

^SOU+ ONIBUS

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

ANO 2025 - EDIÇÃO 51

Biometano começa a ser testado no transporte rodoviário

Viação Santa Cruz inicia
experiência no interior de SP



Podcast da FETPESP fecha sua série

Segurança no Trânsito e o Mototáxi,
Futuro do Transporte e Aliança
Sustentável foram os temas

FROTAS CONECTADAS 2025

São Paulo Expo recebe evento que
debateu as soluções e os desafios na
busca do transporte eficiente e digital

REFORMA TRIBUTÁRIA

Veja os artigos de especialistas
sobre o tema

NTU TEM NOVA GESTÃO

Entidade quer resgatar conceito do
transporte coletivo

+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

GUANABARA

AGUABRANC

Santix Cruz

OURO E PRATA

REUNIDAS

ANDORINHA

párraro verde

EUCATUR

suzantur

Unes-UI

CATARINENSE

MOTTA

PROGRESSO

ROTA

Planalto

1001

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

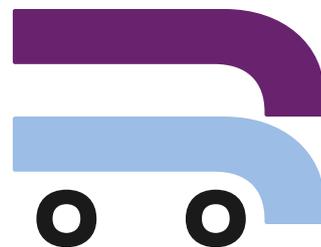
CLICK OFERTA



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 movimento de evolução do transporte de passageiros não pode parar

Ainda que as dificuldades, as transformações e as exigências do mercado sejam muitas, a contínua busca pela melhoria na prestação do serviço de transporte de passageiros é a meta da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e de seus sindicatos associados e das empresas que os constituem.

Nesta edição, essa busca é retratada em diferentes assuntos, desde a participação de nossos articulistas, discorrendo sobre temas como a reforma tributária e os avanços tecnológicos, até as novidades apresentadas nos eventos que envolvem o setor.

Destacamos a nova diretoria da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e a tônica que a associação que reúne os operadores do transporte coletivo urbano e sua nova gestão devem implementar com o mote “O Brasil é Coletivo”, na busca de um fortalecimento do transporte público como política de Estado e base para a qualidade de vida e o desenvolvimento das nossas cidades.

Participamos do evento Frotas Conectadas 2025 para acompanhar o que se apresenta para o futuro da mobilidade, bem como as soluções em busca da eficiência, da segurança e da digitalização das operações.

Fechamos a série de podcasts em comemoração aos dez anos da Federação, transcrevendo o resumo dos três últimos episódios, com temas importantíssimos, atuais e urgentes, tais como: a segurança do trânsito e o mototáxi, com a participação do nosso mais novo parceiro, Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), representado pelo CEO Paulo Guimarães; a sustentabilidade, com os novos passos da Aliança Transporte Sustentável, reunindo a FETPESP, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (FRESP) e a Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP); além do futuro do setor, com a participação da diretoria do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP).

Vale conferir os dez episódios no canal do Youtube da Federação, com informações importantes sobre diversos temas que permeiam nossas operações.

Destacamos, ainda, o primeiro teste com o biometano, que está sendo implementado pela empresa Viação Santa Cruz, a qual, aliás, completou mais um aniversário.

Por fim, temos ainda a série Eu Uso Ônibus, sempre presente em nossas páginas. Uma boa leitura! ●



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 & SUPLENTES

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: DIVULGAÇÃO FETPESP



06 Ponto de Vista

"Transporte coletivo para um Brasil coletivo", artigo do presidente Mauro Artur Herszkowicz

07 Opinião

"A reforma tributária e o transporte coletivo urbano de passageiros", pelo prof. Fernando Fleury

12 Artigo

"Mobilidade urbana parece não ser prioridade", por Antonio Ferro

Evento 14

Frotas Conectadas discute futuro da mobilidade

Em Foco 17

"Impactos da reforma tributária no transporte rodoviário", em artigo do advogado André Ortolani

Tecnologia 19

Santa Cruz inicia testes com ônibus movido a biometano



FOTO: DIVULGAÇÃO VIAÇÃO SANTA CRUZ

22 Especial

NTU quer resgatar o conceito do transporte coletivo em sua nova gestão

25 Podcast – Futuro do Transporte

Dirigentes do SETPESP apontam os desafios e as oportunidades para o futuro do setor

29 Podcast – Trânsito Seguro

A segurança no trânsito, o mototáxi, entre outros assuntos na participação de Paulo Guimarães (ONSV) no Podcast Especial da FETPESP

FOTO: DIVULGAÇÃO NTU



Podcast – Aliança Transporte Sustentável 32

Saiba mais sobre a Aliança Transporte Sustentável, que une as Federações na implementação do ESG

Eu Uso Ônibus 36

Comunicador com passagens pela RedeTV! e pela Jovem Pan, Henrique Lima fala sobre o ônibus em sua vida



MONTAGEM: MARCELO VALLADÃO





TRANSPORTE COLETIVO PARA UM BRASIL COLETIVO

Algumas agências de notícias divulgaram a intenção do governo federal de lançar um programa de concessão de linhas de crédito, para incentivar a compra de motocicletas por entregadores de aplicativos. A ideia é beneficiar a classe trabalhadora e movimentar a economia.

Em que pese a preocupação com a questão socioeconômica, a sinalização governamental deveria ser pelo estímulo ao uso do transporte coletivo e não à utilização do transporte individual e todas as suas consequências nocivas, tanto para o meio ambiente quanto para a saúde pública do país.

Nesse sentido, a **Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)** lançou, no final de maio passado, durante a apresentação da nova direção da entidade, o lema “O Brasil é Coletivo”, alertando para a possibilidade de as cidades brasileiras entrarem em colapso, caso o modelo baseado no transporte individual continue avançando, principalmente pela expansão dos serviços de aplicativos com motos. O transporte individual afeta negativamente o trânsito e a eficiência dos sistemas de transporte coletivo.

A **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)**, desde o início deste ano, vem se manifestando contra a permissão do serviço de transporte individual por meio do mototáxi, que pode gerar maior quantidade de acidentes de trânsito nas cidades, aumentando o número de vidas colocadas em risco, além de provocar impacto adverso significativo nos serviços públicos regulamentados de transporte de passageiros.

Para a NTU e a FETPESP, o transporte coletivo tem papel importante na mobilidade e no cotidiano das pessoas e deve ser o eixo central do planejamento urbano. Todos os esforços devem ser direcionados para a recuperação da demanda de passageiros registrada antes da pandemia do coronavírus, já que a queda no número de usuários contribuiu para um cenário deficitário das empresas operadoras e para o aumento dos custos e das tarifas.

Dados levantados pela **Confederação Nacional do Transporte (CNT)**, na Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana 2024, indicaram que, pela primeira vez, os deslocamentos por carros e motos ultrapassaram os feitos por ônibus, em algumas capitais do Brasil.

Por isso, é urgente que os investimentos e as políticas públicas priorizem a promoção da melhoria e expansão dos serviços de transporte coletivo, com aplicação de recursos na infraestrutura — faixas exclusivas e sistemas rápidos e eficientes, como o **BRT (Bus Rapid Transit)** —, na implementação de projetos de substituição da frota, com uso de veículos sustentáveis ambientalmente; e na adoção de subsídios aos passageiros, para assegurar a redução do impacto tarifário, principalmente para a população de baixa renda. ●

MAURO ARTUR HERSZKOWICZ

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



A REFORMA TRIBUTÁRIA E O TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

FERNANDO LEME FLEURY

Professor dos Cursos de MBA Internacionais do PROFUTURO – Fundação Instituto de Administração. Doutor em Administração pela Universidade de São Paulo, Mestre em Economia pela FGV-SP, Mestre em Administração pela Universidade de São Paulo.

Sócio-Diretor da Almeida & Fleury Project Finance and Business Development e Almeida & Fleury North America Infrastructure, empresas de consultoria dedicadas ao desenvolvimento e financiamento de projetos em infraestrutura com sede no Brasil, no Canadá e na África do Sul. Membro do Conselho de Administração da Cimenfort e Genea, em Angola. *Local Partner* da Aediles Capital, em Montreal, Canadá. Atuou como supervisor de Projetos pela International Finance Corporation (IFC) e pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

CARACTERIZAÇÃO NORMATIVA DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Após a tramitação na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, em 20 de dezembro de 2023 a União promulgou a Emenda Constitucional nº 132/2023, fruto da tramitação da Proposta de Emenda à Constituição 45, endereçada em 2019. No transcurso dos quatro anos entre a apresentação da PEC 45, bem como da alternativa PEC 110, houve importante debate em diversas esferas sobre os rumos necessários ao desenvolvimento do código tributário nacional. A justificativa posta para a reforma tributária apresentada neste debate foi a de que:



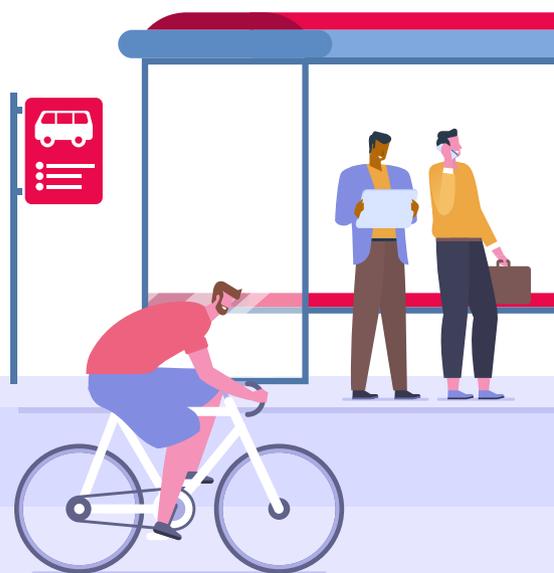
- O regime tributário incidente sobre a indústria brasileira seria por demasiado complexo, demandando grande volume de recursos para que as empresas cumprissem de forma adequada suas obrigações fiscais.
- Haveria excessos de incongruências no regime tributário nacional. Produtos virtualmente idênticos teriam regime tributário distintos, levando a distorções da caracterização de determinados produtos como forma de criar benefícios fiscais.
- O quadro tributário complexo levaria ao excesso de discricionariedade de órgãos do judiciário nacional, que teriam a prerrogativa de definir desde o enquadramento de cada produto ou serviço produzido, portanto o regime tributário a ele aplicável, até a elegibilidade para determinados benefícios fiscais.
- A autonomia normativa de Estados e Municípios resultaria em incentivo à “guerra fiscal”, que em última instância distorceria decisões racionais de produção e reduziria a efetiva arrecadação agregada do país.
- Determinadas regiões ou setores estariam sendo “sobre favorecidos”. Regionalmente cita-se a Zona Franca de Manaus. O regime fiscal diferenciado por região levaria a decisões econômicas pouco eficientes, uma vez que regiões competitivas poderiam ser preteridas por outras menos eficientes somente em decorrência de diferenciais tributários.
- Setorialmente anunciava-se a baixa arrecadação dos setores agrícola e de serviços diversos, enquanto a tributação incidente sobre a indústria seria excessiva.

A partir dos fatos que justificariam a revisão do arcabouço normativo, foram debatidas duas propostas apresentadas de forma contemporânea, as denominadas Propostas de Emenda à Constituição, a PEC 45 e a PEC 110.

A PEC 45 teve por meta substituir os principais tributos de natureza estadual (ICMS) e municipal (ISS) pelo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS). Já a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) teria a prerrogativa de substituir os impostos federais PIS, Cofins. O IPI será parcialmente substituído pelo excedente da CBS, além da criação do Imposto Seletivo (IS). Regram os princípios postos que operacionalmente as alíquotas de referência serão calculadas para compensar a perda de receita dos tributos que estão sendo substituídos em cada esfera.

Os princípios do IBS e da CBS são:

- Unificar e uniformizar a normatização fiscal nacional, coibindo-se o estabelecimento de regimes fiscais diferenciados por Estado, Município ou região.
- Eliminar impostos cumulativos que distorcem cadeias produtivas mais longas.
- Redefinir o local de arrecadação do imposto do local de produção para o local de consumo.
- Eliminar exceções ao regime fiscal proposto, ao menos daqueles já previstos na emenda constitucional.



Sancionada em 16 de janeiro de 2025, a Lei Complementar nº 214/2025 regulamentou os conceitos postos na Emenda Constitucional estabelecendo novo código tributário nacional. Em seus mais de 500 artigos, reforma na íntegra o Código Tributário Nacional. Estabelece, de início, regras para a cobrança do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e do Imposto Seletivo (IS), em particular a transição até a situação definitiva.

A transição para o novo modelo tributário será realizada de forma gradual. Em 2026, as empresas continuarão a recolher o PIS e a Cofins normalmente, conforme as regras vigentes. A Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) será introduzida em fase de testes, com alíquota de 0,9%. No entanto, esse valor não representará custo adicional, pois será compensado com os tributos atuais e o recolhimento efetivo poderá ser dispensado para empresas que cumprirem as obrigações acessórias, como a emissão correta das notas fiscais com os valores da CBS e do IBS.

A partir de 2027, o PIS e a Cofins serão extintos, e a CBS passará a ser cobrada integralmente, com alíquota estimada em 8,7%. Nesse momento, as empresas deverão estar preparadas para operar sob o novo regime tributário.

De 2029 a 2032 as alíquotas do IBS e da CBS serão gradualmente elevadas, tendo como contrapartida a redução das alíquotas do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e o Imposto Sobre Serviços. Em 2033 modelo de Imposto sobre Valor Agregado (IVA) deverá ter substituído completamente o sistema atual. Entre 2029 e 2033 haverá também a transição gradual da cobrança do ICMS da origem para o destino, um dos pilares da reforma fiscal.

Outro elemento tratado pela Lei Complementar nº 214/2025 refere-se aos produtos que estarão sujeitos à incidência do Imposto Seletivo. Entre eles estão os veículos automotores, cuja tributação considerará fatores como eficiência energética, reciclabilidade e emissão de poluentes. Automóveis destinados a taxistas e pessoas com deficiência serão isentos. A alíquota do Imposto Seletivo deve ficar entre 25% e 26,5%, quando o novo sistema tributário estará totalmente implementado com o IVA incidindo sobre o consumo.

Outro ponto tratado na Lei Complementar nº 214/2025 refere-se à desoneração da aquisição de bens de capital pelos contribuintes. O artigo 108 da Lei em tela estabelece que os contribuintes terão o direito de recobrar o crédito integral e imediato do IBS e da CBS na aquisição de bens de capital. Isso significa que, ao adquirir máquinas, equipamentos ou outros ativos destinados ao ativo imobilizado, o contribuinte poderá abater imediatamente o valor correspondente desses tributos de suas obrigações fiscais futuras. Já o artigo 109 prevê que, por meio de ato conjunto do Poder Executivo da União e do Comitê Gestor do IBS, poderão ser estabelecidas hipóteses em que a importação ou aquisição no mercado interno de bens de capital seja realizada com suspensão do pagamento do IBS e da CBS. A suspensão é convertida em alíquota zero após a efetiva incorporação do bem ao ativo imobilizado do adquirente. O artigo 111 estende o tratamento fiscal aos ativos contabilizados por concessionárias de serviços públicos como ativo intangível ou financeiro.

Por fim, a Lei Complementar estabelece que as alíquotas de IBS e CBS serão definidas por Resolução emanada do Senado Federal.



IMPACTOS SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASSAGEIROS

O transporte público urbano de passageiros cumpre os requisitos em todas as vertentes emanadas da Reforma Tributária que o qualificam como setor prioritário. O transporte público urbano de passageiros é o elemento chave no acesso a empregos e renda em diferentes localizações dos municípios. Sem o acesso a um transporte público eficiente e módico, parcelas da população de baixa renda ficarão enclausuradas em bairros com menor dinamismo econômico, o que resultaria em rápido e irreversível agravamento das disparidades sociais brasileiras. No prisma inverso, a ausência de um transporte público abrangente e eficiente impactará diretamente a produtividade de empreendimentos de todos os portes e segmentos, particularmente no setor de serviços, devido ao uso intensivo de mão de obra.

Além do acesso a empregos, o transporte público cumpre papel-chave na promoção do acesso de famílias de menor renda a equipamentos públicos de saúde, educação e lazer. Sem que possam contar com uma rede de transporte público eficiente e módico, inúmeras famílias deixarão de acessar escolas, centros educacionais, hospitais, unidades básicas de saúde, parques e outros. Por sua vez os municípios passarão a ser demandados a ofertarem equipamentos públicos de forma dispersa, tornando o custo com serviços muito mais elevado por perda de escala e sinergias.

Sob o ponto de vista urbanístico, o transporte público é importante instrumento de promoção do desenvolvimento do tecido urbano nas grandes metrópoles, sendo parte central na discussão dos recentes Planos Diretores aprovados em âmbito legislativo. A forma como o transporte público é ofertado e cobrado afeta de maneira direta as opções por moradia e trabalho em todas as cidades do país.

Sob o prisma ambiental, o transporte público substitui o uso de veículos particulares com grande eficiência, reduzindo emissões de gases tóxicos, de gases causadores do efeito estufa e de material particulado.

Postas as características que singularizam o transporte público urbano de passageiros entre os demais setores da economia brasileira, tornou-se preocupação de agentes públicos e privados em diversas esferas a avaliação dos possíveis impactos da reforma tributária sobre a dinâmica do setor. Em particular, a preocupação sobre o fato de que a reforma tributária poderia vir a onerar o usuário dos serviços ou, a depender dos mecanismos de remuneração, a municipalidade que subsidia a tarifa arcada pelos usuários, comprometendo no futuro as funções executadas por estes serviços no presente. Com o propósito de afastar este risco, o Art. 9º da Emenda Constitucional define que:

“A lei complementar que instituir o imposto de que trata o art. 156-A e a contribuição de que trata o art. 195, V, ambos da Constituição Federal, poderá prever os regimes diferenciados de tributação de que trata este artigo, desde que sejam uniformes em todo o território nacional e sejam realizados os respectivos ajustes nas alíquotas de referência com vistas a reequilibrar a arrecadação da esfera federativa.

§ 1º A lei complementar definirá as operações beneficiadas com redução de 60% (sessenta por cento) das alíquotas dos tributos de que trata o caput entre as relativas aos seguintes bens e serviços:

(...)

VII - serviços de transporte público coletivo de passageiros rodoviário e metroviário de caráter urbano, semiurbano e metropolitano;

(...)

§ 3º A lei complementar a que se refere o caput preverá hipóteses de:

I - isenção, em relação aos serviços de que trata o § 1º, VII;”

Pelo texto constitucional existiriam duas possibilidades aplicáveis ao transporte público coletivo de passageiros. A primeira hipótese, prevista no § 1º do artigo 9º, seria a redução de sessenta por cento nas alíquotas de tributos definidas para as atividades econômicas padrão. A segunda seria o regime de isenção, conforme estabelecido no § 3º do artigo 9º. Esta indeterminação foi solucionada no âmbito da Lei Complementar 214/2025, que em seu Capítulo V estabeleceu o quanto segue:



CAPÍTULO V: DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS RODOVIÁRIO E METROVIÁRIO DE CARÁTER URBANO, SEMIURBANO E METROPOLITANO

Art. 157. Fica isento do IBS e da CBS o fornecimento de serviços de transporte público coletivo de passageiros rodoviário e metroviário de caráter urbano, semiurbano e metropolitano, sob regime de autorização, permissão ou concessão pública.

Parágrafo único. Para fins do caput deste artigo, consideram-se:

I - serviço de transporte público coletivo de passageiros o acessível a toda a população mediante cobrança individualizada, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

II - transporte rodoviário o serviço de transporte terrestre realizado sobre vias urbanas e rurais;

III - transporte metroviário o realizado por meio de ferrovias, abrangendo trens urbanos, metrô, veículos leves sobre trilhos e monotrilhos;

IV - transporte de passageiros de caráter urbano o serviço de característica urbana prestado no território do Município;

V - transporte de passageiros de caráter semiurbano o serviço de deslocamento intermunicipal, interestadual ou internacional entre localidades próximas de característica urbana ou metropolitana; e

VI - transporte de passageiros de caráter metropolitano o serviço prestado entre municípios que pertencem a uma mesma região metropolitana.

Observa-se que a Lei Complementar institucionalizou a isenção do recolhimento do IBS e da CBS das empresas que possuem outorgas para a prestação de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros. Por conseguinte, pode-se afirmar que:

Municípios onde há isenção, ou alíquota zero, para o Imposto Sobre Serviços (ISS), não haverá alteração de tributos totais pagos pelas empresas.

- Municípios onde há alíquota positiva de Imposto Sobre Serviços (ISS), haverá redução de tributos totais pagos pelas empresas.

Apesar da redução da carga tributária nos casos específicos em que é cobrado o ISS, o impacto final da Reforma Tributária sobre os serviços públicos de transporte coletivo de passageiros dependerá do conjunto de questões específicas que serão normatizadas por meio de Resolução pelo Senado Federal e seu impacto sobre os insumos produtivos utilizados. São elas:

- As alíquotas finais de IBS e CBS e seus impactos sobre os preços de itens como veículos, combustíveis, peças, acessórios e serviços subcontratados pelas empresas operadoras de transporte público.
- A aplicação de Imposto Seletivo sobre veículos, a depender da tecnologia utilizada, e sobre combustíveis, em particular o Diesel S10.

Além dessas questões, a lei federal 214/2025 não tratou da eventual possibilidade de comercialização de créditos de IBS e CBS por empresas que sejam credoras, e não pagadoras desses tributos. A prática de comercialização de créditos tributários é comum em impostos como o ICMS e o IPI. Contudo, não há definição posta sobre o tema atualmente, sendo este um elemento chave para que se consolide a posição do setor de transporte público.

Uma questão que deverá ser tratada em cada contrato firmado entre os operadores e a administração pública refere-se à possibilidade de recomposição de equilíbrio em decorrência dos impactos provenientes da Reforma Tributária. Tal impacto deverá ser avaliado individualmente tanto face às condições particularizadas de cada um dos contratos de prestação de serviços, em particular sua matriz de riscos, quanto pela mudança final dos custos de prestação dos serviços. ●



Mobilidade urbana parece não ser prioridade

A partir de dados constatados pelo Ministério das Cidades, apenas 345 municípios brasileiros contam com algum plano que evoque e ressalte a mobilidade

Por Antonio Ferro



Jornalista, escritor e editor da revista AutoBus, especializada em transportes

Uma cidade com plano de mobilidade bem elaborado pode oferecer aos seus habitantes a melhor condição de vida. Como dependemos de deslocamento para realizarmos muitas de nossas funções, nada mais adequado do que ter um sistema que favoreça nossa caminhada, a acessibilidade das pessoas, o uso da bicicleta e do transporte público e o alcance a um ambiente livre de emissões poluentes.

Contudo, esse contexto não está sendo observado pela maioria das cidades brasileiras, que, por um equívoco de gestão pública, tem deixado de lado um assunto fundamental inserido no desenvolvimento urbano. Prefeitos e seus secretários não estão preocupados com o tema, entendendo como algo que não traz votos.

Essa falta de interesse pode ser vista nos números revelados pelo Ministério das Cidades há poucos dias. A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pelas Leis nº 14.000, de 19 de maio de 2020, e nº 14.748, de 5 de dezembro de 2023) determina que devem apresentar seu Plano de Mobilidade Urbana como condição para solicitar e receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana os municípios com mais de 20 mil habitantes e os integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes.



Apenas 345 cidades do Brasil contam com algum plano sobre a mobilidade

Mas, dos 1.911 municípios que devem ter planos e podem ser contemplados com recursos para a mobilidade, apenas 345 contam com alguma política voltada para o assunto, enquanto o restante não tem nada em suas agendas públicas. E olha que isso é lei, fato que exige das cidades resposta quando consultadas pelo governo federal.

Os prefeitos não podem alegar desconhecimento do assunto, pois houve, desde 2015, a postergação quanto ao estabelecimento dessa política, e o Ministério das Cidades vem cobrando a implementação, contando com uma estrutura capaz de dar suporte, informações e recursos financeiros, em que o planejamento se faz ativo a respeito da mobilidade e suas consequências.

Questionado, o Ministério das Cidades respondeu a este editorial dizendo que os Planos de Mobilidade Urbana são ferramentas fundamentais para orientar investimentos, identificar demandas e propor soluções eficazes e duradouras e, que sem eles, a implementação e o monitoramento da política pública de mobilidade tornam-se limitados, especialmente no contexto metropolitano.

Para o órgão federal, a baixa adesão dos municípios ao planejamento da mobilidade urbana tem sido influenciada pela falta de equipe técnica qualificada e recursos financeiros, especialmente em cidades pequenas. E, para enfrentar esses desafios, o Ministério das Cidades tem oferecido apoio técnico e financeiro por meio de capacitações, metodologias simplificadas e linhas de financiamento.



A mobilidade é fundamental para o desenvolvimento das cidades



Segundo o Ministério, a definição dos prazos legais, sem novas prorrogações, contribuiu para o avanço, em 2024 e 2025, período em que os prazos se encerraram, sendo que 73% dos municípios com mais de 250 mil habitantes já estão em dia com a obrigação. O que perdem essas cidades que não se adequam à lei?

De acordo com o Ministério, a não elaboração do Plano de Mobilidade Urbana compromete a capacidade do município de compreender os desafios de deslocamento da população e de planejar soluções eficazes e integradas, pois os planos são instrumentos técnicos e legais essenciais para orientar políticas públicas, definir prioridades de investimento e promover uma mobilidade mais justa e eficiente.

Assim, sua construção participativa permite que gestoras e gestores conheçam melhor as dinâmicas territoriais e as reais demandas da população, contribuindo para a definição de soluções em infraestrutura para pedestres, ciclistas, transporte público e circulação urbana em geral.

Um detalhe é que municípios que têm obrigação legal e ainda não elaboraram, aprovaram e apresentaram o plano à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana só poderão receber recursos federais para elaborar o próprio plano. Esses recursos podem ser acessados por meio do Orçamento Geral da União (OGU), via emenda parlamentar, ou por financiamento com recursos do FGTS, ambos vinculados ao Programa 2319 – Mobilidade Urbana, do PPA 2024–2027.

Dessa maneira, conforme explicou o órgão, a partir da entrega do plano aprovado, a cidade volta a ser elegível para solicitar recursos federais destinados a obras e serviços de mobilidade urbana. No entanto, é fundamental elaborar um plano qualificado e comunicá-lo ao Ministério das Cidades, garantindo acesso a recursos e promovendo uma mobilidade mais sustentável.

A mobilidade é fundamental para o desenvolvimento sustentável dos municípios. O Brasil sediará mais uma edição da COP, neste ano, com amplas possibilidades de ser líder nas questões ambientais. Porém, em muitos setores de nosso cotidiano, pela carência de estratégias e interesses de entes públicos (municipais na sua maioria), fica devendo. Não consegue fazer um melhor feijão com arroz nesse menu de opções com potencial para que o transporte público seja atrativo e eficiente. ●



Painel discutiu segurança no trânsito

Frotas Conectadas 2025

*acontece em
São Paulo*

Evento reuniu setor de transporte e logística em São Paulo para discutir futuro da mobilidade

Por Marcelo Valladão

O setor de transporte, mobilidade e logística se encontrou durante dois dias do mês de junho, no São Paulo Expo, para a décima edição do **Frotas Conectadas**, considerado um dos maiores eventos da América Latina dedicado à inovação em frotas comerciais.

Em sua programação houve, em diversos painéis, o debate sobre o impacto da transformação tecnológica no setor e a apresentação de soluções para os desafios de eficiência, segurança, sustentabilidade e digitalização.

Com público de profissionais altamente qualificados – entre executivos de grandes empresas, gestores de frotas, operadores logísticos, montadoras, fornecedores de tecnologia e especialistas – o evento, ao longo de uma década, se mantém como uma plataforma de negócios e vitrine de tendências que estão moldando o futuro da mobilidade, dentro do transporte de cargas e passageiros.

Esse período serviu para conectar indústria, tecnologia e inovação. A edição de 2025 chega com formato ampliado, reunindo painéis temáticos, palestras, debates e uma grande área de exposição com as principais novidades em veículos comerciais, gestão de frotas e infraestrutura de transporte.

TEMAS EM DESTAQUE

Os principais vetores de mudança no setor estavam entre os temas abordados, como a eletrificação das frotas, a inteligência artificial aplicada à logística, a conectividade veicular, a cibersegurança, a manutenção preditiva, a análise de dados e a sustentabilidade ambiental.

Um dos pontos centrais do debate foi a expansão da infraestrutura para veículos elétricos e os modelos de negócio viáveis para sua adoção em larga escala. Também ganham espaço os primeiros movimentos da indústria rumo ao uso de hidrogênio como alternativa energética de longo prazo, saindo um pouco do discurso monocromático em relação à eletrificação.

Tecnologias como 5G, IoT (Internet das Coisas), *machine learning* e telemetria avançada também foram destacadas em painéis que mostram como a digitalização das operações pode reduzir custos, aumentar a produtividade e melhorar a segurança.

A comunicação entre veículos e infraestrutura (tecnologias V2V e V2I), a automação de processos logísticos, os impactos da mobilidade autônoma, o avanço das cidades inteligentes e o papel do setor na agenda ESG (Ambiental, Social e Governança) completaram a pauta.

Dentro da questão ambiental, Carlos Adas, diretor da Be8, empresa que promove energia renovável, destacou a importância da descarbonização do transporte. “Estamos aqui neste evento para falar que precisamos trabalhar pela descarbonização, utilizando os equipamentos existentes, entre eles o biocombustível, o nosso Be8 BeVant, que pode ser utilizado 100% puro, sem necessidade de modificação no veículo”. Ele participou do painel “Eficiência Energética em Frotas: Novas Opções, Menor TCO e Impacto Ambiental”.

Evento chega à 10ª Edição



INFRAESTRUTURA PARA ELETRIFICAÇÃO

Durante o painel “Frotas e Infraestrutura Elétricas: o Caminho para a Sustentabilidade”, João Pedro Tabelini Domingues, gerente comercial da unidade de mobilidade elétrica da Nansen, anunciou que a empresa irá instalar o maior eletroterminal de recargas de veículos elétricos do Brasil.

“O projeto prevê 23 carregadores de 240 kW, com capacidade para abastecer 46 veículos simultaneamente”, disse ele.

A empresa foi comprada recentemente pela chinesa Sanxing Electric Co, que integra o grupo AUX, e hoje atua em 18 países. No Brasil, vem se consolidando como fornecedora de infraestrutura para ônibus elétricos, com presença em sete das dez cidades que possuem as maiores frotas do modal no país.



NÃO BASTA APENAS TERMOS AS TECNOLOGIAS DE PONTA SEM NOS ATENTARMOS A ESTARMOS PRECAVIDOS COM RELAÇÃO À PARTE JURÍDICA, QUE GARANTE A EXECUÇÃO DO QUE É ESTABELECIDO COMO REGRA POR PARTE DOS NOSSOS COLABORADORES. ”

Vinicius March, da JustFleet



FOTOS: MARCELO VALLADÃO

O primeiro eletroterminal da empresa foi instalado há três anos em São José dos Campos (SP), com seis carregadores de 200 kW, responsáveis por atender mais de 400 ônibus da fabricante BYD.

Outro destaque é Cascavel (PR), onde a Nansen implementou três eletroterminais nos terminais sul, leste e oeste, com capacidade para carregar até 15 ônibus simultaneamente. Os veículos são recarregados em menos de 3 horas, o que garante mais eficiência à operação.

Em Salvador (BA), a infraestrutura atende 20 ônibus do sistema BRT, e há planos da Secretaria de Mobilidade para expandir a frota elétrica. Já em São Paulo, a Nansen é a principal fornecedora de carregadores para ônibus elétricos, com mais de 140 equipamentos entregues e uma frota de 500 veículos em circulação.

“A Nansen realiza todo o dimensionamento da infraestrutura, considerando o tamanho da frota e o tempo de ociosidade dos veículos. A partir desses dados, definimos a quantidade e a potência dos carregadores ideais para garantir uma operação eficiente”, explicou Domingues.

SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Outro painel interessante destacou a condução responsável, com o tema “Segurança no Trânsito: Inovações e Tecnologias”.

Com a moderação de Rafaela Cozar, da Roda Brasil, participaram Paulo Renato Jotz, da Create Sistemas, Vinicius March, da JustFleet, Fabiano Reis, da Sillion, e Paulo Guimarães, do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), entidade que se tornou oficialmente parceira da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP). “O Observatório surgiu diante do cenário que o país enfrenta, sendo o terceiro que mais mata no trânsito. Hoje, no mundo inteiro, milhares de vidas são perdidas, e o Brasil ocupa esse triste lugar, com cerca de 35 mil mortes por ano no trânsito brasileiro”, afirma Guimarães.

Ele ressalta que, a cada dez vítimas, seis estão entre os veículos mais vulneráveis, como bicicletas e motos, ou mesmo são pedestres. “Outro dado que chama muito a atenção é que, na faixa etária de 5 a 14 anos, o trânsito é a principal causa de morte entre essas crianças”, completou.

Rafaela Cozar, empresária, afirma como é importante ter boas práticas na direção, independentemente da opinião de terceiros. “Na minha empresa, certa vez, uma colaboradora me questionou a respeito do uso do cinto de segurança, porque íamos apenas buscar um material em um local próximo, me perguntando se eu ia mesmo usar o cinto mesmo que o trajeto fosse curto. Eu afirmei que sim, mesmo porque, como responsável pela empresa, tenho que dar o exemplo”, contou ela.

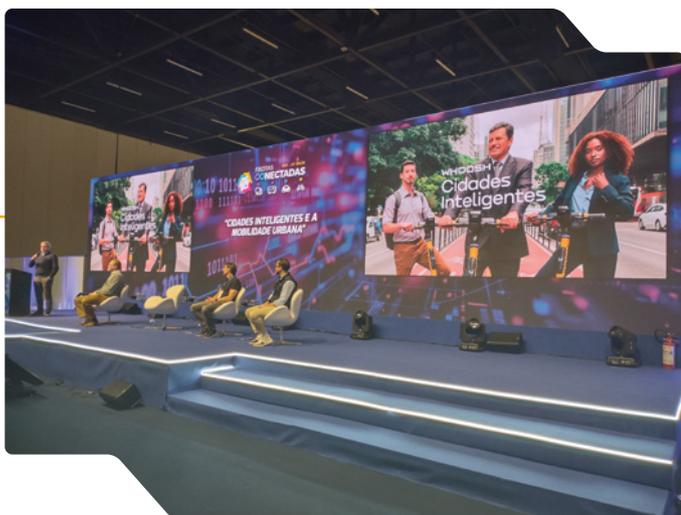
Vinicius March, da JustFleet, que gerencia a questão jurídica entre a empresa e as práticas corretas dos colaboradores, chamou a atenção para esse cuidado que não pode ser negligenciado pelos empresários. “Não basta apenas termos as tecnologias de ponta sem nos atentarmos a estarmos precavidos com relação à parte jurídica, que garante a execução do que é estabelecido como regra, por parte dos nossos colaboradores”, disse ele. A JustFleet apresentou sua atuação no mercado, procurando criar um ambiente seguro tanto para as empresas quanto para seu corpo operacional.

PONTO DE ENCONTRO PARA INOVAÇÃO E NEGÓCIOS

Mais do que um espaço de exposição tecnológica, o Frotas Conectadas se posiciona como um *hub* de inovação e formulação estratégica, estimulando parcerias entre montadoras, *startups*, desenvolvedores de soluções e operadores logísticos.

Os organizadores destacaram, em suas falas, o papel do Brasil como protagonista na transformação digital e energética do setor de transportes, reunindo *players* nacionais e internacionais em um ambiente de *networking* e geração de negócios.

“A revolução da mobilidade já começou. Procuramos trazer as soluções mais inovadoras para serem destaque no evento”, afirma Carlos Mira, um dos organizadores, ao lado de Marcelo Fontana, Ricardo Altmann e Wagner Fonseca. ●



Evento Frotas Conectadas discutiu vários assuntos

Impactos da reforma tributária no transporte rodoviário do estado de São Paulo



FOTOS: DIVULGAÇÃO

André Ortolani, advogado com 17 anos de experiência em consultoria tributária, com passagem em consultorias de grande porte (Big4) e escritórios de advocacia. Líder de Tributos Diretos na AG TAX, responsável por projetos de revisão, *compliance* e aplicação de incentivos fiscais que representam mais de R\$ 1 bilhão em economia fiscal.

Os setores econômicos estão sempre buscando a melhor aplicação do sistema tributário brasileiro, devido aos impactos que este exerce no dia a dia dos empreendedores.

Com a reforma tributária em andamento, já se sabe que teremos grande transformação do cenário econômico do país. Nesse contexto, o segmento de transporte rodoviário enfrentará uma série de desafios que podem impactar significativamente a operação e a rentabilidade das empresas do setor.

Embora o objetivo primário seja a simplificação da cobrança de tributos, neste primeiro momento, já é possível sentirmos, ao menos, parte dos efeitos.

Exemplo claro é o fim, a partir de janeiro de 2026, do crédito outorgado de ICMS no setor de transportes, e esse processo faz parte do planejamento dos estados de elevarem a arrecadação do ICMS antes da implementação plena da reforma, especialmente pela nova sistemática de repartição das receitas entre os entes federativos (União, estados e municípios). E aqui é importante destacar que a medida foi previamente adotada para valer a partir de janeiro de 2025; porém, com intervalo curto de tempo para adaptação, bem como aumento de outros custos associados, os quais as empresas não conseguem repassar diretamente em seu preço de prestação, o poder executivo optou por manter o benefício por mais um ano, permitindo assim que o setor faça os investimentos necessários.

Nessa “fase de transição”, as empresas terão que investir em sistemas de gestão e treinamento de pessoal, visando adequação às novas normas, enquanto convivem com as atuais; e, considerando que esse processo terá custos, o impacto será relevante, ocasionando margens de lucro reduzidas, especialmente para pequenas e médias empresas.

Uma vez que a reforma tributária busca a universalização da tributação de bens e serviços, espera-se aumento da carga tributária final, não só pela combinação de tributos, mas também pelo fim de benefícios e incentivos fiscais, como o crédito outorgado, desta vez em âmbito nacional.

Com essa prorrogação do benefício no estado de São Paulo, as empresas aqui alocadas conseguem se manter competitivas com concorrentes de estados vizinhos, e, ainda, gerar um caixa adicional com economia reflexa nos tributos sobre resultado: IRPJ e CSLL.

Algumas empresas podem optar por repassar os custos adicionais aos clientes, o que pode diminuir a demanda por serviços de transporte de carga, especialmente para produtos de menor valor agregado, mas também há o impacto direto no serviço destinado a passageiros, com aumento do *ticket* (tarifa técnica), maior desembolso pelos usuários e efeitos reflexos na economia, como desequilíbrio inflacionário, por exemplo.

A reforma pode trazer benefícios em médio e longo prazos, por meio da simplificação e do aumento da transparência e previsibilidade do ambiente tributário, o que permitirá ao setor melhor planejamento; contudo, com o fim de benefícios, o aumento da burocracia e a elevação dos custos, as empresas precisarão se adaptar e passar a ter uma abordagem cuidadosa, com medidas de apoio adequadas, visando transformar esses desafios em oportunidades de crescimento e inovação para o setor.

Enquanto as mudanças não chegam de forma definitiva, a busca por planejamento tributário e, também, o mapeamento de oportunidades e melhorias de controles se fazem essenciais para que o setor fique menos dependente de recursos financeiros externos. ●

CONVITE PARA AS EMPRESAS:

Sua empresa pode estar pagando tributos a mais — e há uma forma de reverter isso.

A legislação muda o tempo todo, mas você não precisa arcar com o que é indevido.

Entenda como reaver o que é seu por direito.

ACESSE O LINK E RECEBA UM DIAGNÓSTICO SEM CUSTO:



FALE COM NOSSOS ESPECIALISTAS NO WHATSAPP E SOLICITE UM DIAGNÓSTICO GRATUITO:





Ônibus da Santa Cruz movido a biometano

Viação Santa Cruz inova em projeto de sustentabilidade

Operadora paulista começou a testar ônibus equipado com motor movido a gás natural ou biometano em sua rota entre a capital paulista e a cidade de Campinas

Por Antonio Ferro

O setor de transporte rodoviário de passageiros busca se adequar às necessidades da descarbonização em suas operações. Entre as muitas opções tecnológicas em termos de propulsão existentes no mercado, uma tende a contribuir com a redução das emissões poluentes e colocar o setor num patamar de evolução quando falamos de mudanças climáticas e ações de sustentabilidade.

E é o motor de combustão interna movido a gás natural ou biometano que pode ser a opção viável, tanto na mitigação da poluição, como na rentabilidade e otimização operacional. O segmento tem encontrado desafios pela frente quando se pensa em substituir o diesel, combustível já consagrado no meio, por algo que não seja obstáculo no abastecimento, na configuração dos veículos ou na infraestrutura necessária para a realização das viagens.

Recentemente, a operadora paulista Viação Santa Cruz, de Mogi Mirim, começou a testar um ônibus equipado com esse tipo de propulsão. O veículo em questão tem o chassi da marca Scania, fabricante que vem apostando na descarbonização do sistema, com produtos que se amoldam à sustentabilidade econômica e ambiental.

No contexto do projeto piloto, a sinergia entre as empresas (Scania e Santa Cruz), que vem de muitos anos, vai avaliar esse conceito nas operações entre São Paulo e Campinas, distantes 100 km. Gustavo Cecchetto, gerente de Vendas de Soluções de Mobilidade da Scania, disse que a jornada da sustentabilidade se encaixa, perfeitamente, na estratégia de desenvolvimento de ônibus da marca, sempre levando em consideração três pilares, fundamentais para o sucesso da operação. “Sempre que discutimos com as áreas responsáveis pelo desenvolvimento de nova tecnologia para nossos veículos, levamos em consideração a viabilidade por meio de três pilares, que são o ambiental, o financeiro e as condições técnicas. Ao atender esses três pontos, entendemos que a tecnologia está apta para ter ganho de escala, permitindo que nossos clientes tenham rentabilidade em seus negócios e, ainda, benefícios à sociedade e ao meio ambiente”, ressaltou Cecchetto ao dizer sobre os motores a gás.

Ele, também, lembrou que o Brasil, por suas características territoriais, proporciona a oportunidade para que a matriz energética do transporte seja variada, com as opções tecnológicas limpas para atender os diversos nichos operacionais. “O diesel ainda é predominante nessa matriz energética e será por um bom tempo. Contudo, já vivenciamos a tração elétrica nos ônibus urbanos, com mais de 650 unidades espalhadas pelo Brasil, das quais 35% com o quadro dos chassis Scania. Relacionado ao gás, esta é a hora, pois essa modalidade atende os três pilares que eu disse anteriormente. Hoje temos motores a gás nacionalizados, e o potencial para que o custo operacional seja igual ou até mesmo menor quando comparado com o diesel é grande. Portanto, neste momento, já podemos ver a harmonia entre as tecnologias que proporcionem a redução das emissões poluentes no transporte coletivo”, explicou Cecchetto.

Já o diretor da Viação Santa Cruz, Francisco Mazon, disse que essa avaliação terá, num primeiro momento, a duração de 90 dias, nos quais serão observados os itens de consumo e rentabilidade. “Vamos analisar todas as circunstâncias para sabermos de todo o potencial dessa tecnologia. Para o setor rodoviário, essa é uma inovação que tende a ter sucesso, dependendo, é lógico, das variáveis dos custos, aspecto que sempre levamos em consideração para termos nossa rentabilidade. Por termos longa parceria com a Scania, acreditamos que alcançaremos sucesso operacional. Contudo, repito que os resultados dos testes indicarão para nós os aspectos relacionados à operação e aos componentes dos ônibus. Nosso contrato de comodato é de 90 dias e, dependendo dos testes, poderemos renová-lo por igual período”, disse Mazon.

No evento de apresentação do referido projeto, o diretor da Santa Cruz anunciou que está reforçando a sua frota com a renovação de mais 20 unidades, com os chassis K370, que serão entregues nos próximos dias. “Hoje, nossa frota é 100% Euro VI. Agora, com a chegada de mais 20 novos ônibus, mantemos nosso ritmo em promover a modernização da nossa frota”, observou Mazon.

Quanto ao fornecimento do combustível, vemos uma rede estabelecida de distribuição de gás natural e que pode receber o biocombustível para ser comercializado.

Henrique Sonja Penha, diretor de Suprimentos da Comgás, distribuidora do gás no Estado de São Paulo, comentou que, além do próprio gás natural disponível na rede, o biometano tem grande potencial de contribuir com a redução das emissões e terá maior participação dentro dos próximos anos em toda a cadeia de consumo do biocombustível. “Não há dúvidas de que poderemos atender o mercado do transporte coletivo, seja com o gás natural ou com o biometano. Nossa rede de abastecimento é capaz de distribuir mais de quatro bilhões de metros cúbicos por ano. Também, temos condições de atender os operadores de ônibus que queiram ter em suas frotas veículos movidos com o combustível. Além disso, o Estado de São Paulo tem o potencial para gerar muito biometano capaz de abastecer o transporte pesado”, ressaltou Penha. Hoje, 70 garagens poderão ser conectadas à rede da Comgás.

O chassi K340, que está em avaliação, tem o motor de 9 litros e 5 cilindros (Ciclo Otto), com 340 cv de potência e torque semelhante ao modelo a diesel. Ele é produzido na planta da Scania em São Bernardo do Campo (SP), tendo, ainda, a versão de seis cilindros em aço, tipo 1, capazes de armazenar 720 litros de gás, possibilitando autonomia de até 450 km. O tempo de abastecimento é de 15 a 20 minutos, num sistema de alta vazão, NGV2.

E, como incentivo à tecnologia em escala comercial, a Scania informou que há negócios expressivos em andamento, com volume de 150 unidades, tanto para o mercado urbano, como para o rodoviário.



Francisco Mazon, presidente da Santa Cruz



Ônibus da Santa Cruz movido a biometano

A Viação Santa Cruz completou 67 anos no último dia 14 de junho. A data foi marcada por três missas em ação de graças pelo aniversário, reunindo parte de seus motoristas, colaboradores e diretoria nas cidades de Alfenas (MG), Mogi Mirim (SP) e São Paulo (SP).

A Revista Sou + Ônibus esteve presente no dia 17 de junho, na garagem em São Paulo, e acompanhou o evento. Na ocasião, o CEO da empresa, Francisco Mazon, agradeceu a presença de todos e destacou a importância de manter firmes os valores e o legado que os fundadores, Eugênio e Sofia Mazon, plantaram no início das atividades.

A empresa divulgou que irá incentivar cada vez mais a contratação de parentes de funcionários, apostando na sucessão e formação de talentos internos.

“Temos filhos de motoristas que começaram lavando ônibus, passaram pela nossa escola de direção e hoje dirigem junto com os pais. Isso é muito gratificante”, afirmou o CEO, explicando que essa nova política aproxima ainda mais a empresa da comunidade e fortalece os valores compartilhados.

Ao ser questionado sobre o segredo para manter uma empresa familiar ativa e relevante por tantas décadas, Francisco foi direto: transparência e profissionalismo. “É preciso separar o que é família do que é empresa. Mas, se houver profissionais competentes na família, por que não? Muitas empresas erram ao afastar quem construiu a história e conhece o negócio”, completou. ●

Por Marcelo Valladão e Henrique Estrada



*NÃO HÁ DÚVIDAS
DE QUE PODEREMOS
ATENDER O MERCADO
DO TRANSPORTE
COLETIVO, SEJA
COM O GÁS NATURAL,
SEJA COM O BIOMETANO. ●●*

Henrique Sonja Penha,
diretor de Suprimentos da Comgás

Com nova diretoria, NTU quer resgatar o conceito **benéfico** do transporte coletivo

Associação que reúne os operadores do transporte coletivo urbano tem nova gestão, com metas para ultrapassar os desafios do setor

Por Antonio Ferro



FOTOS: DIVULGAÇÃO/NTU

Edmundo de Carvalho Pinheiro, novo presidente do Conselho Diretor da NTU

O mote “O Brasil é Coletivo” está de volta com a nova diretoria da NTU, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, visando um novo ciclo de fortalecimento do transporte público como política de Estado e instrumento essencial para a sustentabilidade e qualidade de vida das cidades.

De acordo com a entidade representativa, as cidades brasileiras estão à beira do colapso, caso o modelo baseado no transporte individual continue avançando, assunto que pode ser visto na Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana 2024, em que os deslocamentos por carros e motos ultrapassaram pela primeira vez os realizados por ônibus, em algumas capitais.

É sabido que os sistemas de transporte coletivo são geridos por administrações públicas municipais, que determinam especificações sobre serviços, qualidade operacional e modelo de remuneração (na maioria dos casos, baseado na cobrança das tarifas dos passageiros). Para a NTU, é preciso frear o avanço do transporte individual e promover uma transição que vá além da questão energética, reposicionando o transporte coletivo como eixo central do planejamento urbano. “Defendemos que o transporte individual não seja o modo preferencial de deslocamento, não ultrapassando 50% dos deslocamentos motorizados da matriz de mobilidade urbana. Acima disso, o risco real de colapso no trânsito

e na qualidade de vida urbana é iminente”, destacou Edmundo de Carvalho Pinheiro, novo presidente do Conselho Diretor da NTU.

Ainda, segundo Pinheiro, que concedeu entrevista à revista AutoBus, outros desafios também estão na trajetória de sua gestão frente à entidade representativa, como o resgate da imagem e a reafirmação do setor perante o atual quadro que atinge o transporte coletivo. “Após a pandemia de covid, ainda não conseguimos ver o retorno da demanda de passageiros que transportávamos antes. Aliás, desde 2013, a crise do segmento veio ganhando força, impactando negativamente toda a estrutura. Vamos propor medidas para fortalecer nossas operadoras para que possam promover um transporte qualificado e recuperar a capacidade de investimentos. Também quero fortalecer a NTU perante os operadores e a sociedade como um centro de agregação e de organização capaz de trabalhar para a melhoria do transporte coletivo em todo o país”, ressaltou.

O executivo informou que sua nova gestão irá estimular a aquisição de novos veículos para a renovação das frotas dos sistemas, com metas que retomem os volumes históricos e que promovam a modernização do serviço. “A meta é superar 13 mil ônibus adquiridos por ano no transporte coletivo das cidades brasileiras, aproveitando a capacidade instalada da indústria nacional”, explicou Pinheiro.



PRECISAMOS DE POLÍTICAS PÚBLICAS E INVESTIMENTOS EM ESTRUTURA VIÁRIA, OPERAÇÃO E TECNOLOGIAS AO MODAL ÔNIBUS, ALÉM DE AÇÕES QUE LHES PERMITAM ALCANÇAR PRIORIDADE, OBJETIVANDO O RETORNO DA SUA COMPETITIVIDADE DIANTE DE OUTROS MODELOS DE TRANSPORTE..”

Edmundo Pinheiro



Quanto às tarifas, a NTU salienta a adoção dos subsídios públicos aos passageiros pagantes como política permanente para assegurar tarifas públicas mais acessíveis. Segundo a associação, atualmente, existem 395 cidades que têm subsídio para o transporte coletivo, mas apenas 148 adotam a separação tarifária, prevista na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). No Brasil, conforme o IBGE, há 2.703 municípios atendidos por serviços organizados de transporte público por ônibus. “Não há, no mundo, uma cidade com seu transporte público estruturado que não tenha subsídio público para as tarifas. Isso é natural que aconteça, pois quando há a necessidade de se atender toda a população urbana é fundamental ter fontes extras de recursos financeiros para remunerar todos os custos dos serviços. Hoje, no Brasil, são quase 400 cidades que têm algum tipo de subsídio”, explicou o presidente da NTU.

Sobre a transição energética do modal do ônibus, com vistas ao uso das tecnologias limpas de tração, Edmundo Pinheiro disse ser importante essa preocupação em torno da descarbonização do transporte e que a NTU apoia ações e medidas que levem a um resultado positivo ambiental, pois não existe uma cidade sustentável sem um transporte público eficiente e de qualidade. “É preciso destacar que os automóveis são os grandes geradores de emissões de poluentes e não os ônibus. Hoje, nesse contexto, podemos conquistar essa redução da poluição por meio de uma operação estruturada, em que os motores Euro VI conseguem diminuir os efeitos nocivos dos poluentes. Além disso, a prioridade ao modal nas ruas possibilita esse ganho ambiental. A nossa visão quanto à eletrificação é muito positiva; porém, ainda há gargalos que precisam ser resolvidos, como a infraestrutura de recarga elétrica e os custos envolvidos com essa tecnologia. Se ainda temos dificuldades de financiar o transporte feito por ônibus a diesel, temos de ver que a transição precisa ser realizada de forma responsável e gradativa para que não tenhamos um resultado oposto àquilo que se quer”, concluiu o novo presidente do Conselho Diretor da NTU.

Já o diretor executivo, Francisco Christovam, em seu discurso durante o evento de apresentação da nova composição da diretoria, disse que é preciso sensibilizar as autoridades responsáveis pela elaboração da legislação aplicável e pela gestão dos nossos contratos de concessão ou de permissão, além das condições financeiras e operacionais asseguradas para a prestação de um serviço de qualidade à população. “Queremos ser uma entidade de classe com visibilidade, representatividade e responsabilidade na realização dos debates dos temas que precisamos considerar, para que o transporte de passageiros, nas cidades brasileiras, possa ser visto, de fato, como um serviço público essencial e estratégico, conforme estabelecido na nossa Constituição Federal. Ainda, queremos nos aproximar cada vez mais dos nossos passageiros”, ressaltou.

O executivo lembrou que a missão, ou seja, a razão de existir da NTU, deve levar em conta não só a representação das empresas operadoras, mas a liderança do setor na direção de um transporte coletivo como pilar essencial da mobilidade para as cidades. “Para quem pratica o pensamento estratégico e o planejamento estruturado, essas definições são fundamentais e são a base para o estabelecimento dos projetos e das ações que precisamos desenvolver para que possamos assumir uma posição de efetiva liderança, comprometidos com a melhoria da sustentabilidade dos serviços prestados à população”, afirmou Christovam. ●



Francisco Christovam continua contribuindo com sua experiência na NTU

O futuro do setor é pauta no Podcast Especial da FETPESP

Inovação, regulação, sustentabilidade e estratégias para fortalecer o transporte público estão entre os temas abordados

No oitavo episódio da série especial FETPESP 10 Anos, Anderson Oliveira, gerente executivo da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), recebeu Gentil Zanovello, diretor superintendente da Expresso Itamarati e presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), e Antonio Laskos, diretor executivo da entidade. Nesta conversa, eles analisam o cenário atual do transporte coletivo no estado de São Paulo e discutem os principais desafios e oportunidades que moldam o futuro do

setor. Inovação, regulação, sustentabilidade e estratégias para fortalecer o transporte público estão entre os temas abordados.

Vamos transcrever um resumo dessa conversa, mas convidamos você a assistir este e os outros episódios, na íntegra, em nosso canal do Youtube (QR Code ao fim da matéria).

“Neste episódio vamos falar da questão do transporte rodoviário intermunicipal e algumas questões ligadas a ele, entre outros temas dos quais, ao longo dos anos, estamos tratando”, disse Anderson Oliveira.

Antonio Laskos e Gentil Zanovello conversaram sobre o futuro do transporte rodoviário de passageiros



Podcast FETPESP – Gentil, qual o impacto do transporte clandestino e quais as mazelas que ele traz para o setor?

Gentil Zanovello – Primeiro agradeço o convite de estar aqui hoje. O transporte clandestino atua desestruturando o sistema de transporte no estado de São Paulo, já que eles [os clandestinos] atuam nas maiores e melhores linhas, inviabilizando as linhas que são subsidiadas por estas linhas de grande demanda, tornando o sistema inviável. As empresas procuram combater essa prática, mas, sem dúvida, o Estado precisa combater o clandestino para garantir a existência do sistema de transporte.

Podcast FETPESP – Laskos, quais as ações do SETPESP sobre esse assunto e como a entidade vem se relacionando com as autoridades?

Antonio Laskos – Primeiro, obrigado pelo espaço. Este brilhante podcast ajuda a disseminar as informações do setor. Falando em comunicação, no diálogo com o poder público, com o apoio da FETPESP, criamos o Departamento de Combate à Ilegalidade (DCI). Além do “ônibus pirata”, temos outros ilícitos, como carona irregular, viagens não autorizadas, possíveis transportes de materiais ilícitos nestas viagens clandestinas... Então, comunicamos tudo isso ao poder público. E isso chega até os outros serviços trazidos pela tecnologia, que precisam de regulação.

Podcast FETPESP – E qual é o papel do cidadão nessa tríade (poder público, empresas e passageiros)?

Gentil Zanovello – É ele quem escolhe. Ele precisa levar em consideração o que está por trás desse serviço clandestino. É um motorista que, muitas vezes, não é registrado... você não tem garantia de que a viagem vai ocorrer, ou seja, quando algo dá errado, você não tem a quem recorrer. Tenho lido que a polícia tem usado o cadastro de aplicativos para localizar pessoas foragidas, ou seja, o cidadão não pode olhar só para o preço.

Se não houvesse todo o ônus do sistema, com impostos e a legalização, mesmo com o registro dos funcionários, teríamos um preço muito parecido.

Podcast FETPESP – E o mototáxi em São Paulo, o que podemos entender sobre isso em relação ao transporte?

Antonio Laskos – Não percebemos uma demanda popular por esse modal, mas o interesse de empresas para oferecer esse serviço. Isso traz uma necessidade de estudos. Os hospitais já estão sobrecarregados com o atendimento já para os entregadores [motoboys que se acidentam], daí você propõe inserir uma moto para cada passageiro, isso vai significar tirar o passageiro do serviço público, o que normalmente vai forçar um aumento tarifário para aqueles que permanecem no sistema. Tudo isso precisa de muitos estudos.



Anderson Oliveira, no comando do podcast da FETPESP



Podcast FETPESP – E como isso impacta as cidades menores?

Gentil Zanovello – Imagine o seguinte: se tirarmos 20% das pessoas dos ônibus para o mototáxi, isso já inviabiliza o sistema. Aqueles 80% que preferem os ônibus vão ficar sem transporte. Ou seja, o poder público precisa regulamentar isso. Se você tira o pagante, você eleva a “tarifa técnica”, e a sociedade vai ser onerada.

Podcast FETPESP – Gentil, e a questão da sustentabilidade, como você vê isso agora e para os próximos anos?

Gentil Zanovello – É preciso frisar que o diesel, do ponto de vista de custo operacional, é imbatível. Na questão ambiental, ele já não é mais tolerável. Há várias tecnologias surgindo – a cada semana surge uma novidade, algumas soluções começam a ganhar uma visibilidade mais interessante, como o gás natural

(biometano). Essa migração também passa pelo Estado; ele precisa dizer o caminho e a forma com que o custo será feito, de maneira organizada. Isso tem acontecido em São Paulo, e estamos trabalhando nisso. O biometano, do ponto de vista de logística, é interessante, já que é produzido a partir do bagaço da cana, que São Paulo tem grande produção.

O elétrico tem o tempo de carga longo, o que inviabiliza o transporte rodoviário. Com o biometano não, isso [o reabastecimento] é feito de forma rápida.

Podcast FETPESP – E que ações o setor tem feito para contribuir para a descarbonização?

Antonio Laskos – O tema ambiental chega fácil à sociedade, mas pesquisas recentes mostraram que 70% das pessoas não estão dispostas a pagar mais por uma tarifa em função da descarbonização, e é aí que entra a contribuição do Estado. Não adianta jogar tudo nas costas do empresariado; é preciso trazer a sociedade para essa discussão. Por isso, o SETPESP criou o programa Passagem Verde, que é uma compensação

Ônibus movido a biometano pode ser uma alternativa para reduzir as emissões poluentes no setor



FOTOS: ANTONIO FERRO

nas viagens, em que cada passageiro pode adquirir cotas, no valor de apenas R\$ 2,20, para o reflorestamento.

Foi escolhida uma região da bacia do Rio Atibaia, em Campinas, e hoje contamos com mais de 2 mil e 500 pessoas que fizeram o cadastro e contribuíram espontaneamente. No portal em que elas se inscrevem, recebem um número e sabem exatamente, por geolocalização, onde está a sua muda plantada. Inclusive, recebemos a visita de escolas, empresas da região... Você começa a trazer o passageiro para entender como funciona essa descarbonização, a mudança de tecnologia e o quanto ele participa disso, inclusive não indo para um transporte irregular.

Podcast FETPESP – E como o passageiro adquire essa cota do Passagem Verde?

Antonio Laskos – Estamos nos principais portais, como o ClickBus, por exemplo, ou nos sites e aplicativos das próprias empresas associadas. Ele pode comprar as cotas também para dar de presente ou mesmo se não for viajar no momento.

Gentil Zanovello – Outro aspecto da sustentabilidade, dentro de um sistema regular, é a relação com os próprios funcionários, ou seja, você ter um funcionário que não está registrado, que você não tem uma informação de como está a saúde dele, se ele descansou... isso não é sustentável.

Podcast FETPESP – Após a pandemia, como está o setor? Qual o sentimento de vocês?

Antonio Laskos – O mercado vem se recuperando aos poucos, mas algumas ações colocadas em prática no período da Covid-19 permaneceram. É nítida a redução das reuniões presenciais. São pontos que ainda permanecem em alguns setores, como home office, EAD, telemedicina... isso ainda permanece, mas, nos períodos de férias, já superamos os períodos de pré-pandemia, esses picos. No geral, conseguimos recuperar. É preciso reativar o turismo, as rotas aqui de São Paulo, o vinho, os parques aquáticos, e valorizar a nossa malha viária, que é muito boa.

Gentil Zanovello – Para nós, as linhas de maior distância têm se recuperado mais; nas de curta distância, existe muito a concorrência “do carona”. As compras online também vejo que afetam a demanda do transporte. Acredito muito no transporte corporativo, na necessidade de movimentação das empresas... isso está voltando. A competição com o avião é bastante interessante. Temos também as viagens familiares. O nosso estado de São Paulo é o melhor da Federação, riquíssimo, com negócios em todos os lugares. Temos que reconquistar os jovens para a profissão de motorista, com equipamentos de alta tecnologia embarcada, entre outros atrativos. Estamos caminhando com passos seguros para o futuro. ●



É PRECISO FRISAR QUE O DIESEL, DO PONTO DE VISTA DE CUSTO OPERACIONAL, É IMBATÍVEL. NA QUESTÃO AMBIENTAL, ELE JÁ NÃO É MAIS TOLERÁVEL. ”

Gentil Zanovello, presidente do SETPESP



Laskos (à direita) e Gentil afirmam que o setor vem se recuperando da estagnação resultante da pandemia

FOTO: REPRODUÇÃO

**ASSISTA AO
EPISÓDIO NA
ÍNTEGRA:**



**CONHEÇA
O SETPESP:**



FETPESP debate segurança no trânsito e o futuro do mototáxi em São Paulo

*Paulo Guimarães,
CEO do Observatório
Nacional de Segurança
Viária (ONSV), foi
o convidado do nono
episódio da série*

Mototáxi deverá ter regulamentação feita pelos municípios, diz lei sancionada pelo governador de São Paulo



IMAGEM: SHUTTERSTOCK

O nono episódio da série especial FETPESP 10 Anos contou com a participação de Paulo Guimarães, CEO do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), para um papo direto sobre segurança no trânsito.

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) tornou-se signatária do “Laço Amarelo”, que representa o projeto pela diminuição das mortes no trânsito, criado pelo ONSV.

Anderson Oliveira, gerente executivo da FETPESP, comandou a conversa sobre um tema urgente e essencial para quem vive o transporte no dia a dia. E como a pauta é segurança viária, um dos destaques foi o mototáxi: alternativa que cresce nas cidades, mas que levanta uma série de preocupações sobre riscos, regulamentação e impactos no setor.

A Revista Sou + Ônibus traz mais um resumo direto do nosso canal no Youtube, mas já convidamos nossos leitores para assistir a este e aos outros episódios, na íntegra, em nosso canal (QR Code ao fim da matéria).



Podcast FETPESP – O que é o Observatório Nacional de Segurança Viária?

Paulo Guimarães – Nós somos uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), ou seja, uma entidade pertencente ao terceiro setor, sem fins lucrativos e que nasceu para reduzir as mortes no trânsito, do sentimento de alguns especialistas que estavam incomodados com essa situação. Trabalhamos com três eixos: o primeiro por meio dos estudos; o segundo chamamos de impacto social (nossas publicações); e um terceiro que é provocar os legisladores. Já estamos chegando aos 15 anos, e nosso principal projeto é o Maio Amarelo, que acaba congregando toda a nossa metodologia de trabalho.

Podcast FETPESP – Como as empresas interessadas podem receber os materiais do ONSV?

Paulo Guimarães – O movimento Maio Amarelo conseguiu atrair as empresas e a sociedade como um todo, e, com o seu crescimento, nossa ideia foi expandi-lo para 365 dias por ano. Temos alguns pontos interessantes: quando uma empresa adere ao Laço Amarelo, ela já faz parte desse manifesto – ela já comunica que coloca seus esforços por essa causa; um segundo ponto é que oferecemos o relacionamento dentro dessa rede, mas também conteúdos mensais de forma personalizada, e a contrapartida delas é fazer a disseminação desses conteúdos em suas bases de contato. Nós trabalhamos as “microculturas” em cada setor, cada empresa, para atingirmos uma “macrocultura”, produzindo resultados mais efetivos. No caso da FETPESP, é exatamente assim que funcionará.

Podcast FETPESP – A FETPESP tem acompanhado o embate entre a Prefeitura de São Paulo e os aplicativos de mototáxi. Eu queria saber: qual a visão do Observatório sobre esse modelo de locomoção ser uma prática comercial dentro da mobilidade urbana?

Paulo Guimarães – Quero colocar aqui alguns pontos sobre esse assunto. O primeiro é que se trata de um assunto complexo; se não o fosse, já estaria acomodado. O segundo ponto é que existe uma demanda social, em determinados locais, para esse tipo de modal. Observamos o crescimento do número de motos; é um veículo relativamente barato, pela agilidade, ainda sem entrarmos na questão do mototáxi. Por outro lado, é o veículo mais perigoso, pela própria natureza deste tipo de veículo. A demanda por esse tipo de serviço varia de cidade para cidade – no Nordeste, existe uma presença quase consolidada desse tipo de veículo. Olhando para São Paulo, a grande crítica ao poder público é judicializar a questão. Na minha opinião, a Prefeitura tem que assumir a sua responsabilidade. Em um segundo momento, a decisão de proibir ou não deve ser feita com dados e evidências. Temos um grande “caldeirão” em que tudo está sendo misturado.

Podcast FETPESP – Quando você olha para os números negativos, em relação a acidentes, vemos que a moto chega a ter 30% de mortalidade, enquanto o ônibus tem menos de 1%...

Paulo Guimarães – O transporte coletivo por ônibus é infinitamente mais sustentável do que o transporte individual: menos energia, menos riscos... é um grande diferencial. Em uma pesquisa feita em um hospital de Santo André, com 141 pessoas internadas por traumas por acidentes de moto, alguns dados chamaram a atenção. Primeiro que 72% não estavam fazendo uso profissional da moto. O segundo dado é que grande parte dos acidentes aconteceram entre 1 a 5 quilômetros das residências das pessoas, o que reforça a tese de que ficamos mais desatentos nesses lugares; há um relaxamento quando conhecemos bem o trajeto que fazemos. As pessoas também fazem uso pelo menos seis dias por semana, e 25% não têm habilitação.

Em outras cidades, isso chega a 50% de motociclistas não habilitados. Outra questão é a percepção de risco, temos muito mais medo dos assassinatos do que dos acidentes que matam da mesma forma. Todas essas deficiências, somadas à velocidade das motos e ainda à ineficiência da fiscalização, podem fazer com que a proibição seja um tiro no pé, porque poderá não surtir o efeito esperado. É um assunto muito complexo e cheio de facetas... e ainda podem surgir novidades no decorrer do processo.

Podcast FETPESP – Você tem uma demanda social, um transporte público por vezes ineficiente, mas você tem um passageiro que se submete a subir em uma garupa de moto sem saber se o motociclista está capacitado para isso. Como fazer com que a sociedade tenha discernimento para tomar a melhor decisão?

Paulo Guimarães – Você tocou em um ponto importantíssimo. A sociedade precisa ser estimulada a pensar e a refletir. Toda vez que a gente não consegue se comunicar direito com a sociedade, podemos ser traídos pelo sentimento de que precisamos tirar isso da frente dela porque não tem capacidade de cuidar de si mesma. Podemos comparar com outras políticas públicas, por exemplo, política antitabagismo. Começou-se a regular a comercialização do cigarro, você teve todo um trabalho de comunicação para chegar [aonde estamos] hoje, em que nem se precisa mais de sinalização proibindo porque isso já foi incorporado pela sociedade.

Temos que, com base em dados, estudos, com o poder público se responsabilizando pela questão da regulamentação, comunicar os riscos reais desse serviço para que as pessoas tomem a decisão ou não de o utilizar.

Podcast FETPESP – O Observatório tem trabalhado nessa formação de consciência da sociedade?

Paulo Guimarães – Nós temos tratado dois fatores de riscos principais: a velocidade (o Brasil ainda não tem se adequadado às normas internacionais); e a outra questão são justamente os motociclistas, cuja mortalidade está na faixa dos 18 aos 24 anos, na plenitude da sua vida. Estamos criando esse movimento da percepção de riscos. Um outro exemplo [é que], quando falamos em evolução cultural, precisa-se partir de uma base lógica e ter perenidade, com vários passos, com embasamento técnico, sem interromper os projetos por conta de mudança de comando político. Esse assunto da motocicleta foi impulsionado pela questão da tecnologia. Veja só o transporte escolar... há um regramento rigoroso e ainda tem gente que contrata transporte escolar clandestino, por conta do custo. Temos que mostrar para a sociedade que o barato pode sair caro; são conceitos que nós defendemos para buscar esse engajamento da sociedade.



Paulo Guimarães participou de forma remota

Podcast FETPESP – Onde as pessoas podem ter acesso a essas pesquisas e aos estudos do Observatório?

Paulo Guimarães – Tudo o que nós produzimos está em nosso site. E temos, nas redes sociais, nossa presença. Procuramos passar por esses canais todo o nosso trabalho. Quando a gente olha para a segurança no trânsito, as pessoas sabem o que fazer. Precisamos acreditar nas leis de trânsito, e não só por medo de multas. O que falta para uma pessoa não usar o celular enquanto dirige? O grande chamamento que a gente faz para a sociedade é não ficar dependendo do poder público, do seu chefe para fazer a sua parte; faça por conta própria. Precisamos assumir cada um o seu papel. ●



Acidentes com motos têm alta taxa de mortalidade

IMAGEM: SHUTTERSTOCK

Podcast da FETPESP apresenta a Aliança Transporte Sustentável

A iniciativa marca um importante passo na promoção de práticas alinhadas às diretrizes ESG (Ambiental, Social e Governança) a partir das empresas associadas à tríade das federações paulistas



FOTOS: REPRODUÇÃO

Regina Rocha é diretora executiva da FETPESP

Chegamos ao episódio final da série especial FETPESP 10 Anos, que teve em sua condução Anderson Oliveira, gerente executivo da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP).

Neste episódio, ele recebeu dois convidados para aprofundar uma iniciativa nova e inédita que reúne a FETPESP, 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); são eles: Regina Rocha, diretora executiva da FRESP, e Flávio Teixeira Júnior, engenheiro ambiental e coordenador do Despoluir na FETCESP.

Nossa revista traz um resumo dessa conversa, mas convidamos você a assistir a este e aos outros episódios, na íntegra, em nosso canal do Youtube (QR Code ao fim da matéria).

“Neste episódio, vamos tratar a questão da Aliança Transporte Sustentável, criada a partir da reunião das nossas federações, pois entendemos que a pauta da sustentabilidade é algo urgente, todos vamos ter que nos adaptar. E como as nossas empresas associadas são distintas, com particularidades dentro das nossas operações, temos também semelhanças, como o uso do diesel, o grande impacto social... não tem como a gente ignorar isso. Então, vamos entender um pouco sobre essa iniciativa”, disse Anderson Oliveira.

Podcast FETPESP – Como nasceu a Aliança e como foi costurada com as federações?

Regina Rocha – Temos coisas em comum e precisamos otimizar nossas forças de trabalho para conseguirmos os benefícios para as três categorias, tanto cargas quanto rodoviário público e fretamento. Há uma demanda grande nas questões ambientais. Somos fornecedores para nossos clientes, e eles querem saber se estamos adequados às normas ambientais. Então, surgiu essa “pressão” dos nossos clientes, e isso motivou a esse assunto vir para a mesa. Temos relacionamento estreito em Brasília, na CNT [Confederação Nacional do Transporte], e lá começamos as conversas de como a gente poderia estruturar essa ação. Foi um excelente amadurecimento do projeto; tivemos vários cuidados em escolher uma ferramenta que atendesse à norma brasileira ABNT 2030, com a EasyESG.

Podcast FETPESP – Flávio, você que é coordenador do Despoluir no Transporte de Cargas, como ele vai complementar a Aliança?

Flávio Teixeira Jr. – Eu costumo dizer para as empresas que estão chegando agora, sem muita familiaridade com o ESG: o primeiro passo é o Programa Despoluir, porque ele vai dar dados, a questão da descarbonização, o controle de emissões, e, depois disso, vamos dar esse norte para a empresa, e, assim, poderemos avançar para a Aliança.

Podcast FETPESP – Nosso setor não sabe se comunicar bem, isso é fato. Com a Aliança, será que podemos mostrar bem essas boas práticas de ESG?

Flávio Teixeira Jr. – Muitas empresas têm práticas boas e nem sempre classificam isso como algo dentro do ESG. Só o fato de termos motoristas com uma idade um pouco mais avançada, por exemplo, é algo muito positivo e nem sempre reconhecemos isso.

Regina Rocha – Temos muitas coisas a falar, e a possibilidade de fazer esse trabalho também nasceu de um TCC que fizemos, junto ao ITL [Instituto de Transporte e Logística], de ter algo mais prático para levar às empresas. Começamos a trabalhar em uma solução nossa, brasileira, e, tendo essa ferramenta, isso foi um grande facilitador para os nossos presidentes (das federações). Com o apoio da CNT, poderemos levar para todo o Brasil, pois isso só vai beneficiar o setor, além de formar os indicadores, para que cada empresário possa avaliar o próprio desempenho. Isso vai gerar um ganho enorme, mitigar os riscos e atingir melhores resultados e práticas.

Podcast FETPESP – Como vocês imaginam o resultado prático nas empresas?

Flávio Teixeira Jr. – Vejo o fortalecimento do setor como um todo. Quando lidamos com empresas multinacionais, por exemplo, eles já têm essas práticas, e quem não foi cobrado pode estar certo de que será. A empresa que não tem o Despoluir hoje está ficando para trás no mercado; é o mínimo. O próximo passo é ter tudo bem mapeado e conseguir passar essas ações para o seu cliente.

Regina Rocha – Faz parte mapear a sustentabilidade dos fornecedores. As empresas passam a cobrar, mas querem indicadores, mostrar que está se engajando e evoluindo na sustentabilidade do setor tem sido muito cobrado nisso. Se você quer manter os seus clientes, você tem que apresentar resultados em ESG.

Podcast FETPESP – Essa cobrança vem com normas internacionais para as empresas. Com a Aliança, utilizamos a EasyESG, que foi desenvolvida para o mercado brasileiro. A ação Premiar, do setor de cargas, é um exemplo disso, não é, Flávio?

Flávio Teixeira Jr. – Que bom que temos os presidentes antenados nessas ações, e o Premiar foi uma iniciativa do meu presidente aqui, e isso ajuda as empresas a saberem seus indicativos de forma que elas possam ter esse poder de resposta para o mercado também. Com a Aliança, vamos ter esse poder de resposta. Algumas realidades não cabem na nossa realidade, e a Aliança vai nos ajudar nisso, a ter uma resposta adequada, viável dentro da nossa operação.

Regina Rocha – Na nossa federação, já estamos percebendo um movimento maior das empresas na busca dessas práticas. Temos a questão do turismo também; estamos desenvolvendo parcerias com prefeituras e estâncias, para que os municípios possam entender o que precisam fazer para atender os diversos públicos. Tivemos um trabalho com o transporte de cegos que foi muito positivo. São empresas familiares que estão entendendo aos poucos, com treinamentos e conteúdos, e a Aliança vai nos ajudar a aprimorar essas práticas.

Podcast FETPESP – Aqui na FETPESP temos também o selo Cidade Verde, além de diversas campanhas, cursos e treinamentos sobre sucessão familiar. São diversas ações desse guarda-chuva, para que essas práticas cheguem a mais pessoas. A Aliança já está pronta? Qual é o estágio atual dela e como as empresas podem fazer para participar?

Flávio Teixeira Jr. – Bem, aqui na FETCESP, nesse estágio inicial, temos 20 empresas na Aliança usando como base o Premiar, com o investimento todo feito pela federação. Muitos estão pensando até na ampliação, o que mostra que o setor está engajado e preocupado com esse trabalho.

Regina Rocha – O segundo passo é cada empresa se submeter ao diagnóstico de ESG, juntando evidências, e aqui já percebemos que as empresas têm dificuldades em reunir essas evidências, porque tudo isso será auditado por um especialista na norma ABNT 2030. É muito importante essa atenção no preenchimento do questionário. E a Aliança vai identificar e dar um mapa, uma visão geral para cada empresa.

Durante o *podcast*, Anderson Oliveira divulgou que o estudo preliminar, com a participação das primeiras 50 empresas inseridas na Aliança, deverá ser apresentado na Arena ANTP 2025, prevista para acontecer no mês de outubro, em São Paulo. E no início de 2026, deverá ser promovido um grande encontro de sustentabilidade, no qual haverá um reconhecimento das empresas que atingirem um nível gerencial ou superior dentro das práticas do ESG.

As empresas associadas devem procurar a sua respectiva federação para poderem se informar melhor e se cadastrarem nas vagas disponíveis na Aliança Sustentável do Transporte.

“Quero fazer esse convite às empresas vinculadas aos nossos sindicatos e também às empresas que são nossos apoiadores. Esse é um projeto do transporte. Então, se você representa uma montadora, uma distribuidora, uma empresa de venda de peças, de pneus etc., a agenda ESG faz parte do seu negócio. Não perca a oportunidade de estar conosco”, finalizou Anderson. ●



Flávio Teixeira Júnior, engenheiro ambiental e coordenador do Despoluir na FETCESP



Podcast fechou a série comemorativa dos 10 anos da FETPESP

ASSISTA AO
EPISÓDIO NA
ÍNTEGRA:



CONHEÇA
O SETPESP:





ALIANÇA
TRANSPORTE
SUSTENTÁVEL

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.



Entrevista aconteceu no estúdio da Rádio Ônibus



Henrique Lima como repórter da RedeTV!

Ex-comunicador da Jovem Pan e RedeTV!, Henrique Lima fala sobre sua relação com o ônibus

Jornalista sempre foi usuário fiel do transporte coletivo

—
Por Henrique Estrada

Edição Marcelo Valladão



Direto do BBF, o maior encontro de entusiastas do transporte coletivo no Brasil, a Rádio Ônibus, parceira da Revista Sou + Ônibus, recebeu, em seu estúdio móvel, um convidado que vive o transporte coletivo sob duas perspectivas: como comunicador e como usuário diário.

Henrique Lima, hoje analista de *marketing* de uma empresa de transporte de passageiros na capital, compartilhou sua trajetória profissional e, principalmente, sua vivência como passageiro que escolhe o ônibus como seu principal meio de locomoção.

“Mesmo trabalhando com *marketing* e podendo ter outras alternativas, sigo usando o ônibus para ir e voltar do trabalho todos os dias. Não é só uma escolha prática, é também uma forma de manter o olhar atento à experiência real de quem depende do sistema”, comentou Henrique.

Com passagem por grandes veículos de comunicação como Rádio Jovem Pan e RedeTV!, Henrique viu no transporte a oportunidade de unir duas paixões: a comunicação e o transporte coletivo. Mas, mais do que isso, ele encontrou um espaço onde seu olhar de passageiro é valorizado.

“Na mídia, a rotina era muito intensa. Eu amava o que fazia, mas buscava mais equilíbrio. Quando surgiu a vaga no setor, achei que seria apenas uma mudança de ambiente. Mas estar aqui, trabalhando com mobilidade e continuando a usá-la no dia a dia, me deu uma nova perspectiva sobre o impacto do nosso trabalho”, diz ele.

Henrique relembra com carinho como o fascínio pelo transporte começou cedo: “Minha avó me deu um ônibus de brinquedo da Itapemirim quando eu era pequeno. Hoje, vejo que aquilo plantou uma semente. E agora, poder trabalhar no setor e, ao mesmo tempo, vivê-lo como cliente, fecha um ciclo importante pra mim.”

Sobre sua atuação no *marketing* da empresa, ele destaca que comunicar sobre transporte coletivo vai além da divulgação: trata-se de traduzir a experiência do passageiro, algo que ele sente na pele diariamente.

“Quando estou no ônibus, presto atenção em tudo: conforto, limpeza, atendimento, cumprimento dos horários. Isso me ajuda a pensar em campanhas mais humanas e próximas da realidade. Um exemplo foi a ação do Maio Amarelo com o ‘Xerife do Trânsito’, nosso colega Marcelo. A campanha nasceu da observação do dia a dia e virou um sucesso.”

O setor está cada vez mais voltado para o futuro, com investimentos em tecnologia e sustentabilidade. “Hoje, temos uma garagem em Taboão com 72 ônibus elétricos e 16 carregadores. É uma transformação em curso, e é inspirador acompanhar isso não só de dentro, mas também como passageiro.”

Quando questionado sobre como atrair quem ainda prefere o carro, ele foi direto: “O cliente quer se sentir bem atendido. Conforto, agilidade e segurança não são mais diferenciais, são o mínimo. Nosso papel na comunicação é mostrar que o transporte coletivo está evoluindo para oferecer tudo isso.”

Henrique encerrou com uma reflexão importante sobre oportunidades no setor: “Muita gente não imagina, mas uma garagem de ônibus pode ser o início de uma carreira com muito propósito. Há espaço para comunicação, tecnologia, gestão, RH, tudo isso. E, se você é usuário, já está um passo à frente: você conhece o produto de verdade.”



O CLIENTE QUER SE SENTIR BEM ATENDIDO. CONFORTO, AGILIDADE E SEGURANÇA NÃO SÃO MAIS DIFERENCIAIS, SÃO O MÍNIMO. NOSSO PAPEL NA COMUNICAÇÃO É MOSTRAR QUE O TRANSPORTE COLETIVO ESTÁ EVOLUINDO PARA OFERECER TUDO ISSO. ”

Henrique Lima



Henrique Estrada, à esquerda, comandou a conversa

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

A solução para a

MOBILIDADE

urbana.



Paz no trânsito começa por você.



FLEETBUS

BLUETEC



CENTERBUS

Centro Especializado em Ônibus

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

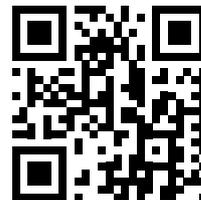
 [mercedesbenzonibus](https://www.facebook.com/mercedesbenzonibus)  [mercedesbenz_onibus](https://www.instagram.com/mercedesbenz_onibus)  [MercedesBenzBrasil](https://www.youtube.com/MercedesBenzBrasil)

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