

^sou + onibus

REVISTA DA FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES
DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO

ANO 2025 - EDIÇÃO 49

Mototáxi pode gerar mortes no trânsito de SP

*FETPESP se posiciona
contrária ao serviço e alerta
para os riscos à população*

PODCASTS ESPECIAIS

Destacamos mais duas edições da série de *podcasts* especiais: Representatividade da FETPESP e Tendências para o Transporte de Passageiros

MATRIZES ENERGÉTICAS

O exemplo do biometano, no Rio de Janeiro, e a posição da CNT sobre a mistura de biodiesel, você confere nesta edição

CARNAVAL 2025 E OS NÚMEROS DO SETOR

O papel relevante do transporte de passageiros na maior festa cultural do país

+30.000

usuários recorrentes

+800

clientes ativos

13

produtos para a sua empresa

Trabalhamos para ser **referência em tecnologia** para empresas de **transporte**, proporcionando ferramentas que ajudam nossos clientes a alcançarem os mais altos patamares de **desempenho e sucesso**.

Na Tryvia criamos **produtos** para atender a **sua operação de ponta a ponta**.

Acreditamos no poder da **inovação e da tecnologia** para transformar o **setor de transporte rodoviário** no Brasil.

O que você precisa **resolver** hoje?

Escala automatizada de frota e motoristas

Monitoramento e telemetria

Videotelemetria

Acompanhar dados da operação em tempo real

Adequação à regulamentação

Ponto de motoristas

Alguns dos **nossos clientes**

Cometa

G. GUANABARA

ADMISSIVO

Santa Cruz

GOLO FROTA

REUNIDAS

ANDORRA

passaravento

REITER

SUDCUP

Line-IT

GATARINENSE

MOTTA

VIPROGRESSO

RÔTA

Planato

300

Quer deixar sua frota mais inteligente?

Acesse o QR Code e fale com nosso time agora



CLICKBUS



ClickBus, sempre ao seu lado para acelerar seu negócio!

Unindo tecnologia, liderança no mercado e o mais completo portfólio do Brasil, nossa **Plataforma de soluções impulsiona** sua empresa no digital.



Pronto para entrar nessa com a gente?

Escaneie o QR Code ou acesse: clickb.us/aumente-suas-vendas

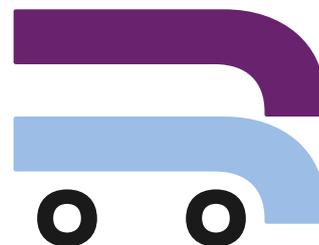
CLICK OFERTA



O produto ideal para aumentar suas vendas online.

Com o selo exclusivo, os trechos ganham mais destaque em nosso site e sua empresa aumenta a antecipação de vendas e taxa de ocupação.

Venda garantida sem preocupações.



White Label

Venda online descomplicada e fácil. Desenvolvemos seu site, app e suas vendas por WhatsApp, sem burocracia. Da criação à tecnologia, integrações bancárias e segurança, tudo pronto em **menos de 30 dias** para sua empresa acelerar as vendas.

O maior GDS do Brasil

Viabilizamos a venda de seu portfólio para os principais players do turismo brasileiro.

Não se preocupe com o pagamento, nós garantimos seu recebimento

Linha de Crédito

Disponibilizamos uma linha de crédito com condições especiais para impulsionar o seu negócio.

**Sujeito à análise de crédito*

Pagamento Garantido

Por meio da nossa tecnologia, nós garantimos transações financeiras seguras e sem riscos de inadimplência com os maiores índices de aprovação do mercado, maximizando suas vendas. Além disso, oferecemos a mais completa carteira de pagamento: PIX, cartão de crédito e TED.



Sempre seu melhor **parceiro digital.**

O transporte de passageiros deve ser feito com segurança, eficiência e sustentabilidade

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) inicia 2025 reafirmando o seu compromisso com o legado de uma década na defesa do setor, buscando, incansavelmente, tornar o transporte de passageiros cada vez mais seguro, eficiente e sustentável, tendo em vista que, mais uma vez, a prestação regular do transporte, direito constitucional do cidadão e dever do Estado, enfrenta um desafio.

Não à toa mal iniciamos o novo ano e fomos movidos a nos posicionar corajosamente na defesa da segurança do transporte de passageiros na cidade de São Paulo: a entidade solicitou sua inclusão como parte interessada no processo judicial, movido pela Prefeitura de São Paulo, contra as empresas de aplicativos que querem a liberação dos serviços de mototáxi na maior capital do país.

Contudo, essas empresas digitais claramente visam ao lucro em detrimento das condições de segurança dos passageiros e também dos motociclistas, que arriscam suas vidas diariamente pelo trânsito da cidade; da forma que operam atualmente, em situação irregular, só correrão ainda mais riscos. Os números são claros e argumentos irrefutáveis de quem defende a vida, considerando o transporte regular de passageiros feito seja por ônibus, seja por metrô ou trens, muito mais seguro do que por mototáxis. Esse assunto é o destaque da presente edição.

A série de *podcasts* em comemoração aos dez anos da Federação continua sendo retratada em nossas páginas. Desta vez, dois episódios imperdíveis, sendo o primeiro com a participação do presidente Mauro Herszkowicz e do vice-presidente Francisco Christovam, que falam do papel representativo da FETPESP e também da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), cujas atuações são complementares e importantes no avanço do setor.

O segundo trata das tendências para o futuro do transporte de passageiros, em uma análise de Marcos Bicalho, diretor de gestão da NTU, e Rodrigo Verroni, engenheiro civil, advogado e consultor, com os principais assuntos do momento.

Saiba mais sobre a Aliança pela Sustentabilidade no Transporte do Estado de São Paulo, uma parceria formada pela FETPESP e suas coirmãs, a Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP) e a Federação das Empresas de Transportes Rodoviários de Passageiros do Estado de São Paulo (FRESP).

No campo energético, destacamos o biometano e a experiência do Rio de Janeiro como uma alternativa de combustível, além da posição da Confederação Nacional do Transporte (CNT) em relação à mistura do biodiesel.

Veja, também, os números do transporte no Carnaval e quem escolheu viajar de ônibus. ●



Órgão de divulgação da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)

Avenida Paulista, 2.073, Horsa II,
13º andar, São Paulo (SP), 01311-940
Tel. (11) 3179-1077 www.fetpesp.org.br

Diretoria

PRESIDENTE

Mauro Artur Herszkowicz

VICE-PRESIDENTES RODOVIÁRIOS

Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu
Gustavo Rodrigues
Robson Rodrigues

VICE-PRESIDENTES METROPOLITANOS

João Antonio Setti Braga
Luiz Augusto Saraiva
José Roberto Iasbek Felício

VICE-PRESIDENTES URBANOS

Belarmino da Ascensão Marta Júnior
Francisco Armando Noschang Christovam

CONSELHO FISCAL

TITULARES & SUPLENTE

Gentil Zanovello Affonso **titular**
Antonio João Pinto dos Santos **titular**
João Carlos Camilo de Souza **titular**
Roberto Cancian **suplente**
Cesar Arduin Saraiva **suplente**
Júlio Luiz Marques **suplente**

SOU + ÔNIBUS

EDITOR RESPONSÁVEL

Marcelo Valladão de Sousa (MTB. 31.840)

COLABORAÇÃO

Antonio Ferro
Henrique Estrada
Leticia Oliveira da Silva Souza
Nathalia Abreu
Regina Helena Teixeira

CONSELHO EDITORIAL

Anderson Oliveira
Antonio Ferro
Francisco Helio Ferreira da Silva
Henrique Estrada
Leticia Oliveira da Silva Souza
Marcelo Valladão de Sousa
Regina Helena Teixeira

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO

DUO Design

CAPA

Foto: DUO Design

CANAL DE COMUNICAÇÃO

Artigos, reportagens e sugestões devem ser enviados para o e-mail comunicacao@fetpesp.org.br

A Revista **SOU + ÔNIBUS** é uma publicação bimestral e está disponível no site <https://soumaisonibus.com.br>. Ela não se responsabiliza pelos conceitos emitidos nos artigos assinados nem por qualquer conteúdo comercial, este último de inteira responsabilidade do anunciante.



FOTO: FREEPIK



06 Ponto de Vista

Presidente Mauro Artur Herszkowicz escreve sobre o perigo do mototáxi

07 Opinião

Uma combinação de tecnologias rumo à descarbonização, por Walter Barbosa, vice-presidente de vendas da Mercedes-Benz do Brasil

09 Destaque

O mototáxi e o risco à vida no trânsito da capital paulista

Trânsito Seguro 12

O perigo de contágio de diversas doenças no uso de capacetes compartilhados

Tecnologia 15

O biodiesel e o alerta das entidades por mais testes técnicos antes do aumento da mistura do biocombustível

Tecnologia 18

O Rio de Janeiro e a experiência do uso do biometano



FOTO: MARCELO VALLADÃO

FOTO: AGENCIA BRASIL



23 Especial

O papel representativo da FETPESP é destaque no *podcast* especial com diretores da entidade

27 Mix Cultural

O Carnaval 2025 e os resultados positivos para a economia e o transporte

28 Eu Uso Ônibus

Como o foi a utilização do transporte público durante a maior festa popular do Brasil

Agenda 31

A Agenda 2025 dos principais eventos do setor

Em Foco 33

As tendências para o futuro do transporte de passageiros no *podcast* com Marcos Bicalho, diretor de gestão da NTU, e o consultor Rodrigo Verroni

Sistema Transporte 37

Aliança pela sustentabilidade no transporte une Federações de forma inédita



FOTO: REPRODUÇÃO





A SEGURANÇA DOS PASSAGEIROS MERECE PRIORIDADE

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) tem se posicionado, firmemente, contra a liberação do mototáxi na cidade de São Paulo, esclarecendo que o serviço pode gerar um impacto negativo nos serviços públicos de transporte de passageiros. A entidade solicitou, inclusive, em meados do mês de fevereiro passado, ao Tribunal de Justiça de São Paulo, a sua inclusão como parte interessada (*amicus curiae*) no processo judicial movido pela Prefeitura de São Paulo contra as empresas de aplicativos, que querem a liberação desse serviço na capital.

Em sua argumentação ao tribunal, a FETPESP ressaltou que esse tipo de atividade pode gerar uma concorrência predatória ao serviço público de transporte de passageiros, essencial e estratégico para a mobilidade urbana. Além disso, pela Constituição Federal há um reparte de competências. A União legisla sobre diretrizes de transporte, mas os municípios têm autonomia para legislar sobre assuntos de interesse local, incluindo o transporte urbano. Leis federais como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e o Estatuto das Cidades também reconhecem a autoridade dos municípios para planejar e regular o transporte urbano.

O mototáxi é um tema controverso na cidade de São Paulo. Alguns poucos especialistas insistem em defender que o serviço pode ser

uma opção conveniente e rápida para os passageiros. A maioria das entidades e técnicos, no entanto, alerta sobre os riscos de segurança e os impactos negativos no trânsito.

A Prefeitura de São Paulo tem se posicionado contra a liberação do mototáxi na cidade, expondo, corretamente, que o serviço não é uma opção segura e pode aumentar o tráfego e o número de acidentes de trânsito, pois não oferece a mesma proteção que os ônibus e os táxis.

A motocicleta é um transporte individual, que, assim como os automóveis, contribui com a poluição e com os congestionamentos das vias, prejudicando o fluxo dos ônibus, que deveriam receber investimentos para melhoria operacional e total prioridade no tráfego das cidades, possibilitando ganhos de eficiência, com redução dos tempos de viagens.

Dados estatísticos mostram que o mototáxi é uma opção arriscada. De acordo com o Sistema de Informações Gerenciais de Sinistros de Trânsito (INFOSIGA), do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran/SP), o número de acidentes envolvendo motocicletas tem aumentado nos últimos anos. De janeiro a dezembro de 2024, ocorreram 6.099 óbitos em acidentes de trânsito, 12% a mais do que no mesmo período de 2023, e que, desse total, 2.626 foram de motociclistas.

O debate sobre o mototáxi em São Paulo continua e a FETPESP prosseguirá alertando para os graves impactos que a sua liberação poderá gerar na segurança e na saúde daqueles que utilizarem esse transporte individual para se deslocarem pela cidade, em detrimento do transporte público regular e fiscalizado.

Por isso, retomamos, no mês de fevereiro passado, a campanha “Sua Segurança Não Pode Ser Passageira. Vá de Ônibus!”, lançada, inicialmente, em meados de 2023 e desenvolvida em parceria com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e a Confederação Nacional do Transporte (CNT), sempre na defesa do respeito à legislação de trânsito e do transporte público regido por regras, respeitadas pelas empresas que prestam esse serviço aos passageiros.. ●

MAURO ARTUR HERSZKOWICZ
Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)

Os caminhos da descarbonização para as frotas de ônibus: uma combinação de tecnologias rumo à descarbonização

Por Walter Barbosa

Desde 2018, a Mercedes-Benz investe R\$ 2,4 bilhões para a adequação do seu parque fabril, a capacitação de pessoas e a renovação das tecnologias de seus produtos e serviços. Isso envolve todo o seu portfólio de ônibus e também de caminhões. O processo de descarbonização é um dos principais pilares desse movimento.

Temos o maior portfólio de chassis de ônibus para todos os segmentos, incluindo urbanos, rodoviários, fretamento, turismo e escolar. Acabamos de lançar nossa linha 2025 a *diesel* com a exclusiva tecnologia BlueTec 6, que se destaca pelo baixo índice de emissões e excelente custo operacional.

Ao mesmo tempo, avançamos com nosso ônibus elétrico eO500U, de zero emissões locais, desenvolvido e produzido pela Mercedes-Benz do Brasil, com apoio da nossa matriz Daimler Truck. Em breve, teremos mais de 200 unidades do eO500U em circulação na cidade de São Paulo. Além disso, temos a expectativa de iniciar testes em Curitiba, no Rio de Janeiro, em Belo Horizonte e em Vitória ainda neste ano. Ou seja, nosso ônibus elétrico está cada dia mais presente nas vias e nos sistemas de transporte coletivo urbano das grandes capitais.

Walter Barbosa, vice-presidente comercial segmento Ônibus da Mercedes-Benz



Ainda com relação aos ônibus elétricos, apresentamos recentemente ao mercado a versão articulada eO500UA, também em desenvolvimento no Brasil, que chegará ao mercado em 2026.

DIESEL, ELÉTRICOS E BIOCOMBUSTÍVEIS NO CARDÁPIO MULTISSOLUÇÕES

Acreditamos que a solução para a descarbonização em nosso país será a combinação de várias tecnologias, como o nosso BlueTec 6 para atendimento ao Proconve P8 (Euro 6), os biocombustíveis, o biodiesel B14-B20, o *diesel* R5, o HVO, os elétricos e os movidos a hidrogênio. Importante ressaltar que, para cada aplicação, nossa marca tem uma solução eficiente e rentável. É a Mercedes-Benz pensando sempre no coletivo, pensando no futuro.

Para o sucesso da descarbonização no Brasil, é preciso atentar ainda para a extensão do país, com culturas totalmente distintas em cada estado, e, diferentemente da Europa, com várias soluções. No caso do ônibus elétrico, por exemplo, todo mundo sabe que é um caminho que veio para ficar, mas que demanda um investimento alto. O Brasil tem 209 mil ônibus urbanos registrados, 60% estão entre Euro 2 e Euro 3.

DIESEL OU ELÉTRICO, UMA QUESTÃO E UM DESAFIO

Aí eu pergunto: faz sentido mover essa frota para um Euro 5 ou Euro 6 ou transformá-la toda em elétrica? Se você tiver um município com falta de educação e saúde, é muito mais interessante colocar 1.000 ônibus Euro 5 ou Euro 6 do que 200 ônibus elétricos. Então, o ônibus elétrico é muito importante, mas para alguns municípios.

A infraestrutura de carga e recarga das baterias é o maior desafio no contexto da eletromobilidade no Brasil, assim como em outras partes do mundo. Nosso país tem linhas de baixa tensão, e é preciso caminhar para a média e a alta tensão para poder evoluir. São investimentos que podem girar em torno de R\$ 100 milhões a R\$ 120 milhões por garagem, dependendo da localização. Se não vier a contrapartida do governo, vejo pouca possibilidade, porque os valores de investimentos são realmente altos e é preciso ter a colaboração do poder público, como é feito no mundo inteiro.

FORTELECIMENTO DA PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA

Como Mercedes-Benz, nós queremos fortalecer o elo público-privado em prol da sustentabilidade e da sociedade. Por isso, não iremos investir somente em modelos a *diesel* BlueTec 6 e em elétricos no Brasil. Nós apoiamos também a iniciativa do Governo Federal, que prevê investimentos em biocombustíveis. É o Brasil se destacando na economia verde, e nós vamos nos destacar junto. É preciso disponibilizar um leque de opções cada vez mais sustentáveis dentro do nosso portfólio e que se encaixem na realidade de cada município – nós temos a nossa linha BlueTec 6, que é muito menos poluente; o veículo elétrico; e também a possibilidade de veículos abastecidos a biodiesel ou HVO.

É evidente que o Governo não consegue fazer tudo, mas ele pode criar políticas públicas para que a iniciativa privada consiga financiamentos para infraestrutura de abastecimento, e não só do produto, como apoio para construção e manutenção dos postos de recargas nas garagens, bem como conseguir tarifas diferenciadas de energia e tarifas atrativas para os passageiros. Precisamos criar mecanismos facilitadores para as tecnologias verdes, e esperamos que isso se consolide com o novo programa de Mobilidade Verde. ●



Chassi OF Mercedes Euro 6

FOTO: ANTONIO FERRO



FOTO: KHUSEN RUSTAMOV POR PIXABAY

A insegurança presente nas viagens de mototáxi

Disputa entre Prefeitura de São Paulo e aplicativos de transporte individual por motos reacende a discussão sobre o valor da vida humana no trânsito

Desde que as plataformas 99 e Uber passaram a oferecer o serviço de mototáxi na capital paulista, mesmo com a proibição da Prefeitura de São Paulo, o tema se tornou alvo de uma intensa disputa judicial entre a gestão do prefeito Ricardo Nunes e as empresas.

O serviço continuava sendo oferecido desde o final de janeiro, mesmo estando suspenso e seus prestadores passíveis de multas, após a decisão judicial que reconheceu a validade do decreto municipal que impedia o transporte de passageiros por motocicleta. O principal argumento da Prefeitura é o risco de aumento nas mortes no trânsito envolvendo motociclistas.

No final de fevereiro, no entanto, a Justiça paulista proibiu a Prefeitura de multar motociclistas que prestam o serviço e impedir a operação de mototáxis na cidade. Apesar disso, a liminar não revoga o decreto que suspende a atividade, mantendo a incerteza sobre a continuidade do serviço.

O Ministério Público de São Paulo (MPSP) já havia se manifestado contra o decreto municipal, alegando que ele restringe indevidamente o livre exercício de uma atividade privada permitida pela legislação federal. Por outro lado, a Procuradoria Geral do Município (PGM) argumenta que a decisão favorável às empresas não autoriza a retomada do serviço, pois ainda há uma sentença em vigor suspendendo as atividades com base em uma ação civil pública movida pela Prefeitura.



Em nota, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) manifestou estranheza à decisão da 8ª Vara da Fazenda Pública do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP), que liberou a atividade de mototáxi na capital.

De acordo com o despacho da Justiça, os municípios podem regulamentar os transportes individuais privados, mas não os proibir. A FETPESP lembra que, segundo o art. 30, inciso V, da Constituição Federal, cabe ao município **“organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”**. Em 2015, o transporte coletivo de passageiros passou a ser considerado como direito social.



A FETPESP

ALERTA QUE O SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL POR MEIO DO MOTOTÁXI PODE GERAR UM MAIOR NÚMERO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NA CIDADE.„

“A Lei nº 12.587/2012 e suas alterações posteriores, que instituiu as diretrizes para a Política Nacional da Mobilidade Urbana, prevê a prestação de serviços de transporte individual de passageiros, como o táxi, desde que sejam, no entanto, autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público”, afirma a nota.

A FETPESP alerta que o serviço de transporte individual por meio do mototáxi pode gerar um maior número de acidentes de trânsito na cidade, aumentando o número de vidas colocadas em risco, além de provocar um impacto adverso significativo nos serviços públicos regulamentados de transporte de passageiros. Para Mauro Herszkowicz, presidente da Federação, “não se trata de combater a utilização de motocicletas, que é um transporte individual, mas sim de alertar o passageiro de que ele deve optar pelo ônibus, um transporte regulamentado e fiscalizado, que oferece mais segurança, além de mostrar o perigo representado pelo uso do mototáxi nos congestionados sistemas viários das médias e grandes cidades”.



MAIORIA DAS MORTES NO TRÂNSITO ADVÉM DAS MOTOCICLETAS

No Brasil, as fatalidades de motociclistas em acidentes de trânsito superam todos os outros meios de transporte, representando quase que a metade das vítimas fatais nestas ocorrências, conforme conclusão apontada pelo estudo do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), publicado em dezembro de 2024.¹

Os números são alarmantes: 44,39% das mortes no trânsito são de ocupantes de motocicletas no Brasil. A base de dados foi do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde, e o período de análise foi de 1996 a 2023.

O documento mostra que jovens de 20 a 29 anos apresentam 28% mais chances de serem vítimas fatais neste tipo de acidente. E no caso dos homens, há duas vezes mais chance de morrerem com ocupantes de motocicleta do que as mulheres.

FETPESP RETOMA A CAMPANHA “SUA SEGURANÇA NÃO PODE SER PASSAGEIRA. VÁ DE ÔNIBUS”

A Federação reforça sua posição contra a liberação do serviço de mototáxi, com a campanha “Sua Segurança Não Pode Ser Passageira. Vá de Ônibus!”, lançada, inicialmente, em meados de 2023 e desenvolvida em parceria com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e a Confederação Nacional do Transporte (CNT), sempre na defesa do respeito à legislação de trânsito e do transporte público regido por regras, respeitadas pelas empresas que prestam esse serviço aos passageiros.

Na cidade de São Paulo, onde acontece a disputa judicial sobre o serviço de mototáxi, foram registradas mais de 1.000 mortes no trânsito, apenas entre janeiro e dezembro de 2024, segundo as informações do Sistema de Monitoramento de Letalidade do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-SP).

É o maior número registrado desde 2015, quando os dados começaram a ser contabilizados. E, mais uma vez, os motociclistas estão entre os que mais morreram em acidentes: 2.626 em todo o estado de São Paulo. Na capital, o número de mortes envolvendo motociclistas é de 483, o que representa 37% do total de óbitos.

O prefeito Ricardo Nunes tem mostrado uma posição clara contra o serviço de mototáxi no estado. “A legislação federal não permite, não autoriza, não dá garantia do transporte de passageiros em moto. Sobre o diálogo, nós dialogamos em 2023 com as empresas; eu, pessoalmente, com os diretores da Uber, com os diretores da 99, constituímos um grupo de trabalho. O diálogo a gente sempre teve, e o estudo que foi apresentado é de que não é possível, tendo em vista a complexidade do trânsito da cidade de São Paulo, ter o transporte de passageiros em moto aqui, pelo número de acidentes e pelo

número de óbitos”, afirma ele. O prefeito também informa que as empresas estão apenas visando ao lucro em detrimento da vida das pessoas.

Outra questão importante é com relação ao uso do mesmo capacete por passageiros diferentes nas diversas viagens oferecidas. Sobre essa questão, conversamos com a especialista em imunologia Rafaela Mendonça, que deixou muito claro que a saúde dos passageiros poderá ser comprometida com o uso do mesmo equipamento de proteção por pessoas diferentes. Confira mais detalhes na matéria sobre trânsito seguro desta edição, nas próximas páginas.

CÂMARA MUNICIPAL ANALISARÁ PROJETOS SOBRE O MOTOTÁXI

A Câmara Municipal deverá discutir a regulamentação do mototáxi por aplicativo em São Paulo. Existem pelo menos três projetos sobre o assunto: um deles apresentado pelo movimento dos *motoboy*s; um segundo apresentado pelo vereador Lucas Pavanato (PL), que visa liberar a modalidade; e o outro projeto é o do vereador Marcelo Messias (MDB), aliado do prefeito, que proíbe o serviço, condicionando-o a uma queda nos índices de mortes no trânsito.

Com decisões conflitantes, a disputa deve seguir nos tribunais enquanto as empresas e o município buscam respaldo legal para suas posições. ●



OS NÚMEROS SÃO ALARMANTES: 44,39% DAS MORTES NO TRÂNSITO SÃO DE OCUPANTES DE MOTOCICLETAS NO BRASIL..

CONFIRA A NOTA DE POSICIONAMENTO DA FETPESP



¹ ONSV - OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA E UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ; UFPR - UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. Perfil das mortes de ocupantes de motocicletas no Brasil. [S.l.]: ONSV, UFPR, 2024. Disponível em: <https://onsv.github.io/Perfil-das-mortes-de-ocupantes-de-motocicletas-no-Brasil/>. Acesso em: 11 mar. 2025.

Mototáxi: especialista em Imunologia ressalta o perigo dos capacetes compartilhados

Por Henrique Estrada
Edição de Marcelo Valladão



Cada pessoa deve ter seu capacete individual ao andar de moto

FOTO: FREEPIK



FOTO: ARQUIVO PESSOAL

Dra. Rafaela Mendonça, especialista em Imunologia

Os riscos do transporte de passageiros por moto, conhecido como mototáxi, e que está operando de forma irregular na cidade de São Paulo, não está limitado ao fato do alto número de acidentes envolvendo esse tipo de veículo, mas também ao possível contágio de diversas doenças que os passageiros poderão adquirir ao compartilhar o capacete disponibilizado durante as viagens.

A Dra. Rafaela Mendonça, mestre e doutora formada pelo Instituto de Ciências Biomédicas da Universidade de São Paulo, conversou com a Rádio Ônibus e alertou para o perigo. Ao longo de quase 15 anos ela desenvolveu pesquisas na área da Imunologia e agora atua como professora no ensino superior, lecionando em cursos da área da Saúde.

Durante a entrevista, ela apontou que há riscos iminentes à saúde com o uso do mesmo capacete por pessoas diferentes, em um curto espaço de tempo e sem a higiene adequada.

“Os micro-organismos, que podem causar diversas doenças, estão presentes mesmo sem que possamos vê-los a olho nu. O capacete é um equipamento de proteção individual, e, por isso, deveria ser de uso exclusivo. Entretanto, no serviço de mototáxi, o compartilhamento é inevitável. O que nos preocupa são os riscos que isso pode trazer à saúde. Acabamos de passar por uma pandemia e aprendemos muito sobre higiene e prevenção, mas, infelizmente, várias dessas lições foram esquecidas com o tempo”, afirma ela.

Conforme alerta a especialista, são inúmeras as doenças que podem acometer os usuários desse tipo de transporte. “Podemos citar infecções fúngicas, como micoses, pois o capacete proporciona um ambiente quente e úmido ideal para o crescimento de fungos. Além disso, há infecções bacterianas causadas pelo contato direto do couro cabeludo com a superfície contaminada do capacete”, explica a Dra. Rafaela.

Também há a possibilidade de transmissão de vírus, como o HPV e o herpes simples, caso a pessoa tenha lesões no couro cabeludo. “Sem contar as infestações parasitárias, como piolhos, que podem permanecer no forro interno do capacete. Além desses riscos, há também alergias, que podem ser desencadeadas pelo acúmulo de suor, sujeira

e até mesmo por produtos químicos usados na higienização inadequada do capacete. Além disso, doenças respiratórias, como a Covid-19, também podem ser transmitidas caso o capacete esteja contaminado”, conta.

Mesmo os motociclistas que utilizam o próprio capacete todos os dias devem ter medidas de higiene regulares para mantê-lo livre de contaminação. Para o uso do capacete por diversas pessoas, como sugerido no transporte individual por mototáxi, a questão se torna ainda mais complicada, senão impraticável, já que não há uma política pública ou mesmo regulamentação do serviço na capital paulista.



SEGUNDO A DRA. RAFAELA MENDONÇA, ESPECIALISTA EM IMUNOLOGIA, NÃO HÁ COMO GARANTIR 100% DE PROTEÇÃO CONTRA OS MICRO-ORGANISMOS QUE PODEM ESTAR PRESENTES NOS CAPACETES COMPARTILHADOS..”



FOTO: FREEPIK

Capacete compartilhado pode gerar diversos problemas de saúde

A especialista afirma que o ideal seria cada pessoa utilizar o próprio capacete, mas também sugere algumas medidas para minimizar a possibilidade de transmissão, mesmo que não se consiga eliminar 100% a contaminação. “O que se pode fazer é tentar minimizar os riscos, com o uso de *sprays* antimicrobianos, que reduzem a quantidade de micro-organismos patogênicos, ou ainda o uso de toucas descartáveis para se evitar o contato direto com o forro do capacete, porém todas essas medidas não garantem 100% de proteção”, esclarece ela.

“Há uma grande variedade de micro-organismos capazes de se propagar pelo compartilhamento de capacetes, incluindo bactérias, fungos e vírus que podem causar doenças como gripe, catapora e meningite. Esse é um alerta importante para a saúde pública. Se enfrentarmos uma nova epidemia, o compartilhamento de capacetes poderia ser um grande fator de risco”, afirma.

Outro fato importante esclarecido é que não adianta deixar o capacete no sol para eliminar os micro-organismos.

“Essa crença é equivocada. O sol por si só não é suficiente para eliminar todos os micro-organismos presentes no capacete. Alguns deles podem sobreviver por horas, ou até dias, em superfícies contaminadas. O ideal é uma higienização com produtos específicos.”

Mesmo que a pessoa não manifeste sintomas visíveis, não significa que esteja imune. Os riscos continuam existindo, e a prevenção é sempre a melhor opção.

“Espero que políticas públicas sejam implementadas para regular o uso de capacetes compartilhados e minimizar os riscos à saúde. As empresas devem fornecer produtos desinfetantes e campanhas educativas devem conscientizar a população. Enquanto isso, as pessoas podem tomar medidas individuais, como carregar suas próprias toucas descartáveis ou utilizar *sprays* antimicrobianos”, complementa ela.

Dessa forma, o serviço de mototáxi, que se configura de forma irregular na capital paulista, além do próprio risco iminente de acidentes, também pode acarretar um risco real à saúde, com a utilização dos capacetes compartilhados. ●



FOTO: FREEPIK

Além do risco de acidentes, compartilhar capacete pode ser perigoso

Biodiesel, o dilema continua

CNT e entidades reforçam a necessidade de testes técnicos antes do aumento da mistura do biocombustível

Por Antonio Ferro



FOTO: MARCELO VALLADÃO

Empresas alertam para possíveis danos no motor por conta da mistura

A Confederação Nacional do Transporte (CNT), em harmonia com o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), a Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Bicombustíveis (Brasilcom), a Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis), a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom) e o Sindicato Nacional dos Transportadores Revendedores Retalhistas (SindTRR), está preocupada com as discussões sobre a possível mistura de 25% de biodiesel que está sendo estudada pelo Ministério de Minas e Energia (MME). O assunto é decorrente dos debates sobre a descarbonização do transporte brasileiro para discutir os desdobramentos da Lei do Combustível do Futuro (Lei nº 14.993/2024) e as novas políticas do setor de óleo e gás.

Para a CNT e suas parcerias, há o compromisso de promover diálogos técnicos com vistas a estabelecer bases sólidas que garantam a viabilidade técnico-operacional para o avanço da política nacional de biocombustíveis destinada aos veículos do ciclo *diesel* e a consolidação do protagonismo brasileiro no uso de biomassas renováveis.

A entidade, junto a outras respectivas, enviou ao MME algumas considerações que, segundo o entendimento, poderão contribuir tecnicamente para os debates e ampliar, nessa discussão, a participação de todos os setores envolvidos na cadeia nacional de combustíveis.





FOTO: DIVULGAÇÃO

Mistura de biodiesel ainda precisa ser alvo de estudos, dizem entidades

Tal parceria observa, com preocupação, algumas manifestações feitas na ocasião que podem desqualificar a necessidade de realização de testes abrangentes e rigorosos de bancada e de campo. Segundo a CNT, vale lembrar que os relatores da matéria no Congresso Nacional reconheceram, repetidamente, a intenção do Legislativo de requerer a comprovação da viabilidade por meio da realização de testes, o que veio a se materializar no texto final da referida Lei. Assim, essa intenção não deixou margem para que eles não ocorram.

A CNT e seus pares defendem a realização desses testes para diferentes condições de uso e tecnologias veiculares, pois a mera afirmação de que o produto atende às especificações não garante a sua adequação ao uso em diferentes tipos de veículos e motores. Ainda, segundo a entidade, é fundamental que o MME invista em testes transparentes a fim de avaliar o impacto do aumento da mistura em diferentes cenários, sobretudo para cadeias mais longas e para a frota mais antiga ainda em operação.

A partir disso, os resultados devem ser públicos e acessíveis a todos os interessados.

Vale lembrar que o art. 4º da Resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) nº 16/2018 estabelece a necessidade de garantir que “o combustível disponibilizado comercialmente tenha as mesmas especificações técnicas do combustível utilizado nos testes e ensaios”. Acredita-se que a observância a esse princípio é condição fundamental para o sucesso dos testes.

As solicitações ao MME salientam que: sejam realizados testes de bancada e de campo abrangentes e transparentes para avaliar o impacto do eventual aumento da mistura de biodiesel em diferentes condições e aplicações; seja incluída, no escopo, a possível atualização das especificações do biodiesel promovidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), realizando testes comprobatórios de mudanças efetivas; e seja promovido um debate amplo e inclusivo com todos os *stakeholders*.

Conversamos com a diretora executiva interina da CNT, Fernanda Rezende, para saber mais a respeito do envolvimento da entidade em relação ao que está acontecendo com o uso do biodiesel no mercado do transporte pesado.

Sou + Ônibus – Para a CNT, o biodiesel brasileiro carece de uma evolução para se enquadrar como biocombustível confiável?

Fernanda Rezende – Para a Confederação Nacional do Transporte, que tem como propósito representar as empresas do setor na defesa de seus interesses, a compatibilidade técnica-operacional do combustível nos veículos de ciclo *diesel* é fundamental para garantir que o transporte ocorra de forma eficiente, sustentável e com segurança. Neste contexto, a CNT tem acompanhado com preocupação o aumento compulsório do teor de biodiesel no *diesel*, pois entende que acréscimos devam ser condicionados a avaliações comprobatórias de sua aplicabilidade em frotas com diferentes idades e tecnologias embarcadas.

Considerando o exposto, a Confederação defende a realização de testes transparentes, a fim de mensurar o impacto do aumento da mistura em diferentes cenários, sobretudo nas cadeias de longa distância e com frotas mais antigas ainda em circulação no país. A partir disso, os resultados dos ensaios devem ser publicados e acessíveis a todos os interessados, apontando a efetiva compatibilidade de misturas com teores praticados acima da média internacional.

Sou + Ônibus – Ainda nessa mesma linha, o que interfere na qualidade do combustível? Sua forma de produção?

Fernanda Rezende – O biodiesel de base éster é produzido a partir da transesterificação, o que resulta em um combustível com uma fórmula química que contém oxigênio na sua composição. Este fator leva à vulnerabilidade do insumo, por torná-lo suscetível à oxidação, o que gera a degradação do combustível com o seu tempo de envelhecimento.

Neste sentido, cabe informar que há outras formas mais tecnologicamente evoluídas de produzir combustíveis renováveis, deixando-o mais estável e com capacidade de substituir o combustível fóssil, sem a necessidade de modificações nos veículos preparados para serem abastecidos com *diesel*. Este é o caso do óleo vegetal hidrotratado (HVO, na sua sigla em inglês), que utiliza hidrogênio na sua produção, evitando, assim, que a fórmula final do combustível contenha oxigênio.

Um combustível renovável isento de oxigênio é fundamental para trazer maior estabilidade à sua fórmula química, evitando que ele se degrade, forme borra e prejudique as peças mecânicas do veículo e a atividade transportadora. Além disso, o HVO possui maior índice de cetano em relação ao biodiesel de base éster, o que melhora a eficiência energética do veículo.

Com base no exposto, a CNT aponta o HVO como uma fonte energética de grande potencial para ser uma das principais rotas de descarbonização do setor transportador.

Sou + Ônibus – A CNT entende que o Brasil já deveria estar usando outras formas de biocombustível, como o HVO? Por que isso ainda não está disponível para o transporte brasileiro?

Fernanda Rezende – Ao observar a oferta de *diesel* verde ou HVO no contexto global, é possível constatar que os países desenvolvidos apostam nesta fonte energética, pois, além de ser renovável, é eficiente e entrega a descarbonização pretendida pelo setor. Além disso, este biocombustível pode ser utilizado pelos modos ferroviário e aquaviário e, por meio da sua rota produtiva, pode ser fracionado em outros subprodutos, como o combustível sustentável de aviação (SAF, na sua sigla em inglês). Sob a ótica econômica, o HVO é a fonte que gera menor custo total de propriedade (TCO – *Total Cost of Ownership*) aos usuários em relação às demais fontes alternativas, como o biometano comprimido e liquefeito, o hidrogênio e o *diesel* sintético.

Cabe ainda informar que, no estado da Califórnia, o teor de *diesel* verde no transporte rodoviário já alcançou o patamar de 65%, mediante políticas públicas que incentivam a sua produção e viabilidade financeira. Segundo a Agência Internacional de Energia, as economias avançadas já investem em mais de 13 bilhões de litros por ano de HVO, ao passo que, no caso do biodiesel de base éster, há uma tendência contrária, visto que estes mesmos países têm deixado de demandar cerca de 3 bilhões de litros ao ano deste insumo.

No caso do Brasil, a Lei Combustível do Futuro (Lei nº 14.993/2024) determinou que a participação volumétrica mínima obrigatória de HVO na matriz energética nacional não pode exceder o valor de 3%. Essa limitação gera uma insegurança aos investidores para apostarem nesta fonte energética e viabilizar a sua expansão no Brasil. Cabe lembrar que, no início da oferta de biodiesel de base éster no país, houve, por meio da Lei nº 11.097/2005, a determinação da sua participação volumétrica obrigatória. Seu início se deu em 2008 no teor 2%, e teve um

aumento compulsório até atingir o atual patamar de 14%, com previsibilidade de chegar em 2030 com 20%.

Sou + Ônibus – Se olharmos para a tradicional forma do biodiesel, é possível adotar misturas maiores ou há a necessidade por outros tipos de biocombustíveis?

Fernanda Rezende – Ao se observar o teor de biodiesel de base éster praticado no mundo, nota-se que o percentual médio utilizado em regiões como Estados Unidos, Europa e Ásia é de 7%. No Brasil, este volume já alcança um valor duas vezes maior do que a média global.

Em função dos problemas constatados mediante sondagens com o setor empresarial e estudos científicos, a partir da evolução do teor de biodiesel acima de 10%, acredita-se que o Brasil já ultrapassou o valor ideal de mistura, e, por isso, é preciso pensar em rotas alternativas mais tecnologicamente evoluídas para ampliar a parcela renovável na matriz energética nacional sem gerar externalidades negativas aos seus usuários.

Sob o exposto, a CNT defende a pluralidade de fontes renováveis que se adequem à atividade transportadora. Por isso, é preciso avançar com pesquisa, desenvolvimento e inovação para ampliar a oferta de demais rotas de descarbonização como HVO, biometano, hidrogênio renovável, eletromobilidade, entre outras alternativas. Todas essas fontes são importantes para levar à descarbonização do setor de transporte e auxiliar o país a atingir as suas metas de redução de emissões, conforme ratificadas nas Contribuições Nacionalmente Determinadas pelo Brasil, no âmbito do Acordo de Paris. ●



FOTO: DIVULGAÇÃO

Fernanda Rezende, diretora da CNT falou sobre o biodiesel

Governo fluminense aposta em biometano

Em iniciativa para incentivar a descarbonização dos sistemas de transporte sobre pneus, o Rio de Janeiro quer ser exemplo em como utilizar as propulsões alternativas

Por Antonio Ferro

Ônibus movido a biometano

É fato que a descarbonização é um tema recorrente quando o assunto é transporte coletivo, seja ele urbano, seja rodoviário. O assunto ganhou força nos últimos anos, fazendo com que as entidades públicas olhassem com mais atenção para o processo que visa reduzir as emissões poluentes vindas dos ônibus. E a eletricidade teve preferência no segmento urbano, por apresentar um contexto que a torna limpa de forma integral (isso quando é gerada a partir de fontes limpas).

Porém, outras possibilidades podem ser viáveis nesse sentido, fazendo com que haja opção de escolha conforme as necessidades operacionais. Veja o caso do estado do Rio de Janeiro, que apresentou, recentemente, o projeto-piloto de ônibus movido a gás natural/biometano em seu programa “RJ Mobilidade Sustentável”, que tem como objetivo reduzir as emissões de gases de efeito estufa na mobilidade urbana.



A parceria entre as Secretarias de Transporte (SM-TR) e de Energia e Economia do Mar (Seenemar) e o Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Detro-RJ) quer consolidar o estado no processo de transição energética brasileira. Com isso, a meta é avaliar dois cenários (rodoviário e urbano), com duas linhas e operações distintas, utilizando esses dois tipos de combustíveis: Rio de Janeiro x Barra Mansa, mantida pela viação Cidade do Aço; e Duque de Caxias x Barra da Tijuca, operada pela Transportes Santo Antônio.

O gás natural tem origem fóssil e conta com grandes reservas no Brasil. Representa uma redução nas emissões de CO₂, material particulado e óxido de nitrogênio. Já o biometano tem uma excelente capacidade de mitigar a pegada de carbono, transformando poluição em combustível limpo. O estado do Rio de Janeiro é o maior produtor de gás natural do país, com 73% da produção nacional, além de o segundo maior produtor de biometano, com 80 milhões de m³/ano.

Segundo o secretário de Transporte do Estado do Rio de Janeiro, Washington Reis, o Governo local está dando um grande passo, que reforça o seu compromisso com a transição energética. “Seguiremos avançando em direção ao futuro do transporte pú-

blico, trazendo soluções inovadoras e sustentáveis para a mobilidade urbana. Este ano, realizamos o primeiro fórum RJ Eletromobilidade, e o Detro-RJ já vai trazer, no edital de licitação das linhas intermunicipais, a determinação para que parte dos ônibus utilizem energia limpa. E, no futuro, todos os coletivos do estado serão assim, com energia limpa”, explicou.

Os que serão operados nessas linhas do projeto-piloto “RJ Mobilidade Sustentável” contam com chassis da marca Scania, modelos K 280 e K 340, ambos com tecnologia capaz de reduzir em até 20% as emissões de CO₂, principal agente do aquecimento global, em comparação ao *diesel* de ônibus comuns, além de quase 85% e 90% das emissões de material particulado e óxidos de nitrogênio, poluentes associados à maior incidência de doenças cardiovasculares.

Para o Governo fluminense, o uso de veículos a gás natural e biometano se juntará a outra iniciativa pioneira que vai viabilizar toda a operação, com o programa Corredores Sustentáveis, lançado também pelo Governo do Rio de Janeiro, por meio da Seenemar, em novembro de 2023, em que 14 postos adaptados nas rodovias Presidente Dutra e Washington Luís e na Rio-Magé permitem que caminhões e ônibus trafeguem entre os estados do Rio e de São Paulo, emitindo menos gases do efeito estufa e gerando menos poluição sonora. A meta é, em breve, expandir o projeto para os estados de Minas Gerais e do Espírito Santo.

“Queremos transformar o estado do Rio de Janeiro em um verdadeiro *hub* de tecnologia, à frente de soluções inovadoras e sustentáveis para a população fluminense. Não só possuímos um papel fundamental na transição da matriz energética do estado e do país, como também um enorme potencial econômico a ser explorado. É o Rio de Janeiro liderando o caminho para um futuro mais verde”, disse o governador, Cláudio Castro.

O exemplo do Rio de Janeiro poderá inspirar outras administrações públicas pelo país a repensarem o modelo de transição energética, escolhendo alternativas que possam alcançar efeitos práticos e ambientais com eficiência e rentabilidade.

A revista Sou + Ônibus conversou com Giselia Seleri, diretora comercial da Naturgy, a respeito do potencial brasileiro e como o transporte pode se beneficiar com o uso do gás natural/biometano. Leia na íntegra.



FOTO: DIVULGAÇÃO

Giselia Seleri,
diretora
comercial da
Naturgy



FOTO: DIVULGAÇÃO

Sou + Ônibus – Em primeiro lugar, gostaria que dissesse um pouco da história da Naturgy e seu envolvimento com o gás natural.

Giselia Seleri – A Naturgy é líder no mercado de gás e eletricidade da Espanha, com mais de 18 milhões de clientes distribuídos pela Europa, América Latina, África e Oceania. No Brasil, atua na distribuição de gás canalizado no estado do Rio de Janeiro e no sul do estado de São Paulo, nos segmentos residencial, comercial, industrial e GNV (gás natural veicular).

Ao longo de 27 anos de trabalho em parceria com o poder concedente, a Naturgy promoveu a maior transformação energética do estado do Rio. Contando com a *expertise* de um grupo líder no setor de gás e eletricidade na América Latina e na Espanha, com mais de 180 anos de experiência no setor energético, o Rio de Janeiro é o estado com o maior nível de gaseificação do Brasil. Especificamente sobre GNV, somente em 2024 a Naturgy investiu cerca de R\$ 15 milhões para conectar 40 novos postos, levando o combustível a novas regiões do estado. O montante é apenas para a instalação dos postos, sem contar a expansão da rede e a infraestrutura.

A empresa acaba também de anunciar investimentos na ordem de R\$ 300 milhões para a infraestrutura necessária para a ampliação do projeto dos Corredores Sustentáveis, que permite que caminhões e ônibus abasteçam com GNV e trafeguem entre os estados da região Sudeste.

Sou + Ônibus – O histórico do gás natural, para o transporte coletivo aqui no Brasil, não é tão positivo. Alguns fatores, lá atrás, atrapalharam seu desenvolvimento junto ao setor. Hoje, como você vê esse mercado e a possibilidade desse combustível estar inserido na matriz energética dos ônibus?

Giselia Seleri – A ampliação do uso do GNV no transporte público é uma oportunidade para a ampliação do mercado de gás natural do país. Em paralelo, reforça a posição do Brasil como protagonista no processo de transição energética em curso mundialmente. Hoje, o Rio de Janeiro é líder em GNV, com aproximadamente 1,7 milhão de veículos leves convertidos e mais de 700 postos instalados.

Chegou o momento de ampliar a adaptação da frota pesada. Hoje, por meio dos Corredores Sustentáveis, os ônibus e caminhões que passam pela Via Dutra e pela Rodovia Washington Luís já contam com postos adaptados para abastecer veículos pesados com GNV. Ao ampliar o mercado para atender à frota pesada, além do desenvolvimento econômico, o estado contribui para uma solução mais sustentável no transporte de cargas e de passageiros. Por exemplo, se 1.000 veículos pesados que cruzam a Dutra substituíssem o *diesel* por gás natural, deixariam de emitir 52 toneladas de CO₂ equivalente, o que corresponde à quantidade de CO₂ retirada por 200 árvores. A substituição do *diesel* pelo gás natural representa uma redução de emissão de CO₂ em torno de 20%, além da diminuição de mais de 90% de material particulado (fumaça preta), contribuindo para o meio ambiente, para a melhoria da qualidade do ar e, consequentemente, para a saúde das pessoas.

Hoje, os ônibus podem ser abastecidos nos postos adaptados, mas, com o aumento da demanda, é perfeitamente possível realizar estudos para que os veículos sejam abastecidos nas garagens.

Sou + Ônibus – O estado de São Paulo tem um enorme potencial para a produção de biometano. Quais os planos da Naturgy para explorar esse biocombustível em frotas de ônibus?

Giselia Seleri – A Naturgy está trabalhando para desenvolver projetos de redes de distribuição que possam fornecer biometano e gás natural, inclusive para municípios nos quais a rede principal não chega. Os dois são uma união ideal, por serem intercambiáveis. Assim, tudo o que é desenvolvido de infraestrutura para um servirá para o outro. Ao pensarmos em expansão, já avaliamos se podemos chegar aos municípios com o biometano, com a combinação de ambos, ou se levamos primeiro o gás natural e, depois, o biocombustível.

Hoje, a Naturgy distribui gás natural para todo o estado do Rio e para municípios do sul de São Paulo. Temos 8.400 km de rede instalada e atendemos cerca de 1 milhão e 200 mil clientes, atuando nos segmentos residencial, comercial e industrial, além de sermos líderes em distribuição de GNV. Fornecemos cerca de 7 milhões de m³ de gás natural por dia. Toda essa infraestrutura está apta também para receber o biometano.

Sou + Ônibus – A Naturgy lançou recentemente o projeto Corredores Sustentáveis. Como ela avalia esse processo de descarbonização e quais suas expectativas quanto a inserir esse conceito pelo país?

Giselia Seleri – Avaliamos que o projeto Corredores Sustentáveis é importante para o estado do Rio de Janeiro, tanto em termos de desenvolvimento econômico quanto em sustentabilidade. Coordenada pela Secretaria de Energia e Economia do Mar [Seenemar], a iniciativa pioneira permite que caminhões e ônibus abasteçam com GNV e trafeguem entre os estados da região Sudeste, emitindo menos gases poluentes e de efeito estufa, e, também, gerando menos poluição sonora. O primeiro corredor foi implantado na Dutra, e a rodovia Washington Luís também já conta com postos adaptados. Atualmente, já são 11 postos nas duas rodovias.

Em um posto não adaptado, um veículo pesado precisa ficar parado, de 45 a 50 minutos, para o abastecimento completo com gás natural. Nos postos adaptados, esse tempo cai para 15 minutos. Com isso, oferecemos infraestrutura para que as empresas possam optar por veículos pesados que circulam com um combustível mais econômico e sustentável.

A expectativa é que outras rodovias que ligam o Rio de Janeiro aos estados de São Paulo (BR 101/Rio-Santos), de Minas Gerais (BR 040) e do Espírito Santo (BR 101/Rio-Vitória) também tenham novos postos adaptados. Ainda está no planejamento o abastecimento de rodovias estaduais com grande circulação de caminhões, como RJ 104, RJ 106, RJ 124, entre outras.

Os ônibus e caminhões a gás já são fabricados no Brasil, principalmente no estado de São Paulo. Atualmente, nossos veículos

já são até exportados para outros países, como a Colômbia, por exemplo. Cabe lembrar que, no nosso país, o transporte rodoviário ainda é predominante e optar por fontes energéticas mais limpas deve ser prioridade. No caso do Rio de Janeiro, onde a Naturgy atua, não há dificuldades em relação à infraestrutura de gás para a implantação do GNV nos transportes.

Acreditamos que, para que isso se torne realidade, é preciso a criação de políticas públicas de incentivo para que ônibus e caminhões a gás sejam priorizados. Sabemos que existem mais de 1.000 caminhões movidos a GNV circulando nas rodovias que interligam os estados do Sudeste diariamente. Para que esse número continue aumentando, é preciso investir em infraestrutura de abastecimento, e, neste sentido, a Naturgy está desempenhando um papel fundamental. Existem mais de 100 postos de combustíveis nestas rodovias. No nosso mapeamento inicial, identificamos que mais de 30 postos já teriam as condições mínimas para abastecimento de veículos pesados.

Entre as características para atender aos veículos pesados, os estabelecimentos precisam contar com área de manobra e testeira com altura mínima de 6 metros. Além disso, é necessário adaptar o sistema para alta vazão ou investir em novo sistema de abastecimento. Postos que não ainda não abastecem a GNV podem solicitar análise de viabilidade para ligação no site da Naturgy.

Sou + Ônibus – Muito se fala em ônibus elétrico, pelo mundo e aqui, onde a necessidade pela descarbonização elegeu o ônibus como único vilão frente aos desafios das mudanças climáticas. Porém, o país poderia aproveitar melhor seus recursos e utilizar as alternativas viáveis que também podem ser soluções limpas dentro do contexto do transporte. Qual a visão da empresa para esse assunto e o futuro da tração do modal?

Giselia Seleri – As soluções, em termos de frota pesada com fontes energéticas mais limpas, vão avançar de forma complementar, de acordo com a infraestrutura das regiões, tanto em termos de energia elétrica quanto de gás natural. No caso do Rio de Janeiro, temos uma vantagem significativa no que diz respeito aos ônibus movidos a GNV: somos o maior estado do país em nível de gaseificação, o que representa 14,9% do consumo nacional de gás natural.

Se focarmos a capital, por exemplo, em um levantamento que fizemos na cidade do Rio de Janeiro, todas as garagens de ônibus estão localizadas sobre a rede de gás ou bem próximas, o que torna viável o abastecimento na própria garagem das empresas. Isso sem contar os postos já adaptados para frota pesada na Dutra e na Washington Luís e a perspectiva de expansão do projeto para novas rodovias. Com o aumento da demanda por ônibus a GNV, também é possível realizar estudos de viabilidade para levar a infraestrutura de gás às proximidades das garagens, no caso de municípios onde a rede principal está mais distante destes pontos.



FOTO: DIVULGAÇÃO

Rio de Janeiro pode servir de exemplo para o Brasil

Acredito que, por estar mais desenvolvida, a indústria do gás tem vantagens em termos de pronta implantação, enquanto as demais fontes energéticas avançam para a substituição gradual por energias mais limpas. Se estamos pensando em frotas mais sustentáveis, é preciso avaliar as redes para abastecimento dos veículos, se há condições para *hubs* no caso dos elétricos, para que o abastecimento seja feito de forma segura, sem sobrecarregar o sistema local, mas também sem o uso de geradores a *diesel* nas garagens.

O investimento é outro ponto importante. Hoje, o valor de um ônibus a gás é pouco superior ao valor do ônibus a *diesel*, e é muito inferior ao custo do elétrico. Esta diferença no investimento ainda pode ser compensada na economia do GNV em relação ao *diesel*, que é superior a 20%. Além disso, cabe considerarmos que os ônibus elétricos dependem de uma bateria que, mesmo a mais moderna, tem vida útil entre 5 e 8 anos e alto custo de reposição.

Sou + Ônibus – Entre as tecnologias que utilizam o gás natural/biometano, há as opções tradicionais e a versão do liquefeito. Como a Naturgy vê essas duas formas (gasosa e liquefeita) para serem usadas pelos ônibus brasileiros?

Giselia Seleri – O tipo de tecnologia é basicamente a mesma e o combustível também é o mesmo, apenas apresentado em formas diferentes de armazenamento: gás e líquido. O Gás Natural Liquefeito (GNL) é produzido a partir do resfriamento do gás natural à temperatura de aproximadamente -160 °C, e esse processo faz com que seu volume seja reduzido em cerca de 600 vezes, permitindo armazenar uma maior quantidade de gás em um espaço menor, o que viabilizaria o transporte do energético para longas distâncias. Assim, o GNL faria sentido principalmente para transporte de cargas em longas distâncias e em regiões que não têm infraestrutura de rede de gás.

Porém, um dos desafios da utilização de veículos movidos a GNL é a implantação de pontos de abastecimento. No caso do Sudeste do país, e principalmente no estado do Rio de Janeiro, já existe ampla infraestrutura de rede de gás e postos de combustíveis disponíveis para abastecimento, fazendo com que a utilização do GNV em veículos pesados que circulam por aqui seja simplificada e eficiente, com total garantia de autonomia. ●



Francisco Christovam, diretor executivo da NTU e vice-presidente da FETPESP



Presidente Mauro fala da representatividade da FETPESP



Anderson Oliveira no comando do Podcast da FETPESPSP

Representatividade da FETPESP é um dos temas da série de podcasts em comemoração aos dez anos da entidade

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) comemora a sua primeira década, reafirmando o papel importante na defesa do setor e na valorização dos sindicatos filiados e das empresas de transporte de passageiros.

O trabalho efetivo de representação dos interesses de seus associados foi um dos temas da série de **podcasts** sobre a história da Federação. Os episódios têm no comando o gerente executivo da FETPESP, Anderson Oliveira.

Na quarta edição da série, a participação do presidente da FETPESP, Mauro Herszkowicz, juntamente ao vice-presidente, Francisco Christovam, que também é diretor executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), procura elucidar o papel da entidade frente às autoridades políticas, como o Congresso Nacional, o Poder Executivo (nos âmbitos estadual e federal) e o Poder Legislativo em suas diversas esferas, com a missão de defender os interesses de empresários e passageiros em cada decisão que afeta o transporte coletivo por ônibus, em seus mais diversos tipos de atuação, seja nos centros urbanos, seja no campo ou no litoral.

A revista Sou + Ônibus traz um resumo desses episódios, que você poderá acompanhar na íntegra em nosso canal no Youtube ou pelas plataformas de **podcast** disponíveis na internet.

Podcast FETPESP – Presidente, qual é o papel representativo da FETPESP e quais suas áreas de atuação?

Mauro Herszkowicz – A FETPESP representa todos os sindicatos associados junto a governos e autoridades estaduais e federais, bem como às empresas de transportes de passageiros do estado de São Paulo, por meio dos sindicatos que as representam, também junto à Confederação Nacional do Transporte (CNT) e ao Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), onde eu exerço a vice-presidência do Conselho Regional de São Paulo. Essa é a forma da representatividade da Federação em relação a todos esses órgãos.



Francisco Christovam e Mauro Herszkowicz foram os convidados especiais

Fora as iniciativas próprias, a FETPESP assessora os sindicatos nas áreas jurídicas, técnicas, na logística, no apoio à mídia de uma maneira geral, em que tem uma amplitude de atuação... Abrigamos, em nossa sede, os empresários, para troca de conhecimento, que é muito importante.

Podcast FETPESP – Christovam, o que é a NTU e o que difere a associação de uma federação?

Francisco Christovam – A NTU é uma entidade de classe que reúne as empresas operadoras de transporte coletivo urbano de passageiros ou interurbano, mas de caráter urbano, e a representação que fazemos é de quase 500 empresas e 77 entidades de classe. Nós também temos conosco federações, sindicatos, entidades privadas e empresas, porque acreditamos no papel da representatividade da NTU.

Nossa missão é semelhante ao papel da FETPESP junto aos governos e ao setor privado, à sociedade, pois estamos sempre discutindo as questões relativas ao transporte nas Câmaras Municipais, entidades, congressos, sempre se posicionando, criando e mudando essa imagem que o transporte tem, pois é atribuído a ele, e particularmente às empresas operadoras, funções que não são delas.

Eu costumo dizer que as características dos veículos, por exemplo, intervalos, número de veículos, tudo isso é o poder concedente que define, e quando isso é mal realizado, geralmente é atribuído às empresas. [...] Nós somos parte de uma cadeia construtiva. [...] O transporte é dever do estado; nós estamos aqui para complementar e possibilitar isso. [...] Um exemplo da nossa atuação foi quando o Governo Federal, depois de estar muito tempo ausente da questão do transporte, resolveu criar o Programa Nacional da Mobilidade do Idoso (PNAMI) e precisou transferir recursos federais aos municípios, que ficaram inseguros. Então, a NTU participou desse processo dando uma série de cursos, amparo legal, para que as prefeituras recebessem esses recursos.

Mauro Herszkowicz – As duas entidades se completam. A NTU tem uma abrangência nacional, mas no transporte de passageiros urbano, metropolitano ou semiurbano. A Federação atua localmente, no estado de São Paulo, mas também atua no transporte de passageiros rodoviários. Então as duas entidades, atuando juntas, se completam. O trabalho junto ao PNAMI foi fundamental; veio a socorrer, naquele momento, muitas empresas de uma maneira geral. Foi um trabalho brilhante da NTU e da FETPESP. A NTU já existe há mais de 30 anos. Com a FETPESP, a CNT passou a enxergar o estado de São Paulo de outra maneira... reconhece o tamanho de São Paulo.

Podcast FETPESP – Eu vejo a FETPESP como um “camisa 10” que faz a articulação entre os sindicatos, as associações, e temos a entidade máxima do setor, que é a CNT...

Francisco Christovam – É interessante a gente explicar essa estrutura formal de organização. As empresas se associam e formam um sindicato; os sindicatos se associam e formam uma federação; as federações se associam e formam uma confederação. Em paralelo existem as entidades, como as associações ou outros nomes, que reúnem tudo, como é o caso da NTU.

Podcast FETPESP – Presidente, como as empresas recebem esse trabalho da FETPESP?

Mauro Herszkowicz – Existem empresas que participam e recebem isso constantemente, e existem empresas que apenas recebem, não se interessam em participar... Então, os benefícios, as conquistas da NTU e da FETPESP, para alguns empresários que participam e lutam com a gente, é uma satisfação enorme, é uma vitória em todos os sentidos: econômica, empresarial, como dirigente. Infelizmente, para a grande maioria, o trabalho é entregue; eles se beneficiam e nem sabem quem conseguiu essa vitória. Muitas vezes, nem é reconhecido.

Francisco Christovam – Vou dar um quadro do que acontece no país. Nós temos mais de 5.500 municípios [...]. Metade tem algum tipo de contrato formal com as prefeituras, com cerca de 1.500 empresas operadoras; destas, apenas um terço faz parte dos nossos associados. Nós gostaríamos que isso chegasse a dois terços, ou até mais, pela importância na representatividade que isso nos confere. Se nós pedimos uma reunião com um ministro ou com o presidente do Senado, é diferente chegar dizendo que represento 10 empresas ou 500. É muito importante um quadro de associados cada vez maior. [...] Uma outra vitória foi com [relação à] Reforma Tributária, a isenção do tributo na prestação do serviço, mas temos outras vitórias, como o Marco Regulatório. [...]

Estamos lá brigando para conseguirmos caminhar, trazendo para os nossos serviços modernizações tecnológicas, veículos melhores, sistemas de monitoramento, sistema de cobrança, meios de pagamento... tudo isso em benefício do usuário.

Podcast FETPESP – Também há o papel de se levar informações para o poder público, trabalhos feitos pela CNT, principalmente para os municípios menores...

Mauro Herszkowicz – Essas informações a gente leva constantemente, por meio das nossas mídias sociais, dos nossos informes. Temos a nossa revista, que é distribuída em vários órgãos. Estamos semanalmente, diariamente informando todo o público sobre o que acontece no transporte de passageiros no estado de São Paulo, pela FETPESP, e nacionalmente, pela NTU [...], que merece muito crédito. A FETPESP é bem novinha, então nós vamos caminhando com ela, ela vai crescendo...

Podcast FETPESP – Podemos citar a campanha sobre o mototáxi, e vamos levando informação de qualidade. Tanto o poder público quanto as empresas podem trazer mais demandas para nós, não é?

Mauro Herszkowicz – Esse é um ponto sensível. Acredito que o nosso maior desafio na FETPESP é sensibilizar o empresário para participar conosco. A NTU vem conseguindo fazer isso, trazendo outros estados, como Bahia, Santa Catarina, Mato Grosso, até o Amazonas [...], buscando ampliar o número de associados. O grande desafio é mostrar ao empresário a importância da FETPESP para representá-lo.

Francisco Christovam – O empresário não quer ser o porta-voz do setor; [...] os empresários preferem não se manifestar [...]. Nós já temos essa experiência porque a imprensa geralmente chega de forma agressiva, querendo achar um culpado. Nós vamos atrás da informação. [...] Durante anos, como não tínhamos essa representação, foi criada ao setor uma imagem muito ruim. O poder público não investe em infraestrutura; assim, não adianta um veículo com suspensão a ar em uma rua esburacada. [...] Quais são as demandas? Nós não podemos ficar imaginando quais são... os empresários têm que nos trazer.

Podcast FETPESP – Como vocês iniciaram esse trabalho? Até como um convite para os mais jovens...

Mauro Herszkowicz – Eu comecei muito cedo, com meu pai; ele se tornou empresário aqui na capital. Tenho formação como engenheiro, depois fiz pós-graduação em Administração, e o meu pai sempre incentivou as entidades patronais. Ele sempre participou do SETPESP [Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo] e foi um dos fundadores da Associação Paulistana das Empresas de Ônibus de São Paulo, que funcionava em uma concessionária de ônibus na Barra Funda, a Itatiaia, a APEOP, depois virou a Transurb, e eu frequentava tudo isso. A NTU surgiu porque os empresários se reúnem na “desgraça” [risos]. O Clésio Andrade continua sendo um grande líder do setor; ele era empresário do urbano. Naquela época, eu participei, o João Antônio Setti Braga... Uma das maiores conquistas do senhor surgiu em 1985, que foi o vale-transporte, o início da salvação do transporte público do Brasil.

Podcast FETPESP – O vale-transporte é algo significativo para o passageiro também...

Francisco Christovam – Sim, em algumas cidades ele representa 40% da arrecadação!

Mauro Herszkowicz – Sem dúvida, sempre fui uma pessoa que participou das entidades, um incentivador. Só com a união de todos conseguimos certas conquistas. O Francisco sempre foi uma pessoa marcante no transporte...



A força representativa das entidades em pauta



Francisco Christovam – Eu comecei na década de 1970 como engenheiro da CMTC, participando de um projeto dos trólebus. Com 30 anos, virei diretor de operações da empresa, e então fui convidado para ser secretário de Transportes e voltei depois, em 1993, como presidente da CMTC. No meio do mandato, tive a honra de conduzir o processo de privatização da empresa, que tinha 27 mil empregados, 3 mil ônibus e 11 garagens. Em um ano e meio fizemos todo o processo, ou seja, transferindo a operação para a iniciativa privada, a São Paulo Transportes S/A (SPTrans), com 1.500 funcionários, que ficaram com o planejamento. Fiquei de 1977 até 2012 no setor público e, em 2013, houve aquela manifestação sobre o transporte; criou-se um caos. Então, os empresários do SPUrbanuss [Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo] me convidaram para ser o presidente do sindicato deles. A entidade que é sucessora do Transurb, que sucedeu a associação criada pelo pai do Mauro. Mudei de lado da mesa com uma condição privilegiada, com a visão do administrador público, e, agora, com a visão do privado.

Mauro Herszkowicz – Tenho muito orgulho do que a gente realizou até agora, de ser empresário de ônibus, das amizades que fizemos no setor, do legado que vou deixar para os meus filhos e para quem me suceder.

Podcast FETPESP – *O que pode vir para os próximos anos no transporte? Sabemos que as mudanças são de médio e longo prazos...*

Mauro Herszkowicz – Na questão do rodoviário, estamos trabalhando arduamente para regulamentar certas posições do setor, lidando com Buser, BlablaCar... No âmbito estadual, estamos em conversa com o governador Tarcísio. Houve uma série de modificações... Com a extinção da EMTU [Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo], vai haver uma reformulação da gestão do sistema todo no estado de São Paulo. Na parte urbana, é óbvio que estamos nos deparando com a mudança da matriz energética, tentando recuperar nossos clientes, sensibilizar os nossos prefeitos, para que não deixem as decisões só para os empresários.

Francisco Christovam – Nós temos, tramitando no Congresso Nacional, pelo menos 150 projetos que somos obrigados a acompanhar, mas temos cinco grandes projetos o Marco Regulatório, fundamental para o setor, que pode dar segurança jurídica, financeira e operacional e vai definir as “regras do jogo” para equilibrar as coisas. O segundo assunto é a descarbonização da frota. As tecnologias estão aí disponíveis, mas não temos como transferir para o nosso cliente o custo disso...

Podcast FETPESP – *Esse é um tema do qual estamos bem a par. Não há infraestrutura nos municípios para essa transição energética. E os prefeitos deveriam se concentrar na mobilidade urbana, em reduzir o volume de carros e aumentar a eficiência do transporte público, diminuindo o transporte individual...*

Francisco Christovam – Nós estamos acompanhando isso com muito interesse. Outra questão é a recriação do DPVAT, que agora se chama SPVAT [Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito], que é o seguro de proteção aos acidentes de veículos automotores. Ele foi recriado, e de 35% a 40% do que foi arrecadado deve ser destinado ao custeio do transporte. Temos que acompa-

nhar para que isso seja usado de fato no transporte coletivo. Outro projeto é a criação do Serviço Único de Mobilidade (SUM), para que o estado, o município e a União participem, afinal, o transporte é o serviço que movimenta a economia e faz os outros serviços acontecerem. O Governo Federal foi cada vez mais se ausentando dessa responsabilidade.

Agora, o Ministério das Cidades está com uma linha de crédito para troca de frota, mas não concordamos muito com o modelo, porque os recursos vão para os municípios, que têm experiência em licitações, entre outras coisas. Outro recurso virá para a infraestrutura; temos que acompanhar para que isso seja feito, para que possamos prestar um bom serviço. E temos a Reforma Tributária, em que queremos que seja mantida a total isenção de tributos na prestação de serviços, pois esse ônus não pode ser repassado para os passageiros. Isso tudo precisa da participação das entidades de classe, precisamos atuar nessas frentes.

Se tudo isso acontecer, conseguiremos mudar a imagem do transporte no país. Isso tudo pode criar um novo ambiente de trabalho para as empresas, o poder público e o passageiro, esse tripé fundamental.

Podcast FETPESP – *Convido vocês para nossas considerações finais...*

Mauro Herszkowicz – Quero agradecer e aproveitar para convidar todos a frequentar as nossas redes sociais, conhecer as nossas instalações aqui na Avenida Paulista, [além de] deixar a minha alegria em participar desse bate-papo junto com o Francisco, nosso diretor da NTU; convivemos há muito tempo.

Francisco Christovam – Também agradeço o convite e quero convidar nossos associados e quem não é nosso associado ainda para visitar nossas instalações em Brasília. Temos lá no nono andar um museu dedicado à história do transporte, mérito do Eurico Galhardi, que foi quem criou aquele museu. Estamos sempre desajustados de receber todos. ●

CONFIRA O
EPISÓDIO NA
ÍTEGRA:



Carnaval em São Paulo: folia movimentou cidades e injeta R\$ 6,7 bilhões na economia do estado



Por Nathalia Abreu

Ruas lotadas, blocos de Carnaval espalhados por todo o estado e turistas movimentando o comércio: a festa em 2025 não trouxe apenas foliões para inúmeras cidades na capital, interior e litoral do estado, mas também impulsionou a economia e o turismo em São Paulo. O impacto foi significativo nos terminais rodoviários e na ocupação hoteleira, principalmente para os municípios que apostaram na temporada para atrair mais visitantes. Os números mostram que a folia foi além da diversão e se consolidou como um dos maiores eventos do calendário paulista.

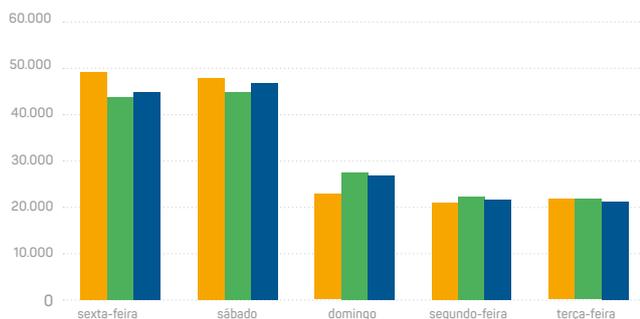
Segundo cálculos do Centro de Inteligência da Economia do Turismo (CIET) da Secretaria de Turismo e Viagens do Estado de São Paulo (Setur-SP), o Carnaval 2025 gerou um impacto econômico de R\$ 6,7 bilhões para o estado, número 17% em relação a 2024, quando a geração chegou a R\$ 5,72 bilhões.

MOVIMENTAÇÃO NOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS

De acordo com dados apurados pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) junto à Socicam, concessionária responsável pelas estações do estado, mais de 160 mil passageiros passaram pelos terminais rodoviários da capital paulista — Tietê, Barra Funda e Jabaquara — durante os cinco dias de festa.

MOVIMENTO PASSAGEIROS INTERMUNICIPAL SP - CARNAVAL
ORIGEM: TERMINAIS TIETÊ, BARRA FUNDA E JABAQUARA

■ 2023 ■ 2024 ■ 2025



Esse movimento não se restringiu à capital. No Terminal Rodoviário Intermunicipal de São José dos Campos, por exemplo, houve um aumento de aproximadamente 30% no embarque de passageiros durante o feriado prolongado de Carnaval.

ALÉM DA CAPITAL, INTERIOR E LITORAL TAMBÉM REGISTRAM ALTAS

Na capital paulista, o Carnaval 2025 marcou seu recorde: foram 767 blocos cadastrados, superando a marca de 600 blocos registrados em 2020, aumento que revela o crescente protagonismo das festas de rua e a vitalidade da folia paulistana.

Esse crescimento também se refletiu no interior e no litoral, onde a folia atraiu um público expressivo. Em Campinas, por exemplo, 60 blocos tomaram as ruas e reuniram 250 mil pessoas ao longo dos dias de festa. No litoral, cidades como Caraguatatuba e Itanhaém registraram um grande fluxo de turistas, recebendo cerca de 300 mil foliões cada e impulsionando tanto o turismo quanto a economia local.

Ainda segundo o CIET, também foram coletados dados sobre a movimentação turística em outros municípios paulistas. Dos 150 municípios que realizaram festas ou programações para o Carnaval, 54,5% informaram que o evento superou as expectativas, enquanto 27,3% afirmaram que o Carnaval ocorreu conforme o esperado.

Já a ocupação hoteleira média, segundo a Setur-SP, foi de 73%. No entanto, algumas cidades do litoral norte, como Caraguatatuba, e da Baixada Santista, como Itanhaém, chegaram a ficar completamente lotadas, considerando as festas planejadas, os desfiles de blocos de rua e as escolas de samba.

FONTE: SETPESP



Transporte por ônibus rodoviário e urbano tem papel de destaque no Carnaval 2025

Por Henrique Estrada
Edição de Marcelo Valladão

O Carnaval de 2025 foi um dos mais movimentados dos últimos anos no país, com um aporte econômico superior a R\$ 12 bilhões, segundo a Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC).

Se olharmos apenas os serviços de transporte, foram mais de R\$ 3,3 bilhões em receitas. Nesse cenário, o transporte rodoviário desempenha um papel fundamental para turistas que buscam uma opção acessível, segura e confortável.

Os roteiros dos grandes centros, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, ao lado de cidades turísticas importantes do Nordeste, são os preferidos dos foliões.

A segurança e o conforto dos ônibus rodoviários chamam a atenção dos passageiros como diferenciais importantes na hora da escolha do meio de transporte.

Outro fator decisivo que favorece o transporte rodoviário é a comodidade em comprar as passagens nas plataformas digitais regulares. Segundo a pesquisa “Tendências de Turismo Verão 2025”, realizada pelo Ministério do Turismo e pela Nexus – Pesquisa e Inteligência de Dados, 35% dos brasileiros planejam viajar entre dezembro e fevereiro de 2025. Nas viagens de média distância (até 400 km), o ônibus é sempre a opção mais escolhida.

Para o presidente da Viação Santa Cruz, Francisco Mazon, o Carnaval é importante para o turismo, apesar de ter tido um crescimento pouco expressivo no número de viagens rodoviárias da empresa. “O número de viagens se manteve praticamente o mesmo, com um crescimento pequeno. O que observamos é uma tendência de queda no volume de passageiros ao longo dos anos, especialmente após a pandemia. Muitas pessoas preferem ficar em São Paulo, onde há diversas atrações, ao invés de viajar para o interior, reduzindo a demanda por ônibus extras.”



Francisco Mazon, presidente da Viação Santa Cruz

FOTO: RÁDIO ÔNIBUS

Sambódromo do Anhembi, desfile das Campeãs do carnaval de São Paulo. Escola de Samba Camisa Verde e Branco

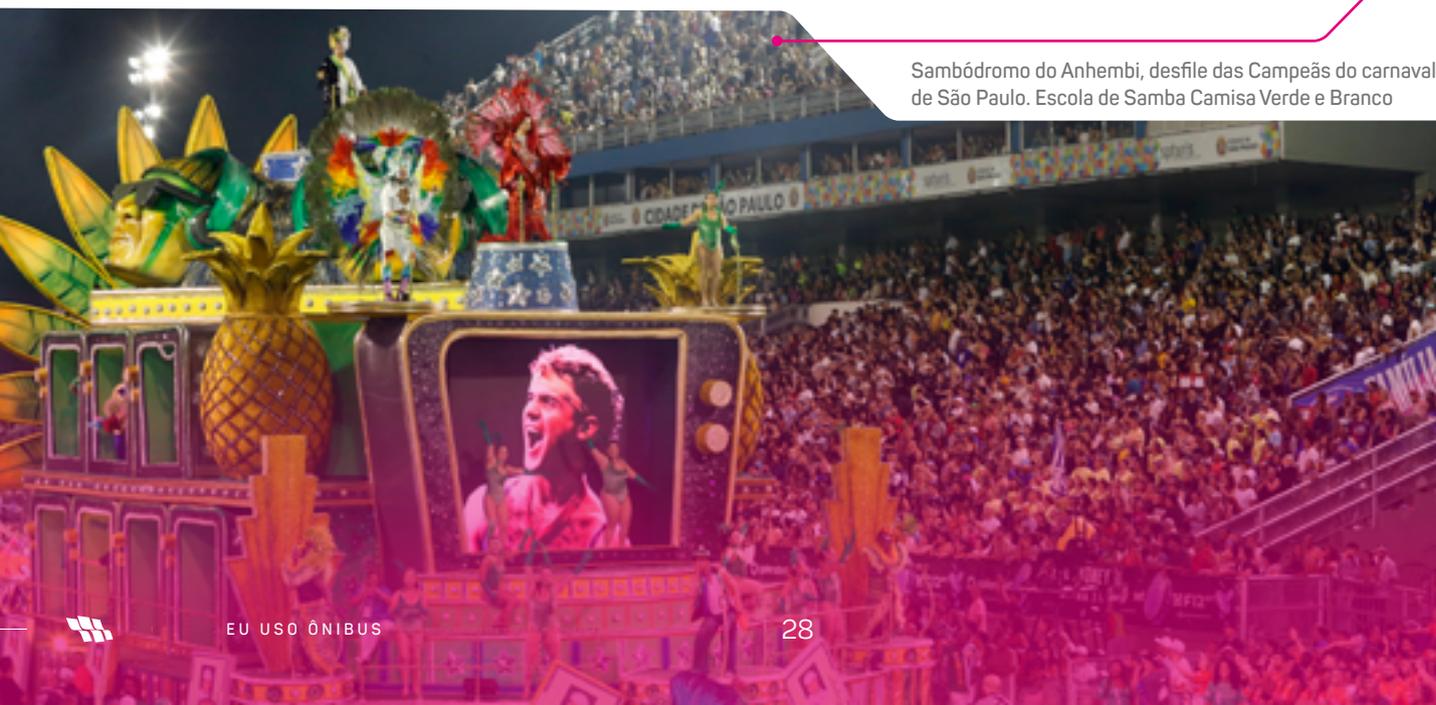


FOTO: PAULO PINTO/AGÊNCIA BRASIL

PRODATA 
mobility Brasil

18
VEZES

ELEITA PELA 18ª VEZ CONSECUTIVA,
NO PRÊMIO MAIORES & MELHORES DO TRANSPORTE

**MELHOR EMPRESA DE SISTEMA
DE BILHETAGEM DO BRASIL.**

prodatamobility.com.br

Carnaval em São Paulo injeta R\$ 3,4 bilhões na economia

O Carnaval na cidade de São Paulo reuniu 16,5 milhões de foliões, promovendo um impacto positivo na economia, com a criação de 50 mil empregos diretos e indiretos e a movimentação de R\$ 3,4 bilhões.

Os dados foram divulgados pela prefeitura e pela SPTuris, empresa organizadora dos três fins de semana de festa e desfiles, com aumento de 73,7% de turistas a mais no carnaval de rua. Os resultados também foram positivos no transporte e na segurança.

No transporte, foram 35 milhões de viagens usando ônibus municipais, 20,8 milhões nos cinco dias de carnaval e 8,9 milhões de viagens gratuitas aos domingos, quando o modal não cobra tarifa.

Também houve atendimento com linhas especiais no Sambódromo do Anhembi, para onde 55 mil dos 220 mil espectadores foram de ônibus.

Vânia Rodrigues desfilou de Mulher-Maravilha



INTEGRANTE DA IMPÉRIO DE CASA VERDE E TERCEIRO MILÊNIO OPTOU PELO TRANSPORTE PÚBLICO PARA IR DESFILAR

Vânia Rodrigues, educadora social, desfila desde 2016 participando de um grupo cênico que atua em diversas escolas de samba, sempre com uma encenação dentro do enredo. “Estou acostumada a desfilar, e, este ano, desfilei em duas escolas em um dia só”, diz ela, em entrevista à Rádio Ônibus para a série Eu Uso Ônibus.

Ela conta que foi uma experiência única, um pouco cansativa, mas que, entre um desfile e outro, há um período de descanso. Ela desfilou na Império de Casa Verde e na Terceiro Milênio.

Para o seu deslocamento, da zona sul para o sambódromo, optou pelo transporte público. “Eu vim do Campo Limpo, saí muito cedo, e isso foi muito bom, já que também havia o horário ampliado no transporte”, afirma Vânia.

“Além de caro, não havia carros disponíveis. O transporte público não estava lotado, mas com bastante gente indo para o Carnaval. No outro dia eu fui assistir e vi que os ônibus e o metrô estavam tranquilos”, continua ela.

Ela salienta que ainda há ônibus sem ar-condicionado em São Paulo, ponto a ser melhorado. “Ainda tem muitos ônibus sem ar-condicionado; isso poderia melhorar. E quando é final de semana, com tarifa zero, poderiam ampliar um pouco o número de ônibus.”

Para quem não está acostumado a usar o transporte público, a dica é se antecipar caso vá no horário de pico. “É sempre bom sair um pouco mais cedo, para o caso de acontecer algum imprevisto. As vantagens do transporte público estão na utilização dos corredores; o ônibus tem prioridade, [e] também custa bem menos. Tem as integrações com o metrô também. Eu curto muito utilizar o metrô e o ônibus”, afirma.

Vânia possui carro mas, curiosamente, não gosta muito de enfrentar o trânsito de São Paulo. “Apesar de ter carro, eu não dirijo. Tenho muito medo de dirigir aqui em São Paulo. Para ir ao trabalho, utilizo o transporte público porque é bem mais rápido.” ●



Vânia Rodrigues, educadora, usou o ônibus como meio de transporte durante o Carnaval

FOTOS: ARQUIVO PESSOAL



AGENDA 2025 DE EVENTOS DO TRANSPORTE E DA MOBILIDADE

A revista Sou + Ônibus traz os principais eventos do Transporte de Passageiros e da Mobilidade Urbana em 2025, para que você possa se programar e participar das discussões mais importantes do momento.

Confira:

FROTAS CONECTADAS 2025



QUANDO? _____

17 e 18 de junho



ONDE? _____

São Paulo Expo (Rodovia dos Imigrantes, 1,5 km – Vila Água Funda, São Paulo)

É apresentado como o maior evento da América Latina que promove a interação entre a indústria automobilística e a indústria de tecnologia, criando soluções inovadoras em logística e em transporte. São mais de 20 horas de conteúdo inédito, mais de 50 palestrantes nacionais e internacionais, oportunidade de *networking*, tendo reunido mais de 20 mil pessoas nas últimas edições do evento. O evento conta com o apoio institucional da FETPESP.

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2025



QUANDO? _____

12 e 13 de agosto



ONDE? _____

Hotel Royal Tulip Brasília Alvorada (SHTN Trecho 1, Conjunto 1B, Bloco C – Asa Norte, Brasília)

No ano em que novas gestões municipais têm início e que o meio ambiente está no centro da agenda nacional, com a COP 30 em Belém (PA), o Seminário NTU embarca na tendência e foca a sustentabilidade do ônibus urbano em um sentido mais amplo – na sua dimensão ambiental, com um olhar para a transição energética da frota nacional; na questão social, voltada para um serviço mais inclusivo e de melhor qualidade; e no aspecto da governança, com a discussão sobre o Marco Legal do Transporte Coletivo e seus desdobramentos jurídico-legais.

Para debater estes e outros temas, a 38ª edição do Seminário Nacional NTU reunirá, em Brasília, empresários, entidades de classe, especialistas e representantes do Legislativo e do Executivo, das três esferas de governo. Um encontro voltado para a troca de ideias e a construção de consensos que levarão às mudanças necessárias e desejadas pelos milhões de passageiros que dependem dos ônibus urbanos para sua mobilidade diária.



AUTOMOTIVE BUSINESS EXPERIENCE - #ABX25

 **QUANDO?** _____
17 de setembro

 **ONDE?** _____
São Paulo Expo (Rodovia dos Imigrantes, 1,5 km – Vila
Água Funda, São Paulo)

No Brasil, quem atua no setor automotivo e da mobilidade sempre precisou equilibrar muitos desafios ao mesmo tempo. Agora, esse talento precisa ser elevado à máxima potência. Vivemos a era das multitransições.

Para navegar nesta era, o #ABX25 joga luz aos debates mais relevantes do presente e aos temas que ainda ganharão força no futuro. Palco das principais discussões para quem atua no segmento, o evento também é uma oportunidade de *networking* sem paralelo.

CONNECTED SMART CITIES – 10 ANOS / PARQUE DA MOBILIDADE URBANA

 **QUANDO?** _____
24 e 25 de setembro

 **ONDE?** _____
Expo Center Norte – Pavilhão Vermelho (Rua José
Bernardo Pinto, 333 – Vila Guilherme, São Paulo)

Um evento único para empresas, gestores públicos, consultores e especialistas em planejamento urbano se conectarem, aprenderem e contribuir para a construção de cidades mais inteligentes, humanas e sustentáveis. Cada grupo encontrará oportunidades personalizadas para expandir seus conhecimentos, criar redes de contatos e influenciar o futuro urbano. O evento completa dez anos e terá o Parque da Mobilidade Urbana acontecendo simultaneamente.

E-MOB – MOBILIDADE VERDE & CIDADES INTELIGENTES

 **QUANDO?** _____
30 de setembro a 2 de outubro

 **ONDE?** _____
São Paulo Expo (Rodovia dos Imigrantes, 1,5 km – Vila
Água Funda, São Paulo)

Conecte-se com os principais líderes e inovadores do setor. Explore as últimas tecnologias, faça *networking* e seja parte da revolução sustentável.

ARENA ANTP 2025

 **QUANDO?** _____
28, 29 e 30 de outubro

 **ONDE?** _____
Transamérica Expo Center (Av. Dr. Mário Vilas Boas
Rodrigues, 387 – Santo Amaro, São Paulo)

O Arena ANTP 2025 – Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana é a 24ª edição do congresso bianual da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), cuja primeira edição foi realizada em 1978, no Rio de Janeiro.

Pela diversidade e abrangência de temas, pelo tipo de público e pela feira de exposições, o Arena ANTP é considerado o maior evento de mobilidade urbana do país.

O Brasil tem um papel fundamental na luta contra as mudanças climáticas e a descarbonização do setor de transporte público, sendo um dos pilares para promover um futuro sustentável. A eletrificação da frota de ônibus e o uso de biocombustíveis sustentáveis são exemplos de iniciativas que podem reduzir drasticamente as emissões de gases de efeito estufa, além de melhorar a qualidade do ar nas grandes cidades. O Arena ANTP 2025 antecede a 30ª Conferência sobre Mudanças do Clima, que ocorrerá em Belém/PA, em novembro de 2025, e este tema estará dentro do Congresso. ●





Confira todas as edições do *podcast* no canal do Youtube da FETPESP

As tendências para o futuro do transporte de passageiros

No sétimo episódio do *Podcast Especial* “10 anos da FETPESP”, nosso gerente executivo, Anderson Oliveira, recebe Marcos Bicalho, diretor de gestão da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), e Rodrigo Verroni, engenheiro civil e advogado, que também é consultor do setor, para uma conversa essencial sobre as tendências do transporte de passageiros para 2025 e o futuro.

O final do ano de 2024 foi marcado por diversas mudanças e aprovações no Congresso Nacional que começarão a ter seus reflexos práticos sentidos na gestão das empresas durante este ano de 2025. A partir daí, todos os personagens que compõem o setor estão procurando entender como serão afetados nos novos cenários.

Vários foram os tópicos da conversa, que você pode acompanhar na íntegra no *site* da Revista Sou + Ônibus (www.soumaisonibus.com.br) ou diretamente no canal do Youtube da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP). Aqui, vamos lhe apresentar um resumo dos trechos e temas mais importantes, iniciando pela Reforma Tributária.

REFORMA TRIBUTÁRIA

O assunto inicial da conversa foi a Reforma Tributária, aprovada no final do ano passado e que ainda terá de passar por várias etapas. Anderson Oliveira iniciou o episódio justamente provocando nossos convidados acerca deste tema, perguntando em

que ponto estamos e quais são os passos daqui para frente, principalmente o que precisa ser regulamentado.

Marcos Bicalho esclareceu os dois grandes pilares que a Reforma engloba. “São o consumo e a renda. Até agora tratamos do consumo, com a aprovação da Emenda Constitucional, com seus princípios básicos, e já temos um primeiro projeto de regulamentação que estabelece as alíquotas, com descontos e isenções de cada setor. Agora teremos um segundo Projeto de Lei, sobre a implantação do IBS (Imposto sobre Bens e Serviços)”, disse ele.

O diretor ainda esclareceu os dois impostos criados na Reforma: a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), este indo para estados e municípios e aquele para a União. Lembrando que ambos absorverão os impostos ICMS, ISS e Cofins.

Bicalho também esclareceu que o setor vinha, anteriormente à Reforma, com uma isenção considerável desde 2013. “Nossa grande preocupação era tentar, pelo menos, manter essa isenção com a Reforma. Fizemos um trabalho grande junto aos parlamentares, mostrando que o setor é um serviço público essencial para a sociedade, buscando evitar qualquer oneração para o setor. Conseguimos, na Emenda Constitucional, duas possibilidades: a primeira um tratamento especial para o setor, com desconto de 60% sobre a alíquota-base, que ainda vai ser estabelecida, e a segunda opção seria a isenção do CBS e do IBS para a atividade do transporte”, explicou.

O Projeto de Lei nº 68/2024 isentou dos dois impostos o transporte coletivo rodoviário de passageiros e o transporte urbano, semiurbano e metropolitano. Com isso, Bicalho também deixou claro que o setor não participará do sistema de *cashback*, uma vez que não participa como contribuinte nestes impostos, principalmente nos insumos, o que gera uma preocupação em relação à alíquota e sobre qual será o real impacto para o transporte de passageiros.

Rodrigo Verroni contou que, antes de o setor saber que seria isento, diversas simulações foram feitas para se ter alguma ideia de como poderia afetar as operações na prática. A resposta não poderia ser simples, pois, dependendo da alíquota que poderia ser estabelecida, o cenário seria diferente. “Eu sempre gosto de dizer que quem foi desonerado não foi a empresa, foi o usuário, porque isso é repassado diretamente para ele. O fato de o setor ter sido desonerado gera uma economia nas empresas na questão da gestão de tributos, o que gera uma expectativa de redução da carga tributária no final das contas, mas não podemos esquecer que, no fim 2024, foi aprovada a lei que vai reonerando a folha de pagamentos”, lembra ele.

Ele deixa claro que ainda há um longo período de transição da Reforma. “Do ponto de vista jurídico, os contatos serão todos equilibrados; do ponto de vista prático, as revisões nunca são simples de serem feitas. [...] O que vai cessar são os tributos diretos, como o ISS, e o aumento da carga tributária na cadeia produtiva vai se refletir diretamente nos insumos que as empresas compram, sendo absorvidos nos ajustes tarifários”, diz ele.

Caso houvesse o desconto de alíquota e a compensação de crédito, seria uma grande dificuldade para as empresas revisarem isso. O aumento do custo da operação poderá se dar caso a alíquota no aumento dos insumos seja grande, ou seja, ainda não se sabe ao certo.

“Em resumo, posso dizer que as empresas terão a sua receita oriunda do volume de passageiros transportados, sem tributação sobre essa operação, e os seus insumos, as aquisições, continuam iguais, dentro do seu consumo, só que não temos o percentual que pode aumentar ou reduzir de impacto para calcular a tarifa final, seja ela de remuneração ou pública”, disse Anderson Oliveira.

O que dificulta ainda mais essa conta é o fato de o setor ter operações muito diferentes umas das outras. “Quando você fala de transporte urbano, o maior custo é a mão de obra, isso não vai ter uma alíquota diferente, mas quando você fala do transporte rodoviário, não é a mão de obra o maior custo, é o veículo, é o *diesel*. Eu acredito que o urbano tenha até uma diminuição do custo, mas o rodoviário vejo com uma tendência de aumento de custo”, afirma Verroni.

AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS

Outra questão importante é sobre a tributação na aquisição de veículos, que estava na lei, prevendo que os bens de capital, quando adquiridos para o exercício da atividade, seriam isentos de tributos. “Para nós, isso teria um significado muito grande, já que representa para o setor um custo significativo. Mas, nas últimas discussões, isso foi transferido para uma regulamentação

posterior, através de decretos e regulamentações do Ministério da Fazenda, então temos aí uma briga com a turma da economia do Governo Federal”, informa Bicalho.

É um trabalho que vai demandar esforço do setor neste início de 2025. Caso não consiga ser atendido, é mais uma questão que poderá recair sobre a tarifação.

Marcos Bicalho explica ainda como deve ser implantada a Reforma na prática. “A estratégia para você colocar a Reforma em vigor é ir aumentando gradativamente a cobrança das alíquotas do CBS e do IBS e diminuindo as do ICMS, do ISS... Então, teremos um prazo de transição do atual regime para o novo e teremos a oportunidade de sentir, realmente, quais serão os reflexos para o setor.”

A diferença de tributação nos estados também é uma preocupação das empresas. “Eu não sei como está sendo tratada a questão de que, em alguns estados, temos a isenção do ICMS sobre o *diesel*, por exemplo, no transporte urbano, uma certa cota... Eu não sei se a gente vai conseguir reduzir esse impacto”, alerta Verroni.

“Essa é outra preocupação. Alguns estados têm até alíquota zero. Então, para se evitar a guerra fiscal, a tendência é nivelar”, alerta Bicalho.

O setor ainda tem muitas questões para analisar com a Reforma Tributária, em que as particularidades de cada operação são tão específicas que estão diretamente atreladas aos principais custos: mão de obra, combustível e veículos.

AUMENTO DO DIESEL

O anúncio do aumento do preço do *diesel*, feito pela Petrobras, também foi assunto do *podcast*. “Para se ter uma ideia, no transporte urbano, podemos dizer que o *diesel* representa de 25% a 30% do custo total do sistema”, diz Verroni. “Então, quando o *diesel* aumenta o preço, nós estamos falando de toda a cadeia produtiva ligada ao petróleo [...]; aumentam os lubrificantes, o pneu [...]. O impacto, ele é muito relevante e não é diretamente repassado ao usuário. De uma maneira geral, a empresa tem que absorver o impacto até o próximo aumento. Depois da pandemia, houve uma variação artificial. No rodoviário, esse aumento impacta até mais”.



Anderson Oliveira conduz o podcast da FETPESP

FOTO: DIVULGAÇÃO

Anderson Oliveira lembrou que, no início do ano, aconteceu o aumento das tarifas em várias cidades brasileiras. “E agora em fevereiro, o aumento do *diesel*. Como a empresa pode prever ou conversar com o poder público para mitigar esse aumento?”, perguntou ele aos convidados.

“Pois é! Aconteceu exatamente isso, a grande maioria das tarifas aumentaram em janeiro, algumas em julho (2024), e agora, com esse aumento, a empresa, teoricamente, teria que [o] absorver [...], mas existem contratos como a SPTrans, por exemplo, que aplicou a lei, onde as variações, até um determinado percentual, são absorvidas pela empresa, e, acima disso, a prefeitura absorve esse valor e faz uma revisão extraordinária. Outras prefeituras também fizeram isso no Brasil. Então, as prefeituras precisam analisar que é um insumo importante, e percebam que a lei permite isso, para que apliquem essa compensação, ou mitigação, como você disse”, respondeu Verroni.

INFLAÇÃO

“Por mais que o Governo tente interferir na política de preços dos combustíveis, chega um determinado momento em que ele acaba tendo que deixar essas decisões a cargo da Petrobras, que é a maior empresa de petróleo do Brasil. No início do Governo, havia um discurso de ‘abrasileirar’ os preços, mas, no momento que a coisa aperta, o Governo fica sem condições de agir. Então, é muito importante a gente observar o movimento do mercado internacional. São preços que sofrem muita interferência do mercado mundial, o dólar também interfere, e a gente vai sempre está à mercê disso”, fala Bicalho.

Com relação à medida tomada, por exemplo, na cidade de São Paulo, na revisão dos contratos, é a medida mais justa. “Quando um insumo tem um ajuste tão significativo, o mais justo é você transferir isso de uma forma mais justa. Isso, infelizmente, não é a realidade de todo o Brasil; muitas empresas em situações como essa só vão conseguir repassar esse reajuste em um próximo reajuste. Porque ele é sempre feito para trás: zerou em janeiro; daí chega em fevereiro, vem um novo aumento. É uma questão importante que estamos tratando justamente disso no Marco Legal.”

MARCO LEGAL REGULATÓRIO DO TRANSPORTE PÚBLICO

O texto foi aprovado no Senado e agora segue para a Câmara dos Deputados. Nele, o setor vê uma possibilidade de tentar ajustar de forma mais equilibrada a maneira como o transporte de passageiros é operado em um país continental como o Brasil, com realidades totalmente distintas em diversos aspectos.

“A história desse Marco Legal [...] iniciou no período da pandemia. Nós sabemos o quanto nosso setor sofreu, e nas discussões com o Governo Federal, naquela época, nasceu a semente de construir um novo Marco Legal. Já tínhamos alguma coisa em funcionamento com a Lei de Mobilidade Urbana de 2012, mas

ainda não totalmente voltada para o transporte público coletivo, com uma visão mais de mobilidade urbana”, conta Bicalho.

Na Lei da Mobilidade Urbana, há um papel importante do município na execução do serviço, mas, no Marco Legal, espera-se uma participação maior do Governo Federal em conjunto. A pandemia chamou a atenção para o modelo falido de basear todo o sistema na arrecadação tarifária. “A ideia era construir algo que daria maior segurança jurídica para as empresas operadoras, para que possamos enfrentar, no futuro, algumas dificuldades. Esse processo foi bastante democrático. Existia um projeto inicial, do senador Anastasia. Essa primeira proposta foi analisada de forma ampla, por usuários, entidades... Conseguimos aí montar um texto que acabou sendo acatado no lugar do projeto inicial do senador. Esse texto é bem estruturado, trata de pontos importantes, como princípios, diretrizes e objetivos do transporte coletivo urbano. A partir daí tratamos de toda a organização do planejamento, da forma de publicidade, transparência, e uma série de quesitos de como organizar esse serviço”, explica Bicalho.

O diretor da NTU esclareceu os diversos capítulos existentes no texto sobre financiamento, passando pela questão importantíssima dos contratos, como devem ser elaborados, dando a devida segurança jurídica às empresas, e também um capítulo voltado à legislação que precisa ser modernizada ao novo texto legal.

O projeto foi aprovado, também no final de 2024, e agora passará pelas Comissões da Câmara Federal. “O novo presidente [Hugo Motta – Republicanos] vem falando que vai ‘empoderar’ as Comissões, que estiveram um pouco esquecidas na última gestão, e nós estamos arregaçando as mangas para acompanhar a tramitação desses projetos na Câmara dos Deputados”, conclui ele.

Para Rodrigo Verroni, o Marco Legal dará condições aos prefeitos de conseguirem novas fontes de receitas, como, por exemplo, a venda de créditos de carbono. “Estamos passando por discussões ambientais, como os veículos elétricos, a hidrogênio, diversas formas... O próprio Euro 6, com o próprio *diesel* indo no caminho da descarbonização, e antes não tínhamos tão claro que isso é uma fonte de receita acessória. Tudo isso é uma forma de ajudar na remuneração do sistema. Há um inciso que permite ao prefeito criar uma tarifa de disponibilidade do sistema, com a já existente tarifa mínima de água, de luz. As empresas percebem que, com o Marco Legal, há uma segurança jurídica, inclusive podendo oferecer um serviço com mais qualidade”, diz Verroni.

TARIFA PÚBLICA X TARIFA DE REMUNERAÇÃO E O MARCO LEGAL

Verroni explicou a diferença entre tarifa pública e tarifa de remuneração. “Tarifa de remuneração é aquela necessária para remunerar a operação, cobrindo os custos e o capital. Ela pode ser calculada por passageiro, por quilômetro, por ônibus, pela forma que o contrato definir. O que ela é, na verdade, é a divisão do custo do sistema operado dividido por um denominador definido no contrato. É a tarifa que a empresa deve receber contratualmente pela prestação do serviço. A tarifa pública

é aquela que o usuário vai pagar. Esta não tem uma regra estabelecida; é uma decisão política, do Poder Executivo. Se ele quiser fazer tarifa zero, ele faz; se ele quiser igualar a tarifa pública à tarifa de remuneração, ele pode; se ele estabelece uma tarifa pública menor que a de remuneração, a diferença é o que chamamos de subsídio.”

Na realidade, já havia esse princípio estabelecido na Lei de Mobilidade Urbana, como explicou Bicalho. “No Marco Legal, estamos avançando colocando como cláusula obrigatória do contrato a separação da tarifa de remuneração da tarifa pública. A remuneração dos processos licitatórios será justamente a que será praticada, naturalmente com reajustes e revisões. Também são previstas penalidades e multas para a inadimplência.”

Quanto à separação entre as tarifas, na prática há uma separação da questão política em relação à questão técnica. “Se você tem uma cidade com uma população mais carente, você tem que cobrar menos, atender à necessidade de deslocamento urbano. Esse novo desenho traz mais segurança para as empresas e exige uma consciência maior quando participam dos processos licitatórios”, diz Bicalho.

Muitos prefeitos alegam não ter recursos para implementar o que está previsto para uma mobilidade de qualidade. O Marco Regulatório poderá reaproximar o Governo Federal para ter responsabilidade nessa implementação. “A Reforma Tributária já aprovou o uso de recursos da CIDE [Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, imposto que incide sobre o combustível] para subsídio das tarifas públicas de transporte, e o Marco Legal já avança na regulamentação, estabelecendo alguns critérios para o uso desse recurso [...]: 60% dos recursos da CIDE têm que ser aplicados nas áreas urbanas. Na pandemia, tivemos o repasse do Governo Federal a título de remunerar a gratuidade dos idosos. Essa é uma outra briga nossa, de que os recursos necessários para pagar as gratuidades e os benefícios tarifários, estejam consignados nos orçamentos”, continua ele.

Dentro da discussão, também surge a ideia de que as gratuidades garantidas por certas políticas públicas devam ser custeadas dentro de suas determinadas áreas de atuação, como, por exemplo, a gratuidade aos estudantes, que deveria ser contemplada no orçamento da Educação, e não do Transporte. “Se você está usando o segmento do Transporte para prover uma outra política pública, é natural que esse outro setor responda por estes custos. Essa é uma outra questão que está colocada no Marco Legal, dando um prazo de cinco anos para que estados e municípios possam criar fontes de custeio orçamentárias para isso.” Anderson Oliveira lembra que o passageiro pagante acaba assumindo esse custo quando o poder público não o faz.

“Eu diria que a NTU tem um trabalho incansável de buscar defender a geração de receita para o transporte público. No final do ano passado, revogaram a lei do SPVAT [Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito], e tínhamos conseguido 30% dos recursos para o transporte público [...].

Então, você precisa estar constantemente defendendo a geração de receita para o transporte. E ao final da Reforma Tributária, o Governo Federal e os estados vão aumentar a arrecadação, o que vai diminuir a arrecadação dos municípios. [...] Os dois precisam vir a contribuir, porque tiraram o orçamento dos municípios”, alerta Rodrigo Verroni.

Ainda foram debatidos outros temas, como a integração de diversos modais na mobilidade urbana, o Sistema Único de Mobilidade (SUM), a tarifa zero. Por isso, reforçamos a sua visita ao canal do Youtube da FETPESP.

FUTURO

Para 2025, Rodrigo Verroni prevê um ano difícil, com municípios priorizando outras áreas em detrimento do transporte, mas vê o Marco Legal com certo otimismo. “O Marco Legal, no médio prazo, pode ser uma tábua de salvação para o setor.”

Marcos Bicalho concorda com Verroni e afirma que “[...] será um ano desafiador. Já vemos isso na apreensão de alguns líderes empresariais em relação às cidades que dependem do subsídio. Acredito que o Marco Legal ainda vai levar algum tempo. Com muito otimismo, podemos considerar um ano e meio; depois que sair da Câmara, ainda volta para o Senado. Iremos enfrentar desafios com o crescimento da necessidade dos subsídios. A inflação pesa sobre as classes mais carentes: de um lado, a pressão social, e de outro, a pressão dos custos”. ●



Convidados especiais aprofundaram temas importantes para o Transporte de Passageiros

ASSISTIA AO
PODCAST
COMPLETO:



FETPESP, FETCESP e FRESP unidas, de forma inédita, pelo ESG no setor

Mover é transformar: a Aliança Transporte Sustentável e o futuro do setor

O setor de transporte, especialmente o de passageiros, enfrenta desafios urgentes: redução de emissões, adoção de novas tecnologias e modelos operacionais sustentáveis.

Com o propósito de enfrentar esses desafios é que nasceu a **Aliança Transporte Sustentável**, uma iniciativa inovadora que reúne as Federações representativas do transporte no estado de São Paulo: a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), a Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo (FETCESP) e a Federação das Empresas de Transportes de Turismo do Estado de São Paulo (FRESP).

CONHEÇA OS OBJETIVOS DA ALIANÇA E COMO AS EMPRESAS PODEM PARTICIPAR

A Aliança Transporte Sustentável nasce com a missão clara de engajar empresas de transporte de passageiros e de cargas em um compromisso efetivo com práticas sustentáveis.

Algumas das principais frentes de atuação incluem:

- **Redução da pegada de carbono:** soluções para reduzir emissões, eletrificação de frotas, óleo diesel renovável e outros recursos.
- **Eficiência energética:** implementação de tecnologias que otimizam o consumo de combustíveis e reduzem desperdícios.
- **Capacitação e boas práticas:** troca de experiências e treinamentos para impulsionar a sustentabilidade no setor.
- **Compensação de emissões:** incentivo a projetos de reflorestamento, créditos de carbono e outras iniciativas ambientais.

As empresas que aderirem à Aliança terão acesso a um comitê especializado de sustentabilidade, em que poderão trocar experiências, compartilhar boas práticas e colaborar na construção de diretrizes sustentáveis para o setor.

Mas a participação na Aliança não se limita apenas ao aspecto técnico. A ideia é criar um movimento sólido dentro do setor, no qual cada empresa signatária tenha voz ativa na construção de políticas públicas, na definição de melhores práticas e na disseminação de uma nova cultura de transporte responsável.

UM PROJETO DE UNIÃO PARA A TRANSFORMAÇÃO DO SETOR

Um dos aspectos mais inovadores da Aliança Transporte Sustentável é a união de diferentes segmentos do transporte em um único projeto. Historicamente, os transportes de passageiros, de cargas e de turismo operam de forma independente, cada um com suas particularidades e seus desafios específicos. No entanto, a sustentabilidade não pode ser tratada de forma isolada – é um compromisso coletivo, que exige colaboração, inovação e uma visão integrada do futuro.

Ao reunir três importantes Federações e suas empresas associadas, a iniciativa estabelece um ambiente inédito de cooperação, em que soluções sustentáveis podem ser desenvolvidas e aplicadas de forma abrangente.

Isso permite que as melhores iniciativas sejam aplicadas de forma abrangente, acelerando a transição para um setor mais eficiente e menos poluente.

Além disso, o projeto representa uma resposta proativa às crescentes demandas da sociedade e dos órgãos reguladores.

O FUTURO DO TRANSPORTE COMEÇA AGORA

O transporte sempre foi um dos pilares do desenvolvimento econômico e social. Agora, ele precisa se tornar também um pilar da sustentabilidade. A Aliança Transporte Sustentável é um passo fundamental nessa direção, criando as bases para um setor mais moderno, responsável e alinhado com os desafios do nosso tempo.

A transformação já começou, e cada empresa tem um papel essencial nesse processo. A adesão à Aliança não é apenas uma oportunidade de se adequar às novas exigências do mercado, mas uma chance real de fazer parte de uma mudança que deixará um legado positivo para as próximas gerações.

A sustentabilidade não é uma tendência passageira, é uma necessidade, e a **Aliança Transporte Sustentável** não é apenas um compromisso com boas práticas, mas um passo concreto para um setor mais equilibrado, inovador e preparado para os desafios que estão por vir. O momento de agir é agora! Quem liderar essa transformação estará à frente na construção do transporte que queremos para o futuro. ●

Quer conhecer melhor essa proposta?

ACESSE O SITE E INSCREVA A SUA EMPRESA.





União pelo futuro do transporte **sustentável**

A Aliança Transporte Sustentável nasce da colaboração entre as três federações de transporte de São Paulo, com o propósito de reconhecer e promover práticas que transformam o setor rodoviário. Por meio de ações integradas e estratégias eficazes de ESG, estamos enfrentando os desafios críticos do transporte e construindo um futuro mais sustentável e inovador.



Movendo o setor rumo ao futuro
www.aliancatransportes.org.br



INSCREVA-SE

Adesão 100% gratuita para empresas de transporte rodoviário, passageiros ou cargas.

A solução para a

MOBILIDADE

urbana.



Paz no trânsito começa por você.



Mercedes-Benz Ônibus Urbano. O coletivo de soluções.

Desempenho, segurança, conforto e muita tecnologia. Uma linha de ônibus que oferece a melhor solução para o transporte urbano de passageiros. E tudo isso com o atendimento da maior rede de concessionários do setor no Brasil. Sempre próxima da sua frota.

- A mais completa linha de Ônibus Urbano
- Fleetbus: telemetria para transporte de passageiros
- BlueTec6: motores com a nova tecnologia Euro6 para menores emissões de gases
- Centerbus: a maior rede de concessionários de ônibus, com centros especializados de atendimento
- Chassis fabricados com a avançada tecnologia alemã
- Rede pronta para te atender em qualquer parte do país

Saiba mais em: onibus.mercedes-benz.com.br

 [mercedesbenzonibus](https://www.facebook.com/mercedesbenzonibus)  [mercedesbenz_onibus](https://www.instagram.com/mercedesbenz_onibus)  [MercedesBenzBrasil](https://www.youtube.com/MercedesBenzBrasil)

www.mercedes-benz-trucks.com.br | CRC: 0800 970 9090

Mercedes-Benz
Referência em Ônibus



SAIBA MAIS




**BUSÃO
LEGAL**



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



[Somos mais ônibus](https://www.youtube.com/Somos mais ônibus)



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



www.busaolegal.com.br