cada vez mais críticos.

Vale destacar que os sistemas metroferroviários contribuem diretamente para reduzir emissões de poluentes, desafogar o trânsito e melhorar a qualidade de vida nas cidades. Cada passageiro que escolhe os trilhos ajuda a construir uma cidade mais humana, eficiente e sustentável, e cada expansão de linha ou modernização de frota se traduz em ganhos sociais expressivos, diminuição do uso de combustíveis fósseis e maior eficiência na mobilidade urbana, impactos que se refletem no bem-estar da população e na sustentabilidade do país.

Nesse contexto, o Projeto de Lei 3.278/2021, que cria o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, desponta como peça-chave para destravar investimentos, fortalecer a governança do setor e assegurar que novos empreendimentos avancem com segurança jurídica e sustentabilidade financeira. Sua aprovação representa a chance de definir um novo modelo para a mobilidade coletiva, capaz de atender às demandas atuais e preparar as cidades para os desafios do futuro.

Este balanço não é apenas um registro técnico. Ele é um convite a refletir sobre o país que queremos construir: mais conectado, mais sustentável e mais justo. A ANPTrilhos seguirá atuando para transformar esses objetivos em realidade, garantindo que cada novo quilômetro de trilho represente oportunidades, qualidade de vida e desenvolvimento para milhões de brasileiros.

Ana Patrícia Lira

Diretora Executiva da ANPTrilhos

Configuração do transporte metroferroviário brasileiro

O Sudeste, que reúne 29 das 49 linhas metroferroviárias em operação no Brasil, foi responsável por mais de 90% do volume total de passageiros transportados no 1º semestre de 2025

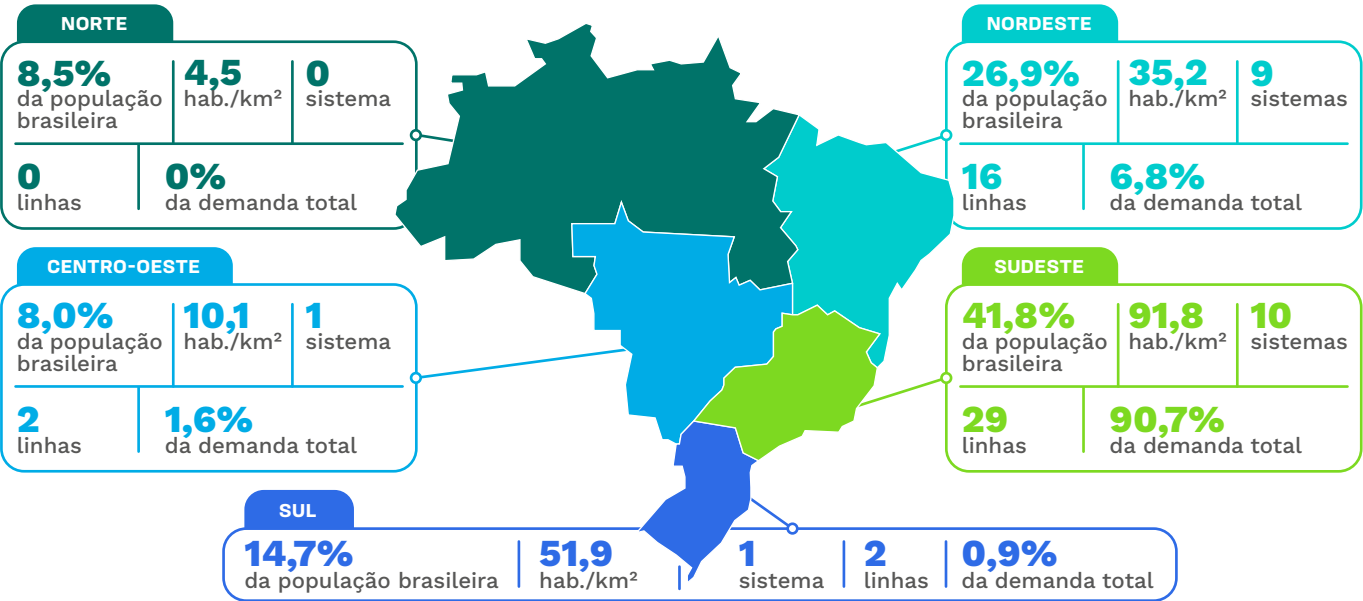
Ao término do primeiro semestre de 2025, a configuração do transporte urbano de passageiros sobre trilhos no Brasil, aqui denominado transporte metroferroviário, permaneceu a mesma apresentada no **Balanço do Setor Metroferroviário de 2024**.

São 21 sistemas operados por 16 empresas públicas e privadas, formados por 49 linhas de diferentes tecnologias: metrô, trens urbanos, veículos leves sobre trilhos (VLTs), monotrilho e *automated people mover* (APM), presentes em 11 estados e no Distrito Federal. A distribuição territorial acompanha, em

grande parte, padrões demográficos, econômicos e históricos de investimentos em infraestrutura, realizados pelas diferentes esferas de governo ao longo das últimas décadas.

Nesse sentido, a região Sudeste é o principal exemplo. Ela abriga 41,8% da população brasileira¹ e possui as maiores taxas de urbanização (94,4%) e densidade demográfica (91,8 hab./km²) do país. Como reflexo dessa concentração, a região também lidera a oferta e a demanda por transporte metroferroviário (Infográfico 1).

INFOGRÁFICO 1 Sistemas metroferroviários e demanda de passageiros: Grandes Regiões – 1º semestre de 2025



Elaboração: ANPTilhos, com base em dados fornecidos pelos operadores associados. No caso do VLT da Baixada Santista, os dados foram obtidos junto à Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP). Dados populacionais: IBGE (Censo 2022).

1. IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>. Acesso em: 19 ago. 2025.

Demanda de passageiros

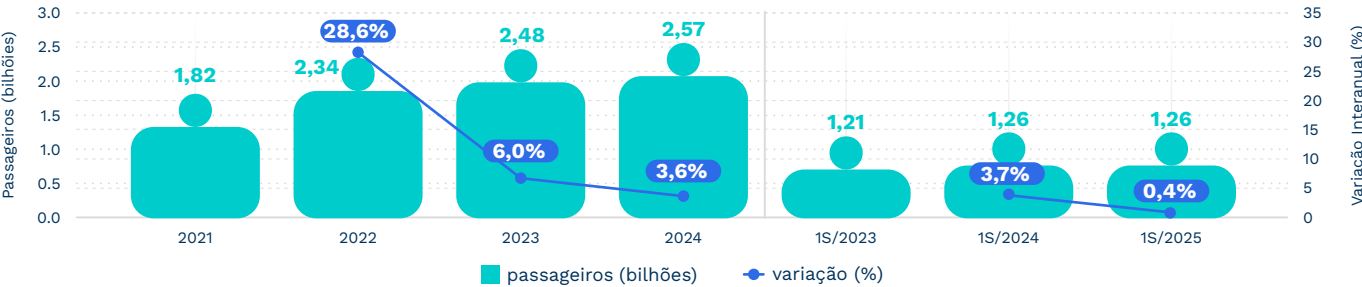
Demanda cresce 0,4% no 1º semestre de 2025, mas ritmo desacelera em relação ao mesmo período de 2024

Entre janeiro e junho de 2025, os 21 sistemas metroferroviários em operação no país transportaram **1,264 bilhão** de passageiros, frente a **1,259 bilhão** registrados no mesmo período de 2024, o que corresponde a um incremento de **0,4%**.

Apesar de positivo, o resultado foi 3,3 p.p. inferior ao

observado no primeiro semestre de 2024, quando a demanda havia crescido 3,7% em relação a 2023. Esse comportamento está em linha com a trajetória revelada nos balanços anuais recentes, que sugere o fim do ciclo de retorno da demanda no período pós-pandemia e o início de uma fase de crescimento mais moderado (gráfico 1).

GRÁFICO 1 Passageiros transportados e variação interanual – Brasil – 2021 a 2024 e 1º semestre de 2023 a 2025 (em bilhões e %)



Elaboração: ANPTrilhos, a partir de dados dos operadores associados. Para o VLT da Baixada Santista, dados da ARTESP.

Obs.: As variações percentuais foram calculadas usando os valores totais, sem arredondamento.

A frota nacional de veículos particulares, em contrapartida, manteve a trajetória de crescimento. Segundo o Ministério dos Transportes, a frota de automóveis, motocicletas e motonetas passou de 92,9 milhões, em junho de 2023, para 96,0 milhões, em junho de 2024, atingindo 99,5 milhões em junho de 2025³, representando uma variação positiva de 3,3% entre 2023 e 2024, e de 3,6% no período seguinte.

Embora discreta, essa alta reflete uma mudança no padrão de mobilidade urbana em direção ao transporte individual, processo que se acentuou nos anos recentes, impulsionado tanto por transformações comportamentais associadas ao trabalho remoto, à digitalização dos serviços urbanos e à reorganização dos hábitos de consumo, quanto por estímulos econômicos e tributários à aquisição de veículos particulares promovidos por diferentes esferas de governo.

A ausência de políticas públicas articuladas que reequilibrem esse processo compromete o progresso da mobilidade sustentável nas cidades brasileiras.

2. Valor ajustado (consulte a Nota Metodológica de Retificação para detalhes).

3. BRASIL. Ministério dos Transportes. Estatísticas da frota de veículos, por UF e tipo de veículos. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-senatran>. Acesso em: 18 ago. 2025.

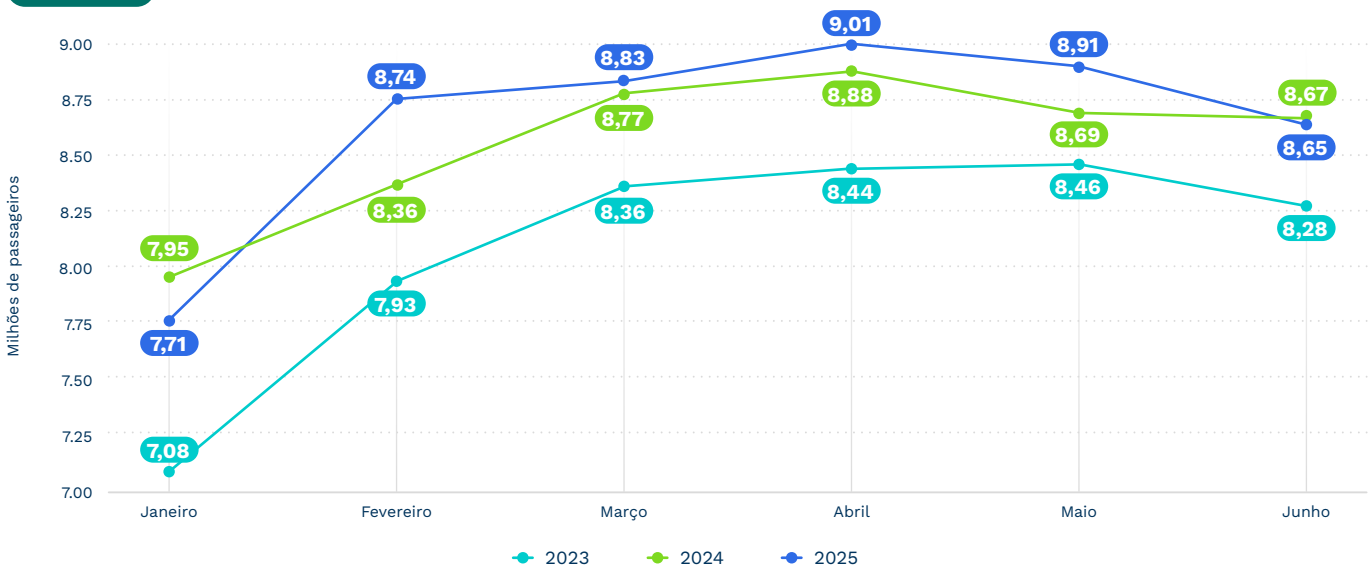
Comportamento mensal da demanda

A média dia útil (MDU) registrada nos seis primeiros meses de 2025 mostra que, embora a demanda siga em expansão, o ritmo é consideravelmente inferior ao observado no mesmo intervalo de 2024 (gráfico 2), o que reforça a hipótese de que setor atingiu um novo patamar de normalidade, caracterizado por um crescimento mais moderado e uma maior estabilida-

de da demanda.

Mudanças nesse cenário dependem, principalmente, de intervenções estruturantes, como a expansão ou a modernização da rede, a adoção de políticas tarifárias integradas e a implementação de políticas públicas de incentivo ao transporte coletivo.

GRÁFICO 2 MDU de passageiros transportados: evolução mensal – Brasil – 1º semestre de 2023 a 2025 (em milhões)



Elaboração: ANPTrilhos, a partir de dados dos operadores associados. Para o VLT da Baixada Santista, dados da ARTESP.

Distribuição da demanda por Unidade Federativa

A demanda metroferroviária, quando desagregada por Unidade Federativa (UF), permite observar a participação relativa de cada ente no volume total de passageiros transportados. Ela também evidencia as diferenças regionais, associadas a fatores estruturais e conjunturais próprios de cada território.

Entre os estados com desempenho positivo destaca-se o Piauí, que, embora tenha uma participação modesta no volume total, registrou um aumento expressivo de 51,2% na sua demanda, resultado do início da operação da Estação Colorado do VLT de Te-

resina, operado pela Companhia Ferroviária e de Logística do Piauí (CFLP), e da instituição da gratuidade total do serviço (tarifa zero) em janeiro de 2025.

No Rio Grande do Sul, a elevação de 4,0% indica uma recuperação gradual da demanda no sistema metroferroviário de Porto Alegre, operado pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb), após os impactos da tragédia climática que afetou o estado. Entretanto, apesar da recuperação, o volume de passageiros permanece abaixo dos níveis observados antes do evento.

Já o Rio de Janeiro apresentou crescimento de 1,0%, revertendo a tendência de queda observada no primeiro semestre de 2024 (-1,4% em relação a 2023). Parte desse resultado é atribuído ao desempenho do VLT Carioca, cuja demanda avançou 17,2% no período. Segundo o operador, isso se deve à operação plena da Linha 4–Laranja e à abertura do Terminal Intermodal Gentileza, que ampliaram substancialmente a integração modal na região.

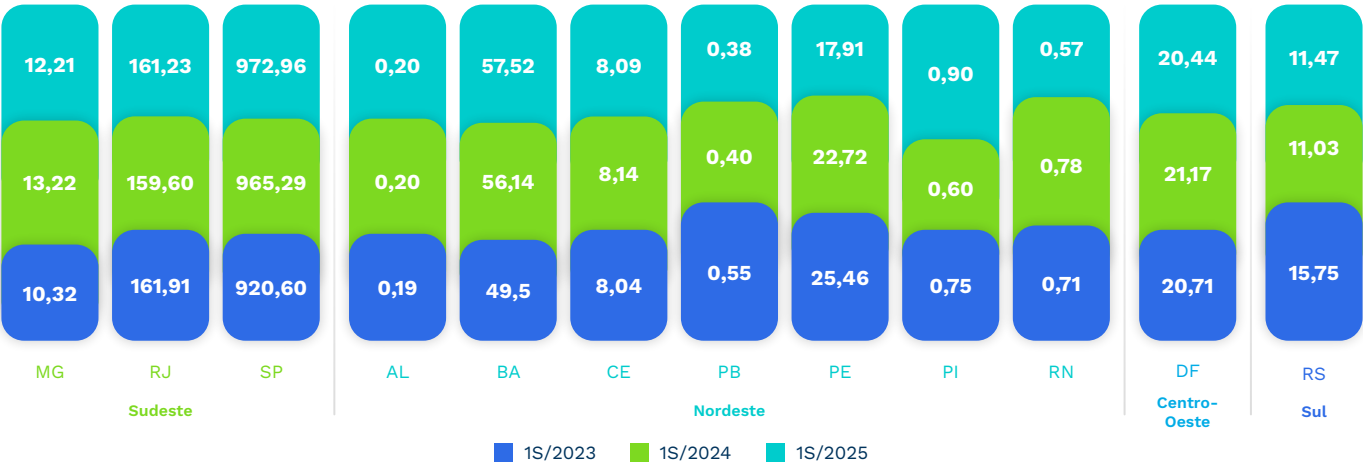
Nas UFs com desempenho negativo, é possível identificar três padrões distintos: quedas acentuadas e persistentes na Paraíba (-5,2%) e em Pernambuco (-21,2%), que acumulam, individualmente, retrações superiores a 30% desde 2023; oscilações pontuais no Distrito Federal (-3,4%) e no Ceará (-0,6%), sem alterações estruturais na demanda; e inversão de

tendência em Minas Gerais (-7,7% ante +28,2%) e no Rio Grande do Norte (-27,4% ante +10,1%).

Em Minas Gerais, a queda está diretamente relacionada às obras de modernização e expansão do Metrô BH. Embora essas intervenções sejam estratégicas para a ampliação da oferta futura, elas limitam a circulação plena dos trens, com reflexos diretos na demanda presente.

No caso do Rio Grande do Norte, assim como em Pernambuco, na Paraíba e em Alagoas – todos com sistemas operados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) –, os resultados foram influenciados por restrições orçamentárias que reduziram os recursos de custeio, com reflexo na operação dos serviços.

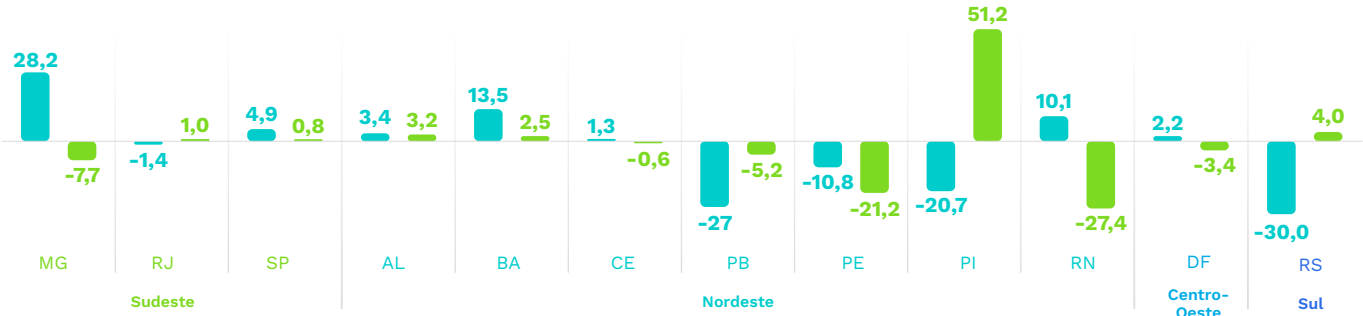
GRÁFICO 3 Passageiros transportados por UF: evolução interanual no 1º semestre – 2023 a 2025 (em milhões)



Elaboração: ANPTilhos, a partir de dados dos operadores associados. Para o VLT da Baixada Santista, dados da ARTESP.

Obs.: Valores ajustados (consulte a Nota Metodológica de Retificação para detalhes).

GRÁFICO 4 Passageiros transportados por UF: variação interanual no 1º semestre – 2023/2024 e 2024/2025 (em %)



Elaboração: ANPTilhos, a partir de dados dos operadores associados. Para o VLT da Baixada Santista, dados da ARTESP.

Obs.: Valores ajustados (consulte a Nota Metodológica de Retificação para detalhes).

Marcos da expansão setorial

Inaugurações, novos contratos e planejamento nacional reforçam o ciclo de expansão da rede

Desde 2023, o setor vem demonstrando confiança na abertura de um novo ciclo de investimentos no transporte de passageiros sobre trilhos, ancorada no avanço de iniciativas que vêm se multiplicando em diferentes regiões do país, ainda que em estágios de maturidade distintos.

Entre os principais marcos registrados no primeiro semestre deste ano, estão as inaugurações das estações Ambuitá e Varginha na Região Metropolitana de São Paulo, incorporadas, respectivamente, às Linhas 8–Diamante e 9–Esmeralda. Com investimentos

superiores a R\$ 150 milhões, esses equipamentos ampliaram a cobertura da malha, com potencial de absorver mais de 50 mil passageiros diariamente.

No plano contratual, merece destaque o contrato de concessão, também em São Paulo, das Linhas 11–Coral, 12–Safira e 13–Jade (Lote Alto Tietê), que prevê aportes de R\$ 14,3 bilhões ao longo de 25 anos. Além disso, na Bahia, no Distrito Federal, em Pernambuco e no Rio de Janeiro, os governos anunciaram medidas que somam mais de R\$ 30 bilhões em investimentos potenciais.

Inaugurações no semestre

Estação Ambuitá Linha 8–Diamante

Localizada no município de Itapevi (SP), entre as estações Amador Bueno e Santa Rita, a Estação Ambuitá é a primeira obra entregue integralmente pela ViaMobilidade no âmbito contratual das Linhas 8–Diamante e 9–Esmeralda.



 LOCALIZAÇÃO	 ÁREA CONSTRUÍDA (M²)	 CAPACIDADE ESTIMADA (PASSAGEIROS/DIA)	 ACESSIBILIDADE	 INTEGRAÇÃO PREVISTA
Itapevi (SP)	1.508	2.100	Sim	Não

Elaboração: ANPTrilhos, a partir de dados da ViaMobilidade, Linhas 8 e 9.

7 Estação Varginha
Linha 9–Esmeralda

A Estação Varginha, localizada na zona sul da capital paulista, possui 5 mil m² de área construída e capacidade estimada para atender diariamente até 50 mil passageiros. A integração com o terminal de ônibus está prevista para 2026.



 LOCALIZAÇÃO	 ÁREA CONSTRUÍDA (M ²)	 CAPACIDADE ESTIMADA (PASSAGEIROS/DIA)	 ACESSIBILIDADE	 INTEGRAÇÃO PREVISTA
São Paulo (SP)	5.000	50.000	Sim	Terminal de ônibus (2026)

Elaboração: ANPTrilhos, a partir de dados da ViaMobilidade, Linhas 8 e 9.

Principais anúncios e marcos contratuais

São Paulo

Em São Paulo, estão concentradas as principais iniciativas do primeiro semestre, reafirmando a estratégia de expansão da rede metroferroviária do estado, por meio de concessões e parcerias público-privadas (PPPs):

- a. No plano contratual, o governo estadual assinou, em maio, o contrato de concessão do Lote Alto Tietê com a concessionária Trivia Trens, do Grupo Comporte, o qual abrange as Linhas 11–Coral, 12–Safira e 13–Jade, além do Serviço Expresso Aeroporto, hoje operados pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).
- b. No plano das concessões em estruturação, está em curso a licitação para o projeto executivo e a construção da Linha 19–Celeste, que conectará Guarulhos ao centro da capital. Também foi encerrada a audiência pública referente ao projeto Lote ABC–Guarulhos, que abrange a operação da Linha 10–Turquesa e a implantação da futura Linha 14–Ônix.

- c. Na fase de estudos técnicos, foi publicado edital para contratação de serviços de engenharia da Linha 22–Marrom, entre Cotia e a cidade de São Paulo. Ainda no semestre, a Linha 16–Violeta foi qualificada no Programa de Parcerias em Investimentos do Estado (PPI–SP).
- d. Por fim, no segmento do transporte regional, foi concluída a fase de audiência pública do Trem Intercidades (TIC) Eixo Oeste, no trajeto que conectará Sorocaba à capital paulista.

Bahia

Na Bahia, a Companhia de Transporte do Estado (CTB) lançou o edital para implantação do Tramo 4 da Linha 1 do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas, novo trecho que acrescentará 1,1 km ao sistema, conectando a Estação da Lapa à futura Estação Campo Grande, no centro da capital baiana. O investimento previsto ultrapassa R\$ 1,5 bilhão.

Distrito Federal

No Distrito Federal, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô-DF) firmou, em junho, o contrato para a elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da futura Linha 2 do sistema, que prevê a ampliação da cobertura do metrô nas Regiões Administrativas de Santa Maria, do Gama, do Riacho Fundo II, do Recanto das Emas, do Núcleo Bandeirante, da Candangolândia, do Cruzeiro e do Plano Piloto.

Pernambuco

Em Pernambuco, a concessão do sistema do Recife, operado pela CBTU, foi autorizada pelo governo federal, por meio da Resolução nº 324 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), cuja estruturação será conduzida pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com transferência dos ativos à esfera estadual, e, em seguida, para a iniciativa privada.

Rio de Janeiro

No Rio de Janeiro, embora ainda não haja medidas formalizadas, a articulação e a mobilização dos governos federal, estadual e municipal em torno de uma proposta de ampliação da rede metroviária vêm se delineando como uma das agendas mais ambiciosas do setor. O plano inclui três frentes: extensão da Linha 2, ligando Estácio à Praça XV; expansão da Linha 4 até o bairro do Recreio; e implantação da Linha 3, ligando os municípios do Rio de Janeiro, de Niterói e de São Gonçalo. Ao todo, estão previstos 44 km de trilhos e 31 estações, e a estimativa de investimentos é da ordem de R\$ 28,8 bilhões.

No plano contratual, o governo estadual assinou o contrato unificando a gestão e operação das linhas metroferroviárias com a concessionária MetrôRio. O novo acordo encerra a atuação da Rio Barra, autoriza a retomada da construção da Estação Gávea (Linha 4), paralisada desde 2015, e estabelece, que, como contrapartida, a operadora investirá R\$ 600 milhões na obra em troca da prorrogação de sua concessão até 2048.

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana

Segundo o último boletim do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU), divulgado em junho deste ano, o potencial de expansão da rede de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidade (TPC-MAC) nas 21 maiores Regiões Metropolitanas do país, com base nos 194 projetos prioritários, entre corredores de ônibus, Bus Rapid Transit (BRT) e sistemas sobre trilhos, é de **2,5 mil km até 2050**.

Entre esses projetos, 30 são metroviários, que juntos somam aproximadamente 324 km. Quando concluídos, poderão elevar a rede para mais de 600 km, praticamente o dobro da atual, de 310,8 km. No segmento dos trens urbanos, são oito projetos que, somados, chegam a cerca de 96 km. Isso representa um crescimento de 18% em relação aos 536 km atualmente em operação.

Há, ainda, 130 projetos que, no estágio atual, não têm tecnologia definida, podendo adotar BRT, VLT ou monotrilho. Esse conjunto representa a maior parte da expansão projetada, com aproximadamente 1,9 mil km. Segundo o ENMU, a escolha da tecnologia dependerá de estudos adicionais em cada eixo, especialmente nos casos em que há possibilidade de sobreposição entre alternativas como VLT e BRT. Nesse universo, o potencial de participação dos trilhos também pode ser expressivo, dada a recorrência dessa alternativa nos trechos avaliados.

Os resultados definitivos virão na fase seguinte do estudo, com a produção das fichas de cada empreendimento, reunindo informações sobre investimentos, benefícios e impactos de cada proposta.

Carteira de obras em execução

A carteira apresentada nesta seção (tabela 1) abrange exclusivamente empreendimentos voltados à construção de infraestrutura (vias, estações e paradas) e à modernização da rede existente, como a requalificação de vias, já em execução ou com contratos de obras formalizados.

Estão excluídas as obras de reforma ou modernização de estações já existentes, bem como os investimentos previstos em contratos de concessão que ainda não resultaram na assinatura de instrumentos específicos para execução das obras.



Mais de 100 novas estações e 112 km de trilhos entrarão em operação nos próximos cinco anos, melhorando a mobilidade de milhões de brasileiros.⁴



4. Os números referem-se exclusivamente às frentes ativas de construção, excluindo os trechos da Linha Roxa, atualmente paralisados.

TABELA 1 Obras em execução ou contratadas para implantação e/ou expansão da rede metroferroviária (situação em 30 de jun./2025)

RM	MODO	CÓDIGO	PROJETO	EXTENSÃO (KM)	ESTAÇÕES	PREVISÃO DE ENTREGA
SUDESTE						
Belo Horizonte		0009	Expansão da Linha 1	1,6	1	2026
		0030	 Implantação da Linha 2	10,5	7	2028
Baixada Santista		0248	 Implantação da Linha 2: trecho Conselheiro Nébias–Valongo	7,5	12	2026
		0054	 Implantação do <i>People Mover</i> do Aeroporto de Guarulhos	2,6	4	2º sem./2025
São Paulo		0028	 Implantação da Linha 6–Laranja: etapa 1	9,1	8	2026
		0048	 Implantação da Linha 17–Ouro: trecho 1 Aeroporto de Congonhas–Washington Luís–Morumbi	6,7	8	2026
		0027	Implantação da Linha 6–Laranja: etapa 2	5,9	7	2027
		0049	Implantação do trecho Ipiranga–Jacu–Pêssego da Linha 15–Prata	4,6	3	2027
		0016	Expansão da Linha 2–Verde: trecho Vila Prudente–Penha	8,0	8	2028
		0292	Expansão da Linha 4–Amarela: trecho Taboão da Serra	3,3	2	2028
NORDESTE						
Fortaleza		0233	Implantação do ramal Aeroporto da Linha Nordeste (VLT Parangaba–Mucuripe)	2,4	2	2º sem./2025
		0029	Implantação da Linha Leste: fase 1 Centro–Papicu	7,3	4	2028
Grande Teresina		0279	Modernização da Linha 1: 1ª etapa	-	-	2026
		0293	Expansão Metrô de Teresina: Estação Todos os Santos	2,5	1	2026
Natal		0250	 Implantação da Linha Roxa*	4,1	3	-
Salvador		0245	 Implantação do VLT de Salvador e Região Metropolitana: Lote 1 Ilha de São João–Calçada	16,7	17	2027
		0247	Implantação do VLT de Salvador e Região Metropolitana: Lote 2: Paripe–Águas Claras	9,2	8	2028
		0246	Implantação do VLT de Salvador e Região Metropolitana: Lote 3: Águas Claras–Piatã	10,5	9	2028
CENTRO-OESTE						
DF e Entorno		0011	Expansão da Linha 1: ramal Samambaia	3,6	2	2028

Legenda:  METRÔ  VLT  MONOTRILHO  PEOPLEMOVER  NOVALINHA

Fonte: Elaboração da ANPT trilhos, a partir de dados dos operadores associados. Para o VLT da Baixada Santista, dados da Artesp.

Nota: * Obra atualmente paralisada, sem previsão de entrega.

Nota Metodológica de Retificação

Durante o processo de consolidação estatística referente ao primeiro semestre de 2025, foram identificadas divergências nos dados de passageiros transportados já publicados. O total de passageiros transportados no primeiro semestre de 2023 foi ajustado de 1.199.969.799 para 1.214.462.970, e no primeiro semestre de 2024, de 1.253.089.425 para 1.259.279.514.

As correções referem-se aos dados reportados pelos seguintes operadores: i) Metrô Bahia e Metrô BH: revisaram seus números com base em extrações posteriores dos respectivos sistemas de bilhetagem – essas atualizações seguiram os critérios definidos em contrato e as diretrizes estabelecidas pelas auditorias internas; ii) MetrôRio e SuperVia: os dados originalmente enviados consideravam apenas os embarques de passageiros, sem contabilizar as transferências internas entre linhas; e iii) ViaMobilidade Linhas 5 e 17, ViaMobilidade Linhas 8 e 9 e ViaQuatro: as alterações decorreram da revisão de suas bases estatísticas.

A ANPTrilhos optou pela adoção dos registros mais recentes e consolidados em conformidade com as suas diretrizes internas para revisão estatística, alinhadas às boas práticas nacionais de produção e disseminação de dados. Todos os ajustes foram validados e formalizados após a conclusão do processo de verificação do Balanço Semestral de 2025.



Expediente

CONSELHO ADMINISTRATIVO DA ANP TRILHOS 2024–2026

Joubert Fortes Flores Filho

Presidente

Luiz Eduardo Argenton

Vice-Presidente Executivo

Adriana Lins

Vice-Presidente de Tecnologia

Guilherme Ramalho

Vice-Presidente de Planejamento

Gustavo Barreto

Vice-Presidente Institucional

José Eduardo Copello

Vice-Presidente de Desenvolvimento

DIRETORIA EXECUTIVA

Ana Patrizia Lira

Diretora Executiva

Fernanda Adjuto

Gerente de Relações Governamentais e Institucionais

Ana Paula Figueiredo

Coordenadora Administrativo-Financeira

Bruna Martins

Assessora Administrativa

ASSESSORIA TÉCNICA

WMT Assessoria Empresarial

Dito Analytics

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO E IMPRENSA

MNeves Comunicação

STA Comunicação

DESIGN E DIAGRAMAÇÃO

DUO Design

COMITÊ ESTATÍSTICO

Alexandre Lima – CFLP

Anna Clara Fernandes – MetrôRio

Antônio Sobral – CFLP

Brunno Jesus – Metrô BH

Carla de Campos – Motiva Trens

Cleber Correa – Trensurb

Edilson Aragão – Metrofor

Elton Cabral – Motiva Trens

Felipe Naves – CPTM

Franco Matos – Metrofor

Gabriel Nogueira – SuperVia

Gilberto Baú – Trensurb

Guilherme Bieler – MetrôRio

Hidelson Menezes – CTB

Igor Teixeira Costa – Motiva Trens

Jonathan Costa – Motiva Trens

Kristian Pasini – Motiva Trens

Lucas Bueno – Metrô São Paulo

Marcelo Santos – Metrô São Paulo

Mariana Fernandes – CBTU

Raimundo Filgueiras – CTB

Regiane Thaumaturgo – Metrô-DF

Sérgio Barbosa – CPTM

Victoria Arica – SuperVia

Vitor Cassab – Metrô-DF

ASSOCIADOS



CBTU
Companhia Brasileira
de Trâns Urbanos



CCR Metrô
Bahia



Companhia Ferroviária
e de Logística do Piauí



CPTM



COMANHIA DE TRÂNS DO ESTADO DE BAHIA



LINHA 6 | SÃO PAULO



metrôBH

METRÔ DF

METROFOR



METRÔ RIO



METRÔ

supervia
Trens Urbanos



Via **Mobilidade**
Linhas 5 e 17

Via **Mobilidade**
Linhas 8 e 9

Via **Quatro**

VLT
CARIOCA

aerom



ALSTOM

CAF

IMPENGENHARIA

VESSEL
ENGENHARIA

radix

Sécheron

APOIO

CNT / SEST SENAT / ITL

Sistema Transporte

ANP TRILHOS
Associação Nacional dos Transportadores
de Passageiros sobre Trilhos

Setor de Autarquias Sul, Quadra 1,
Bloco J, Ed. Clésio Andrade,
Torre A, 5º andar, sala 510

Brasília/DF – 70070-010

(61) 3322-3158

contato@anptrilhos.org.br

www.anptrilhos.org.br