

NO TRILHO CERTO

**COMPROMISSO
NACIONAL PELA
MOBILIDADE
URBANA SOBRE
TRILHOS**





QUEM SOMOS

Criada em 2010, a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos - ANPTrilhos tem como missão impulsionar o desenvolvimento do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil, promovendo uma mobilidade mais segura, eficiente e ecologicamente responsável.

A ANPTrilhos representa os operadores brasileiros de metrô, trem urbano, people mover e Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), e está presente em 11 estados e no DF.

O CONTEXTO: A MOBILIDADE URBANA SOBRE TRILHOS

O Brasil encontra-se diante de uma oportunidade histórica e inadiável para transformar a realidade de seus centros urbanos. A próxima gestão federal e os próximos governos estaduais serão o divisor de águas na definição de como milhões de cidadãos exercerão seu direito de ir e vir nas próximas décadas. Mais do que uma discussão técnica sobre infraestrutura de transporte, o fortalecimento do sistema metroferroviário representa uma política transversal de desenvolvimento econômico, inclusão social produtiva, aumento da competitividade das metrópoles e compromisso real com a sustentabilidade ambiental.

Contudo, a sustentabilidade operacional e a necessária expansão das redes de trilhos estão hoje asfixiadas por um modelo de financiamento exaurido, em que as tarifas pagas pelos usuários têm sido a principal, e muitas vezes única, fonte de custeio das operações, enquanto a expansão da malha fica à mercê de disponibilidade eventual de recursos ou iniciativas pontuais de curto prazo.

Ao mesmo tempo, as políticas públicas atuais ainda favorecem, direta ou indiretamente, o transporte individual



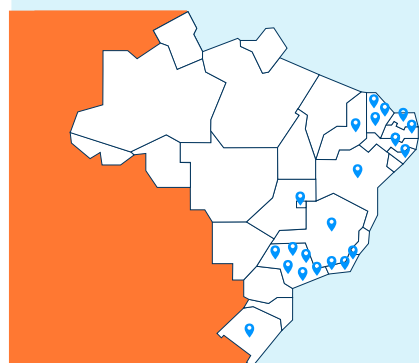
A próxima gestão federal e os próximos governos estaduais serão o divisor de águas na definição de como milhões de cidadãos exercerão seu direito de ir e vir nas próximas décadas.

motorizado e os deslocamentos por aplicativo. As cidades destinam recursos permanentes à infraestrutura viária, à gestão do trânsito e à circulação de automóveis, enquanto o transporte coletivo — que ocupa menos espaço, transporta muito mais pessoas e reduz congestionamentos, emissões e acidentes — segue sem uma política estável de financiamento.

É urgente que a mobilidade sobre trilhos seja tratada como prioridade nacional, com mecanismos de financiamento que transcendam mandatos e garantam a continuidade dos projetos, assegurando que o país não perca mais uma década parado em congestionamentos.



O SETOR METROFERROVIÁRIO EM NÚMEROS



49,8 milhões
de pessoas beneficiadas diretamente em **73 municípios** brasileiros.



2,59 bilhões
de passageiros transportados ao longo do ano de 2025.

8,7 milhões
de passageiros atendidos **em média** por cada **dia útil**.



44,6 bilhões
em benefícios econômicos e sociais gerados apenas em 2025.



1,6 bilhão de horas
economizadas pelos cidadãos em seus deslocamentos diários.



900 milhões de litros
de combustível que deixaram de ser consumidos devido ao uso dos trilhos.



1.144,7 km de extensão total da malha operacional metroferroviária no país.

O setor gerou **R\$ 44,6 bilhões** em 2025 em benefícios econômicos e sociais com economia de tempo, combustível, redução de acidentes e emissões, mas o ritmo de expansão da rede segue abaixo do necessário para acompanhar a dinâmica urbana do país.

O DESAFIO: UM MODELO DE FINANCIAMENTO ESTRUTURALMENTE DESEQUILIBRADO

O transporte público sobre trilhos no Brasil enfrenta um impasse crítico. O paradigma de financiamento baseado fortemente na arrecadação da tarifa que o passageiro paga tornou-se obsoleto e insuficiente diante das profundas transformações nos padrões de deslocamento urbano, criando uma barreira para a inclusão social e limitando a previsibilidade de recursos para manter a qualidade do serviço, renovar ativos e modernizar os sistemas existentes.

Os dados do setor revelam uma realidade preocupante: a demanda de passageiros estagnou. Enquanto em 2019 o setor transportava 3,2 bilhões de passageiros, o volume em 2025 foi de apenas 2,59 bilhões, um crescimento de 0,8% em relação ao ano anterior. Este hiato de aproximadamente 20% em relação ao período pré-pandemia consolidou-se como um “novo normal”, evidenciando que a receita tarifária atingiu seu teto. Insistir neste modelo é ignorar a realidade econômica das famílias brasileiras e a necessidade de subsídios cruzados para manter o sistema viável.

AS PROPOSTAS: UM COMPROMISSO COM A MOBILIDADE SOBRE TRILHOS

Para transformar o transporte sobre trilhos em uma política de Estado resiliente e eficaz, a ANPTrilhos apresenta três compromissos centrais. Estas propostas visam atacar as causas estruturais para o desenvolvimento da nossa malha e garantir que o próximo ciclo de governo seja marcado por entregas à população.

PROPOSTA 1

TARIFA MAIS JUSTA PARA QUEM USA O TRANSPORTE PÚBLICO

Instituir uma Política Nacional Permanente de Modicidade Tarifária

É necessário instituir uma política nacional permanente de modicidade tarifária, com financiamento compartilhado entre União, estados e municípios, capaz de reduzir o peso da tarifa sobre o passageiro sem comprometer a qualidade dos serviços. O novo modelo deve assegurar recursos estáveis e previsíveis para o custeio da operação, incluindo energia elétrica, segurança, manutenção e renovação de ativos, distribuindo essa responsabilidade entre os diferentes beneficiários da mobilidade.

Essa política deve ser sustentada pelo fortalecimento da CIDE-Combustíveis, pela adoção de mecanismos associados ao transporte individual e à valorização imobiliária, pela modernização do Vale-Transporte, pelo custeio das gratuidades nos respectivos orçamentos públicos e por instrumentos voltados à população mais vulnerável.

O objetivo é garantir previsibilidade à operação, preservar a qualidade dos sistemas e tornar a tarifa mais justa para quem utiliza o transporte público.



PROPOSTA 2

CIDADES INTEGRADAS, MOBILIDADE MAIS EFICIENTE

Apoiar a instituição e/ou o fortalecimento de Autoridades Metropolitanas de Mobilidade Urbana nas principais regiões metropolitanas brasileiras

A mobilidade urbana não respeita limites geográficos municipais; ela é intrinsecamente metropolitana. Por isso, é fundamental fortalecer a coordenação federativa entre os três níveis de governo. Propomos a criação de instâncias de governança metropolitana com autoridade para planejar e gerir o transporte de forma integrada, superando a fragmentação que hoje prejudica o passageiro e encarece o sistema.

A União deve exercer seu papel de indutora, condicionando o apoio financeiro à existência de planos de mobilidade integrados e consórcios intermunicipais operantes. Esta coordenação assegura que o investimento federal em uma linha de metrô, por exemplo, seja potencializado por redes de ônibus municipais integradas, bilhetagem única e planejamento urbano que favoreça o adensamento ao longo dos eixos de transporte.

O fortalecimento institucional e a segurança jurídica são as garantias de que as políticas públicas de mobilidade sobre trilhos terão longevidade. Sem uma governança sólida, os investimentos correm o risco de se tornarem ilhas de eficiência em um mar de desarticulação urbana. A coordenação federativa é o que permitirá que o transporte sobre trilhos seja, de fato, o motor da transformação das nossas metrópoles.

A REDE NECESSÁRIA PARA ATENDER O BRASIL

91 projetos

estruturantes de transporte
de passageiros sobre trilhos
identificados.

R\$ 200 bilhões

em benefícios sociais diretos
projetados após a implementação.

Mais de
1.749 km

de novas redes propostas para
o território nacional.

**R\$ 300 bilhões
a R\$ 370 bilhões**

de investimento estimado com
horizonte até 2054.

Fonte: Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU) – BNDES e Ministério das Cidades



PROPOSTA 3

MAIS TRILHOS PARA AS CIDADES - MOBILIDADE COMO POLÍTICA DE ESTADO

Garantir investimentos de R\$ 20 bilhões por ano para a expansão da rede metroferroviária

O Brasil precisa instituir uma agenda permanente de expansão da rede metroferroviária, com investimentos contínuos, previsíveis e articulados entre União, estados, municípios, instituições financeiras, organismos multilaterais e iniciativa privada. A meta deve ser alcançar o patamar mínimo de R\$ 20 bilhões por ano, garantindo escala e continuidade aos investimentos e permitindo tirar do papel projetos estruturantes de média e alta capacidade.

Para viabilizar essa expansão, é necessário combinar planejamento de longo prazo, segurança jurídica e diferentes fontes e instrumentos de financiamento. Entre as alternativas estão recursos do ICMS sobre combustíveis, fundos regionais, pedágios urbanos ou taxas de congestionamento, linhas de longo prazo do BNDES, PPPs, organismos multilaterais e mecanismos de captura da valorização imobiliária.

A prioridade deve ser dada aos projetos estruturantes identificados pelo ENMU, ampliando a rede, integrando os diferentes modos de transporte e levando sistemas de alta capacidade às regiões que mais precisam. Expandir os trilhos significa reduzir desigualdades e tempos de deslocamento, ampliar o acesso a empregos, educação e serviços e gerar ganhos de produtividade, sustentabilidade e qualidade de vida.

ANP TRILHOS

Associados



Apoio

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

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

