



BALANÇO DO SETOR
METROFERROVIÁRIO
NO BRASIL

1º SEMESTRE DE 2026

ANP **TRILHOS**
Associação Nacional dos Transportadores
de Passageiros sobre Trilhos

Avançar



Expediente

Conselho de Administração | 2026–2028

Presidente

Antonio Julio Castiglioni Neto

Vice-Presidente

André Gustavo Salcedo Teixeira Mendes

Conselheiros

Ana Cláudia Nascimento

Cláudio Andrade

Michael Cerqueira

Guilherme Ramalho

Conselheiro Consultivo Externo

Joubert Flores

Setor de Autarquias Sul, Quadra 1, Bloco J,
Ed. Clésio Andrade – Torre A, 5º andar, Sala 510
Brasília/DF – 70.070-010

(61) 3322-3158

contato@anptrilhos.org.br

www.anptrilhos.org.br

Diretoria Executiva

Diretora-Presidente

Ana Patrizia Lira

Gerente de Relações Governamentais e Institucionais

Fernanda Adjuto

Coordenadora Administrativo-Financeira

Ana Paula Figueiredo

Assessora Administrativa

Bruna Martins

Dito Analytics

João Victor Costa

MNeves Comunicação

Mariana Neves

STA Comunicação

Luíza Figueiredo

Júlia Portela

WMT Assessoria

Wilma Miranda Tomé Machado

Comitê de Inteligência Setorial

Aldir Seifried (Trensurb)

Antônio Luiz Sobral (CFLP)

Brunno Jesus (Metrô BH)

Carla de Campos (Motiva Trilhos)

Caroline A. de Oliveira (MetrôRio)

Claudio Volpi (Trivia Trens)

Edilson Aragão (Metrofor)

Elton Cabral (Linha Uni)

Felipe Naves (CPTM)

Frank Alves Ferreira (Trensurb)

Guilherme Bieler (MetrôRio)

Gustavo Galvão (Linha Uni)

Gustavo Stavale (Linha Uni)

Jaqueline Becker (Metrô BH)

Juan Mangueira (Metrô-DF)

Kristian Pasini (Motiva Trilhos)

Laís Adolfo Oliveira (Trensurb)

Leylane Carvalho (Trivia Trens)

Lucas Bueno (Metrô de São Paulo)

Marcelo Santos (Metrô de São Paulo)

Maria Tamires dos Santos (Motiva Trilhos)

Rodrigo Sartoratto (TIC Trens)

Sérgio Barbosa (CPTM)

Vitor Cassab (Metrô-DF)

Coordenação

Wilma Miranda Tomé Machado

Projeto Gráfico e Diagramação

DUO Design



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Balanço do setor metroferroviário [livro eletrônico]
: 1º semestre de 2026 / Associação Nacional dos
Transportadores de Passageiros sobre Trilhos
ANPTrilhos ; coordenação Wilma Miranda Tomé
Machado. -- Brasília, DF : ANPTrilhos, 2026.

ISBN 978-65-983517-1-7

1. Metroferroviário - Brasil 2. Mobilidade urbana
3. Transporte 4. Transporte coletivo I. ANPTrilhos,
Associação Nacional dos Transportadores de
Passageiros sobre Trilhos. II. Machado, Wilma
Miranda Tomé.

26-387951.1

CDD-388.4

Índices para catálogo sistemático:

1. Mobilidade urbana 388.4
Henrique Ribeiro Soares - Bibliotecário - CRB-8/9314

Editorial

1. Configuração do transporte metroferroviário

2. Demanda de passageiros

3. Projetos e perspectivas

Editorial

O primeiro semestre de 2026 reforça a importância de colocar a mobilidade urbana entre as prioridades do país. Construir um futuro que atenda às necessidades da população passa por criar condições para ampliar e qualificar o transporte público, com financiamento, custeio e governança metropolitana capazes de sustentar o crescimento do setor no longo prazo.

Entre janeiro e junho, os sistemas metroferroviários transportaram 1,30 bilhão de passageiros no Brasil, 33,85 milhões a mais que no mesmo período de 2025, um incremento de 2,7%. E foram transportados 8,86 milhões de passageiros por dia útil. Embora positivo, o crescimento ainda está abaixo da capacidade de transporte do setor e do papel que os sistemas sobre trilhos podem desempenhar na mobilidade urbana das cidades brasileiras.

A rede também cresceu. O Brasil encerrou o semestre com 52 linhas metroferroviárias em operação, presentes em 73 municípios de 12 unidades da Federação. Foram entregues três novas linhas, 15,4 quilômetros de extensão e 17 estações e paradas. Entre 2015 e 2025, o país acrescentou 129 quilômetros ao sistema, média de 12,9 quilômetros por ano, um crescimento médio abaixo do que as cidades necessitam. Outros 17 empreendimentos seguem em execução, somando 174,2 quilômetros e 115 novas estações e paradas.

Esses números confirmam o que o setor já apontava: há demanda por transporte sobre trilhos, mas a rede, historicamente, não cresceu na velocidade necessária para atendê-la. A questão agora é saber se estão dadas as condições para acelerar esse ritmo.

O primeiro semestre trouxe motivos para acreditar que sim: a sanção do Marco Legal do Transporte Público Coletivo (Lei nº 15.432/2026) cria bases para reduzir a dependência da tarifa como fonte de financiamento, ao distinguir a tarifa pública da receita contratual do operador e tratar o transporte como rede única, integrada e intermodal, com gestão associada entre entes federados, respondendo assim a gargalos como a fragmentação das redes e a perda de participação do transporte coletivo nos deslocamentos urbanos. Ainda assim, trata-se apenas de um ponto de partida, e transformar esses avanços em resultados concretos exigirá regulamentação e

mecanismos permanentes de financiamento, incluindo uma Política Nacional Permanente de Modicidade Tarifária, capaz de contribuir para uma tarifa mais justa para quem usa o transporte público, dar previsibilidade ao setor e sustentar, no longo prazo, a ampliação e a melhoria dos serviços

Ao mesmo tempo, o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU), do BNDES em parceria com o Ministério das Cidades, oferece uma referência nacional para dimensionar as necessidades de expansão do transporte público de média e alta capacidade. No recorte dos sistemas sobre trilhos, o portfólio mapeado prevê 1,3 mil quilômetros, sendo 450 quilômetros de metrô, 366 quilômetros de trem urbano e entre 555 e 933 quilômetros de VLT. É uma carteira muito maior do que o ritmo de expansão dos últimos anos, o que mostra a urgência de tirar esses projetos do papel.

A combinação desses dois avanços abre uma oportunidade concreta para construir um ambiente mais favorável ao crescimento do setor, mas ela só se traduzirá em quilômetros entregues e mais passageiros atendidos se vier acompanhada de estruturação de projetos, coordenação entre governos, com a instituição e o fortalecimento de Autoridades Metropolitanas de Mobilidade Urbana nas principais regiões metropolitanas brasileiras, e capacidade de mobilizar recursos para investimento e custeio.

Os números deste balanço mostram um setor com capacidade para avançar muito mais do que avançou até aqui. Para isso, a mobilidade precisa ser tratada como política de Estado, com investimentos permanentes que garantam a expansão da rede metroferroviária. Essas propostas, que passam por uma tarifa mais justa, cidades integradas e mais trilhos para as cidades, estão reunidas na campanha No Trilho Certo, lançada pela ANPTrilhos para colocar no centro do debate eleitoral propostas capazes de fortalecer o transporte público e ampliar seu papel na mobilidade das cidades brasileiras.

O próximo passo é transformar esse potencial em uma mobilidade urbana capaz de atender melhor às necessidades da população, levando sistemas de transporte público de qualidade a mais cidades e a mais pessoas. É nisso que a ANPTrilhos vai continuar trabalhando.



Ana Patrícia Lira
Diretora-Presidente

Confira [aqui](#) o manifesto completo da campanha No Trilho Certo.



Navegue utilizando
o **menu lateral**



1

Configuração do transporte metroferroviário

Avançar ➤



Configuração do transporte metroferroviário

No primeiro semestre de 2026, o transporte público coletivo (TPC) de passageiros sobre trilhos, urbano ou de caráter urbano — referido neste Balanço como **transporte metroferroviário** — passou a contar com **52 linhas** em operação no Brasil, ante 49 em 31 de dezembro de 2025.

A nova configuração do setor agora compreende a Linha 4–Laranja (Ramal do Aeroporto), em Fortaleza, além do primeiro trecho do veículo leve sobre trilhos (VLT) de Salvador e Região Metropolitana e da Linha 17–Ouro, em São Paulo, todas em fase de operação assistida. Com essas incorporações, o VLT passou a reunir 19 linhas (36,5% do total), mantendo a maior participação entre os modos. Na sequência, aparecem o metrô, com 16 linhas (30,8%); o trem urbano, com 15 (28,8%); e o monotrilho, com duas (3,8%).

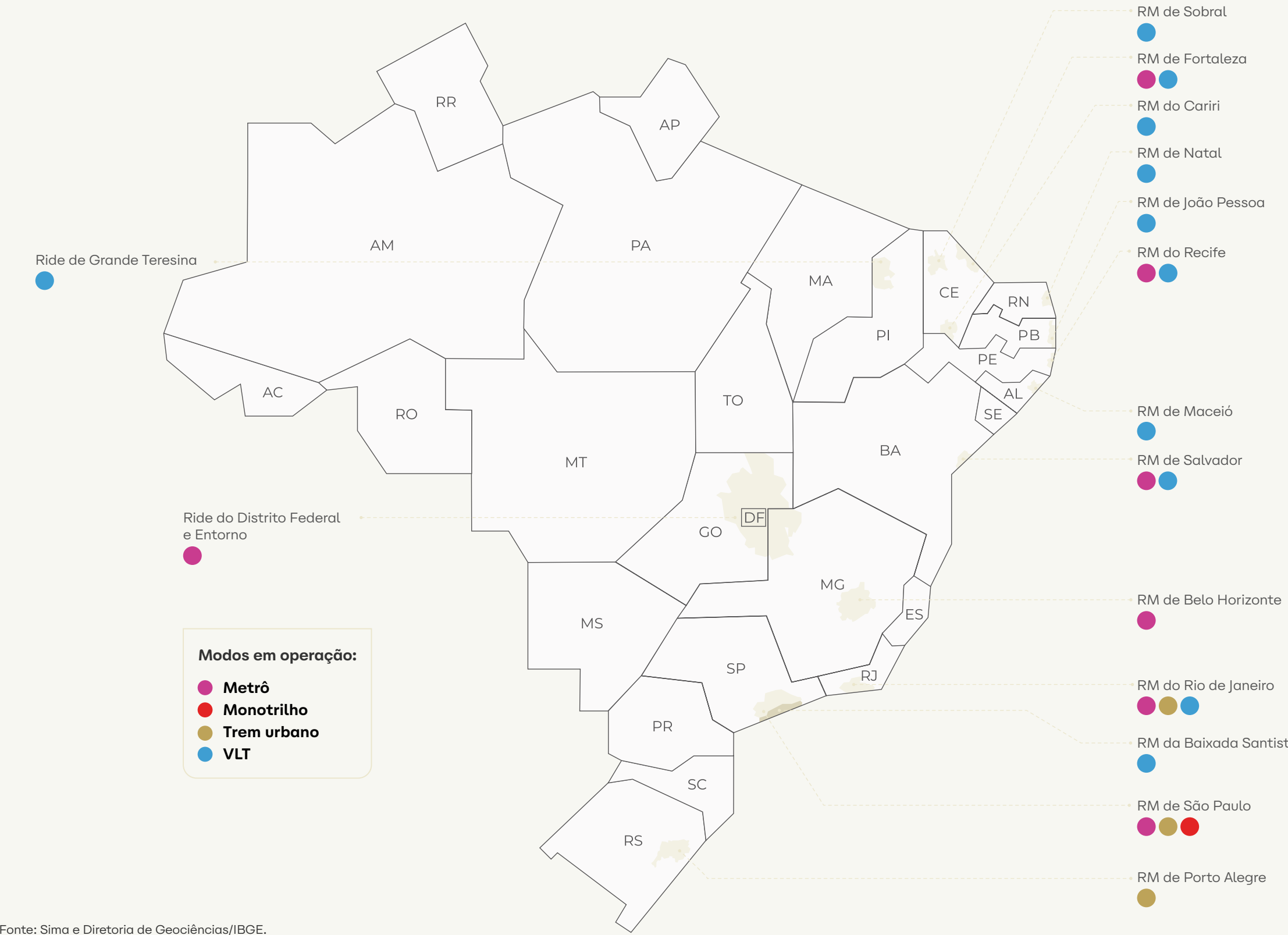
O quadro dos operadores e dos sistemas metroferroviários também se alterou. Em Salvador, a inauguração do VLT operado pela Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB) elevou os totais de 22 para 23 sistemas e de 17 para 18 operadores. Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a TrensRJ sucedeu a SuperVia na operação dos trens metropolitanos, sem efeito sobre os totais (**tabela 1**).

Em termos territoriais, o alcance permaneceu inalterado, em 73 municípios distribuídos por 12 Unidades da Federação (UFs)¹ e 15 recortes metropolitanos², sendo 13 Regiões Metropolitanas (RMs) e duas Regiões Integradas de Desenvolvimento (Rides).

1 Para fins de contabilização no Sima, consideram-se apenas as UFs com municípios atendidos pelas linhas. Por esse critério, Maranhão e Goiás não são computados, embora integrem, respectivamente, a Ride da Grande Teresina e a Ride do Distrito Federal e Entorno.

2 Quando uma linha atende municípios pertencentes a mais de um recorte, considera-se aquele que concentra o maior número de municípios atendidos.

Figura 1 | Sistemas metroferroviários e respectivos modos, por UF e recorte metropolitano (Brasil — 30 de jun./2026)



Fonte: Sima e Diretoria de Geociências/IBGE.



Sistema metroferroviário: unidade de observação do Sistema de Informações Metroferroviárias da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (Sima), correspondente ao conjunto de ativos e serviços de transporte público coletivo (TPC) de passageiros sobre trilhos, sob responsabilidade de um único operador, destinado à prestação de transporte urbano ou de caráter urbano em área geográfica delimitada, abrangendo um ou mais municípios. A categoria constitui convenção estatística do Sima e não representa, necessariamente, uma pessoa jurídica.

2

Demanda de passageiros

Avançar ↘



Demanda de passageiros

Durante o primeiro semestre de 2026, os sistemas metroferroviários transportaram **1,30 bilhão de passageiros** no Brasil (DP-003), superando o volume de 1,26 bilhão alcançado no mesmo intervalo de 2025. O acréscimo de 33,85 milhões de passageiros representou uma expansão de **2,7%** no período³.

No 1º Semestre de 2026

1,30 bilhão
de passageiros transportados

+2,7%
ante o 1º semestre de 2025

+33,85 milhões
de passageiros
em relação ao mesmo
período de 2025

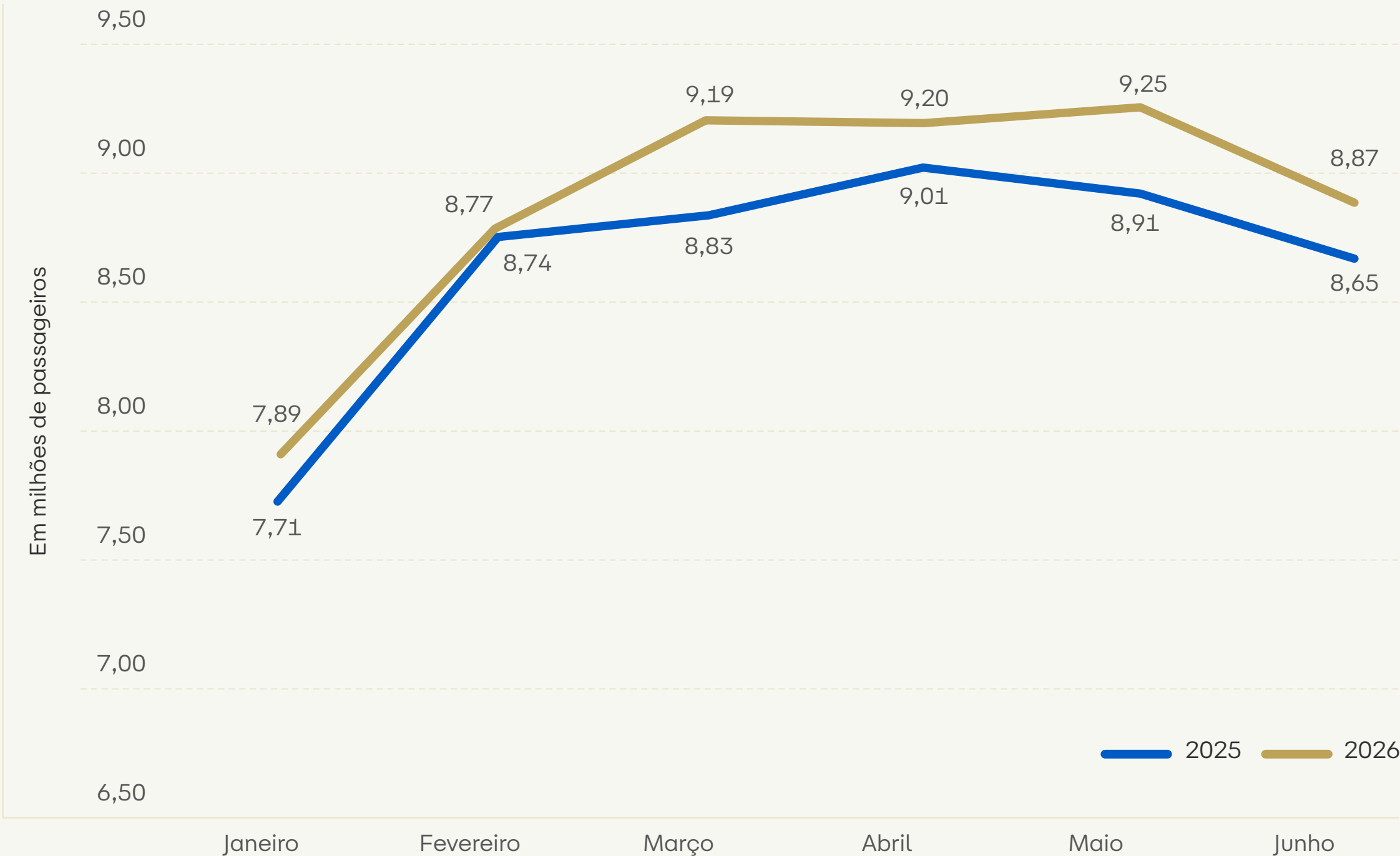
³ Variações calculadas sobre os valores absolutos antes do arredondamento, realizado conforme a ABNT NBR 5891.

2.1 Evolução mensal da média dia útil

Entre janeiro e junho de 2026, a média dia útil de passageiros transportados (DP-004) foi de **8,86 milhões**, alta de 2,5% em relação aos 8,64 milhões registrados no mesmo período de 2025. Na comparação mensal, o indicador permaneceu acima dos respectivos valores de 2025 em todos os meses do semestre.

Em 2025, o pico de movimentação ocorreu em abril, com 9,01 milhões de passageiros, seguido de recuo em maio e junho. Já em 2026, a média por dia útil (MDU) avançou até maio, quando alcançou 9,25 milhões. As maiores variações interanuais foram registradas em março (+4,0%) e maio (+3,8%), enquanto fevereiro apresentou a menor variação (+0,3%).

Gráfico 1 | MDU de passageiros transportados (DP-004) (Brasil — 1º sem./2025 e 1º sem./2026)



Fonte: Sima.

Obs.: A MDU é apurada mensalmente por sistema, com base nos respectivos dias úteis considerados por cada um dos sistemas. O valor consolidado para o Brasil corresponde à soma das MDU e não a uma média calculada com base em um calendário comum. Em 2026, para as linhas de trem urbano da RM do Rio de Janeiro, foram considerados os valores da SuperVia de janeiro a maio, e da TrensRJ em junho.

2.2 Passageiros transportados por Unidade da Federação

A análise da desagregação da demanda no primeiro semestre de 2026 mostra que o crescimento não foi disseminado entre as UFs. Nas unidades com variação positiva, os acréscimos somaram 36,42 milhões de passageiros, enquanto, naquelas com redução, as perdas totalizaram 2,57 milhões. Juntos, São Paulo e Rio de Janeiro responderam por 97,3% dos acréscimos (35,45 milhões de passageiros).

Em São Paulo, cerca de dois terços do crescimento de 30,31 milhões de passageiros foram registrados nas linhas dos trens metropolitanos. Considerando o volume da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), da TIC Trens e da ViaMobilidade Linhas 8 e 9, a alta foi de 5,7% em relação ao primeiro semestre de 2025. Já no VLT da Baixada Santista o aumento foi de 7,0%, resultado que incorpora a demanda da segunda linha, inaugurada em dezembro de 2025.

No Rio de Janeiro, o avanço ocorreu apesar da queda de 4,7% na demanda do VLT Carioca, que transportou 12,38 milhões de passageiros, frente aos 12,98 milhões registrados em 2025. Tomada a série revisada⁴, o resultado contrasta com a alta de 18,0% observada entre os primeiros semestres de 2024 e 2025.

Entre os demais estados com resultado positivo, o Rio Grande do Sul teve o maior avanço percentual (6,5%), somando 0,75 milhão de passageiros. A leitura deve levar em conta que, no primeiro semestre de 2025, a operação da Trensurb ainda se encontrava em processo de recomposição após as enchentes de 2024. Bahia e Paraíba registraram alta de 0,4% e 3,2%, representando acréscimos de 0,21 milhão e 0,01 milhão de passageiros, respectivamente.

Em sentido oposto, Pernambuco registrou a maior queda em termos absolutos, de 1,39 milhão de passageiros. Entre o primeiro semestre de 2023 e o mesmo período de 2026, o volume transportado passou de 25,46 milhões para 16,53 milhões de passageiros, retração acumulada de 35,1%. A leitura desse resultado deve considerar as restrições operacionais registradas no sistema ao longo do período.

⁴ Informações sobre as revisões dos dados do 1º sem./2025 estão disponíveis na nota de revisão na nota de revisão ao final desta publicação.

O Rio Grande do Norte apresentou a maior queda percentual, de 29,6%, com perda de aproximadamente 0,17 milhão de passageiros. Também houve recuo no Piauí (9,5%), Minas Gerais (4,0%), Ceará (2,2%), Distrito Federal (1,3%), além de uma queda residual em Alagoas.

Nos casos de Minas Gerais, Piauí e Rio Grande do Norte, as obras de expansão e melhoria da infraestrutura reduziram temporariamente a oferta dos serviços, o que se refletiu na retração da demanda observada no período.

Tabela 2 | Passageiros transportados (DP-003) por UF (acumulado 1º sem./2025 e 1º sem./2026)

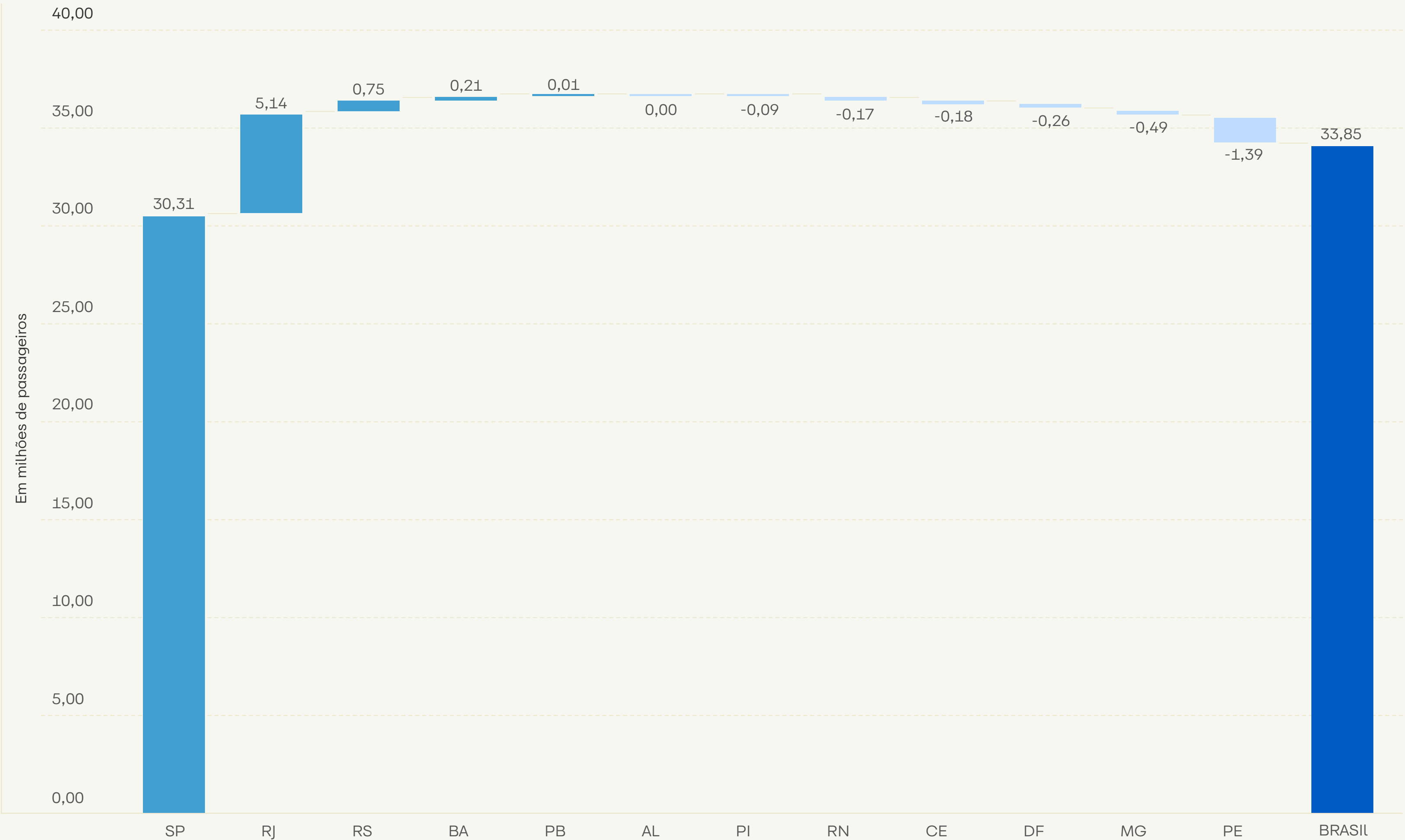
UF	1º sem/2025 (em milhões)	1º sem/2026 (em milhões)	Variação absoluta (em milhões)	Variação (%)
SP	972,97	1.003,28	30,31	3,1%
RJ	161,52	166,66	5,14	3,2%
BA	57,44	57,65	0,21	0,4%
DF	20,44	20,18	-0,26	-1,3%
PE	17,91	16,53	-1,39	-7,7%
RS	11,47	12,22	0,75	6,5%
MG	12,24	11,75	-0,49	-4,0%
CE	7,99	7,81	-0,18	-2,2%
PI	0,90	0,82	-0,09	-9,5%
RN	0,57	0,40	-0,17	-29,6%
PB	0,38	0,39	0,01	3,2%
AL	0,20	0,20	0,00	0,0%
BRASIL	1.264,04	1.297,90	33,85	2,7%

Fonte: Sima.

Obs.: As variações foram calculadas com base nos valores absolutos, antes do arredondamento. Por isso, cálculos realizados com os valores exibidos na tabela podem apresentar pequenas diferenças.



Gráfico 2 | Contribuição das UFs para a variação de passageiros transportados (DP-003) (1º sem./2026 ante 1º sem./2025)



Fonte: Sima.

Obs.: A soma das contribuições corresponde à variação total do Brasil, de 33,85 milhões de passageiros.

3

Projetos e perspectivas

Avançar ➤





Projetos e perspectivas

No primeiro semestre de 2026, o país inaugurou novos serviços metroferroviários em diferentes regiões. Paralelamente, mudanças no arcabouço legal e novos referenciais de planejamento do transporte público de média e alta capacidade ampliaram a discussão sobre o papel do transporte sobre trilhos na mobilidade e na qualidade de vida nas grandes cidades brasileiras.

3.1 Inaugurações e entregas no semestre



+3
novas linhas

+15,4 km
de trilhos

+17
estações e paradas

Ceará | Linha 4–Laranja (Ramal do Aeroporto VLT de Fortaleza)

Inaugurada em 6 de fevereiro e em operação assistida desde o dia 9, a nova linha de VLT acrescentou 2,4 km e uma nova estação ao sistema da RM de Fortaleza, operado pela Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos (Metrofor). O novo trecho conecta a Linha Nordeste (Parangaba–Mucuripe) ao Aeroporto Internacional Pinto Martins, com um tempo de percurso estimado em 5 minutos.

Estação Aeroporto

Localização: Fortaleza

Área construída (m²): 1.310

Acessibilidade: Sim



Ramal Aeroporto do VLT de Fortaleza ou Estação Aeroporto.

3.1. Inaugurações e entregas no semestre

3.2. Obras em execução

3.3. Perspectivas do transporte metroferroviário à luz do Marco Legal do Transporte Público Coletivo e do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Navegue utilizando
o **menu lateral**



São Paulo | Linha 17–Ouro

Inaugurada em 31 de março, a nova linha de monotrilho chegou a oito estações em 30 de junho, após a abertura da Estação Washington Luís. Com 6,3 km de extensão operacional, a linha em operação assistida conecta o Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária da RM de São Paulo.

Aeroporto de Congonhas

Localização: São Paulo
Área construída (m²): 6.110
Acessibilidade: Sim

Brooklin Paulista

Localização: São Paulo
Área construída (m²): 5.477
Acessibilidade: Sim

Vereador José Diniz

Localização: São Paulo
Área construída (m²): 4.077
Acessibilidade: Sim

Campo Belo

Localização: São Paulo
Área construída (m²): 9.361
Acessibilidade: Sim

Vila Cordeiro

Localização: São Paulo
Área construída (m²): 3.834
Acessibilidade: Sim

Chucri Zaidan

Localização: São Paulo
Área construída (m²): 6.045
Acessibilidade: Sim

Morumbi

Localização: São Paulo
Área construída (m²): 8.229
Acessibilidade: Sim

Washington Luís

Localização: São Paulo
Área construída (m²): 4.538
Acessibilidade: Sim



Linha 17–Ouro de monotrilho de São Paulo.

Bahia | VLT de Salvador e Região Metropolitana

No dia 29 de junho, teve início a operação assistida do primeiro trecho de 4,0 km do VLT de Salvador e Região Metropolitana entre Calçada e Lobato, operado pela CTB. Além da Estação Calçada, o trecho conta com cinco paradas.

Estação Calçada

Localização: Salvador
Área construída (m²): 7.536
Acessibilidade: Sim



Estação Calçada do VLT de Salvador e Região Metropolitana.

Minas Gerais | Expansão da Linha 1 do Metrô de Belo Horizonte

Em 9 de fevereiro, a Linha 1 ganhou a sua 20ª estação, após a inauguração da Estação Novo Eldorado, operada pelo Metrô BH. Com 1,7 km de extensão, o novo trecho amplia o atendimento no município de Contagem e fortalece a integração com a rede metropolitana de transporte.

Estação Novo Eldorado

Localização: Contagem
Área construída (m²): 1.869
Acessibilidade: Sim



Estação Novo Eldorado do Metrô de Belo Horizonte.



Piauí | Expansão da Linha 1 do VLT de Teresina

Inaugurada em 2 de junho, a Estação Todos os Santos, localizada na Zona Sudeste de Teresina, ampliou em 1,0 km a rede do VLT operada pela Companhia Ferroviária e de Logística do Piauí (CFLP). A entrega faz parte do programa de modernização do sistema, que inclui melhorias na via permanente, requalificação das estações e renovação da frota.

Estação Todos os Santos

Localização: Teresina

Área construída (m²): 600

Acessibilidade: Sim



Estação Todos os Santos do VLT de Teresina.



No semestre, também foi inaugurado o *People Mover* do Aeroporto Internacional de Guarulhos. Com 2,7 km de extensão e quatro estações, o sistema liga os três terminais de passageiros à Estação Aeroporto–Guarulhos, da Linha 13–Jade.

Por se tratar de uma conexão interna da infraestrutura aeroportuária, e não de um serviço de transporte público coletivo, o sistema não é contabilizado nas estatísticas do transporte metroferroviário.



People Mover do Aeroporto Internacional de São Paulo.



3.2 Obras em execução

Em 30 de junho de 2026, estavam em execução 17 empreendimentos de expansão da rede metroferroviária, que somavam **174,2 km de extensão** e **115 estações e paradas**.

Entre o segundo semestre de 2026 e 2029 concentram-se 165,1 km, equivalentes a 94,8% da extensão total da

carteira. Os 9,1 km restantes distribuem-se entre 2031, com 3,3 km (1,9%), e 2032, com 5,8 km (3,3%). O maior volume está programado para 2029, com 56,6 km, seguido de 2027, com 55,2 km.

Gráfico 3 | Extensão das obras de expansão metroferroviária, por previsão de entrega



Fonte: Sima.

Obs.: O gráfico considera apenas os empreendimentos com ano de entrega previsto. Não estão representados os 18,4 km correspondentes a três empreendimentos com cronogramas de obras em reprogramação.

3.3 Perspectivas do transporte metroferroviário à luz do Marco Legal do Transporte Público Coletivo e do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana

A mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras convive, há décadas, com dificuldades estruturais conhecidas, como a fragmentação das redes de transporte público entre modos e entes federados, a perda de participação do transporte coletivo nos deslocamentos urbanos e a forte dependência da tarifa paga pelo passageiro para o financiamento dos serviços.

No plano normativo, embora o setor já contasse com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e o Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089/2015), ainda não havia um instrumento legal de abrangência nacional voltado especificamente ao transporte público coletivo urbano. No plano do planejamento, também faltava uma referência nacional que dimensionasse as necessidades de transporte público coletivo de média e alta capacidade nas maiores RMs.

Nesse contexto, a sanção do Marco Legal do Transporte Público Coletivo (Lei nº 15.432/2026) e a divulgação do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU), no primeiro semestre de 2026, criam novas condições para o enfrentamento dessas dificuldades, ao introduzirem referenciais para o planejamento, a organização e o financiamento do setor.

Em relação ao Marco Legal⁵, um dos principais avanços está no tratamento do transporte público coletivo como uma rede única, integrada e intermodal, com previsão de integração física, tarifária e operacional. A lei admite a gestão associada e prevê que o planejamento possa ser realizado de forma associada, inclusive no âmbito de unidades regionais. Nas RMs, essa possibilidade oferece uma base institucional para enfrentar a fragmentação entre redes e competências administrativas, que limita o planejamento integrado da mobilidade.

A legislação amplia as exigências de planejamento, regulação e transparência, bem como prevê objetivos e metas de curto, médio e longo prazos, além de indicadores de qualidade, de desempenho operacional e de satisfação dos passageiros. Também estabelece a gestão pública e aberta de dados — entre eles os de informações sobre oferta, demanda e receitas, bem como indicadores de eficiência, produtividade e qualidade. Estabelece, ainda, que a gestão administrativa da bilhetagem e o monitoramento da frota fiquem a cargo do poder público ou sejam compartilhados entre o poder concedente e o delegatário, nos casos de gestão privada.

No financiamento, a mudança de abordagem alcança a estrutura de receita do operador. A lei distingue a tarifa pública paga pelo passageiro da receita contratual do operador, dimensionada para cobrir os custos eficientes do serviço prestado e a proporcionar retorno justo e adequado pelo capital empregado e pelos riscos assumidos, vinculada a metas e padrões de desempenho, qualidade e disponibilidade do serviço.

Para a sustentabilidade econômico-financeira da operação, a lei prevê, além das receitas tarifárias, receitas extratarifárias, contribuições, taxas sobre o uso dos diferentes modos de transporte e subsídios cruzados. União, estados, Distrito Federal e municípios também poderão criar, de forma independente ou consorciada entre as esferas de governo, programas de custeio da operação, destinados à concessão de benefícios tarifários aos passageiros, à ampliação do nível de serviço ou a outros ajustes operacionais, por meio de subsídios ou subvenções orçamentárias.

Para o setor, esse novo cenário se soma a uma perspectiva de expansão muito superior à observada na trajetória recente. Entre 2015 e 2025, a rede passou de 1.015,7 km para 1.144,7 km — um acréscimo de 129,0 km em dez anos, equivalente à média de 12,9 km por ano⁶.

No recorte de sistemas sobre trilhos, o portfólio de projetos de transporte público coletivo de média e alta capacidade (TPC-MAC) do ENMU⁷, desenvolvido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em parceria com o Ministério das Cidades (MCid), prevê uma expansão ou qualificação de mais de 1,3 mil km. Desse total, 450 km correspondem a metrô, 366 km a trens urbanos e entre 555 km e 933 km a sistemas de VLT⁸.

A dimensão da carteira também aparece nas estimativas de material rodante, que incluem cerca de 2.400 carros metroferroviários e 600 composições de VLT. No plano financeiro, a implantação integral da Rede Futura demandaria entre R\$ 400 bilhões e R\$ 437 bilhões em investimentos de capital (CAPEX) de infraestrutura e frota, em valores nominais. Essa estimativa abrange o conjunto dos modos de TPC-MAC, e não exclusivamente os sistemas sobre trilhos.

O Marco Legal e o ENMU se complementam em diferentes aspectos. Enquanto o primeiro estabelece novas bases para a integração das redes, a governança interfederativa, a regulação, a transparência e o financiamento dos serviços, o segundo dimensiona as necessidades de expansão e reúne projetos para orientar o planejamento de longo prazo.

O avanço dessa agenda dependerá, contudo, da implementação do novo marco, da apreciação dos vetos, da estruturação dos projetos, da articulação entre os entes federados e da mobilização dos recursos necessários para investimento e custeio dos serviços de transporte metroferroviário.

5 BRASIL. Lei nº 15.432, de 13 de junho de 2026. Institui o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano; e altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana). Diário Oficial da União, Brasília, 2026.

6 ANPTRILHOS – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS. Balanço Metroferroviário 2025. Brasília: ANPTrilhos, 2026.

7 BNDES – BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (Brasil). Estudo Nacional de Mobilidade Urbana: relatório executivo: visão nacional: portfólio de projetos e medidas para viabilização dos investimentos. Curitiba: Thapcom, 2026.

8 A faixa decorre de 22 projetos, que somam 378 km, para os quais foram avaliadas alternativamente soluções em transporte rápido por ônibus (BRT) ou VLT. A definição caberá ao ente público responsável, em etapas seguintes, com base nos estudos detalhados de modelagem.



Nota sobre a revisão dos dados
do 1º semestre de 2025

A atualização dos valores reportados pelos operadores resultou na revisão dos totais de passageiros transportados (DP-003) publicados no Balanço do Setor Metroferroviário 1º semestre de 2025. No Rio de Janeiro, o total passou de 161,23 para 161,52 milhões de passageiros; no Ceará, de 8,09 para 7,99 milhões; na Bahia, de 57,52 para 57,44 milhões; em Minas Gerais, de 12,21 para 12,24 milhões; e em São Paulo, de 972,96 para 972,97 milhões.

No Rio Grande do Norte, a revisão de 565.458 para 569.991 passageiros não alterou o valor apresentado em milhões, mas modificou a variação interanual de –29,0% para –29,6%. Em Pernambuco, o ajuste de 273 passageiros não produziu alteração no valor nem na variação percentual apresentados.

Em conjunto, as revisões resultaram em acréscimo de 153.545 passageiros, equivalente a 0,01% do total do Brasil. Na precisão adotada na publicação, o total nacional permanece em 1,264 bilhão de passageiros.



BALANÇO DO SETOR
METROFERROVIÁRIO
NO BRASIL

1º SEMESTRE DE 2026



Associados



Apoio

