

^sou + ônibus

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

ANO 2025 - EDIÇÃO 52

Vandalismo é crime!

*FETPESP alerta: atacar o
transporte é atacar a sociedade*

SEMINÁRIO NTU 2025

Confira os principais destaques do evento nacional sobre o transporte urbano de passageiros

FIM DA LINHA?

Apesar da tração limpa, o trólebus corre o risco de ser desativado em São Paulo

EU USO ÔNIBUS

O âncora da Band News, Luiz Megale, revela: "No ônibus e no metrô, encontrei tempo para ler"

+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

AGUMBRANC

SANIK CRUZ

OURO E PRATA

REUNIDAS

ANDORINHA

párraro verde

SUCATUA

suzantur

Une-SU

CATARINENSE

MOTTA

PROGRESSO

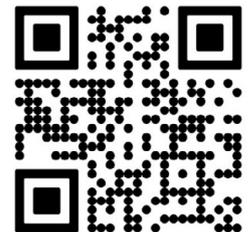
ROTA

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 transporte de passageiros é essencial para a sociedade

O Brasil que queremos para nossos filhos e netos passa, obrigatoriamente, pela consolidação de um sistema de transporte de passageiros moderno, eficiente, sustentável e que seja, de fato, visto e respeitado como um serviço fundamental para o desenvolvimento da nação.

Ao olharmos para qualquer país desenvolvido, percebemos que o avanço da civilização requer planejar bem, investir e, principalmente, preservar tudo o que foi construído ao longo dos anos, com esforço, dedicação, técnica e a participação de empresas, colaboradores, entidades do setor, passageiros, além, obviamente, do poder público, que deve empregar os recursos, advindos dos nossos impostos, de maneira austera, produtiva e competente.

Toda essa percepção em relação ao momento em que vivemos e o futuro que devemos seguir construindo foram retratados em diversos momentos dentro do Seminário NTU 2025, um dos destaques em nossa presente edição.

Uma reportagem especial traz um pouco da história do trólebus na capital e acompanha se esse modal realmente está caminhando para a extinção. Temos ainda uma matéria sobre a trajetória da Viação Itamarati, presente no coração do interior paulista, a sua ligação com São José do Rio Preto e a interligação que proporciona a diversas cidades da região.

Nossa edição parabeniza todos os motoristas que fazem da profissão um ato de dedicação e cuidado com os passageiros. Sem esses profissionais, não há transporte. Entre outros assuntos, também destacamos a participação das mulheres no setor e o que o movimento Elas no Transporte está preparando para ampliar ainda mais a participação feminina em nossas empresas.

Infelizmente, nossa capa traz um assunto sobre o qual preferiríamos não ter que discorrer: os ataques a ônibus em São Paulo. Uma realidade que reflete não um crime contra as empresas ou o estado, mas contra a própria população, que é justamente a parcela mais prejudicada, inclusive correndo risco de perder a vida.

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), cumprindo o papel que lhe cabe como entidade representativa das empresas do transporte de passageiros no maior estado da Federação, reagiu prontamente, cobrando providências das autoridades no sentido de coibir e investigar esses atos abomináveis. Ainda há muito para ser esclarecido, uma vez que as investigações não foram concluídas, mas a Federação continuará firme acompanhando o desenrolar dessa situação. Esperamos que, de fato, esses ataques tenham cessado!

Temos, também, a série Eu Uso Ônibus, com a participação de Luiz Megale, da BandNews FM, que relata como o ônibus ajudou a melhorar a sua qualidade de vida. ●



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: FETPESP

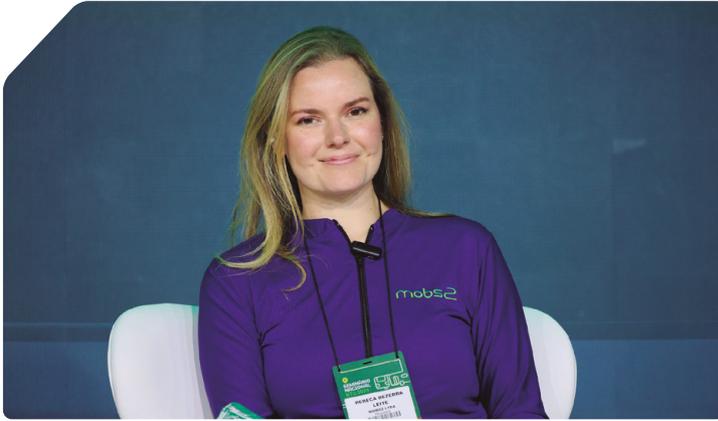
CANAL DE COMUNICAÇÃO

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



06 Ponto de Vista

"Rota para um transporte público mais sustentável", artigo do presidente Mauro Artur Herszkowicz

07 Opinião

"A nova revolução nos transportes não será tecnológica, será comportamental", por Rebeca Leite, da MOBS2

09 Artigo

"Gerenciamento de sinistros no transporte rodoviário de passageiros: responsabilidade civil e práticas recomendadas", por Paulo Miguel Jr., diretor da CNT e vice-presidente da ABLA

Artigo 11

"Trólebus – próximo do fim?", por Antonio Ferro, jornalista especializado em transporte por ônibus

Evento 14

Seminário sobre os Trólebus em São Paulo

Trânsito Seguro 16

Empresas celebram o Dia do Motorista

Destaque 20

FETPESP repudia os ataques contra ônibus em SP



FOTO: CAMPANHA FETPESP

FOTO: DIVULGAÇÃO



22 Sistema Transporte

Campanha publicitária destaca a presença do SEST SENAT no país

23 Especial

Seminário NTU 2025: destino final, o coletivo

28 Mix Cultural

Conectando cidades e gerações: a trajetória da Expresso Itamarati e a história que passa por São José do Rio Preto

Mulheres no transporte 32

Movimento "Elas no Transporte" amplia atuação e anuncia novos encontros para 2026

Evento 34

Frente Nacional dos Prefeitos – gestão moderna de dados sobre a mobilidade urbana

Acontece 35

Francisco Christovam lança livro sobre transporte urbano; FETPESP estará no Parque da Mobilidade Urbana 2025

Eu Uso Ônibus 36

O âncora da BandNews, Luiz Megale, conta como é usar o transporte público em seu cotidiano



FOTO: DIVULGAÇÃO





ROTA PARA UM TRANSPORTE PÚBLICO MAIS SUSTENTÁVEL

O Seminário Nacional NTU 2025, com o tema que dá título a este artigo, realizado nos últimos dias 12 e 13 de agosto, em Brasília, pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), discutiu assuntos cruciais para o futuro do transporte público no Brasil, enfatizando a sustentabilidade, a inclusão e a governança. Abordagens como transição energética, mobilidade de baixa emissão e modernização da política tarifária foram destaque no evento.

Contando com a presença de empresários, técnicos e especialistas do setor de transportes de passageiros e autoridades dos três níveis de governo (federal, estadual e municipal), os debates sobre os rumos do transporte coletivo de passageiros evidenciaram que esse serviço é essencial para garantir o direito de ir e vir de forma universal, contínua e a preços módicos, promovendo a inclusão social e reduzindo as desigualdades.

Nos painéis apresentados durante o evento, ficou clara a urgência de investimentos no transporte coletivo, que tem papel estratégico na redução das emissões de gases do efeito estufa e na construção de cidades mais humanas e sustentáveis. Este tipo de transporte precisa de infraestrutura adequada, que possibilite a redução do tempo de viagem e melhor desempenho operacional. Há, ainda, uma real necessidade de cooperação entre os poderes públicos e as empresas operadoras para a promoção de um serviço eficiente, baseado em princípios e processos licitatórios adequados, com leis e normas definidas em comum acordo.

Fundamentais, também, foram as discussões sobre a modernização das políticas de financiamento, com iniciativas estratégicas para ampliar a capacidade de investimento do setor, e sobre o custeio do transporte público coletivo, com separação da tarifa técnica, que remunera o serviço prestado, da tarifa pública, aquela paga pelo passageiro. Dados do Anuário NTU 2024-2025, lançado no Seminário, indicam que quase 250 municípios brasileiros já subsidiavam o transporte coletivo, sendo que em 160 deles foi adotada a tarifa zero de forma plena ou em dias e horários específicos durante a semana.

O evento abordou, ainda, os caminhos para a redução de emissões de poluentes da frota de ônibus nacional, os quais, no entanto, dependem de investimentos em infraestrutura e garantias de suprimento energético para que a transição seja realista e factível.

O Seminário Nacional NTU 2025 promoveu um ambiente qualificado para debates técnicos e institucionais sobre as rotas do setor, discutindo soluções inovadoras e políticas públicas que viabilizem a modernização e a sustentabilidade dos sistemas de transporte coletivo no Brasil. ●

MAURO ARTUR HERSZKOWICZ

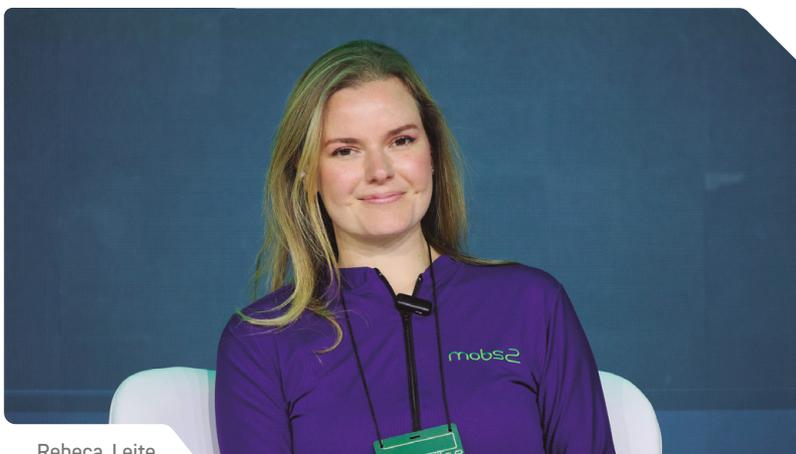
Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)

FOTO: SHUTTERSTOCK.COM



A nova revolução nos transportes não será tecnológica, será comportamental

FOTO: DIVULGAÇÃO



Rebeca Leite

Por Rebeca Leite

Durante muito tempo, inovação no transporte foi sinônimo de veículos modernos, sistemas embarcados sofisticados e aplicativos com interfaces atraentes. Mas nada disso, sozinho, garante resultados. Um ônibus novo ou um caminhão repleto de sensores não muda por conta própria a forma como é conduzido.

O verdadeiro ponto de virada começa com uma pergunta: como **as pessoas estão se comportando ao dirigir?**



Rebeca chamou a atenção sobre aspectos do uso da IA nos transportes

FOTO: DIVULGAÇÃO



Hoje, frotas acumulam GPS, câmeras e telemetria de alta precisão. Mas há uma enorme diferença entre coletar dados e transformá-los em inteligência. Dados apenas mostram o problema; não os resolvem. Sem intervenção rápida e personalizada, os mesmos erros se repetem, acumulando custos, riscos e desgastes.

A chave está em **agir no momento certo**: transformar cada ocorrência em oportunidade de aprendizado, oferecendo feedback imediato e adaptado ao comportamento do motorista. Quando a tecnologia é usada para gerar ação – e a ação para mudar comportamento –, os resultados aparecem: redução de até 75% nos acidentes graves, queda de mais de 60% nos eventos por quilômetro, economia de até 25% no consumo

de combustível e ganhos claros em pontualidade, engajamento e satisfação de passageiros.

Esses resultados não vêm por acaso. São fruto de um método contínuo: **observar, interpretar, intervir e medir novamente**. No centro do transporte não estão as máquinas, estão as pessoas. É a decisão humana que define segurança, eficiência e qualidade da experiência.

A próxima revolução nos transportes será invisível aos olhos, mas sentida nos resultados: **a revolução do comportamento**. Unir tecnologia para enxergar e educação para agir é o caminho para transformar dados em ação, ação em aprendizado e aprendizado em resultados concretos. ●





Gerenciamento de sinistros no transporte rodoviário de passageiros: responsabilidade civil e práticas recomendadas

O transporte rodoviário de passageiros, por sua natureza, envolve riscos inerentes à atividade. Quando ocorre um sinistro, seja com passageiros, seja com terceiros, a forma como a empresa conduz o processo pode significar a diferença entre uma crise de grandes proporções e um caso bem gerido, com menores custos financeiros e de imagem.

O arcabouço jurídico brasileiro estabelece parâmetros claros quanto à responsabilidade do transportador. O **Código Civil**, em seu **art. 734**, impõe a responsabilidade do transportador pelos danos causados às pessoas transportadas e à bagagem, ressalvando apenas situações de força maior. O **art. 735** e a **Súmula 187** do Supremo Tribunal Federal (STF) consolidam que, mesmo quando o acidente decorre de culpa exclusiva de terceiro, a empresa não se exime de indenizar os passageiros,

cabendo-lhe, posteriormente, o **direito de regresso** contra o verdadeiro responsável.

Além disso, o **Código de Defesa do Consumidor (art. 14)** estabelece a responsabilidade **objetiva** do transportador pelo defeito na prestação do serviço. Em termos práticos, significa que a indenização independe de culpa, bastando a comprovação de dano enexo causal. Cabe ao transportador a demonstração de excludentes, como culpa exclusiva da vítima ou ocorrência de fortuito externo, conceito este que vem sendo refinado pelo Poder Judiciário. O Superior Tribunal de Justiça (STJ), por exemplo, já reconheceu que casos de assalto dentro de ônibus podem configurar **fortuito externo**, rompendo o nexocausal e afastando a responsabilidade da empresa – desde que devidamente comprovado.



*EM SÍNTESE,
O GERENCIAMENTO DE SINISTROS
NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DE PASSAGEIROS NÃO SE LIMITA
À REPARAÇÃO DO DANO. TRATA-SE
DE UM PROCESSO ESTRATÉGICO,
QUE COMBINA ACOLHIMENTO
HUMANO, DISCIPLINA PROBATÓRIA
E APLICAÇÃO CRITERIOSA
DA JURISPRUDÊNCIA.„*



FOTO: DIVULGAÇÃO

Paulo Miguel Jr.

Outro ponto relevante é a responsabilidade perante terceiros não usuários. Concessionárias de transporte coletivo respondem objetivamente pelos danos causados por seus agentes, nos termos do art. 37, parágrafo 6º da Constituição Federal, cabendo ao Estado uma responsabilidade subsidiária.

Diante desse contexto, um programa eficiente de gerenciamento de sinistros precisa ir além do simples aviso à seguradora. Ele deve estruturar protocolos que contemplem três dimensões:

- **Atendimento humanizado às vítimas** – remoção imediata, assistência médico-hospitalar, apoio psicossocial e comunicação clara com passageiros e familiares.
- **Preservação de evidências** – coleta de dados de tacógrafo, telemetria, câmeras de bordo, checklists de manutenção e depoimentos. A robustez probatória é decisiva para sustentar eventual excludente de responsabilidade ou para garantir o regresso contra terceiros.
- **Gestão jurídica e regulatória** – rápida classificação do evento (passageiro, terceiro, tipo de dano), análise da cobertura securitária aplicável e alinhamento às exigências de órgãos fiscalizadores.

No dia a dia, práticas como canais de atendimento exclusivos para vítimas, oferta estruturada de acordos extrajudiciais, treinamento de motoristas para conduta pós-acidente e uso de tecnologias de telemetria e vídeo reduzem o custo médio das indenizações e diminuem a judicialização.

O papel do corretor de seguros especializado é integrar todos esses elementos: orientar a contratação adequada das coberturas, estabelecer os fluxos internos de comunicação, monitorar os indicadores (tempo médio de resolução, custo por sinistro, taxa de litígios) e fomentar a cultura preventiva na operação.

Em síntese, o gerenciamento de sinistros no transporte rodoviário de passageiros não se limita à reparação do dano. Trata-se de um processo estratégico, que combina acolhimento humano, disciplina probatória e aplicação criteriosa da jurisprudência. A contenção de danos deve sempre estar presente para preservação da empresa e da vítima, e o trabalho especializado pode ajudar sua empresa a passar por esses momentos com o menor risco à exposição. Quando bem executado, o gerenciamento de sinistros protege o caixa da empresa, preserva sua reputação e fortalece a confiança dos passageiros, dos parceiros e da sociedade. ●

PAULO MIGUEL JUNIOR

Diretor – Seção VI – de Infraestrutura de Transporte e Logística da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e vice-presidente da Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (ABLA).



FOTO: ACERYO ANTONIO FERRO

Trólebus

Próximo do fim?

O anúncio de que a rede de trólebus será descontinuada na cidade de São Paulo tende a colocar um ponto final em um modal que foi e é fundamental na sustentabilidade ambiental do transporte coletivo

Por Antonio Ferro

No mundo contemporâneo, a tecnologia, cada vez mais presente em nossa vida, passa por um processo de transformação a cada período. Dessa maneira, supera a outra assim que a primeira se torna obsoleta, ou, então, não tem um uso adequado, com melhor aproveitamento daquilo que poderia se configurar como moderno.

É o caso do trólebus na cidade de São Paulo, que procura sobreviver em meio à oferta de outros modelos tecnológicos na eletrificação do transporte coletivo local. Esse tipo de veículo, que foi considerado uma inovação capaz de proporcionar benefícios ambientais e melhorias nos sistemas de ônibus das grandes cidades do Brasil, tornou-se um tema esquecido no cenário nacional, apesar de poder ter um contexto atualizado em sintonia com a necessidade urgente na questão das reduções das emissões poluentes e na oferta de uma mobilidade eficaz.

E já se vão 76 anos desde que a primeira linha começou a ser operada, trazendo modernidade em sinergia com a inovação em meio ao tradicional modelo de transporte feito pelo ônibus urbano. Sua história no Brasil é descrita mais ou menos assim. Em 1949, a capital paulista foi a pioneira em sua operação. A então Companhia Municipal de Transporte Coletivo (CMTC) foi criada em 1947, herdando todo o sistema de bondes operados pela Companhia The São Paulo Tramway Light and Power Company Ltd., tendo a responsabilidade pela operação dos primeiros 30 trólebus, todos importados (quatro britânicos, da British United Transit, e 26 norte-americanos, das marcas Pullman Standard e Westran). Foi inaugurado o novo sistema de transporte público, que atendia a uma elegante região da cidade de São Paulo, formada pelos bairros Higienópolis, Jardim Europa, Pacaembu e Perdizes.

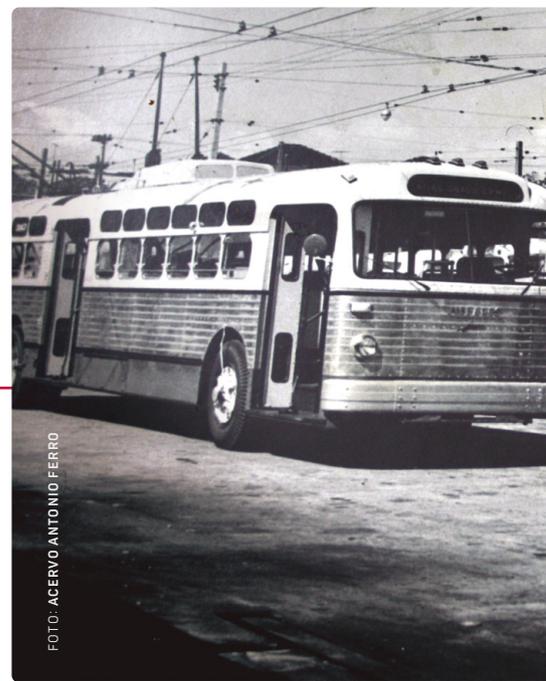
A referência na operação paulistana serviu de estímulo para que outras cidades brasileiras se interessassem pela tecnologia elétrica. Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Niterói, Campos, Salvador, Araraquara, entre outros municípios, iniciaram seus sistemas, abrindo caminho para que fosse produzido o primeiro trólebus made in Brasil. Era 1958, a tradicional marca de ônibus Grassi apresentou o protótipo, em parceria com a Villares, sob licença das empresas norte-americanas Marmon-Herrington e Westinghouse, e o veículo foi rodando de São Paulo até o Rio de Janeiro, então capital federal, para que o presidente Juscelino Kubitschek conhecesse a novidade pessoalmente. Como isso foi possível? Ele estava equipado com uma carreta contendo um gerador elétrico de 600 volts para fornecer energia ao seu motor.

No decorrer dos anos, o sistema se difundiu e chegou a ter 351 quilômetros de extensão, onde circulavam 555 trólebus. Hoje, são 201 unidades que operam em 183 quilômetros de rede, a maioria concentrada na região leste da cidade. Contudo, apesar de toda a sua viabilidade técnica, ambiental e econômica, a visão negativa da sua operação vem dominando os debates que almejam uma mobilidade limpa.





Primeira geração dos veículos, importados dos EUA



Recentemente, o anúncio vindo da cidade de São Paulo sobre a desativação de sua operação na linha 408A-10 (Machado de Assis/Cardoso de Almeida) fez surgir muitas questões relacionadas à preservação da vida desse modal perante os desafios urbanos. De acordo com a resposta da assessoria de imprensa da SPTrans, gestão municipal do transporte, a este artigo, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT) e a própria SPTrans informam que a concessionária que opera os veículos, Ambiental, oficializou pedido para alteração da referida linha para substituir os trólebus por veículos movidos à bateria.

Na nota enviada (bem de praxe, diga-se de passagem), o órgão de imprensa informou que a Ambiental agora está com toda a sua frota movida à energia limpa, e, com a mudança, os passageiros da linha 408A-10 passam a contar com os ônibus movidos à bateria, dispo de ar-condicionado, wi-fi e tomadas USB, sendo que a escolha do tipo de ônibus utilizado em cada linha é de responsabilidade das empresas concessionárias, desde que os veículos atendam às regras de layout interno definidas pela SPTrans e estejam de acordo com a capacidade de passageiros estipulada para aquele trajeto. **O custo operacional e a manutenção da sua rede são fatores não citados pela gestão pública paulistana, mas que podem ter interferido nessa decisão.**

Porém, numa reviravolta do caso, antes mesmo do fechamento desta edição, chegou a informação, dada pela mesma SPTrans, que os mencionados trólebus não mais sairão do sistema, pois a concessionária Ambiental, por decisão técnica, solicitou o cancelamento do pedido de baixa de 12 trólebus que havia apresentado dia 21 de agosto passado. Com isso, a Ambiental permanece com 201 unidades deste modelo cadastradas na frota.

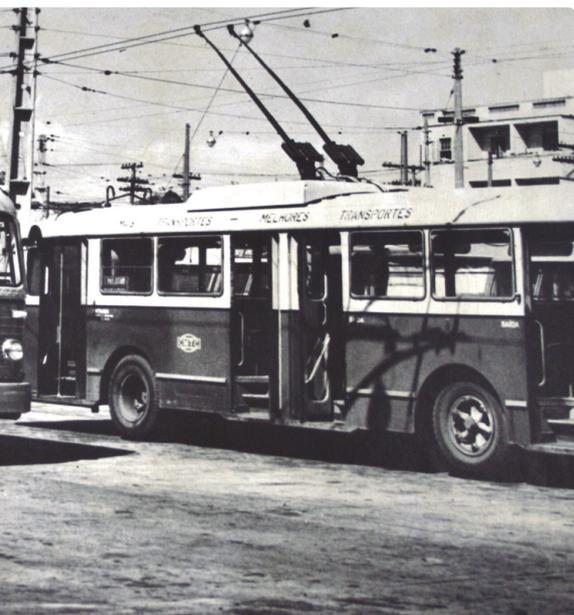
Mesmo que não haja a desativação dos trólebus, o conteúdo deste editorial permanece intacto, ressaltando a importância do modal, quando bem operado, no contexto do transporte e meio ambiente.

Conversamos com José Antonio do Nascimento, administração, mas que tem na engenharia, desde 2003, o seu forte conhecimento sobre o trólebus. Hoje, como consultor atuante na área de eletrificação, ele traça um panorama em que os benefícios proporcionados por esse tipo de ônibus elétrico podem continuar a ser vantajosos à cidade. Para ele, a desativação dessa, que é uma linha histórica, pois foi a primeira em que ocorreram os testes para a implantação do sistema, ainda em 1947, pode ser o primeiro passo para que todo o sistema venha a ser desativado no futuro.

Hoje, segundo Nascimento, o sistema de trólebus paulistano tem uma potência instalada de 30 MW, mas somente são utilizados 47% desse total. Isso acaba acarretando custos mais altos, pois está sendo subutilizado. Caso sua capacidade total fosse explorada, o número da frota poderia ser o dobro, com o potencial de alcançar uma eficiência operacional interessante.

Na visão do consultor, a cidade de São Paulo está indo na contramão de muitos países que acreditam no potencial do trólebus, com redes modernas e que atendem perfeitamente às demandas de um transporte coletivo urbano moderno.

Se a concepção tradicional do trólebus é um problema, há alternativas para que ele seja ainda mais eficiente. Determinados sistemas internacionais já usam há um bom tempo um modelo de trólebus que conta com um pequeno banco de baterias recarregadas na própria rede (chamado de IMC – In Motion Charge), permitindo que os veículos operem com autonomia suficiente para atuar em regiões onde não há essa rede de alimentação.



Na imagem, à esquerda, o primeiro modelo a ser produzido no Brasil



FOTO: ACERVO MEMÓRIA MARCOPÓLO

Modelo produzido pela indústria brasileira seguindo os preceitos da terceira geração

E, nesse contexto, o futuro corredor BRT ABC (entre São Paulo e São Bernardo do Campo), que está em construção, terá essa tecnologia de trólebus equipados com baterias conectando a região do Grande ABC à capital paulista, tendo um total de 16 paradas e terminais, com a possibilidade de atender cerca de 173 mil passageiros por dia.

Nos debates e nas opiniões sobre a eficiência ou não da tecnologia, há outras circunstâncias que acabam comprometendo o bom funcionamento dos trólebus, como a falta de investimentos na modernização das subestações, as falhas operacionais causadas pelas desconexões da rede e a ausência de uma infraestrutura viária (corredores exclusivos), sendo possível aumentar o número de veículos em operação em um único sistema, dando-lhe prioridade nas viagens. Tudo isso, claro, pode ser resolvido com investimentos e interesses políticos/governamentais.



Na foto, o ônibus articulado 8000; junto do 8001, eram os dois únicos desse tipo operados pela CMTC na cidade

Adriano Murgel Branco (*in memoriam*), engenheiro electricista especialista em transportes e um grande defensor da tecnologia, sempre destacou que abandonar a ideia de corredores exclusivos para trólebus é deixar a sua eficiência operacional de lado, não promovendo ganhos ambientais de larga escala, assim como não atendendo a uma demanda bem expressiva de passageiros.

Aliás, Branco pode ser considerado, sem dúvida alguma, o pai da terceira geração de trólebus utilizados aqui, com um envolvimento primoroso no avanço tecnológico e ideias inovadoras. Ele, que teve grande interesse pelo transporte, escreveu diversos artigos sobre o trólebus, sempre atuando de forma direta na defesa do desenvolvimento da indústria brasileira e na promoção de uma mobilidade coletiva avançada e eficiente.

A participação de Branco na trajetória histórica do modal foi fundamental para a modernização desses ônibus elétricos. Na linha do tempo, temos aquela primeira geração, importada; a segunda com participação da CMTC em renovar esses veículos importados; e a terceira com nenhum projeto liderado pelo engenheiro, que visou à modernização e à ampliação do sistema, por meio do que seria um programa grandioso e consistente para introduzir importantes melhorias ao modal.

Contudo, decisões equivocadas de gestores municipais e a descontinuidade de programas de financiamento governamental não levaram adiante a ideia do trólebus como protagonista do transporte coletivo paulistano naquelas operações de média capacidade.

Hoje, mais de 40 anos depois, o fato se repete, mostrando o desinteresse de muitos governantes em promover uma mobilidade salutar e eficiente em ambientes urbanos de grandes proporções, onde esse tipo de ônibus elétrico pode ser favorável ao que se cobra quanto à sustentabilidade do segmento. ●

FOTO: ACERVO FUNTRAN



FOTO: ACERVO SPURBANUS

Trólebus em operação na cidade de São Paulo

Seminário destaca papel dos trólebus no futuro da mobilidade urbana

Edição de Marcelo Valladão
Reportagem de Henrique Estrada



O Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (SEESP) promoveu, em agosto, o seminário “Trólebus: a resposta contemporânea para o futuro da mobilidade”. O encontro contou com o patrocínio da Next Mobilidade e da Eletra, o apoio do Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (Confea), do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (Crea) e da Mútua – Caixa de Assistência dos Profissionais do Crea, além da parceria com os portais Mobilidade, Nosso Transporte Público, Diário do Transporte e os grupos Defesa do Trólebus e Expominis.

A abertura reuniu nomes de destaque do setor, entre eles o presidente do SEESP, Murilo Pinheiro; o coordenador do Conselho Assessor de Transportes e Mobilidade do sindicato, Jurandir Fernandes; a presidente da Next Mobilidade, Maria Beatriz Setti Braga; e a diretora da Eletra e da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), Iêda Maria Oliveira. Também participaram o coordenador de Planejamento e Gestão da Secretaria de Transportes Metropolitanos, Alberto Epifani, e os vereadores paulistanos Luana Alves (PSOL) e Paulo Frange (PTB).

Durante o evento, foi prestada homenagem ao engenheiro Antonio Vicente Albuquerque de Souza e Silva (1939-2025), considerado o “pai do trólebus brasileiro”, por sua trajetória e contribuição ao transporte público elétrico no país.

Nos debates, Iêda Oliveira destacou que as diferentes tecnologias de tração elétrica devem ser vistas como complementares. “Não existe apenas uma solução. É preciso identificar a fonte mais adequada para cada região onde a rede será implantada”, afirmou.

Jorge Françoço, consultor especialista em trólebus, em entrevista a Henrique Estrada, apontou o que ele considerou como fator decisivo para o “abandono” da ampliação do modelo no transporte público. “[N] a questão política, a política vai sempre à frente da técnica. Nós chegamos até aqui com 500 trólebus e estavam projetados 1.280. É como falei, a política não tem sequência; cada político tem as suas ideias. Então, infelizmente, apesar de o trólebus se desenvolver na parte eletrônica, elétrica e o próprio veículo, ele vai sendo desativado, como na época da Marta [Suplicy], em que foi desativado 50% por motivos políticos”, disse ele.

Outro ponto alto foi a apresentação do consultor Flaminio Fischmann, responsável pelo projeto do novo BRT do ABC, que utilizará o modelo E-trol. O sistema conectará São Bernardo, Santo André e São Caetano ao metrô de São Paulo. Já Valter Knihs, diretor de Engenharia da WEG, chamou atenção para a evolução tecnológica na área. “Estamos vivendo uma transição intensa, marcada pela revolução dos semicondutores”, disse.

O encerramento ficou a cargo de Edilson Reis, diretor do SEESP, ao lado do consultor em Eletromobilidade Roberto Berkes e do técnico em Transportes e jornalista Marcos Galesi, curador da Expominis.

Como encaminhamento, Berkes anunciou que será elaborado um documento, a ser entregue à Prefeitura de São Paulo, solicitando a revisão da proposta de retirada dos trólebus da matriz de transporte da cidade. ●

FOTO: RÁDIO ÔNIBUS



Jorge Françoço, em entrevista a Henrique Estrada



Empresa celebra o bom desempenho dos seus motoristas

Motoristas são reconhecidos pelas boas práticas operacionais

O Grupo JCA se atenta à importância de seu quadro de motoristas ao premiar os melhores profissionais de 2024

Num universo de quase 4 mil motoristas que compõem o quadro de condutores de um dos principais conglomerados de transporte de passageiros sobre pneus do país, o Grupo JCA, 50 deles se destacaram durante o ano passado por suas performances ligadas à melhor forma de dirigir, sempre levando em consideração a segurança, o desempenho e o comportamento perante as inúmeras viagens realizadas por estradas e localidades de diversas regiões brasileiras.

É mais do que sabido que esses profissionais do volante podem ser reconhecidos como o cartão de visita de uma empresa de ônibus ou, até mesmo, embaixadores das operadoras, afinal, estão na linha de frente da realização dos serviços, atendendo de forma direta os clientes que escolhem viajar pelos veículos das transportadoras.

O Programa Motorista Super Premium, desenvolvido pelo Grupo JCA, proporciona a valorização desses condutores desde 2018, homenageando-os com base em critérios que avaliam aspectos que, para muitos, passam despercebidos, mas, no cotidiano, são fundamentais para o sucesso operacional.

Por Antonio Ferro

Segundo João Richarte, engenheiro eletrônico e coordenador da Inteligência Operacional do Grupo JCA, houve uma evolução nos critérios de avaliação usados pela empresa. No início, as métricas avaliadas ainda eram outras. “Entre 2018 e 2022 nós tínhamos uma visão mais simples de como avaliar nossos motoristas por poucos critérios, como o consumo de diesel e as multas recebidas. Entretanto, muita coisa mudou e vem mudando. Hoje, por meio da tecnologia, conseguimos obter resultados mais completos da forma como os condutores atuam”, contou.

Richarte disse que essa nova roupagem do programa promoveu um padrão atualizado de dirigibilidade, com uma mudança de cultura no Grupo para que os motoristas se enquadrem a tudo o que é determinado para se obter os resultados positivos dentro da operação. “Adotamos a telemetria em nossos ônibus para uma comparação do padrão de cada rota, em que os motoristas são avaliados e informados sobre a conduta de cada profissional. É uma forma de inserir o motorista nesse conceito em que a segurança é determinante.”

O coordenador do Grupo JCA explicou, também, que a telemetria usada nas operações é resultado de desenvolvimento próprio, como forma de se obter o que é demandado no escopo do programa. “Trata-se de um produto JCA, que desenvolvemos para ser adequado a todos os modelos de chassis que operamos. Criamos, em parceria com uma empresa chamada Mova, uma ferramenta com recursos para ser moldada naquilo que precisávamos em termos das nossas necessidades. É uma tecnologia disruptiva que não é encontrada no mercado, e 100% dos nossos ônibus rodoviários e de fretamento já estão equipados com ela”, ressaltou ele.

E a evolução da tecnologia para ajudar na excelência operacional não para. Segundo Richarte, o uso de outras ferramentas, como aplicativo que permite ao motorista avaliar o histórico das viagens, a sua condução e a sua performance, tendo muito claras as metas a serem atingidas, com orientações para que o profissional alcance seus objetivos, tem presença garantida nas ações do Grupo.

favor. Nestes 37 anos de condução que tenho, já operei muitos veículos, de diversos níveis de configuração, sempre realizando uma condução segura”, salientou Cunha.

Cabe um destaque no momento do agradecimento dos condutores ao receberem seus prêmios, com a demonstração de gratidão aos instrutores. Fernando da Silva Oliveira, com 13 anos de Grupo JCA, sendo três na função de instrução, afirmou que é gratificante poder participar desse reconhecimento, contribuindo com a formação desses motoristas que buscam ser os melhores a cada ano.

Os seis motoristas que receberam a premiação foram: José Pinto Cunha (Ouro); Paulo Marcos dos Santos (Prata); Andre Ferreira da Silva (Bronze); Ricardo Dias de Oliveira (Bronze); Clailson Barbin (Bronze); e Luis Carlos Kuriya (Bronze).

João Richarte chamou a atenção sobre a valorização do profissional que, em muitos momentos, é o único representante do Grupo junto à operação, enfrentando todos os dias os desafios nos serviços em que atua. “Tenho que destacar o reconhecimento aos nossos motoristas, que levam no peito a nossa marca, e pela dedicação com que operam os veículos. É muito gratificante e importante em nossa história.”

FOTO: DIVULGAÇÃO

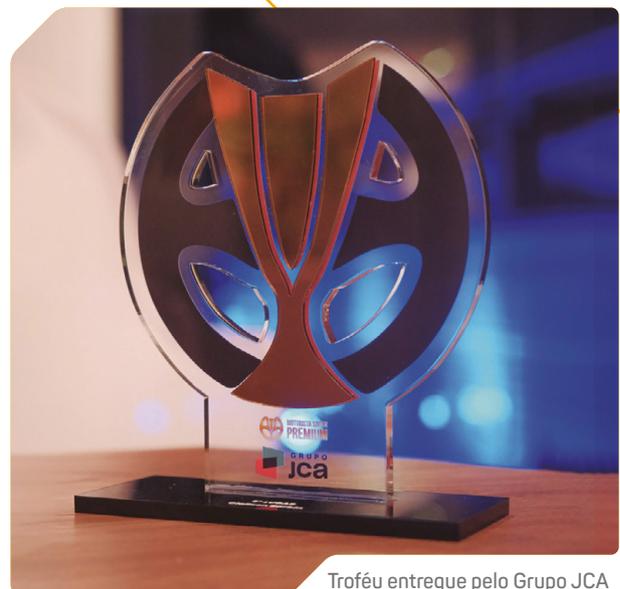


Motoristas que foram homenageados pelo grupo

“Além da própria tecnologia, todos os nossos motoristas evoluíram em termos de desempenho, condução segura, redução no excesso de velocidade e economia de combustível. Isso representa viagens com segurança, menor desgaste dos veículos e profissionais engajados com a causa. Destaco que todos os nossos motoristas evoluíram 12% desde 2022 em relação à dirigibilidade. Estamos confiantes de que seguimos o caminho certo”, comemorou.

Dos 50 motoristas que se destacaram no ano passado, seis alcançaram o pódio, sendo premiados com uma quantia em dinheiro. O primeiro colocado, José Pinto Cunha, com 60 anos de idade e dez anos de atuação na empresa do Grupo, a Catarinense, comentou que o foco é o principal aspecto para a obtenção desse reconhecimento.

“Para ser um profissional qualificado, é preciso muito trabalho; tem que batalhar para fazer o melhor, manter um padrão de condução. Nisso, a presença do instrutor também é fundamental para conhecermos e utilizarmos o melhor da tecnologia a nosso



Troféu entregue pelo Grupo JCA

FOTO: DIVULGAÇÃO



No Grupo JCA, motoristas participam continuamente de programas de formação

COMO A GESTÃO VÊ ESSA AÇÃO

Pelo lado da gestão, Anuar Helayel, diretor da Unidade de Transporte de Passageiros, com 29 anos de atuação no Grupo, disse que a dedicação dos profissionais é o que move esse programa, que acontece há alguns anos, sendo um cerne no atendimento aos clientes. “Vemos uma evolução contínua em termos de aprimoramento de nossos condutores. Não tenho dúvidas que o sucesso da nossa operação se dá pela confiança e pela segurança nos serviços realizados, e que os motoristas são grandes responsáveis por obtermos resultados positivos, tornando nossa marca referência no setor e junto aos clientes”, afirmou.

Já o CEO do Grupo, Gustavo Rodrigues, explicou que o comprometimento com a melhor operação orienta toda a forma de negócios das empresas que compõem a marca JCA no mercado. Segundo ele, essa valorização ao quadro de condutores traz um reconhecimento ímpar no setor, sempre buscando a formação profissional para que o transporte possa ser feito da melhor maneira aos clientes. “Um diferencial que promovemos no Grupo JCA é a oportunidade para que nossos profissionais participem dos programas de formação, por meio do JCA Educa e Prata da Casa, dando suporte para o crescimento educacional”, observou.

No contexto do Motorista Super Premium, Rodrigues salientou que a importância dessa premiação confirma todo o empenho do Grupo em proporcionar o melhor atendimento aos clientes em um setor dinâmico e competitivo, que depende de uma operação comprometida com a segurança e o conforto.

“Nossos motoristas, em muitos momentos, atuam como únicos representantes do Grupo nas viagens. Portanto, nada melhor do que promover esse reconhecimento a eles, pois contribuem com os valores das empresas que compõem o Grupo. É importante destacar que a forma como esse profissional atua perante os muitos desafios durante a operação representa o nosso esforço em proporcionar o melhor transporte”, disse o executivo.

A preocupação com o atendimento ao público se traduz numa avaliação minuciosa sobre tudo o que ocorre no modelo de negócio promovido pelas empresas do Grupo, objetivando melhorias contínuas e uma gestão direcionada aos bons resultados. “Todas as equipes envolvidas com a gestão e a operação trabalham para que os indicadores possam ser os melhores. Estamos sempre dedicados a conhecer o que se passa em nossas atividades, com um controle exaustivo para que possamos ser sustentáveis. Essas iniciativas nos favorecem nas tomadas de decisões e nos planos de ações, para que problemas e processos possam ser resolvidos mais rapidamente”, observou o CEO.

Além do fator humano, a tecnologia veicular é um outro aspecto para se manter competitivo no segmento neste momento em que o mercado se apresenta com um crescimento na concorrência, sob a forma de novos entrantes que buscam se inserir no sistema. Com isso, nos últimos anos, o Grupo vem investindo na renovação e na modernização da sua frota, predominando o conforto e a segurança em todos os seus serviços, sejam eles rodoviários, sejam urbanos e de fretamento.

Rodrigues destacou que as compras atingiram um patamar elevado: num ciclo de dois anos, foram quase 550 veículos que possuem um mix de configurações com motorização dianteira e traseira. “Nesse último ciclo de renovação proporcionada por nós, investimos em modelos para vários nichos de operação. A tecnologia veicular traz benefícios ambientais, como a redução das emissões poluentes. Nosso negócio exige que compremos veículos cada vez mais modernos e seguros”, disse.

Entre os produtos adquiridos, as marcas Scania e Volkswagen foram as escolhidas para compor a nova frota. Com isso, foram investidos mais de R\$ 850 milhões, valor que é expressivo e reforça como o Grupo se tornou uma referência no setor. Da sua frota total de 2.500 veículos, quase a metade já é de propulsores Euro VI, permitindo que as operações possam causar menor impacto ambiental. ●

Viação Santa Cruz elege o “Motorista Padrão 2025” no Dia do Motorista

Por Marcelo Valladão

A Viação Santa Cruz, que atua no transporte rodoviário interestadual, promoveu a sua 37ª Semana Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho (SIPAT), dos dias 21 a 23 de agosto, com os temas Educação Financeira, Drogas (Alcoolismo e Tabagismo) e DSTs, fechando o evento com a celebração de uma Missa em Ação de Graças a São Cristóvão, padroeiro dos motoristas.

A empresa também promoveu a eleição do Motorista Padrão 2025, prêmio em que são avaliados tecnicamente quesitos como pontualidade, direção defensiva, cordialidade no atendimento aos passageiros, entre outros. Por fim, dos sete mais bem colocados, há uma eleição interna em que os próprios motoristas elegem o “Motorista Padrão”. Este ano, Agnaldo Aparecido, também eleito em 2023, foi o campeão, repetindo a vitória. Desde criança, visitava a empresa com seu pai, que hoje é motorista aposentado.

O presidente da Santa Cruz, Francisco Mazon, comentou sobre a trajetória do prêmio. “A nossa SIPAT tem 37 anos. O prêmio Motorista Padrão é até mais velho do que isso. Depois de escolhido com base nos critérios, os sete classificados são eleitos entre os próprios motoristas. Percebemos que essa escolha é uma emoção para eles.”

“É um processo democrático, transparente e que está consolidado. Os motoristas transmitem a segurança para os passageiros. Eles estão lá para recebê-los bem e passar nossos valores. Parabéns a todos os motoristas!”, concluiu. ●

Agnaldo Aparecido, o Motorista Padrão 2025, da Viação Santa Cruz

FOTOS: MARCELO VALLADÃO



De forma divertida, colaboradores contaram a história dos motoristas finalistas, imitando o programa de TV “A Praça é Nossa”



FOTOS: REPRODUÇÃO

Presidente concede entrevista à TV Globo

FETPESP repudia os ataques contra ônibus em SP

Durante o período de menos de três meses, mais de mil ataques foram feitos contra ônibus urbanos, semiurbanos e metropolitanos no estado

Por Marcelo Valladão

A série de ataques a ônibus em todo o estado de São Paulo tem causado preocupação da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP). A entidade se pronunciou na imprensa e solicitou uma investigação criteriosa e um policiamento mais ostensivo por parte das autoridades, para evitar novos atos de vandalismo.

Os ataques foram deflagrados a partir do dia 12 de junho e, hoje, já ultrapassam as mil ocorrências. “As autoridades competentes precisam intensificar as operações de policiamento, identificar esses criminosos e punir rigorosamente os responsáveis pelos ataques”, afirma o presidente da Federação, Mauro Herszkowicz.

“A questão não é contabilizar os prejuízos das empresas operadoras com a reposição dos vidros das janelas e dos para-brisas dos veículos danificados pelas pedras. Estes atos irresponsáveis estão ferindo passageiros e colocando vidas em risco”, diz ele.

O presidente concedeu diversas entrevistas aos meios de comunicação ao longo do período mais intenso dos ataques, informando todos os problemas que estes causam ao sistema de transporte de passageiros em São Paulo.

**VOCÊ PODE CONFERIR
AS ENTREVISTAS EM:**



<https://ecoumaisonibus.com.br/fetpesp-tem-cobrado-providencias-contra-ataques-a-onibus-em-sp/>



Atos dessa natureza contra o transporte público, infelizmente, sempre existiram, embora esporadicamente. Em algumas ocasiões, ônibus chegaram a ser incendiados como forma de protesto, para chamar a atenção das autoridades para os problemas das comunidades, como a falta de água ou as enchentes.

Dessa vez, no entanto, a situação é diferente: desde meados de junho, os ataques ocorrem de maneira contínua, com motivações ainda obscuras e incertas.

O pico dos casos aconteceu no dia 7 de julho, quando foram registrados 59 ataques em somente um dia. Além da capital, cidades como Taboão da Serra, Santo André e São Bernardo, na região metropolitana, sofreram com o vandalismo.

O prefeito Ricardo Nunes criticou a demora da Polícia Civil em descobrir a motivação do crime. Inicialmente, a Polícia trabalhou com a hipótese de uma ação coordenada, porém não foram encontradas evidências disso até o momento.

Mais de 20 pessoas foram presas, sem ligações entre elas. Todas negaram uma ação orquestrada e alegaram os mais diversos motivos para terem cometido esse ato.

O Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss) apontou que os ataques tiveram início em janeiro deste ano, e, no mês de junho, atingiram a média de 40 por dia.

Durante o período de fechamento da revista, os números caíram para patamares considerados “normais” dentro da operação. Mesmo no dia de maior incidência de ataques, o risco de um ônibus ser atacado, dentro do universo de todos os ônibus que circulam no estado, é de 0,15%, considerando um número total de quase 17 mil ônibus circulantes em São Paulo.

INVESTIGAÇÃO CONTINUA SEM RESPOSTAS

Nossa reportagem questionou a Secretaria de Segurança Pública de São Paulo acerca da investigação sobre os atos de vandalismo. Por meio de nota, o órgão afirma que o inquérito policial que apura os ataques a ônibus na capital “segue em trâmite pelo Departamento Estadual de Investigações Criminais (Deic). Nenhuma linha de investigação é descartada e diligências estão sendo realizadas para o completo esclarecimento dos fatos e conclusão do inquérito”.

Ainda segundo a Secretaria, o número de ocorrências voltou ao nível de normalidade, com “monitoramento contínuo por parte das polícias para elaboração de estratégias para enfrentamento”.

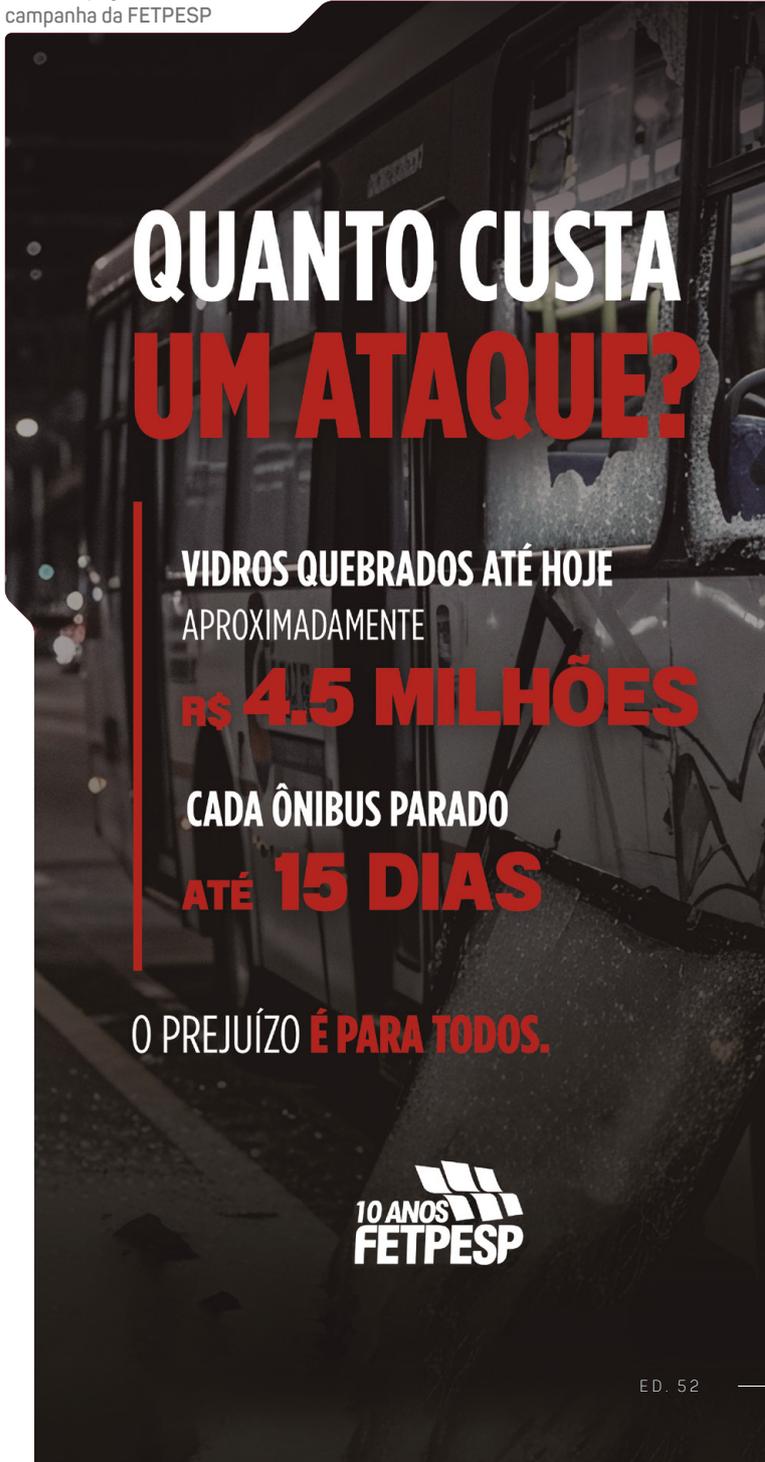
FETPESP PRODUZ MATERIAIS PARA ENTIDADES COMBATEREM O VANDALISMO

A FETPESP desenvolveu diversos materiais publicitários para distribuir entre os sindicatos associados a fim de que possa contribuir para conscientizar a sociedade de que todos nós somos atingidos quando um ônibus é vandalizado.

São trabalhadores, estudantes, pacientes, mães, pais e filhos que deixam de ter um serviço essencial quando um ônibus é atacado. Além disso, a campanha lembra que o vandalismo é crime, passível de oito anos de prisão. ●

Para ter acesso ao material, basta entrar em contato com a Federação pelo telefone **(11) 3262-2319** ou pelo e-mail: comunicacao@fetpesp.org.br

Uma das peças da campanha da FETPESP



QUANTO CUSTA UM ATAQUE?

VIDROS QUEBRADOS ATÉ HOJE
APROXIMADAMENTE

R\$ **4.5 MILHÕES**

CADA ÔNIBUS PARADO

ATÉ **15 DIAS**

O PREJUÍZO É PARA TODOS.

10 ANOS
FETPESP



FOTO: CESAR BRUSTOLIN/SMCS

Campanha publicitária destaca a presença do SEST SENAT no país

Cantor Daniel foi escolhido para protagonizar a iniciativa

O Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) lançou, no mês de agosto, sua nova campanha publicitária, que já está sendo exibida em todo o país. Com o mote “Tem sempre um SEST SENAT perto de você”, a iniciativa reforça o papel da instituição no desenvolvimento nacional e a sua presença constante na vida dos trabalhadores do transporte, das suas famílias e da sociedade em geral.

A campanha é protagonizada pelo cantor Daniel, um dos nomes mais reconhecidos da música brasileira, que empresta sua imagem para transmitir valores como estrada, família, trabalho e cuidado – princípios que dialogam diretamente com a missão do SEST SENAT.

De acordo com a diretora executiva nacional da entidade, Nicole Goulart, o conceito excede a proximidade física. “Além de apoiar os trabalhadores do transporte em sua rotina, o SEST SENAT também contribui para o bem-estar das comunidades onde atua, com serviços de saúde, qualificação profissional e ações sociais”, destacou.



FOTO: ARQUIVO SISTEMA CNT

Diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart

A estratégia de comunicação contempla ampla presença em TV, rádio, internet, redes sociais, mídia exterior e materiais específicos para as mais de 170 unidades espalhadas pelo Brasil. Nos próximos meses, também serão divulgados vídeos curtos em plataformas digitais, ressaltando serviços como cursos presenciais e a distância, atendimentos de saúde e iniciativas voltadas à qualidade de vida.

Com essa mobilização nacional, o SEST SENAT reafirma a sua identidade como uma instituição essencial para o transporte brasileiro e para a sociedade, mostrando que está sempre presente e próxima de todos os brasileiros. ●

ASSISTA
AO VÍDEO DA
CAMPANHA:



Seminário NTU 2025: destino final, o coletivo

Por Antonio Ferro
Edição de Marcelo Valladão

Marco regulatório, transição energética, investimentos em infraestrutura, perda de passageiros, subsídios e tarifa zero foram assuntos protagonistas durante o Seminário Nacional 2025 da NTU



FOTO: CESAR BRUSTOLIN/SMCS

Não é novidade que o setor do transporte urbano brasileiro realizado pelo ônibus vem cambaleando há muitos anos, com perdas expressivas de passageiros, principalmente após a pandemia, desde 2020 até os dias de hoje. Até 2019, o protagonismo do ônibus ainda podia ser visto, apesar do crescente processo de estagnação e da falta de competitividade frente aos outros modais.

Devido à calamidade de saúde mundial, o segmento foi obrigado a enfrentar uma situação progressiva de redução dos seus passageiros, com impactos negativos nunca vistos antes. Por dois anos, a situação exigiu de operadores e gestores públicos ações imediatas para que o modal não parasse totalmente, sendo responsável pela movimentação das pessoas que necessitavam se deslocar.

Foi daí que um assunto, antes tratado com reservas, passou a estar presente no cotidiano dos sistemas: o subsídio financeiro governamental. Inicialmente visto com desconfiança, já que, previamente à pandemia, somente três grandes cidades o adotavam (Brasília, Curitiba e São Paulo), atualmente já são mais de 400 municípios que viram, nessa alternativa de

financiar os serviços, parcial ou totalmente, um modo de trazer de volta o seu público.

O contexto relativo ao subsídio (e outros, claro) foi ressaltado na 38ª edição do Seminário Nacional da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), logo em seus primeiros momentos, quando o diretor executivo da entidade, Francisco Christovam, abordou o tema como maneira de atrair os passageiros neste momento em que ainda há a necessidade de mudanças. “Quebramos a barreira de considerar o tema do subsídio como um palavrão que só beneficiava os operadores. A subvenção nada mais é do que o complemento da tarifa pública ao custo operacional, a tarifa técnica que remunera os serviços. Hoje, por exemplo, Brasília subsidia seu sistema de transporte em torno de 70% do valor total dos serviços”, afirmou.

Na pandemia e nos anos que a seguiram, houve uma mudança de hábito das pessoas que as fez transformar seu modelo de deslocamentos. De acordo com o executivo da NTU, o home office, o ensino a distância ou a opção pelo modelo do transporte individual ganharam corpo, exigindo das prefeituras um posicionamento para que o transporte público tivesse apoio para não acabar.





Francisco Christovam fala sobre os números do setor

Christovam observou o desafio de recuperar a demanda perdida e agregar outra, que não faz parte do escopo do transporte coletivo, mas que se mostra interessada em usar a modalidade ônibus em seu cotidiano, dependendo de algumas considerações. “Uma pesquisa realizada pela CNT [Confederação Nacional do Transporte] mostra que 63% dos entrevistados que um dia já utilizaram o transporte voltariam para o segmento, desde que os serviços sejam racionalizados, as viagens mais rápidas e os valores das passagens mais módicos, além de haver comunicação e informação com e sobre o setor. Por isso, temos que trabalhar para trazer de volta essa demanda e fazer com que a qualificação seja motivo para atrair novos clientes”, explicou.

Subsídios e tarifa zero foram temas que receberam atenção por parte do executivo da NTU, o qual mostrou um movimento significativo e contínuo para que sejam fatores determinantes nessa reconquista do papel dos ônibus e seu público em meio ao desenvolvimento urbano.

“De cinco anos para cá, houve uma explosão de municípios que resolveram adotar esse conceito. Porém, para se alcançar um resultado favorável, é preciso levar em reflexão alguns poréns, como a necessidade por receitas extraordinárias e após um minucioso estudo de viabilidade econômica. Nós, da NTU, preconizamos as tarifas módicas, aquelas que usam o subsídio como complemento da tarifa técnica. Usar apenas parte do orçamento para cobrir essa diferença, comprometendo outros serviços públicos, não trará resultados benéficos, principalmente nos grandes centros”, destacou Christovam.

O diretor da NTU lembrou que os investimentos em infraestrutura, ferramentas de gestão e veículos modernos (com frota de boa qualidade) devem acompanhar esse contexto, numa

necessidade de sinergia para que as viagens possam ser mais rápidas e eficientes, com prioridade ao transporte coletivo. “De nada adianta uma geração moderna de ônibus se ela continuar parada no trânsito. Não faz sentido para a operação se ela não tiver velocidade e acessibilidade.”

NOVA GESTÃO DA ENTIDADE

Edmundo Pinheiro, eleito o novo presidente do Conselho Diretor da NTU, defendeu que a política do coletivo será determinante nessa nova fase de gestão da associação que reúne as empresas de ônibus do Brasil. “O conceito que tem nos orientado desde o início desta gestão é simples, mas profundo: o Brasil é coletivo. Não se trata apenas de uma frase, mas uma constatação e um direcionamento em nossas ações, refletindo a urgência de reposicionar o transporte coletivo como elemento central no desenvolvimento da mobilidade urbana nas cidades brasileiras”, lembrou.

Segundo o executivo, o segmento passa por um processo silencioso de colapso, com a perda da competitividade, deixando uma posição de destaque para outros modelos de transporte individual, onde o resultado já é bastante conhecido – aumento dos congestionamentos, mais poluição e impactos à saúde.

“É consenso que os congestionamentos causam impactos negativos e expressivos ao ambiente urbano. Nós, da NTU, defendemos uma transição que vai além da energética, para aquela que usa as soluções modais eficientes e acessíveis, tornando o transporte coletivo o modo preferencial de deslocamento nas cidades”, disse Pinheiro.

A questão do financiamento foi outro assunto abordado pelo presidente do Conselho. Tarifa pública (paga pelo passageiro) e tarifa técnica (aquela que remunera os custos reais e os investimentos na operação) devem ser adotadas no sentido de alcançar equilíbrio econômico ao setor.

De acordo com Pinheiro, as gratuidades são responsáveis por 22% do custo do transporte, impactando diretamente o valor final das passagens e comprometendo a sustentabilidade dos sistemas. “Por isso, também, defendemos a adoção de subsídios perenes para assegurar tarifas acessíveis, conforme já previstas na Política Nacional de Mobilidade Urbana.



Edmundo Pinheiro durante o seminário

Contudo, sem fontes orçamentárias definidas e fontes extras de financiamento, não obteremos resultados positivos. Temos que pensar que a universalização dessa política só se dará por meio da aprovação do Marco Regulatório do setor”, lembrou.

A união de ações, com comprometimento das diversas esferas governamentais, é fundamental para a recuperação do segmento do transporte coletivo. Promover políticas públicas e o compartilhamento de responsabilidades são fatores que precisam estar presentes nas agendas públicas. “Nossa nova posição institucional tem o objetivo de uma nova comunicação com governos e sociedade na estratégia de promover qualificação operacional, propostas concretas e metas claras para o reconhecimento do importante papel do transporte público”, disse Pinheiro.

FINANCIAMENTOS E INFRAESTRUTURA

O transporte coletivo urbano chegou a um ponto de inflexão, em que questões fundamentais necessitam de respostas urgentes, mas que estão sendo proteladas há tempos pelas ingerências públicas. Contudo, algumas ações governamentais não podem ser esquecidas em direção à manutenção do equilíbrio operacional. Brasília (DF) pode ser considerada um exemplo nacional quanto ao investimento e a separação das tarifas para que a rentabilidade econômica dos serviços possa promover um transporte mais digno e acessível.

Zeno José Gonçalves, secretário de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, citou que a decisão política e a falta de uma regulação robusta, determinando fontes financeiras estáveis para o financiamento dos sistemas, devem ser fatores decisivos. “A política, somada à ampliação da frota e à recuperação da demanda pós-pandemia, pressiona custos e eleva o subsídio anual a R\$ 1,7 bilhão, equivalente a 75% do custo do sistema”, destacou.

Segundo ele, dados do novo Plano Diretor indicam que, entre 2011 e 2024, a participação dos ônibus na matriz de transporte caiu de 32% para 22%, enquanto as motocicletas passaram a representar 24% da mobilidade urbana, com impactos negativos em segurança e congestionamentos. “O custeio do transporte deve ser tratado como investimento em dignidade, conforto e tempo de vida, e não apenas como despesa orçamentária. Essa ausência de regulamentação nacional que unifique o sistema e assegure financiamento vinculado mantém distorções em todo o país. Hoje, o maior desafio é alcançarmos fontes e recursos extra-tarifários que permitam promover o transporte de forma qualificada e atrativa”, afirmou Gonçalves.

Contudo, determinados problemas persistem na região do entorno de Brasília. A responsabilidade por isso recai na gestão pública quando o assunto é a carência da reformulação do sistema, para que a população possa ter um transporte de qualidade. “As pessoas sofrem com tudo o que acontece com o transporte público. Temos que investir, continuamente, num processo que dê a elas uma nova realidade em seus deslocamentos”, observou o secretário.

Em Goiânia, um dos casos que recebeu atenção durante o Seminário Nacional NTU foi que a nova Rede Metropolitana de

Transporte Coletivo (RMTC) tem se tornado referência em governança compartilhada. Sob liderança do governador Ronaldo Caiado, o sistema é gerido por uma Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo composta pelo estado e pelas prefeituras de Goiânia, de Aparecida de Goiânia, de Senador Canedo e de Trindade, que definem e aprovam conjuntamente investimentos e custos, como a tarifa técnica atual de R\$ 12,51. A gestão integrada evita concorrência entre linhas, sobreposição de serviços e ineficiências.

Miguel Ângelo Pricinote, subsecretário de Políticas para Cidades e Transporte de Goiás, comentou sobre as reformas promovidas no sistema da capital goiana nos últimos anos. “A sinergia entre poder público e iniciativa privada foi decisiva para obtermos o melhor transporte, com previsibilidade e confiança nos serviços. Cito, ainda, como exemplo, a reforma de 19 estações do BRT [transporte rápido por ônibus] Leste-Oeste, concluída em menos de 15 meses pelas concessionárias, obra que antes levava 15 anos em outro modelo, com custo inferior ao de licitações públicas e auditorias independentes”, destacou.

Pricinote também lembrou que a manutenção e a reforma de abrigos pela iniciativa privada aumentaram a satisfação do usuário. “O alinhamento político, com todos os 21 prefeitos da região na base do governo estadual, é fator de viabilização. A organização, a transparência e a confiança mútua são os pilares para oferecer um transporte público eficiente, com investimentos mais ágeis e custo controlado”, concluiu.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com o seu Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, estima mais de R\$ 500 bilhões em investimentos até 2055 para ampliar em 120% a rede de transporte público coletivo de média e alta capacidades no Brasil, atingindo 21 regiões metropolitanas com população conurbada acima de 1 milhão de habitantes. Armando Guerra Jr., membro do Conselho Diretor da NTU e presidente da Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro (Semove), falou que uma infraestrutura deficiente, o transporte individual, a pandemia e o aumento dos custos são fatores que afastaram os passageiros dos sistemas (perda de 40% do volume nos últimos dez anos, e que chega a 60% em alguns casos).



Ônibus elétrico Mercedes

FOTO: ANTONIO FERRO

Para ele, o estudo promovido pelo banco estatal proporciona um diagnóstico confiável dos problemas e das necessidades do setor. “Não há como priorizar investimentos nem estabelecer um plano de longo prazo que incorpore benefícios sociais à análise econômica. O custo por passageiro aumentou e a necessidade de subsídios se intensificou, enquanto congestionamentos e impactos ambientais se agravaram”, lembrou Guerra Jr.

A próxima etapa do estudo é filtrar os 194 projetos para um conjunto de 30 a 40 empreendimentos, com estruturação completa e início de execução previsto para 2026. Cleverson Aroeira, da Área de Soluções para Cidades do Departamento de Mobilidade Urbana do BNDES, ressaltou que o trabalho inclui definir modelos de negócio adaptados à complexidade de cada projeto, desde investimentos públicos em corredores já existentes até concessões greenfield que integrem infraestrutura, material rodante, manutenção e operação.

“Precisamos de um sindicato de estruturadores, junto com BNDES, BID [Banco Interamericano de Desenvolvimento], IFC [Corporação Financeira Internacional] e Caixa Econômica Federal, para dar escala e viabilizar a implementação. Nos próximos meses, iremos fomentar esses 194 projetos para que a mobilidade coletiva possa dar um salto qualificado que permita prioridade nos serviços e possa trazer de volta uma alta demanda de passageiros”, afirmou.

O QUE O LEVANTAMENTO LEVA EM CONSIDERAÇÃO?

O estudo, conduzido pelo BNDES em parceria com diversas empresas, mapeou mais de 400 planos de investimento já existentes e cruzou informações de matrizes origem-destino, bilhetagem, telefonia celular e simulações de demanda para 30 anos. O recorte resultou em 194 projetos prioritários, incluindo BRTs, metrô e VLTs, que somam 2.400 km de novos corredores e representariam um crescimento de 120% da rede atual. A cobertura populacional no entorno de estações de média e alta capacidades (PNT) passaria para uma média de 40% das cidades, com 76% das regiões beneficiando proporcionalmente mais os segmentos de menor renda.

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

O painel “Inovação Tecnológica Veicular e Transição Realista” traçou uma ideia sobre como o setor da indústria nacional do ônibus vê esse momento de mudanças na cadeia energética visando a um transporte limpo e eficiente.

Entre os painelistas, todos concordam que as alternativas à mobilidade sem poluição podem trazer benefícios ambientais, levando em consideração as variadas tecnologias que tendem a contribuir com o contexto. O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará



FOTO: DIVULGAÇÃO NTU

(Sindiônibus) e membro do Conselho Diretor da NTU, Dimas Barreira, lembrou que o Brasil tem condições de promover um transporte limpo, mas que precisa aplicar bem seus recursos financeiros para que os resultados sejam positivos. “Temos a eletricidade e os biocombustíveis como formas energéticas que proporcionam o transporte limpo. Porém, não posso deixar de citar que a atual geração de motores de combustão, Euro VI, consegue, também, trazer a redução das emissões poluentes. Nessa transição energética, é preciso equilíbrio para que os custos não interfiram negativamente na operação e no passageiro. Lembrando de que, quando falamos em transporte, temos a menor parte da emissão de todo o CO₂, pois os ônibus são responsáveis por apenas 0,8%”, disse.



FOTO: ANTONIO FERRO

Ônibus a biometano

tecnológica Veicular realista



Transição energética sempre em pauta nos eventos ligados ao transporte

Para o ex-diretor da CNT e consultor especialista em transportes, Bruno Batista, a transição energética é, cada vez mais, ponto de compromisso de empresas e governo, sendo, historicamente, influenciada por fatores de mudança, como pressão ambiental, surgimento de tecnologias e oferta de fontes de energia.

“Os desafios são muitos, mas podemos alcançar resultados favoráveis em termos de redução das emissões com a troca da frota antiga de veículos comerciais por modelos da atual geração. Nosso caminho no compromisso de atingir a neutralidade em CO₂, em 2050, tem fontes energéticas que tendem a ser viáveis, como a eletricidade, os biocombustíveis e o hidrogênio. Para isso, precisamos de grandes investimentos em infraestrutura, garantia de suprimento energético, formação de mão de obra e alinhamento industrial”, observou.

Para os representantes da indústria, o portfólio tecnológico oferecido aqui tem condições de atender à demanda ambiental, e não existe “bala de prata” no sentido de se alcançar a tão almejada descarbonização do setor. Todos foram unânimes em dizer que as tecnologias podem dar respostas positivas, e que os investimentos precisam ser realistas com a realidade brasileira.

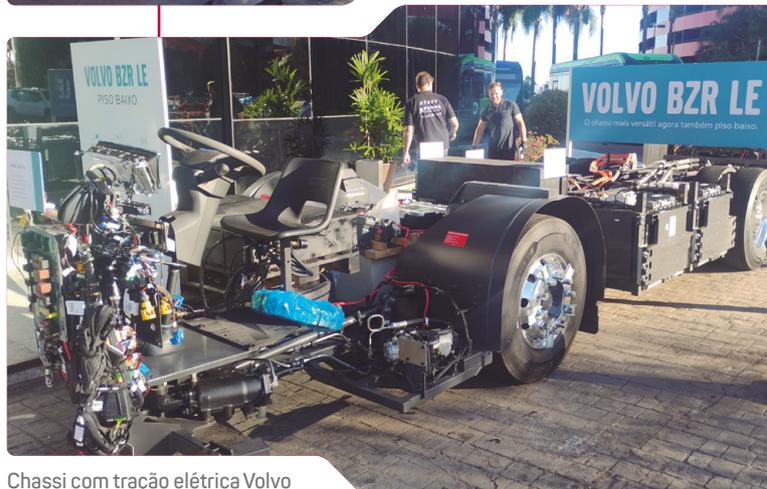
De uma forma geral, todas as marcas fabricantes de chassis dispõem de veículos com tração elétrica, os motores Euro VI de combustão interna, e já promovem estudos, pesquisas e desenvolvimentos sobre novos biocombustíveis. O biometano pode ser outra opção limpa nesse processo, com grande potencial para substituir o diesel na matriz energética. Em linhas gerais, o país traz, no seu bojo, a capacidade de se diferenciar de outras nações, ao ter a capacidade de produzir energias renováveis sem provocar destruição e emissões poluentes. Para isso, são necessárias medidas concretas e uma política de Estado consistente e sensata. ●



O HOME OFFICE, O ENSINO A DISTÂNCIA OU A OPÇÃO PELO MODELO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL GANHARAM CORPO, EXIGINDO DAS PREFEITURAS UM POSICIONAMENTO PARA QUE O TRANSPORTE PÚBLICO TIVESSE APOIO PARA NÃO ACABAR.



FOTOS: ANTONIO FERRO



Chassi com tração elétrica Volvo

Conectando cidades e gerações: a trajetória da Expresso Itamarati e a história que passa por São José do Rio Preto

De três ônibus antigos a uma das maiores empresas de transporte de passageiros do país, a Expresso Itamarati cresceu em sintonia com o desenvolvimento da região que a viu nascer

Por Nathalia Abreu

Há cidades que se expandem muito além de suas fronteiras geográficas. São José do Rio Preto é um desses casos: nasceu como ponto de passagem no interior paulista e, em poucas décadas, se consolidou como polo de serviços, comércio e saúde para dezenas de municípios vizinhos.

É nesse contexto que surge a Expresso Itamarati. Fundada em 1951 por José Oger, a então Oger & Filhos em Novo Horizonte, pequena cidade próximo a Rio Preto, iniciou suas atividades com três jardineiras – pequenos ônibus antigos – que ligavam as cidades da região. O serviço, ainda modesto, passou a transportar moradores do entorno até o coração urbano, onde estavam o comércio, os hospitais e as escolas.

Ao longo das décadas, a Expresso Itamarati deixou de ser apenas uma empresa de ônibus para se tornar parte da memória coletiva. As partidas diárias rumo a pequenas cidades do interior paulista e as histórias de quem cruzava a região nestes ônibus ajudaram a consolidar seu lugar no imaginário local. Não à toa, falar da Itamarati é também falar da evolução de Rio Preto como centro irradiador de desenvolvimento.

Quando a cidade se firmava como referência em saúde e educação, a empresa passou a transportar diariamente milhares de passageiros em busca de consultas médicas, oportunidades de estudo e negócios. Esse movimento também impulsionava a economia local, enquanto a companhia ampliava frotas, diversificava serviços e incorporava novas tecnologias, acompanhando as rápidas transformações de um interior em urbanização acelerada.



FOTO: DIVULGAÇÃO/EXPRESSO ITAMARATI

Esse laço entre a história da empresa e a da cidade atravessou gerações. Da fase pioneira, marcada pelo imprevisto e pela força empreendedora da família fundadora, até a atualidade, quando a Itamarati integra um dos maiores grupos de transporte de passageiros do país, o vínculo com São José do Rio Preto e região permanece sólido.

A sede administrativa na cidade simboliza não apenas um negócio de sucesso, mas a continuidade de uma relação que começou no meio do século XX e segue até os dias de hoje.

Atualmente, diante de um cenário de transformação para o transporte coletivo, com desafios como a incorporação de novas tecnologias e a busca por soluções sustentáveis, a Itamarati continua escrevendo capítulos decisivos.

A partir dessa perspectiva histórica, o atual CEO da companhia, Gentil Zanovello Affonso, compartilha sua visão sobre os rumos da empresa para o futuro, as mudanças em curso e a responsabilidade de manter viva uma marca profundamente ligada à identidade da região e à memória afetiva do passageiro.

SOU + ÔNIBUS – Como a Expresso Itamarati tem se posicionado para contribuir com o crescimento de São José do Rio Preto e região?

Gentil Zanovello Affonso – A empresa participa de todo o movimento de desenvolvimento da região, com atuação forte no agronegócio, por meio do fretamento, acompanhando de perto a melhoria do transporte nas usinas. Sempre investimos na qualidade do transporte do trabalhador, e, quando as usinas come-



Ônibus atuais, ao fundo, e miniaturas dos diversos modelos ao longo dos anos

çaram a nos procurar, percebemos uma oportunidade concreta de contribuir, algo bem diferente da realidade de 15 anos atrás.

Além do fretamento, acompanhamos o desenvolvimento das linhas regulares – semiurbanas e rodoviárias – e estamos presentes sempre que há demanda viável. Recentemente, assumimos linhas na região de Ribeirão Preto que estavam desativadas, negociando com a prefeitura para restabelecer o serviço.

Temos a preocupação de atender todos os municípios em que atuamos, inclusive os menores, evitando que fiquem sem transporte público. Buscamos parcerias com prefeituras para que invistam em passes do transporte regular, ampliando a oferta e beneficiando toda a população, e não apenas os trabalhadores.

No transporte rodoviário, calibramos os serviços para diferentes perfis de passageiros, oferecendo desde tarifas econômicas até serviços de leito, garantindo conforto inclusive em viagens noturnas.

SOU + ÔNIBUS – Pensando no turismo, de que forma a Itamarati contribui hoje para a conexão entre a região e os outros estados, além de conectar cidades pequenas do entorno?

Gentil Zanovello Affonso – Esse é o papel do transporte de longa distância. Por isso, quando se fala em abertura total do mercado, sempre reforçamos: é preciso ter responsabilidade. A empresa busca atender a população de forma universal. Sem isso, só haveria transporte nas grandes cidades, e as pequenas ficariam desassistidas.

Cabe ao Estado regular o sistema, para garantir que todos os municípios tenham transporte público funcionando. Defendemos isso e atuamos junto ao poder público para que todos os 645 municípios do estado sejam atendidos.

SOU + ÔNIBUS – Falando sobre a história da Itamarati, especialmente em São José do Rio Preto: no início, o trabalho do grupo era discreto, quase de formiguinha, e até enfrentava certa desconfiança por parte dos passageiros, como relata o livro “O lugar da pedra branca”, que conta a trajetória da empresa. Como você enxerga a relação entre a evolução da empresa e o crescimento econômico e social da cidade?

Gentil Zanovello Affonso – As empresas de transporte sempre estiveram muito atentas ao que acontece na economia e nos fluxos migratórios da população, entendendo onde há demanda de transporte.

Um exemplo é a linha que liga Rio Preto a Araputanga, cidade de Mato Grosso. Toda aquela região foi colonizada por pessoas daqui, criando vínculos familiares. Essa ligação atende tanto ao turismo familiar no cotidiano quanto às festas de fim de ano.

É uma espécie de pesquisa histórica também. Quando entramos em Alta Floresta, em Mato Grosso, foi assim: avaliamos para onde as pessoas daquela região precisavam ir. Parte do fluxo era regional, mas outra parte ligava a região a Cuiabá. O mesmo acontece em São Paulo: sempre avaliamos demandas de Rio Preto, Ribeirão Preto e a capital.

A mobilidade das pessoas reflete a evolução econômica das regiões. Há 20 anos, por exemplo, a demanda entre Rio Preto e Santa Fé era muito maior. Hoje, cidades como Votuporanga têm autonomia em saúde, lazer e serviços, reduzindo os deslocamentos. Mas surgem outras demandas, que acompanhamos constantemente.



FOTO: DIVULGAÇÃO

Gentil Zanovello, CEO da Itamarati



FOTO: DIVULGAÇÃO/EXPRESSO ITAMARATI

Miniaturas estão em exposição na sede da empresa

CURIOSIDADE

A palavra Itamarati vem do tupi-guarani e significa “pedra pequena e branca” ou “o lugar da pedra branca”. O nome carrega a herança indígena da região e acabou se tornando a marca da empresa.

SOU + ÔNIBUS – E o que significa, para a Itamarati, ter São José do Rio Preto como sua base nos dias de hoje?

Gentil Zanovello Affonso – Rio Preto é definitivamente uma cidade estratégica para nós e está bem posicionada para as nossas operações. Embora a empresa tenha nascido em Novo Horizonte, logo expandimos para cá. A cidade acolheu a Itamarati e crescemos juntos. Estar aqui facilita a gestão e o entendimento das demandas locais. É mais difícil compreender esses movimentos quando se está distante. Por isso, Rio Preto é fundamental para nós.

SOU + ÔNIBUS – Vocês têm uma forma de preservar a memória afetiva dos passageiros? Como mantêm essa relação de confiança construída ao longo dos anos?

Gentil Zanovello Affonso – Percebemos isso nas conversas com os passageiros[que] dizem “Já viajei muito de Itamarati”, geralmente lembrando da época em que estudavam ou da infância. Essas memórias permanecem vivas.

Também preservamos essa história por meio das fotografias históricas dos ônibus e das miniaturas expostas, como as que temos na nossa sala VIP em Rio Preto. A pintura dos veí-

culos marca épocas diferentes e gera identificação conforme o período em que a pessoa utilizou o serviço.

SOU + ÔNIBUS – Vocês têm alguma ação atualmente para valorizar o turismo local e reforçar esse vínculo com as comunidades vizinhas?

Gentil Zanovello Affonso – Buscamos sempre divulgar os eventos das cidades atendidas em nossas redes sociais, por exemplo, a fim de ampliar a visibilidade deles. Além disso, estamos reformulando nossa sala VIP na capital paulista, para retomar o espírito de “consulado do interior”, com fotos e referências às cidades que fazem parte da nossa história. A previsão é que o prédio seja entregue em novembro deste ano, com inauguração da nova sala prevista para março do ano que vem.

Também estamos implantando salas VIP em outras cidades, como Cuiabá (MT), sempre com a missão de oferecer conforto, segurança e tranquilidade no embarque.

SOU + ÔNIBUS – Tem alguma mensagem final que queira deixar?

Gentil Zanovello Affonso – Considero essencial reforçar o compromisso da empresa com o passageiro. Nossa missão é expressa no nosso slogan: trazer “mais felicidade nas estradas da vida”. Isso significa oferecer uma viagem tranquila, pontual, em veículos limpos e com bom atendimento.

Para a Itamarati, fortalecer a marca é essencial. Ela carrega memórias e confiança. É um diferencial na escolha do passageiro. Podemos até melhorar o preço ou oferecer outros benefícios para o passageiro, mas primeiro vem a identificação com a marca, e a Itamarati construiu isso ao longo da sua história. ●

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



Mulheres, aos poucos, tomam lugar de destaque nas empresas do setor e fora dele



Movimento “Elas no Transporte” amplia atuação e anuncia novos encontros para 2026

Luciana Herszkowicz, uma das idealizadoras, fala sobre os próximos encontros e os objetivos de expansão para o ano seguinte

Por Nathalia Abreu

No setor de transporte de passageiros, historicamente dominado por homens, as mulheres vêm conquistando cada vez mais espaço e protagonismo. O movimento **Elas no Transporte**, criado em 2025, surge exatamente nesse contexto de transformação: não é apenas um encontro, mas uma comunidade que conecta profissionais, promove troca de experiências, oferece visibilidade e estimula mudanças culturais e estruturais nas empresas e instituições ligadas à mobilidade.

Idealizado pelas empresárias Nieve Chaves e Luciana Herszkowicz, o movimento tem como propósito fortalecer a liderança feminina e ampliar a atuação das mulheres no setor, gerando um impacto duradouro e fomentando oportunidades de desenvolvimento.

Para 2026, o **Elas no Transporte** já tem mais de um encontro planejado e promete ampliar o alcance e a participação feminina no setor.

A revista **Sou + Ônibus** conversou com Luciana Herszkowicz, que detalha os próximos eventos, os objetivos de expansão do movimento e como ele continua a transformar a mobilidade por meio da equidade de gênero.

SOU + ÔNIBUS – Na sua experiência, quais são os principais obstáculos que ainda impedem as mulheres de conquistar espaço no setor de transporte? Você acredita que as empresas já estão preparadas para oferecer um ambiente mais acolhedor e igualitário?

Luciana Herszkowicz – Ainda esbarramos em três muros: o tradicionalismo, um ambiente patriarcal e a falta de rede de apoio. Em muitas empresas de transporte, a sucessão passa de pai para filho, a gestão opera no tradicional em todos os sentidos e a liderança feminina vira exceção simbólica: a famosa “única da sala”. Na operação, pesam a infraestrutura (que é pensada para homens), as escalas pouco humanas e o medo de assédio. O descrédito técnico (“será que ela dá conta de um trabalho que é dito como masculino?”) soma-se à “penalidade da maternidade” e à invisibilidade de cases.

As empresas estão preparadas? Uma minoria sim, porque existem políticas e o ESG (Ambiental, Social e Governança) entrou no roteiro. Porém, o gap entre a bela apresentação no Power Point e a garagem ainda é grande. Há avanços pontuais, mas o setor como um todo está acordando, e não estamos prontos. Quem tratar equidade como alavanca de performance vai liderar a mudança.



FOTOS: DIVULGAÇÃO/ELAS NO TRANSPORTE

A verdade nua e crua: aquela ideia de dizer que “sempre foi assim” não é estratégia. Equidade de gênero não é favor, é correção de terreno competitivo. Oferecer equidade melhora a segurança, a experiência do cliente (levando em consideração que boa parte dos usuários são mulheres), a inovação e a imagem pública, reduzindo também o turnover.

SOU + ÔNIBUS – Na sua visão, o que poderia ser feito, dentro e fora das empresas, para valorizar ainda mais o papel das mulheres que atuam diretamente na operação do transporte?

Luciana Herszkowicz – Para valorizar quem está na operação – sejam motoristas, sejam cobradoras, mecânicas ou eletricistas – o caminho é dar voz, visibilidade e vias de crescimento. Nós podemos implementar ações simples, como: contar histórias reais dessas profissionais em campanhas, vitrines internas e prêmios; ajustar o básico (como vestiários, uniformes, protocolos antiassédio e escalas previsíveis); abrir trilhas de formação (CNH D/E, elétrica/eletrônica embarcada), com bolsas e parcerias técnicas; reconhecer o desempenho com salário e carreira, e não só aplaudir o esforço. Fora dos muros, conectar com escolas, SENAI [Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial], guardas municipais e projetos comunitários para atrair novas candidatas.

Acredito na combinação de visibilidade para mulheres que já atuam no setor e exercem um papel essencial, com oportunidades de formação, planos de carreira e um ambiente seguro para crescer e se desenvolver. Movimentos que promovam a equidade de gênero são fundamentais para estimular o diálogo e, com isso, gerar mudanças concretas.

Em um único encontro, o movimento **Elas no Transporte**, por exemplo, reuniu mulheres que já geram resultados em suas empresas, mas que até então não tinham espaço, incentivo ou rede de apoio. A fórmula foi simples: criar um ambiente seguro e inspirador para troca, visibilidade e construção coletiva.

O resultado? Conexões que se transformam em projetos, indicações de vagas, parcerias, fortalecimento da autoestima profissional e um pipeline concreto de lideranças. Não se trata

mais de um evento isolado, mas de uma infraestrutura de capital social para um setor que precisa evoluir. Quer acelerar a mudança? Escale o movimento: promova encontros segmentados, trilhas de desenvolvimento, banco de palestrantes e mentoras, e envolva parceiros comprometidos com o propósito.

SOU + ÔNIBUS – Sobre a possibilidade de uma nova edição do evento, você já tem alguma previsão ou pode compartilhar quando ela deve acontecer?

Luciana Herszkowicz – O **Elas no Transporte 2025** foi um sucesso: 92% dos participantes disseram que recomendariam o encontro, refletindo o alto engajamento. O evento proporcionou *networking* qualificado, consolidou a prova de conceito e estabeleceu bases sólidas para a expansão em 2026, com repercussão nacional, reforçando o posicionamento do movimento como referência na mobilidade.

Para 2026, a agenda já está definida. Teremos dois encontros voltados para mulheres que são líderes no setor (empresárias, executivas, líderes e tomadoras de decisão nas empresas de transporte). O primeiro será o **Evento Master**, [a ser] realizado em junho. Estamos planejando um evento maior, com cerca de 160 a 180 participantes, em um espaço inovador e sofisticado, que estimule a troca de experiências, a conexão entre as participantes e ofereça um ambiente seguro para todo tipo de diálogo. É também uma excelente oportunidade para patrocinadores, oferecendo alto alinhamento emocional e institucional, contato direto com as principais lideranças femininas do setor, espaços personalizados de ativação, cotas com diferentes níveis de visibilidade e participação em momentos de prestígio.

Além disso, teremos o **Elas no Transporte Pocket**, um encontro menor, para cerca de 60 mulheres, com conteúdo sob medida e atividades mais intimistas, que valorizam a escuta e o diálogo. Acontecerá em um espaço inovador, com ambientação estratégica e elegante, oferecendo uma experiência equilibrada entre conteúdo relevante, conexão emocional e leveza. As participantes terão visibilidade diferenciada em um ambiente fora do convencional, e poderão atuar de forma ativa, com espaço para fala, experiências práticas e conteúdos cocriados.

Também estamos planejando visitas técnicas e outros encontros ao longo do ano. ●



Luciana Herszkowicz



Frete Nacional de Prefeitos se reuniu em Goiânia



FOTOS: ANTONIO FERRO

Gestão moderna de dados sobre a mobilidade urbana

A Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP) lançou um projeto piloto para aprimorar a gestão de dados em mobilidade urbana no Brasil

Por Antonio Ferro

Para a FNP, o SIMU atual não supre as necessidades de políticas públicas locais e nacionais, seja pela falta de abrangência territorial, seja pela indisponibilidade ou pela falta de confiabilidade das informações. Entre os principais desafios, destacam-se: dependência de dados declaratórios com informações autorrelatadas, de baixa confiabilidade; processos manuais, sendo que a Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana (Pemob) tem 411 perguntas a serem respondidas anualmente; baixa taxa de resposta, por ser de preenchimento voluntário e com fracos mecanismos de estímulo (em 2023, apenas 67 municípios responderam à Pemob); limitações tecnológicas, com uma plataforma de baixa usabilidade para gestores, sociedade e investidores; e falta de arcabouço legal, relacionada à inexistência de instrumentos legais que instituem e mantêm o SIMU, com exceção da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

A meta é construir uma plataforma nacional unificada de dados para monitorar o uso e a qualidade do serviço de transporte público nas cidades, por intermédio da coleta e do processamento automatizados de dados de bilhetagem, frota, GTFS e GPS, além do fornecimento de insumos estratégicos para planejamento, monitoramento e avaliação contínua nos âmbitos federal e subnacional.

“O Brasil tem experiências exitosas em bancos de dados públicos. Na saúde, temos o DataSUS; na educação, temos o INEP [Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira]. É urgente a criação desse sistema nacional de dados de mobilidade urbana para entender quantos passageiros temos, qual é a nossa frota, a idade desta frota, o tempo de deslocamento e como a nossa população está sendo atendida, para termos condições de criar políticas públicas adequadas”, defendeu o secretário executivo da FNP, Gilberto Perre.

De acordo com a entidade representativa, o evento contou, também, com uma mesa temática sobre o Marco Legal do Transporte Coletivo (PL 3.278/2021), novo mecanismo para uma relação saudável, equilibrada e transparente entre operadores, gestores públicos e sociedade quanto a fontes de financiamento, organização do sistema, integração de modais, adoção de padrões de qualidade e direitos e deveres dos passageiros. ●

FETPESP participa do Parque da Mobilidade Urbana 2025

O Parque da Mobilidade Urbana, neste ano de 2025, acontece junto ao Connected Smart Cities, evento que completa dez anos e deve reunir os principais protagonistas da transformação da mobilidade nas cidades brasileiras. A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) vai participar nos mesmos moldes dos anos anteriores, destacando os diversos projetos da entidade que contribuem para o fortalecimento do transporte público por ônibus.

Uma das atrações é a exposição do veículo do programa Despoluir, mantido pela Federação com o apoio da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e que contribui significativamente para que os transportadores adotem práticas sustentáveis, diminuindo o impacto ao meio ambiente.

Trata-se de uma experiência imersiva e multidisciplinar que conecta inovação, políticas públicas, sustentabilidade e tecnologia, transformando ideias em ações para um futuro mais acessível, limpo e eficiente. Fabricantes de veículos elétricos, híbridos e autônomos, operadoras de transporte público e empresas de micromobilidade estão entre os participantes. O evento acontece de 23 a 25 de setembro, no Pavilhão Vermelho do Expo Center Norte, em São Paulo

MAIS INFORMAÇÕES:



Francisco Christovam, diretor executivo da NTU, lança o livro "Transporte Urbano, Origens e Destino"

Se você não é empresário, operador, ou não tem nenhuma ligação direta com o transporte público urbano no país, mesmo assim, é muito provável que, em certo momento, possa ter se deparado com algum artigo, texto, entrevista ou participação de Francisco Christovam na defesa deste setor, uma vez que o engenheiro se habituou a escrever e a se envolver cada vez mais com a temática.

O livro, lançado durante o Seminário NTU 2025, traz um compilado de artigos escritos por ele, hábito que atribui ao antigo chefe, Adriano Branco, também engenheiro.

"Meu chefe me desafiava a escrever. Não era fácil, mas fui ganhando gosto por isso", afirma Christovam, que tem uma história singular dentro do transporte. Ele passou da gestão pública, em que se tem uma determinada visão do sistema, para a outra ponta, atuando junto aos operadores, o que, certamente, lhe trouxe uma visão muito ampla, a qual você pode conferir ao ler o livro, disponível na internet.

PARA BAIXÁ-LO, USE O QR CODE:



Sua opinião faz a diferença!

Queremos deixar a **Revista Sou+Ônibus** cada vez mais interessante e relevante para você. Por isso, criamos um breve formulário para saber o que você gosta de ler e o que podemos melhorar. Leva menos de 2 minutos e ajuda a construir uma revista feita sob medida para você!





Luiz Megale, da BandNews, e sua relação com o rádio e o transporte público



O jornalista Luiz Megale, âncora da **BandNews FM**, compartilhou sua trajetória no rádio, a paixão pelo jornalismo e suas experiências pessoais com o transporte público em São Paulo. A conversa é o destaque na nossa coluna **Eu Uso Ônibus**, produzida em parceria com a Rádio Ônibus.

Megale contou como a “magia do rádio” o conquistou ainda jovem, ouvindo a equipe esportiva da Jovem Pan sem conhecer os rostos por trás das vozes. A timidez sempre foi uma marca pessoal, mas a oportunidade inesperada de ingressar na Jovem Pan o fez descobrir talento e prazer em comunicar. Ele relembrou momentos marcantes da convivência com ícones como Milton Neves, Cláudio Carsughi, Wanderley Nogueira e José Manuel de Barros.

O caso com Milton Neves é curioso: ele era amigo de um dos irmãos do pai de Megale, o que acabou aproximando ainda mais os caminhos. Mais tarde, veio a parceria com Ricardo Boechat, que considera um dos maiores responsáveis por sua carreira.

Megale também falou sobre a sua rotina em São Paulo, quando decidiu deixar o carro de lado e adotar o transporte coletivo. Para ele, a experiência trouxe mais qualidade de vida, contato com a cidade e até benefícios para a saúde. Reconhece, porém, que suas experiências são de um lugar com serviços com qualidade superior, por morar em uma região central, o que nem sempre se repete nas regiões mais periféricas.

No papo, não faltaram histórias curiosas de bastidores, lembranças da televisão e do programa “Café com Jornal”, além de sua paixão pelo futebol e das reflexões sobre o São Paulo Futebol Clube.

[Você confere agora o resumo dessa entrevista.](#)

EU USO ÔNIBUS – Megale, como nasceu a sua paixão pelo rádio?

Luiz Megale – Sempre gostei do mistério do rádio. Eu ouvia a Jovem Pan e não sabia como eram os rostos por trás das vozes. Isso me fascinava. Eu não imaginava trabalhar com microfone, era muito tímido, pensava em escrever em jornal ou revista. Até que surgiu uma vaga para quem falava inglês na Pan, fui tentar e deu certo. Ali descobri que eu era bom em alguma coisa.

EU USO ÔNIBUS – Você falou sobre nomes que marcaram seu início na Jovem Pan. Quem foram eles?

Luiz Megale – Tive a sorte de conviver com grandes profissionais. O Milton Neves foi muito marcante, até porque ele era amigo de um dos irmãos do meu pai, então já existia uma ligação. Mas não foi só ele. Aprendi muito também com o Cláudio Carsughi, com o Wanderley Nogueira e com o José Manuel de Barros. Todos eles ajudaram a formar a minha visão de rádio e jornalismo.



FOTO: RÁDIO ÔNIBUS

Luiz Megale em entrevista para a Rádio Ônibus 2025



*“NO ÔNIBUS E NO METRÔ,
PASSEI A APROVEITAR O
TEMPO PARA LER,
RESPONDER MENSAGENS,
OUVIR MÚSICA,
ATÉ ORGANIZAR PAUTAS.
GANHEI TEMPO ÚTIL EM VEZ
DE FICAR ESTRESSADO
NO TRÂNSITO. ISSO
MELHOROU MINHA SAÚDE:
EMAGRECI, ME SENTI MAIS
DISPOSTO, DORMI MELHOR..”*

Luiz Megale

EU USO ÔNIBUS – E o Boechat, qual foi a importância dele na sua trajetória?

Luiz Megale – O Boechat foi fundamental. Ele me abraçou como amigo e como profissional. Tivemos uma parceria incrível na BandNews. Eu o consultava em tudo. Ele abriu muitos caminhos para mim. Até hoje minha filha, que nem o conheceu, fala dele com carinho.

EU USO ÔNIBUS – Hoje o rádio também tem imagem. Isso mudou muito a sua rotina?

Luiz Megale – Sim. Quando comecei, não existia câmera no estúdio. Depois, como correspondente e na TV, já me acostumei. No rádio com imagem, ainda mantenho a naturalidade. Gosto disso, de não precisar ser perfeito, mas humano.

EU USO ÔNIBUS – Você tem usado transporte público em São Paulo. Como foi essa experiência?

Luiz Megale – Foi transformador. Durante muito tempo eu só usava carro, mas percebi que em viagens internacionais eu sempre andava de metrô, ônibus, bicicleta, a pé – e funcionava bem. Resolvi testar aqui em São Paulo e me surpreendi. A caminhada até o ponto virou exercício diário. No ônibus

e no metrô, passei a aproveitar o tempo para ler, responder mensagens, ouvir música, até organizar pautas. Ganhei tempo útil em vez de ficar estressado no trânsito. Isso melhorou minha saúde: emagreci, me senti mais disposto, dormi melhor. Outro ponto foi a relação com a cidade. No carro, você está isolado; no transporte público, você observa as pessoas, sente o ritmo da cidade, percebe coisas que antes passavam despercebidas. Isso também trouxe inspiração para o jornalismo. Hoje, sinceramente, não sinto falta do carro. Claro, reconheço que essa experiência só foi possível porque moro em uma região central, com várias opções de transporte. Para quem vive longe, na periferia, é muito diferente: o tempo de deslocamento pode ser enorme e cansativo. Então, falo de um lugar de privilégio. Mas, dentro da minha realidade, foi uma das melhores mudanças da minha vida.

EU USO ÔNIBUS – No futebol, você é torcedor do São Paulo. Como analisa o clube hoje?

Luiz Megale – Já tivemos grandes momentos, mas vivemos de nostalgia. Ficamos presos ao passado, trazendo de volta nomes que não resolvem mais. Enquanto isso, Palmeiras e Flamengo evoluíram. Mas nunca digo nunca: o futebol é dinâmico, e ainda acredito em dias melhores para o São Paulo. ●



**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.

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