

SOU + ÔNIBUS

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

ANO 2026 - EDIÇÃO 54



Tarifa Zero em evidência

Ano eleitoral promete aquecer a discussão sobre o tema

MÍLTON JUNG E SUA RELAÇÃO COM O ÔNIBUS

Âncora da CBN relembra
momentos marcantes ao viajar

SUSTENTABILIDADE NO TRANSPORTE

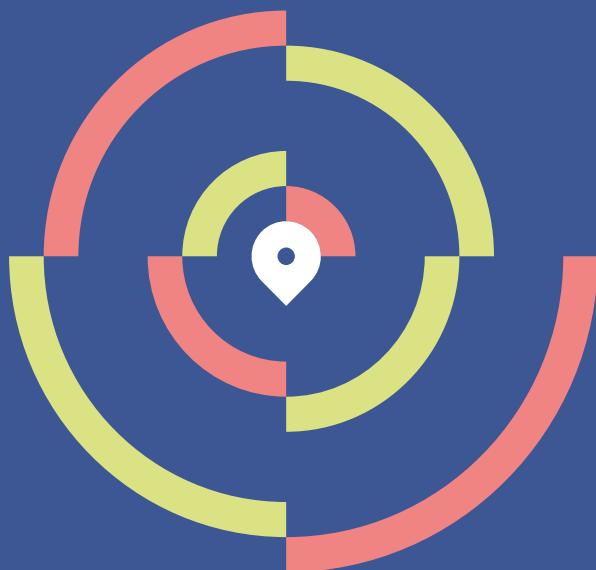
Confira a viagem da Mercedes
para a COP 30 e a "iniciativa
híbrida" da Marcopolo

VIAJE EM SEGURANÇA

As iniciativas do Grupo JCA e da
Danúbio Azul para modernizar
a frota e oferecer segurança e
conforto aos passageiros

Marque na **agenda!**

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2026



LAT.BUS

Feira Latinoamericana
do Transporte

11, 12 ————— E 13 AGO

SP SÃO PAULO EXPO
RODOVIA DOS IMIGRANTES 2026



Realização



Organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio

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

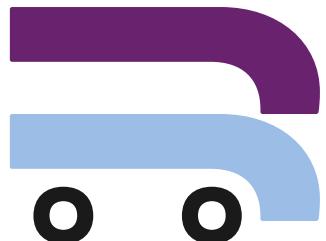
CLICK OFERTA



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**.

2026 pode ser o ano de recuperação do transporte

Com o Marco Legal do Transporte tendo sido aprovado na Comissão de Desenvolvimento Urbano, ainda no último mês de dezembro, a expectativa é grande para o avanço dessa nova política de mobilidade urbana no país em 2026.

A melhor maneira de se iniciar um novo ano é renovando as forças e a disposição em avançar sempre, independentemente das adversidades. Por isso, vamos trazer em nossas páginas o que há de melhor na busca de um transporte eficiente e sustentável, destacando aqui as iniciativas da Mercedes-Benz e da Be8, com a participação diferente na 30ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP 30), por meio da Rota Sustentável, bem como a Marcopolo e a experiência do ônibus híbrido.

Se o assunto é sustentabilidade, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) comemora os ótimos números do balanço do Despoluir, que superou a meta em 2025 e apresenta uma grande perspectiva para este ano.

A Tarifa Zero estará no centro do debate, afinal estamos em ano eleitoral. Nesta edição, traremos a participação do presidente e vice-presidente da FETPESP no seminário realizado na Assembleia Legislativa de São Paulo, tentando antecipar que o assunto requer prudência, estudo e seriedade, já que envolve muitas vertentes sociais, jurídicas, econômicas e políticas.

Nossa edição também retrata a confraternização da entidade e seus parceiros, associados e amigos, marcando o final do ano e renovando o compromisso na defesa do setor nesse novo ciclo.

E para quem vai viajar, fizemos uma visita à garagem da Danúbio Azul, que adquiriu novos ônibus, mesmo movimento do grande investimento do Grupo JCA em outra reportagem, ações em favor do conforto para o passageiro que viaja de ônibus – aliás, uma boa sugestão para aproveitar este período de férias.

Por fim, temos a nossa coluna Eu Uso Ônibus, destacando dois jornalistas e radialistas (Milton Jung, âncora da CBN e com passagem por grandes grupos de comunicação do país, e Fernando Richetti, repórter e apresentador com atuação no jornalismo de transporte, sobretudo o de cargas) que falam um pouco do seu trabalho e da sua relação com esse meio de transporte apaixonante.



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 Ascenção 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
Letícia Oliveira da Silva Souza
Nathalia Abreu
Regina Helena Teixeira

CONSELHO EDITORIAL

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

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO

DUO Design

CAPA

Foto: Marcelo Valladão

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.





04 Ponto de Vista

O presidente Mauro Artur Herszkowicz aponta os avanços no transporte em 2025

05 Opinião

Confira o artigo de Wesley Ferro Nogueira, secretário executivo do Instituto Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT)

10 Artigo

Francisco Christovam, vice-presidente da FETPESP, aponta o que o transporte almeja em 2026

Destaque 12

A Tarifa Zero será a "cereja" do debate eleitoral em 2026?

Sustentabilidade I 15

Confira a propulsão híbrida apresentada pela Marcopolo

Sustentabilidade II 19

Por dentro da Jornada Ambiental da Mercedes-Benz e da Be8 na COP 30



22 Mix Cultural

Danúbio Azul adquire novos ônibus e busca se consolidar ainda mais no interior

25 Despoluir

Os números finais do Despoluir nos mostram que programa está cumprindo e superando metas

29 Acontece

Grupo JCA apresenta plano de investimento, ao lado dos parceiros Scania e Marcopolo

Evento 31

A confraternização da FETPESP, momento de reencontrar parceiros, associados e amigos

Eu Uso Ônibus I 32

O âncora da CBN Milton Jung e sua relação especial com o ônibus

Eu Uso Ônibus II 34

A entrevista com o radialista Fernando Richeti, especialista em jornalismo voltado ao transporte





2025 – Ano de valorização do transporte de passageiros

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) encerrou 2025 celebrando um ano de valorização do transporte coletivo de passageiros e avanços na modernização desse serviço essencial, hoje mais inclusivo e sustentável.

O desempenho do setor tem mostrado uma recuperação gradual, registrando, de janeiro a novembro, 35 milhões de viagens realizadas por passageiros no Brasil, apesar de ainda não atingirmos os níveis verificados no período pré-pandemia (40 milhões de viagens por passageiros, em 2019). Dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) indicam que, atualmente, o transporte coletivo por ônibus opera com 87% de ocupação.

As empresas operadoras têm investido na renovação e na descarbonização da frota, substituindo ônibus que utilizam combustíveis fósseis por combustíveis renováveis, como estratégia para reduzir os impactos ambientais e modernizar o transporte público no Brasil. Da frota nacional, de cerca de 100 mil ônibus, mais de 1.100 já são veículos elétricos, mas há importantes investimentos também em outras tecnologias que utilizam o biodiesel, o biometano e o gás natural veicular.

A FETPESP vem acompanhando todas as soluções inovadoras e as políticas públicas que levem à atualização e à sustentabilidade dos sistemas de transporte coletivo no Brasil, defendendo a aplicação de investimentos em infraestrutura que permitam uma transição energética realista e factível.

Para a Federação, planejamento e recursos são fundamentais para assegurar a devida prioridade aos ônibus nos sistemas viários, para que não continuem disputando espaço com os meios de transporte individuais, penalizando os usuários com viagens mais demoradas. É preciso reestruturar as redes de

transporte coletivo, ampliar a acessibilidade, criar vias exclusivas para os ônibus, instalar estações de embarque e desembarque bem projetadas, ter fontes de financiamento extratarifárias e conscientizar a população sobre os benefícios do transporte público e a sua importância para uma mobilidade sustentável.

Em defesa do transporte coletivo, a entidade se posicionou contrária à liberação dos serviços de transporte individual de passageiros por mototaxistas, uma atividade insegura que pode aumentar o já elevado número de acidentes com motos, principalmente nas cidades de grande porte. A liberação dos mototáxis pela justiça deve ser acompanhada de regras rígidas, que evitem a sobrecarga dos sistemas públicos de saúde e não permitam a concorrência predatória aos serviços prestados pelas empresas regulamentadas.

Encerramos o ano com a perspectiva positiva de aprovação, em 2026, do Marco Legal do Transporte Público Urbano (Projeto de Lei 3.278/2021), que, na segunda semana do mês de dezembro, recebeu parecer favorável da Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados, iniciando sua tramitação decisória pelas demais comissões daquela Casa Legislativa. Caso seja aprovada nessas comissões, a proposta seguirá ao Senado para a análise final, antes da sanção presidencial.

O Marco Legal reconhece o transporte público como direito social e serviço essencial, busca organizar o setor com princípios de universalidade e modicidade tarifária, com separação entre a tarifa paga pelo passageiro e a tarifa de remuneração, e prevê novas fontes de financiamento, tornando o transporte público coletivo mais eficiente e acessível. ●

MAURO ARTUR HERSKOWICZ

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



Tarifa Zero no sistema de transporte público coletivo: reflexões necessárias

Por Wesley Ferro Nogueira*

Em novembro de 2021 produzi um longo artigo tratando do tema Tarifa Zero (TZ) no sistema de transporte público coletivo, quando apresentei algumas experiências implementadas em cidades, tanto no Brasil quanto em outros países, avaliando aspectos positivos e negativos desses projetos, ao mesmo tempo em que chamava a atenção para a necessidade do debate estar integrado a outras questões que pudessem apontar de fato para a geração de uma oportunidade de qualificação desse serviço público nos municípios onde ele é oferecido à população, além de fazer parte de uma estratégia para repensar o papel do automóvel no espaço urbano.

Nos dois últimos anos esse debate conseguiu avançar e a TZ entrou definitivamente na agenda como alternativa que merece ser avaliada pelas gestões públicas em contraposição à falência do modelo histórico de financiamento do transporte público. Outros municípios no país adotaram essa tarifa, estabelecendo novos modelos de remuneração e contratação. O tema chegou ao governo federal após a mudança de gestão, e metrópoles como São Paulo e o Distrito Federal (DF) iniciaram um processo de discussão para identificar a viabilidade técnica para a sua implementação.

No último mês de abril, representando o Instituto Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT), estive em um debate promovido pela Subcomissão da Tarifa Zero, criada no âmbito da Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de São Paulo, atendendo a um convite do vereador Paulo Frange. No DF, a participação em eventos para também tratar do assunto aconteceu na Câmara Legislativa e em debate promovido no Programa CBN Brasília.

Na abordagem do tema, uma das primeiras questões que procuro destacar é o fato de que a TZ é um instrumento poderoso de promoção da inclusão, ao garantir o direito social de acesso à cidade para camadas da população que se encontravam excluídas da vida urbana por absoluta incapacidade econômica de pagar a tarifa cobrada no sistema de transporte público. Para usuários regulares do sistema, o não pagamento da tarifa representa a possibilidade de destinação do recurso para outras finalidades, como o investimento no comércio e em serviços, e experiências implantadas em cidades brasileiras confirmaram esse papel assumido pela TZ de indutor no desenvolvimento das economias locais.



Entretanto, em que pese a defesa que faço da proposta de TZ, também tenho o cuidado de apresentar algumas reflexões que considero como necessárias para esse debate dentro da mobilidade urbana. Há uma percepção equivocada dentro de alguns segmentos de que a instituição da gratuidade universal, por si só, garantiria a migração automática de usuários do transporte individual motorizado para o transporte público, e isso acabou não se confirmado em muitas das cidades que experimentaram a medida, uma vez que o estabelecimento de restrições ao uso de automóveis também tem papel determinante para garantir a reversão da matriz modal, assim como fez a cidade de Bolonha/Itália em 1972, quando enfrentava sérios problemas com o grande volume de carros que acessavam a área central todos os dias, e que conseguiu a mudança de paradigma com a adoção da TZ nos horários de pico, mas principalmente com o estabelecimento de algum tipo de restrição para a circulação de veículos em 75% das suas vias, além do investimento em infraestrutura para a circulação a pé e por bicicleta e a oferta de estacionamentos junto às estações do transporte público na periferia.

Então, no momento em que a discussão da TZ avança nas cidades, avalio que as reflexões continuam sendo imprescindíveis para orientar e conduzir o debate de forma equilibrada. Tenho apresentado estas reflexões em todos os debates que participo, e aqui também pretendo compartilhar essas preocupações, usando como referência a cidade de São Paulo e o DF, com o intuito de contribuir com o processo de construção, sem nenhuma intenção camuflada de refutar a possibilidade de implantação da proposta; pelo contrário, uma vez que me insiro no grupo dos que defendem a TZ.

A primeira questão envolve o alcance da proposição dentro dos territórios. Estamos falando de um projeto de TZ para ser implementado somente na cidade de São Paulo ou ele também será extensivo simultaneamente a toda a região metropolitana? No caso do DF, a proposta se reduzirá ao quadradinho e o serviço interestadual que atende os municípios do entorno continuará sendo financiado precariamente

e injustamente pelos seus usuários? Como as soluções devem ser vistas para o território, qualquer proposta que se reduza aos limites territoriais do ente vai aprofundar desigualdades e, nesse sentido, uma das primeiras tarefas é a articulação e a pactuação entre os entes federados para a construção de um arranjo que atenda toda a área metropolitana, nos casos em que essa seja a realidade.

A proposta de TZ vai ser conduzida sob a perspectiva de implementação somente dentro do modal rodoviário do transporte público ou vai incluir também o sistema metroferroviário em São Paulo? É viável a convivência com dois tipos de modelos, sendo um onde não haverá a cobrança de tarifa, mas ela existindo em outro? Considerando que a responsabilidade pelos modais está dividida entre a Prefeitura e o Governo de São Paulo, reforça-se a necessidade da discussão de uma alternativa que atenda todo o território. A mesma lógica se aplica ao DF no caso da TZ, apesar de que aqui a responsabilidade pelos dois modais está concentrada no Governo do Distrito Federal (GDF), o que poderia garantir a extensão do benefício a todo o sistema de transporte público.

Outra reflexão deve ser feita em relação à qual deve ser a projeção de aumento da demanda com a instituição da TZ. A literatura estrangeira ensinava que a eliminação total da cobrança de tarifa representaria um incremento de 30% no número de passageiros transportados pelo sistema. Essa referência se baseava em modelos bastante diferentes da realidade do nosso país, onde aqui os níveis de desemprego, pobreza e extrema pobreza são expressivos. Experiências de cidades brasileiras que implantaram a TZ demonstraram que havia um contingente significativo de pessoas fora do sistema de transporte público, e o aumento da demanda se deu em patamares muito acima da antiga referência (vide casos de Vargem Grande Paulista/SP = 200%; Caucaia/CE = 400%; e Maricá/RJ = 600%). Como não há referências de TZ implantada em metrópoles, como dimensionar o aumento da demanda em São Paulo e no DF? Como fazer essa projeção? Como estabelecer números consistentes para toda a região metropolitana?



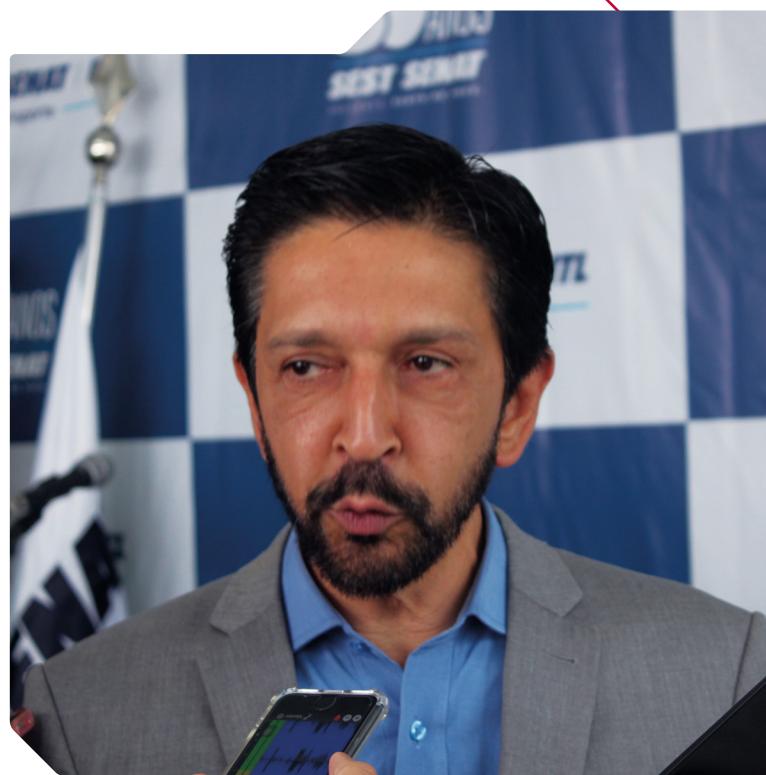
Também merece análise minuciosa o custo futuro do sistema de transporte público após a implantação da TZ. Vejo muitas pessoas dizendo que, se em São Paulo e no DF ocorre o aporte de subsídio público correspondente a 50% do custo total, a efetivação da gratuidade universal exigiria a complementação de apenas a outra metade restante. Essas afirmações partem do pressuposto equivocado de que o sistema permaneceria com o mesmo custo, desconsiderando o potencial incremento da demanda que ocorrerá dentro do novo modelo. Em um cenário de TZ, por exemplo, o sistema de ônibus na cidade de São Paulo não continuaria com os níveis atuais na faixa dos R\$ 12 bilhões/ano e nem o DF se manteria nos R\$ 3 bilhões anuais. E qual projeção de novos custos deverá ser feita, ao se considerar a implantação da TZ incorporando a integralidade do sistema de transporte público e incluindo toda a região metropolitana? Essas reflexões precisam estar incluídas na agenda de discussão do tema.

Um dos aspectos mais relevantes na abordagem da TZ é a identificação prévia das fontes de recursos capazes de viabilizar a sua implantação. Se uma das premissas básicas é que a receita tarifária deixará de existir, amplia-se a dimensão do volume de recursos financeiros que deve ser aportado para o financiamento do sistema de transporte público. Como garantir os recursos para financiar a TZ dentro de uma grande cidade e em uma região metropolitana? As experiências implantadas nas três cidades citadas anteriormente apresentam diferentes fontes de recursos para garantir a TZ: Caucaia reservou 3% do seu orçamento público; Maricá se baseia no suporte generoso dos *royalties* do petróleo (que representa 70% do orçamento total do município) e Vargem Grande aprovou taxa cobrada das empresas sobre cada empregado.

FOTO: SHUTTERSTOCK.COM



FOTO: MARCELO VALLADÃO



Em São Paulo, Ricardo Nunes implantou, no final de 2023, a Tarifa Zero aos domingos

São Paulo e o DF utilizarão os instrumentos de gestão preconizados na Política Nacional de Mobilidade Urbana desde 2012 (Lei nº 12.587) para garantir os recursos complementares necessários ao financiamento da TZ, como o pedágio urbano, a política de estacionamento, a taxação sobre emissões, a captura de valorização imobiliária etc.? Haverá disposição da Prefeitura de São Paulo em utilizar os recursos do Fundo de Desenvolvimento Urbano (Fundurb), por exemplo, para gerar dinheiro que ajude a viabilizar esse projeto? O GDF e São Paulo se animarão a promover um profundo debate com a sociedade visando construir uma ambiência política favorável à implementação de medidas que ajudem tanto a romper com os atuais paradigmas dentro da mobilidade urbana quanto a produzir fontes novas de recursos, ou recorrerão ao seu próprio orçamento? Em se tratando do território, o pacto federativo será celebrado entre os entes públicos envolvidos para a fixação de corresponsabilidades e cofinanciamento dentro da TZ?

Se há consenso de que a TZ irá promover um incremento significativo na demanda do transporte público, qual o nível necessário de ampliação da frota de ônibus e trens para o atendimento da nova realidade? As condições atuais e a capacidade viária vigente comportam, por exemplo, o aumento da frota de ônibus em São Paulo dos atuais quase 14 mil veículos para números bem acima disso? E em relação ao sistema metroferroviário, qual o nível de exigência de ampliação necessário para um novo cenário? Essas mudanças são viáveis tecnicamente? Qual o impacto no sistema viário do DF se a frota saltasse dos 2.800 ônibus para 3.500, por exemplo? E em se tratando de região metropolitana, como dimensionar essas mudanças?



Uma reflexão necessária se fundamenta na identificação de quem seriam os novos usuários inseridos no sistema de transporte público após a implementação da TZ. Os atuais modelos atenderiam de forma efetiva esse novo contingente? Quais mudanças seriam exigidas em relação a temas como capilaridade da rede, frequência, intervalos, itinerários, linhas etc.? Quais seriam as expectativas e os desejos desse novo público?

Os contratos das concessionárias que operam nos sistemas rodoviários de São Paulo e do DF têm regras definidas baseadas em licitações que já aconteceram. Em São Paulo, os contratos foram celebrados em 2019 e contam com prazo de vigência de 15 anos. No DF, a Secretaria de Transporte e Mobilidade acaba de prorrogar os contratos de três das cinco operadoras por mais dez anos. A instituição da TZ não exigiria a pactuação de novas condições contratuais, como a revisão dos modelos de remuneração? O modelo baseado na separação entre as tarifas técnica e pública seria substituído no DF, por exemplo, por outro amparado na remuneração baseada nos custos dos serviços, na produção, na quilometragem produzida, na oferta de frota ou algum misto, em vez do adotado atualmente, que remunera por número de passageiros pagantes transportados? Esse processo de mudança se concretizaria por meio de aditivos contratuais ou haveria a necessidade de novos procedimentos licitatórios para adequação à nova realidade com TZ?

Reflexão também se faz necessária para a abordagem do tema relacionado à substituição da matriz energética dentro do sistema de transporte público e a redução de emissões. Em São Paulo, a Política Municipal de Mudança do Clima

(Lei nº 14.933/2009 e alterações posteriores) fixa metas de reduções progressivas de CO₂, NOx e material particulado para as concessionárias. Esse processo de transição exige investimentos. Com o aporte de volumosos recursos financeiros necessários para a implantação da TZ, haveria algum tipo de comprometimento ao andamento das etapas de substituição de combustíveis fósseis por energia limpa? Esses dois institutos podem ser viabilizados ao mesmo tempo? Há algum risco?



FOTO: DIVULGAÇÃO GUARULHOS

Guarulhos é um exemplo de cidade que ainda não implantou a Tarifa Zero

As gestões investirão para garantir a ampliação da infraestrutura exclusiva destinada aos ônibus que operam no transporte público? A TZ vai estimular o aumento da demanda, e uma das principais tarefas dos entes será promover a qualificação do sistema, fortalecendo também os modais ativos e, ao mesmo tempo, introduzindo restrições ao uso do transporte individual motorizado dentro do sistema viário, como fizeram cidades que conseguiram estabelecer externalidades positivas. Essa deve ser a lógica que orienta a gestão. Ou vai se incorrer no grave erro de ampliar o acesso ao transporte público, mas abandonando os seus usuários dentro de congestionamentos, com ônibus sem priorização e disputando espaço com automóveis? A TZ vai ser parte integrante desse processo de qualificação do sistema?

Com o fim da cobrança de tarifas, torna-se desnecessária a existência de estruturas relacionadas especificamente a essa finalidade, como é o caso dos cobradores, por exemplo, dentro do sistema operado por ônibus. Como o debate da TZ vai abordar esse tema? Há mesmo viabilidade para a recolocação integral dos profissionais em outras funções? Há algum risco de prejuízo para o sistema de transporte público com a saída desses profissionais? A percepção de usuários em relação ao sistema pode sofrer alguma influência negativa?

Uma outra reflexão importante deve ser feita em relação à questão da segurança. O tema, quando abordado, costuma ter a sua importância relativizada dentro de alguns segmentos, mas a sua abordagem deve ser feita com o devido cuidado. Muitas cidades americanas que haviam introduzido a gratuidade universal dentro dos seus sistemas de transporte público foram obrigadas a recuar e até mesmo a desistir da TZ em função do aumento da escalada de violência promovida por grupos desordeiros no interior de ônibus e trens, ameaçando a integridade dos usuários. Esses problemas geraram gastos crescentes com uma estrutura de segurança que, posteriormente, inviabilizaram a manutenção da TZ. A violência urbana não é uma preocupação inerente à área de mobilidade. Porém, a mitigação desse problema deve estar dentro da matriz de riscos quando se discutir o projeto de implantação da TZ.

O projeto TZ não pode ser conduzido sob a perspectiva de se transformar em um instrumento voltado exclusivamente para o proselitismo eleitoral mirando o pleito municipal do próximo ano. É necessário estruturar as bases para que se torne um programa permanente, consolidado, com fontes perenes de financiamento, cobertura territorial e sendo compromisso institucionalizado dos entes federados envolvidos.

Avalio que a instituição do Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM), proposta que o Instituto MDT lançou e defende desde 2017, criará as condições necessárias e uma ambiência favorável à implementação de um pacto interfederativo que deve contribuir para a discussão da TZ em todo o país, mas que também vai fortalecer o conceito de sustentabilidade, garantindo a necessária priorização de modais ativos e do transporte público, consolidando a universalidade do direito de acesso à cidade e construindo cidades melhores com a participação da sociedade. Antes que isso aconteça, os entes devem iniciar a discussão e envolver

o conjunto dos segmentos representativos para apontar possíveis caminhos, assim como está sendo feito com a TZ.

Por fim, chamo a atenção para um último ponto. É amplamente reconhecida a incapacidade dos entes em estabelecer uma gestão plena e eficiente sobre os sistemas de transporte público, seja no planejamento da operação, seja na fiscalização dos serviços, na transparência dos dados e informações e na promoção de canais efetivos para garantir a participação permanente da sociedade dentro da política pública de mobilidade urbana.

Avalia-se que a implantação de um projeto de TZ vai produzir grandes transformações dentro do espaço urbano, atribuindo novas responsabilidades e exigindo uma capacidade maior de articulação, pactuação, acompanhamento e resposta por parte do poder público. A partir da TZ será necessária a reestruturação e a ampliação dos órgãos gestores? Vai se exigir o investimento na qualificação do corpo técnico para adequação ao novo cenário?

Acho que temos mais questionamentos do que respostas quando tratamos do tema TZ. A falta de um referencial de metrópole que tenha implementado a experiência não nos permite ter parâmetros para nos oferecer possíveis cenários. As experiências das pequenas e médias cidades que introduziram a gratuidade universal no transporte público nos oferece alguns elementos importantes, mas não são instrumentos determinantes para estabelecermos projeções do que viria a ocorrer em cidades que possuem sistemas mais complexos. Mesmo assim, é preciso destacar a corajosa decisão política de vários gestores que garantiram a TZ em seus municípios, criando uma ambiência favorável e implantando essa política pública que promove significativas transformações.●



FOTO: DIVULGAÇÃO

***WESLEY FERRO NOGUEIRA** é economista.

Atualmente é secretário executivo do Instituto MDT, colabora no projeto "Pensar o transporte público na cidade planejada para o automóvel", integra a Rede Urbanidade e é membro titular do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF e do Conselho de Trânsito do DF.

Mobilidade urbana no Brasil em 2026

Por Francisco Christovam*

No Arena ANTP 2025, o Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), realizado em outubro do ano passado, especialistas do setor, como Ogeny Pedro Maia Neto, presidente do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana; Pedro Henrique de Moraes Marques, chefe do Departamento de Mobilidade Urbana do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); e Jurandir Fernandes, professor da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e vice-presidente honorário da União Internacional de Transportes Públicos (UITP), debateram as perspectivas e as tendências do transporte público coletivo de passageiros para 2026.

Com o objetivo de se realizar uma análise conjuntural, e não uma apreciação muito detalhada por modos ou por projetos, os três painelistas destacaram que este ano será estratégico para o desenvolvimento do setor, em razão de oportunidades para inovação, modernização e também de um ambiente regulatório mais maduro, além de um novo ciclo de investimentos. Entretanto, persistem desafios estruturais de financiamento e uma necessidade urgente de adaptação às demandas sociais e ambientais, exigindo dos *stakeholders* uma análise preditiva e estratégica para navegar entre tecnologia, economia e política.

O transporte coletivo é reconhecido como serviço público essencial e fundamental para a organização urbana e para a qualidade de vida nas cidades. Contudo, a capacidade do setor de cumprir sua função está diretamente ligada ao preparo dos órgãos gestores e à existência de fontes de recursos para investimentos e custeio, necessários à prestação dos serviços. O contexto eleitoral de 2026 torna ainda mais relevante a definição de estratégias para superar desafios e aproveitar oportunidades, influenciando o futuro da mobilidade urbana nas próximas décadas.

Os aspectos jurídico-legais devem ser transformados pelo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, em fase final de discussão no Congresso Nacional. Sua implementação, prevista para este



ano, trará exigências operacionais mais rigorosas e um ambiente de fiscalização também mais fortalecido. Entre os avanços, destaca-se a diversificação dos modelos de contratação, como parcerias público-privadas (PPPs) e novos tipos de contratos de concessão, permitindo dissociar parte do risco tarifário do risco do investimento em infraestrutura e no material rodante.

O Marco Legal também impõe novos padrões de qualidade e acessibilidade, incentivando os operadores a renovar frotas e aprimorar a infraestrutura, com vistas a garantir conformidade regulatória. A nova base jurídica deverá estabelecer diretrizes para um transporte mais moderno, acessível e sustentável, alinhando o setor com as demandas sociais e ambientais emergentes. Ogeny Maia destacou que o Marco Legal deverá afiançar o transporte público como um direito social e um serviço essencial, promovendo maior segurança jurídica para os contratos, incentivando a sustentabilidade, criando regras claras de financiamento e melhorando a qualidade dos serviços prestados à população.

O aumento dos investimentos públicos e privados está sendo promovido por uma estratégia federal coordenada, com destaque para o papel do BNDES como indutor de investimentos. O Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU), desenvolvido em parceria com o Ministério das Cidades, mapeou cerca de 200 projetos, de média e alta capacidades, em 21 regiões metropolitanas, totalizando quase R\$ 450 bilhões de investimentos no setor e oferecendo previsibilidade ao mercado para novos tipos de contratação.

A predominância de projetos em regiões metropolitanas reforça a necessidade de coordenação entre as diferentes esferas de governo. O investimento federal estimula estados e municípios a fortalecerem ou a criarem autoridades metropolitanas, essenciais para uma integração modal e tarifária módica e eficiente. Superar as dificuldades próprias de uma gestão metropolitana é condição fundamental para avançar na integração dos sistemas de transporte coletivo. Pedro Henrique Marques ressaltou

a importância de uma boa governança das empresas operadoras de transportes para a concessão de financiamentos, tanto para investimentos em infraestrutura quanto para aquisição de frota.

O uso de novas tecnologias será o principal catalisador de eficiência, sustentabilidade e atratividade do transporte coletivo em 2026. A coleta massiva de dados possibilita a otimização de rotas e de horários, enquanto a manutenção preditiva, baseada em *big data*, pode reduzir custos e aumentar a confiabilidade operacional. Exemplos como o BRT de Goiânia e o BRT de Sorocaba ilustram o sucesso da aplicação de modernos *intelligent transport systems* (ITS) na operação e na redução de custos operacionais.

A inteligência artificial (IA), incorporada não apenas à gestão de frotas, mas, também, como forma de aprimorar a experiência do passageiro, deverá oferecer previsões mais precisas e integração entre os diferentes modais, incluindo micromobilidade (bicicletas e patinetes). O objetivo é criar uma experiência fluida de “mobilidade como serviço”, garantindo acesso facilitado e integrado a todas as formas de transporte urbano.

Na agenda ambiental, a eletrificação da frota é apontada como vetor de sustentabilidade; porém, em 2026, o principal desafio a enfrentar será a infraestrutura de recarga, mais do que a aquisição propriamente dita dos veículos elétricos. Atualmente, menos de 1% da frota de transporte coletivo é movida a tração elétrica, e a expansão depende de investimentos robustos na adequação das redes de energia locais. A utilização de outras tecnologias, como o ônibus movido a biometano, amplia a capacidade de substituição da frota *diesel* por veículos menos poluentes. O foco desta substituição estará na estruturação de projetos de infraestrutura – viária e de abastecimento –, fundamentais para a transição energética do setor.

O investimento em tecnologia também é uma aposta na sustentabilidade econômica do setor, que enfrenta pressão para a redução de custos e para a concessão de subsídios aos transportes de passageiros. A eficiência sistêmica, promovida pela introdução de novas tecnologias – nas áreas de manutenção dos veículos, na programação da operação das linhas e na otimização de rotas –, é pré-requisito para legitimar o aumento da eficiência operacional e o redimensionamento de recursos visando ampliar subsídios e garantir tarifas módicas.

O transporte coletivo vem operando com custos superiores à capacidade de pagamento dos usuários, enquanto limitações fiscais dos entes federativos dificultam a concessão de subsídio, resultando em reajustes tarifários ou cortes no atendimento. Isso prejudica o acesso universal da população aos serviços e compromete a função social do sistema.

A Tarifa Zero, implementada em mais de 170 municípios (a maioria de pequeno e médio portes), divide opiniões e será tema central das discussões em 2026. Estudos apontam para o aumento expressivo da demanda e de benefícios sociais, mas o custo operacional, em cidades de médio e grande portes, é o principal entrave. Nesse sentido, Jurandir Fernandes comentou que “A TZ deixou de ser uma mera ideia para se tornar um

objeto de estudo que demanda rigor científico e pragmatismo. O desafio atual não é apenas celebrar suas conquistas nas pequenas cidades, mas garantir que as iniciativas já em curso se sustentem, e que as futuras sejam implementadas com a devida base de evidências e planejamento, para não se tornarem um fardo para as cidades e seus cidadãos”.

Em ano eleitoral, com eleições majoritárias (presidente, governadores e senadores) e proporcionais (deputados federais, estaduais e distritais), certamente o financiamento do transporte coletivo estará no centro das discussões. Propostas como a adoção de um Sistema Único de Mobilidade (SUM), inspirado no Sistema Único de Saúde (SUS) e previsto na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 25/2023, sugerem custeio compartilhado entre União, estados e municípios, oferecendo alternativa para o dilema das receitas extraordinárias nos orçamentos municipais. A viabilização da Tarifa Zero em grandes cidades depende da criação de novas fontes de receita ligadas à mobilidade urbana.

A gestão metropolitana fragilizada é outro obstáculo, e fortalecer autoridades metropolitanas – formais ou não – será essencial para integrar redes e tarifas. Promessas populares, como a implementação imediata da Tarifa Zero, podem comprometer investimentos de longo prazo se não vierem acompanhadas de planejamento e de fontes de custeio adequadas.

A análise desses cenários leva à conclusão de que este ano de 2026 trará oportunidades para inovação e modernização do setor, mas o progresso depende da convergência entre tecnologia, investimentos e ação política, transformando demandas sociais em compromissos duradouros. É fundamental que gestores públicos, operadores e investidores adotem uma visão estratégica e colaborativa para superar obstáculos e promover um transporte coletivo de qualidade, acessível e sustentável para todos. ●

FOTO: DIVULGAÇÃO NTU



* FRANCISCO CHRISTOVAM

é diretor-presidente (CEO) da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), bem como membro do Conselho Diretor da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e membro do Conselho Deliberativo do Instituto de Engenharia.



Tarifa Zero no centro da discussão em 2026

Ano eleitoral deve esquentar o debate sobre o direito ao transporte público gratuito no Brasil

Por Marcelo Valladão

A implantação da Tarifa Zero no transporte público é um tema que vem ganhando cada vez mais a atenção dos agentes públicos e da população, e criando expectativa entre os empresários sobre como essa ideia sairá do papel e se sustentará na prática, uma vez que o setor ainda opera com algumas sequelas no pós-pandemia e carece, cada vez mais, do subsídio para se manter funcionando.

No final de 2025, pesquisadores da Universidade de Brasília (UnB), da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e da Universidade de São Paulo (USP) divulgaram um estudo que afirma ser possível implantar a Tarifa Zero no transporte público no Brasil, a partir de um fundo criado com a contribuição das empresas, para tanto.

O que se propõe é a mudança do que hoje é o sistema de vale-transporte pelo financiamento, inicialmente proveniente da contribuição de empresas privadas e públicas, a partir de dez funcionários, nas 706 cidades do país, com mais de 50 mil habitantes.

Esse estudo foi financiado pela Frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero e assinado pelos pesquisadores Letícia Birchall Domingues (UnB), Thiago Trindade (UnB), André Veloso (ALMG), Roberto Andrés (UFMG) e Daniel Santini (USP). O professor Thiago Trindade explica que uma empresa com dez funcionários irá contribuir no valor de um; com 20 funcionários, pagará o equivalente a 11; e assim por diante, com valor de aproximadamente R\$ 255,00 por mês para cada funcionário.

O montante gerado seria de R\$ 80 bilhões por ano. "Valor suficiente para custear a Tarifa Zero nas 706 cidades propostas", afirma ele.

Ainda no final de 2025, a Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp) foi palco de um seminário sobre a questão. O encontro lotou o auditório Teotônio Vilela e apresentou reflexões sobre o financiamento cooperativo entre municípios, estado e União para viabilizar a gratuidade na mobilidade urbana paulista.

O presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), Mauro Herszkowicz, o diretor executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Francisco Christovam, e o superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Luiz Carlos Néspoli, renderam a voz a aspectos técnicos e percepções empresariais. O deputado federal Jilmar Tatto (PT-SP), bem como prefeitos e secretários municipais e também gestores de algumas cidades em que a Tarifa Zero já existe, como Penápolis, Pirapora do Bom Jesus, São Caetano do Sul e Maricá, defenderam o ponto de vista político.

Durante o evento, o deputado estadual Luiz Claudio Marcolino (PT/SP) ressaltou que a Tarifa Zero deve ser encarada como uma política pública de longo prazo. “É um processo gradativo e um investimento contínuo. Assim como temos direito à saúde e à educação gratuitas, também podemos garantir o acesso gratuito ao transporte coletivo”, afirmou o parlamentar.



Christovam alerta para a complexidade do tema Tarifa Zero

O deputado estadual Mário Maurici (PT/SP) também destacou a relevância do debate, chamando atenção para a precarização do serviço e a consequente migração de usuários para outros modais. “A Tarifa Zero rompe com essa lógica, ao deixar de tratar o transporte público como um produto e reconhecê-lo como um direito social”, disse.

Francisco Christovam chamou a atenção para a magnitude da questão quando olhamos todos os aspectos que são relacionados à implantação da Tarifa Zero. “A Tarifa Zero é uma política pública, não é uma decisão qualquer que a gente possa tomar. Tem implicações seríssimas na vida das pessoas, nas relações institucionais e contratuais entre o poder concedente e as empresas operadoras, entre outros. Não dá para ignorar tudo isso.”



Néspoli, em sua fala, apresentou o ponto de vista da ANTP

Será preciso reconfigurar não só contratos, mas também o próprio sistema público de transporte com tudo o que ele envolve, integração com outros modais, oferta e demanda de passageiros, qualidade oferecida, entre outros aspectos. “Parece que são as empresas operadoras que decidem o itinerário, os horários, e isso quem define é o poder concedente. A Tarifa Zero é uma política de inclusão social, é de uma abrangência enorme, e por isso deve ser conduzida com responsabilidade e considerando a sua complexidade.”

Luiz Carlos Néspoli chamou a atenção para outros investimentos relacionados ao transporte. “Não podemos esquecer que Tarifa Zero não é sinônimo de qualidade. O transporte público precisa de duas coisas: espaço na via e ônibus mais novos, o que também precisa de custeio.”

Mauro Herszkowicz falou sobre a atual condição do transporte público. “O transporte não vai entrar em colapso. Ele já está em colapso! Ele começou a se colapsar desde 2013, e mais ainda na pandemia, e agora ainda mais com o mototáxi, que, pasmem, será implantado em São Paulo. Tudo isso, além da uberização. Esses fatores fizeram o transporte coletivo de passageiros morrer”, afirmou.

Celso Haddad Lopes, presidente da Empresa Pública de Transportes de Maricá, afirma que os gestores públicos devem cuidar do orçamento de suas cidades como as pessoas administram as finanças de suas casas, buscando fazer o melhor no direcionamento do orçamento. Em 2014 foi implantada a Tarifa Zero na cidade, que recebe *royalties* provenientes da exploração do petróleo. “No início de 2010, um pouco mais em 2016 e 2017, começamos a receber *royalties* do petróleo, mas em 2014 foi criada a empresa pública de transporte com a ideia da Tarifa Zero, porém éramos a cidade que menos recebia esses *royalties* daquelas da região, e aí a combinação de que Maricá é referência nacional no transporte com Tarifa Zero porque tem dinheiro é errônea”, disse.



Presidente da FETPESP durante o evento



O TRANSPORTE NÃO VAI ENTRAR EM COLAPSO. ELE JÁ ESTÁ EM COLAPSO!"

Mauro Herszkowicz

UM DIREITO VIÁVEL

O representante do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Carlos Henrique Carvalho, destacou que o transporte público vai além da mobilidade e garante o acesso a direitos fundamentais. "Sem transporte público, não há acesso pleno à saúde, à educação e à assistência social", afirmou.

Segundo o pesquisador, a política contribui para uma mobilidade mais sustentável e para o desenvolvimento inclusivo e democrático das cidades. "Ela beneficia especialmente as populações mais vulneráveis, que hoje encontram barreiras para acessar os espaços urbanos", acrescentou.

O secretário de Desenvolvimento Econômico de São Caetano do Sul, Pio Mielo, apresentou os resultados positivos do programa adotado pelo município desde 2023. Além do impacto social, ele destacou os reflexos econômicos da iniciativa. "É uma política pública bem-sucedida que fortaleceu o comércio local, gerou emprego, renda e ampliou a arrecadação. O número de passageiros cresceu 70%", relatou.

DESAFIOS

"O Brasil gasta mais para transportar lixo do que pessoas", afirmou Giancarlo Gama, representante da ONG Jevy Cidades. Autor de um manual sobre financiamento da Tarifa Zero no país, o pesquisador apontou que a principal dificuldade está justamente na definição das fontes de recursos.

Entre as soluções, Gama defendeu a adoção de maior progressividade nos tributos municipais, como Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), com base no princípio de que quem tem mais contribua mais. "Essa lógica pode gerar uma receita excedente capaz de financiar a gratuidade do transporte", explicou.

Outros desafios mencionados no seminário incluem a garantia de financiamento sem perda de qualidade do serviço, a integração entre modais, o aumento da demanda, a expansão para novos municípios, as relações contratuais das concessões e a redução da dependência da tarifa paga pelo usuário.

ORIGEM DA TARIFA ZERO

A proposta da Tarifa Zero não é recente. Ela surgiu em 1990, durante a gestão da prefeita Luiza Erundina (1989–1993) na capital paulista, idealizada pelo então secretário municipal de Transportes, o engenheiro Lúcio Gregori. Na época, o projeto foi rejeitado pela Câmara Municipal.

A primeira cidade paulista a implementar a política foi Conchas, em 1992. Atualmente, quase 150 municípios brasileiros oferecem gratuidade total ou parcial no transporte coletivo. Em São Paulo, a Tarifa Zero passou a vigorar em 2023, restrita aos domingos.

"Depois de tantos anos, pouco se avançou de forma estruturada na implantação da Tarifa Zero no país. O maior equívoco é tratar o passageiro como custo, quando ele deve ser visto como receita", avaliou Gregori.

O representante do Ipea reconheceu avanços pontuais nas políticas públicas, mas destacou que o transporte coletivo ainda é tratado como mercadoria. "A criação do vale-transporte, em 1987, representou a primeira mudança de paradigma. Não é apenas o usuário direto que deve pagar, pois há beneficiários indiretos – e o principal deles é o empregador", explicou Carvalho.

Segundo o pesquisador, as empresas dependem da rede de transporte para garantir a chegada dos trabalhadores e dos consumidores. "Outros setores também se beneficiam do sistema, mas até hoje não contribuem para seu custeio", concluiu.

Em 2026, o tema Tarifa Zero deverá estar novamente na pauta das eleições majoritárias, mas entre o discurso de campanha e uma implantação responsável há uma longa viagem, com diversos pontos de parada e com a exigência de uma atenção redobrada para não sairmos do rumo certo. ●

(Com inf. da Ag. Brasil)



A mobilidade sustentável é essencial para a descarbonização e a qualidade de vida urbana

Combinação sustentável

O uso da propulsão híbrida é mais uma forma de se alcançar a redução das emissões poluentes no transporte coletivo

Depois de ter apresentado sua tecnologia de tração que combina dois motores (etanol e eletricidade) em uma sinergia de sustentabilidade ambiental em seu modelo de ônibus Volare, a Marcopolo repete seu ideal de inovação ao desenvolver uma versão maior, dentro da família do Torino, trazendo as mesmas características tecnológicas.

Aliás, a fabricante gaúcha busca renovar seus conceitos da propulsão limpa com o ideal da diversidade, pois, para ela, o que importa é poder proporcionar mais de uma solução quando o assunto é descarbonização do transporte, desenvolvendo projetos voltados às matrizes energéticas que temos no país.

Com isso, ela está reforçando o seu pioneirismo no setor, apresentando o modelo urbano Torino híbrido, mais uma solução que se enquadra no Carbono Net Zero, ou seja, o CO2 emitido pelo veículo é neutralizado pelo resgate de CO2 no plantio da cana-de-açúcar ou outras fontes de etanol, como milho, sorgo ou trigo.





O modelo urbano Torino híbrido, mais uma solução que se enquadra no Carbono Net Zero

O foco principal é demonstrar a viabilidade da tecnologia híbrida com etanol como uma solução viável para todos os municípios brasileiros e para os operadores, sendo que a inovação pode ser de implementação quase imediata. Renato Machado Florence, gerente de Engenharia de Planejamento e Desenvolvimento da Marcopolo, disse que a empresa vem trabalhando, com muita vontade, no desenvolvimento de tecnologias alternativas ao diesel que visam à descarbonização do transporte. "Estamos desenvolvendo muitos projetos voltados para a descarbonização dos ônibus, com foco em biocombustíveis, com o intuito de aproveitar o potencial brasileiro para uma renovação sustentável da frota nacional, além da eletrificação que já estamos inseridos no mercado", observou.

De acordo com a Marcopolo, a mobilidade sustentável é essencial para a descarbonização e a qualidade de vida urbana, sendo que

o deslocamento das pessoas nas cidades é um dos principais desafios para a redução das emissões de gases de efeito estufa. Por isso, acreditar que um único ônibus pode transportar dezenas de passageiros emitindo até oito vezes menos CO2 por pessoa do que o transporte individual motorizado é essencial nos dias de hoje. O dado está no estudo completo da Coalizão dos Transportes, liderada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT).

O Volare híbrido foi exposto até na Europa, mais precisamente na edição deste ano da Busworld, mostrando ao mundo nossa capacidade em poder desenvolver veículos sustentáveis e eficientes. Agora, com o Torino híbrido, mostrado na Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 (COP 30), em Belém, a marca gaúcha dá mais um passo rumo à um completo portfólio de produtos com propulsão limpa.



Florence comentou, em entrevista exclusiva, que esse novo projeto utilizou um veículo que já estava em operação nas ruas de Caxias do Sul, tendo o chassi Agrale a diesel como base do ônibus. Após as modificações necessárias, ele recebeu um motor elétrico de tração central, no conceito serial, mais um motor de combustão a etanol e com as baterias de lítio. “O gerador elétrico, que é o motor 1.0 turbo a etanol, fará a função de recarga elétrica a bordo. Assim, as baterias que seguem todos os protocolos de especificação do estado de carga colocam o motor elétrico para ser tracionado. Em linhas gerais, o veículo que estamos desenvolvendo tem piso alto, e as baterias ficam instaladas junto ao quadro do chassi”, explicou o gerente da Marcopolo.

Esse novo modelo, que não é um híbrido plug-in, diga-se de passagem, irá passar por um processo extenso de avaliação,

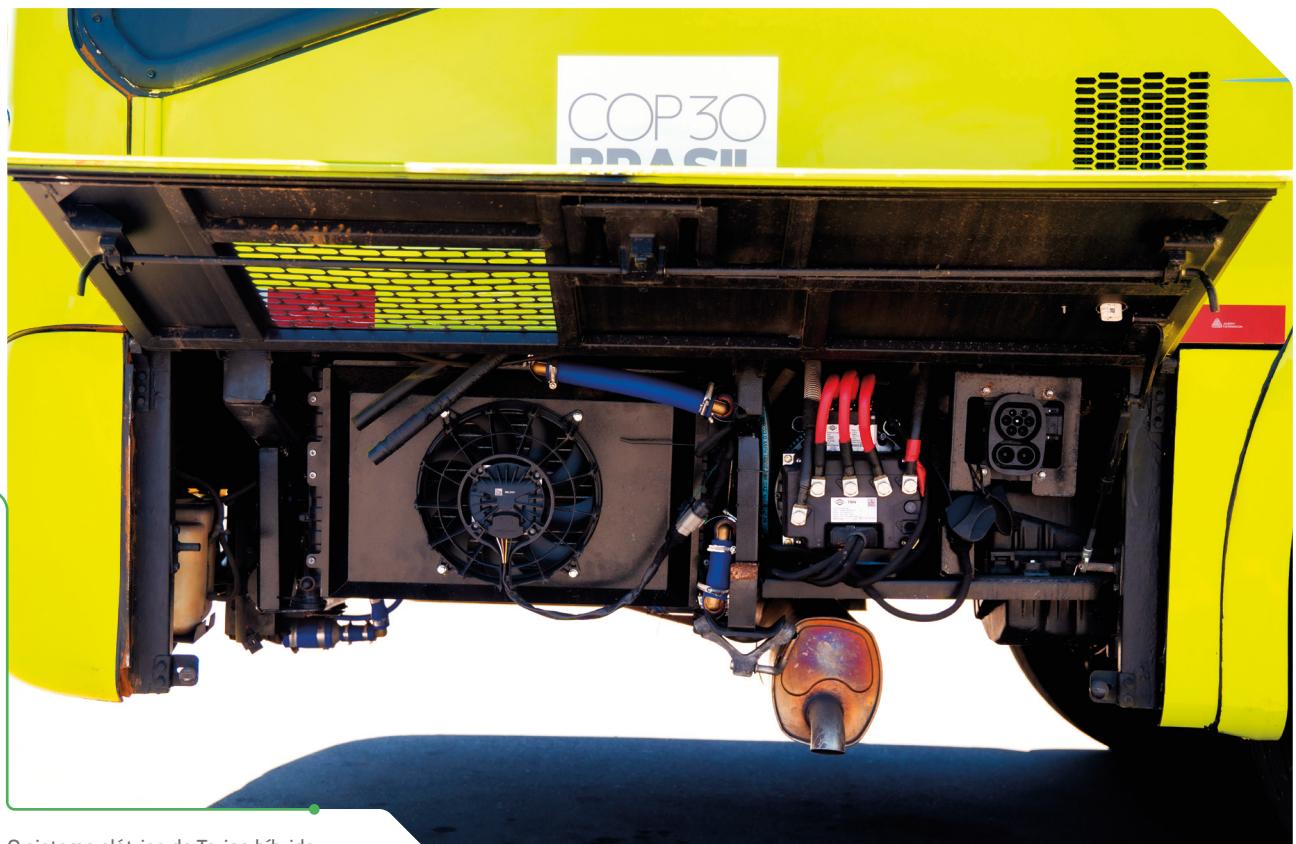
testes e adequação da sua tecnologia ao que será exigido em termos comerciais. “Nosso trabalho, neste momento, será avaliar toda a eficiência do sistema de propulsão, bem como da recarga das baterias e o comportamento delas na operação. A Marcopolo desenvolveu um software que gerencia eletronicamente a arquitetura elétrica do veículo. Também calibraramos o ponto de funcionamento do motor de combustão interna para que trabalhe de forma correta ao gerar energia para as baterias. Além disso, estamos conversando com o Ibama [Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis] sobre a homologação do Torino híbrido quanto às emissões poluentes, que deverão atender à norma Proconve P8”, informou Florence. Por enquanto, disse ele, o projeto tem uma perspectiva muito positiva sobre sua sustentabilidade ambiental.

Com o objetivo de aumentar a recarga elétrica das baterias, o veículo conta, ainda, com o sistema regenerativo das freagens, que é capaz de gerar eletricidade assim que o motorista aciona os freios no para e anda das cidades. Outro detalhe informado é que há a possibilidade de se adotar uma transmissão, com pequeno número de marchas, para que a eficiência, tanto em potência quanto em consumo energético, possa ser melhorada nas operações.

Para o gerente da Marcopolo, essa sinergia criada pela engenharia da fabricante gaúcha vai ao encontro dos anseios

ambientais tão debatidos neste momento, quando o transporte tem sido um dos temas centrais quanto ao alcance da redução das emissões dos gases poluentes. “Apesar da eletrificação ganhar força em muitos lugares, com os ônibus 100% elétricos, nós, da Marcopolo, acreditamos nas diversidades tecnológicas em tração limpa, seja nesse protótipo de híbridos, seja nos biocombustíveis e no biometano. Costumo dizer que o futuro não será elétrico, mas eclético”, reforçou Florence.

A expectativa da fabricante é que o Torino híbrido possa ter seus protótipos de avaliação comercial no segundo semestre de 2026.



O sistema elétrico do Torino híbrido

FINEP ASSINA CONTRATO COM A MARCOPOLLO PARA PROJETO PIONEIRO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

A Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), empresa pública vinculada ao Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), assinou contrato com a Marcopolo para financiar seu projeto inovador voltado ao desenvolvimento de dois modelos de veículos com tração híbrida (etanol/elétricidade). O projeto, no valor de R\$ 115,4 milhões, dos quais R\$ 80,8 milhões serão recursos da Finep, representa um avanço estratégico para a descarbonização do transporte coletivo no Brasil.

Ao longo do prazo de 24 meses para execução do projeto, serão desenvolvidos protótipos e veículos-piloto de quatro modelos de micro-ônibus e um modelo de ônibus urbano, além dos

sistemas produtivos necessários para sua fabricação inicial. Pablo Freitas Motta, CFO da Marcopolo, disse que a empresa dá mais um passo em direção à mobilidade sustentável com o lançamento de um projeto inovador de propulsão híbrida etanol-elétrico, sendo a iniciativa um objetivo de acelerar a descarbonização do transporte coletivo, especialmente em regiões com infraestrutura limitada para recarga de veículos elétricos.

“Por utilizar etanol proveniente da cana-de-açúcar – uma fonte renovável que absorve CO₂ da atmosfera durante o cultivo –, o projeto contribui para um ciclo de carbono neutro, reduzindo de forma significativa o impacto ambiental em comparação aos combustíveis fósseis. A iniciativa reforça o protagonismo da Marcopolo em soluções de mobilidade, promovendo a sustentabilidade, a geração de empregos e a capacitação técnica, e fortalecendo a competitividade do Brasil no cenário global”, ressaltou. ●



Ônibus Mercedes que percorreu a Rota Sustentável COP 30

O transporte e a sua jornada ambiental

Para um transporte mais sustentável, duas empresas se uniram com o propósito de promover um biocombustível renovável e limpo

De Passo Fundo, no interior gaúcho, até Belém, capital paraense, são mais de 4 mil quilômetros de distância que foram cumpridos dentro de um projeto de sustentabilidade que visa inserir um novo biocombustível na transição energética do sistema de transporte pesado sobre pneus. Dessa maneira, dois caminhões e dois ônibus portando a estrela de três pontas percorreram a “Rota Sustentável COP 30”, iniciativa proporcionada pela Mercedes-Benz do Brasil e a Be8, fabricante de biodiesel.

E a contextualização é muito simples. Mostrar, na Conferência Mundial do Clima (COP), em Belém, e ao mercado, que ambas as empresas estão antenadas com a realidade em termos de mitigação dos efeitos da poluição gerada pelo sistema de transporte nos setores de carga e passageiros. A parceria destaca o biocombustível BeVant®, solução que pode ser empregada em veículos com motores de combustão interna

Por Antonio Ferro

Edição de Marcelo Valladão

sem a necessidade de qualquer alteração deles. Podemos dizer que ele é muito similar ao HVO, combustível renovável que vem ganhando força pelo mundo, mas que por aqui ainda não tem presença comercial.

O BeVant® segue o mesmo princípio de produção de um biodiesel tradicional, porém com alguns elementos diferenciados que promovem maiores benefícios. Segundo a empresa gaúcha Be8, ele tem potencial de reduzir até 99% das emissões, do tanque à roda, quando comparado ao diesel de origem fóssil. Para isso, há um maior teor de éster, capaz de reduzir até 50% as emissões de CO (monóxido de carbono) e até 90% de fumaça preta. Quanto à qualidade, ela é comprovada com maior lubricidade considerando *Ultra Low Sulfur Diesel* (ULSD) máximo de 2 ppm, sendo que o teor de monoglicerídeo é abaixo de 0,25%, a contaminação total residual fica abaixo de 2 ppm e tem 35% menos teor de água.

Erasmo Carlos Battistella, presidente da Be8, observou que a “Rota Sustentável COP30” conecta inovação, ciência e sustentabilidade em um projeto inédito de alcance nacional. “Esta caminhada é a materialização de um novo momento da mobilidade brasileira, mostrando ao mundo, durante a COP 30, que o Brasil está preparado para ser protagonista da transição energética, com soluções reais e acessíveis e entrega imediata de descarbonização”, destacou.

E, como o uso desse combustível renovável ainda é uma novidade e o mercado precisa conhecer seu poder de desempenho e de redução das emissões, foi montado um programa que objetiva validar sua viabilidade por meio de uma metodologia internacional “do poço à roda” (well-to-wheel), que avalia todo o ciclo de vida do combustível – da produção ao consumo –, sendo auditado pelo Instituto Mauá de Tecnologia, garantindo rigor científico aos resultados com validade internacional certificável.

Para a realização desse processo de avaliação foram usados dois caminhões Actros Evolution 2553 6x2 com motor BlueTec 6 OM 471 de 550 cavalos, sendo que um deles foi abastecido com o novo biocombustível e outro com o *diesel* B15 comercial, além de dois ônibus rodoviários O 500 RSD 6x2 com motor BlueTec 6 OM 460 de 380 cavalos, abastecidos também com o BeVant® e *diesel* B15 comercial.

Segundo Luiz Carlos Moraes, diretor de Comunicação e Relações Institucionais da Mercedes-Benz do Brasil, os

resultados, até o momento de apresentação do programa, com a operação entre Passo Fundo e São Bernardo do Campo, foram promissores. “Neste primeiro momento, numa avaliação do ciclo completo, que é o do poço à roda, a redução de CO₂ preliminar foi de 65%. O Brasil conta com uma matriz energética única, com forte presença de biocombustíveis, como o biodiesel, fundamentais para acelerar a descarbonização do transporte. Para nós, isso é uma oportunidade de uma solução viável e imediata para reduzir as emissões de CO₂e, especialmente em aplicações onde a eletrificação ainda enfrenta desafios de infraestrutura”, ressaltou.

O presidente da Be8 lembrou que mais do que uma demonstração técnica, a “Rota Sustentável COP 30” é um marco simbólico, que mostra que cada quilômetro percorrido com biocombustível nacional é um passo a menos rumo à dependência do *diesel* fóssil e um passo enorme em direção ao protagonismo brasileiro na transição energética global. “Destaco que o BeVant® é o equivalente ao HVO, que ainda não está disponível por aqui. Nossa biocombustível renovável oferece diferenciais expressivos em relação a outros disponíveis no mercado, podendo ser usado 100% puro em motores a *diesel*, reduzindo as emissões dos gases de efeito estufa (GEEs) e trazendo outras vantagens, como baixo índice de acidez, livre de contaminantes; alto conteúdo de éster, melhorando a combustão; maior lubricidade e dispensa do uso de aditivos químicos”, explicou.



Iniciativa reuniu a Mercedes-Benz do Brasil e a Be8

Por enquanto, a produção do mencionado combustível está na casa dos 120 mil litros por dia, pouco se olharmos para um mercado tão expressivo como é o sistema de transporte rodoviário. Mas, o fato é que esse volume pode ser expandido, pois a capacidade de produção da fabricante gaúcha contribui com o que a demanda solicitar. "Hoje, produzimos mais 4 milhões de biodiesel tradicional, diariamente. Caso o mercado entenda ser atrativa a operação com o BeVant®, temos total condição de aumentar sua produção", afirmou Battistella.

Quanto ao preço, o biocombustível é 10% mais caro que o tradicional *diesel* utilizado atualmente no Brasil. Para o presidente da Be8, esse aspecto pode ser resolvido com a produção em escala, permitindo que o combustível tenha um mesmo preço que o diesel fóssil, porém com uma pegada de carbono muito menor, favorecendo o segmento do transporte quanto às suas metas ambientais.

O projeto também destaca o lado social. De acordo com a Mercedes-Benz, para as medições e comparações entre os veículos participantes do teste, o Peso Bruto Total Combinado (PBTC) dos veículos deve ser considerado. Dessa maneira, a fabricante inovou ao lastrear os dois caminhões com 20 toneladas de alimentos que serão doados para comunidades em situação de

vulnerabilidade do estado do Pará. "Além do componente ambiental, a ação também agrega o componente social, reforçando o relacionamento da nossa empresa com a comunidade e os princípios de sustentabilidade", afirmou o diretor de Comunicação e Relações Institucionais da Mercedes-Benz do Brasil.

Além do próprio trajeto entre Passo Fundo e Belém, servindo como laboratório de testes reais neste primeiro momento, os veículos passarão por outro longo período de avaliação, seja em bancada, seja em condições de estradas, para que possam alcançar 700 mil quilômetros, conforme determinam as normas que certificam os motores Euro 6 em termos de eficiência e durabilidade. Por um longo período, os mencionados veículos terão extensas provas para confirmar o desempenho do biocombustível e sua *performance* operacional.

Para o Brasil, a iniciativa da Mercedes-Benz e da Be8 reafirma um papel de indução ao transporte livre das emissões poluentes, com uma transição energética em que as diversidades de fontes e propulsões poderão contribuir com o segmento, principalmente o de modal rodoviário de passageiros, em busca do desenvolvimento sustentável e de baixo carbono. É torcer para que o sucesso possa ser obtido da melhor forma possível.●

METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO DAS EMISSÕES

Os cálculos comparativos de emissões de CO₂ e serão suportados por parâmetros técnicos robustos, transparentes e auditáveis, que irão mensurar os impactos ambientais da substituição do *diesel* B15 pelo Be8 BeVant, alinhado às melhores práticas internacionais de análise de ciclo de vida e inventários corporativos de emissões.

A proposta metodológica seguirá padrões reconhecidos (*Protocol GHG*, ISO 14064), e irá utilizar dados

certificados por programas como o RenovaBio e a International Sustainability and Carbon Certification (ISCC), garantindo rastreabilidade e comparabilidade dos resultados. O RenovaBio é a política nacional brasileira para biocombustíveis, enquanto a ISCC é uma certificação global voluntária de sustentabilidade para biomassa e bioenergia. Ambos buscam promover a produção e o uso de combustíveis mais sustentáveis.

Fonte: Mercedes-Benz.





FOTOS: HENRIQUE ESTRADA

Quando a viagem começa antes do destino

Viações Danúbio Azul e Bragança apresentam novos ônibus de última geração e reforçam o turismo no interior paulista

Imagine você viajando para alguns dos principais destinos turísticos do interior de São Paulo, como Olímpia, em um dos mais novos ônibus da Viação Danúbio Azul. Conforto, tecnologia e segurança acompanham cada quilômetro do trajeto em veículos de última geração pensados para transformar a viagem em parte da experiência.

Foi exatamente esse cenário que a **Rádio Ônibus** e a Revista **SOU + Ônibus** encontraram ao visitar a garagem da **Viação Danúbio Azul** e da **Viação Bragança**, onde foi possível conhecer de perto os novos ônibus recém-incorporados à frota. A visita também mostrou como os investimentos em frota moderna, roteiros turísticos no interior paulista e manutenção preventiva reforçam o compromisso das empresas com a qualidade do transporte rodoviário.

A Viação Danúbio Azul inicia uma nova fase com a chegada de ônibus de última geração, desenvolvidos para elevar o padrão de conforto, tecnologia e segurança nas viagens rodoviárias. Os novos veículos contam com **carroceria**

Por Henrique Estrada

Edição Marcelo Valladão

Marcopolo da Geração 8, referência no mercado por unir *design* moderno, ergonomia e soluções avançadas voltadas à experiência do passageiro.

Entre os destaques estão as poltronas equipadas com **cinto de segurança de três pontos**, porta-pacotes iluminados, que oferecem mais espaço e praticidade para as bagagens, e um sanitário mais amplo e moderno, equipado com **sistema de desinfecção por luz UVC**, garantindo mais higiene durante todo o trajeto. A porta translúcida melhora a visibilidade interna e reforça o cuidado com a circulação dos passageiros.

No centro da tecnologia está o **chassi Scania K 370 4x2**, equipado com o exclusivo **Scania Retarder**, sistema que proporciona frenagens mais seguras, maior controle em descidas e melhor desempenho operacional. Os veículos também contam com carregadores de última geração e acabamento com **piso amadeirado**, criando um ambiente aconchegante e sofisticado, pensado para transformar a viagem em uma experiência diferenciada.



A Viação Danúbio Azul inicia uma nova fase com a chegada de ônibus de última geração

Com a frota renovada, a Viação Danúbio Azul fortalece sua atuação no **turismo rodoviário no interior do estado de São Paulo**, conectando passageiros a destinos reconhecidos pelo lazer, pela cultura e pelo entretenimento, como **Olímpia, Pirassununga, Porto Ferreira, Araras e Barretos**, cada um com seu período de maior movimentação ao longo do ano.

Dentro desse calendário turístico, **Olímpia** se destaca como um dos destinos mais procurados, especialmente durante as **férias de janeiro**. Reconhecida como a capital das águas termais, a cidade atrai famílias e turistas em busca de lazer e descanso, com parques aquáticos de grande porte que funcionam o ano todo, impulsionando o turismo regional.

Na sequência, **Pirassununga** mantém fluxo constante de visitantes ao longo do ano, com destaque para sua forte ligação com a **aviação**, por abrigar a **Academia da Força Aérea (AFA)**, além de áreas naturais e atrações ligadas ao lazer ao ar livre.

Porto Ferreira consolida-se como referência no turismo de compras e cultura, conhecida como a capital da cerâmica artística, enquanto **Araras** se destaca por eventos culturais e turismo regional. **Barretos**, por sua vez, ganha protagonismo no segundo semestre, especialmente em agosto, durante a tradicional Festa do Peão, um dos maiores eventos do gênero na América Latina.

Para que essa experiência de viagem aconteça com tranquilidade, existe um trabalho que começa muito antes de o ônibus chegar à plataforma. A Viação Danúbio Azul mantém uma **estrutura ampla e organizada de manutenção preventiva e corretiva**, pensada para acompanhar cada veículo de forma individual e rigorosa.

Durante a visita da Rádio Ônibus à garagem, foi possível acompanhar de perto como funciona essa rotina. Tudo começa pelo

abastecimento e pelo lançamento das quilometragens, que alimentam o sistema de controle técnico da frota. A partir desses dados, cada ônibus entra em um cronograma preciso de revisões, seguindo os planos definidos pelos fabricantes.

As manutenções preventivas são realizadas em períodos programados, com inspeções mecânicas, lubrificação, revisões do sistema de ar-condicionado e checagens semanais. Quando o veículo atinge a quilometragem estipulada, ele é automaticamente retirado da operação e encaminhado para revisão, só retornando à estrada após a liberação completa da equipe técnica.

A manutenção corretiva também faz parte da rotina diária e é baseada, principalmente, nos relatos dos motoristas, que passam por uma inspeção de rampa ao final das viagens. A garagem conta com **valetas específicas para serviços preventivos e corretivos**, além de boxes dedicados ao chamado trem de força, onde são realizados trabalhos em motor, câmbio e diferencial. Grande parte das recuperações é feita internamente, garantindo mais controle sobre cada etapa do processo.

Outro ponto essencial é o almoxarifado, organizado por sistemas – motor, câmbio, elétrica, ar-condicionado e carroceria – com peças originais e itens remanufaturados, todos identificados e controlados. As ferramentas utilizadas passam por aferições periódicas e só podem ser manuseadas por profissionais autorizados, assegurando precisão e conformidade com as normas técnicas.

O cuidado se estende também ao conforto e à saúde dos passageiros. O sistema de ar-condicionado recebe limpeza semanal dos filtros, verificações periódicas de motores, correias e rolamentos, além de higienizações mais profundas em ciclos definidos, garantindo eficiência e qualidade do ar ao longo das viagens.

Esse trabalho silencioso, que acontece longe dos olhos do passageiro, é o que sustenta a confiança em viajar de ônibus. Cada

revisão, cada controle e cada procedimento seguem uma lógica simples: **não deixar nada passar fora das especificações**. É assim, no dia a dia da garagem, que a Viação Danúbio Azul transforma estrada em segurança e viagem em tranquilidade.

Mais do que apresentar novos ônibus ou rotas, a visita à garagem da Viação Danúbio Azul ajuda a lembrar o quanto **viajar de ônibus segue sendo uma das formas mais completas de conhecer o interior de São Paulo**. Ao longo da estrada, o passageiro observa a mudança das paisagens, atravessa cidades com histórias próprias e chega a destinos que oferecem lazer, cultura, descanso e encontros.

Com uma malha de destinos que passa por estâncias turísticas, cidades de eventos, polos culturais e regiões de compras e lazer, o transporte rodoviário amplia as possibilidades de viagem, conectando pessoas a experiências que vão muito além do ponto de chegada. É a chance de viajar com tempo, conforto e segurança, aproveitando o percurso como parte da jornada.

A estrutura de manutenção, os investimentos em frota moderna e a organização operacional dão suporte a algo que permanece essencial: **a confiança em pegar a estrada de ônibus**. Um modo de viajar acessível, democrático e capaz de levar o passageiro a diferentes lugares em diferentes épocas do ano, sempre com novas histórias para viver pelo caminho. ●



Danúbio Azul e Bragança prezam pelo conforto de passageiros

DICAS PARA SUA VIAGEM NESSAS FÉRIAS

1. Procure uma empresa regular para fazer sua viagem

Escolha um destino e verifique uma empresa regular, devidamente registrada, que possa lhe atender. Você pode comprar passagens online, de forma prática e confortável, comparar preços, escolher horários e assentos ideais sem sair de casa.

Além disso, a compra antecipada elimina filas e garante mais opções disponíveis. Mas lembre-se de procurar uma empresa legalizada, e não plataformas de fretamento colaborativo que não vão lhe oferecer a segurança ideal.

Verifique avaliações e histórico para garantir um bom serviço. Verifique o trajeto até a rodoviária com antecedência

2. Organize-se para chegar à rodoviária com antecedência.

Calcule o tempo necessário para o trajeto e evite correrias ou atrasos. Não se esqueça de planejar

também o retorno, garantindo um deslocamento tranquilo. Desconfie se a empresa não tem parada dentro da rodoviária.

3. Prepare algum dinheiro e separe seus documentos pessoais

Tenha em mãos um documento oficial com foto, como RG, CNH ou passaporte. Para menores de 16 anos, é necessária uma autorização autenticada em cartório. Em alguns casos, a carteira de vacinação pode ser exigida. Se possível, leve algum dinheiro em espécie para evitar imprevistos.

4. Priorize lanches leves

Evite desconfortos na viagem, seja por fome, seja porque se alimentou mal. Leve frutas, barra de cereal, sanduíches e água. Antes de viajar, evite refeições pesadas ou comer em locais desconhecidos.



Equipe do Despoluir durante reunião de trabalho

Despoluir supera meta em 2025 e projeta crescimento para 2026

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), em parceria com a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e com o Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), é a responsável pela gestão, no estado de São Paulo, do Programa Ambiental do Transporte – Despoluir. A entidade também passa a representar oficialmente o Programa de Melhoria de Manutenção de Veículos Diesel (PMMVD), após a assinatura de um protocolo de intenções com o governo do estado, iniciativa conduzida pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB).

A nova atribuição decorre do Decreto Estadual nº 54.487, de 26 de junho de 2009, que estabelece a avaliação das condições eletromecânicas e dos níveis de emissões veiculares da frota operacional. O processo inclui a certificação dos veículos em conformidade com as normas ambientais vigentes, por meio da emissão de Laudos Técnicos de Opacidade (LTOs) e do Relatório de Medição de Opacidade (RMO), quando solicitados. As ações seguem os procedimentos definidos pela Instrução Normativa nº 06 do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e pela Resolução nº 418/2009 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), que institui a Inspeção Técnica Ambiental Veicular (ITAV).

BENEFÍCIOS PARA A SAÚDE E O MEIO AMBIENTE

O programa Despoluir tem papel relevante na proteção da saúde dos trabalhadores do transporte e da população em geral, ao promover ações preventivas voltadas à redução de impactos ambientais. As emissões resultantes da queima de combustíveis fósseis, como o óleo diesel, estão associadas a doenças respiratórias graves e ao aumento do risco de câncer de pulmão. O monitoramento contínuo realizado pelo programa contribui para a diminuição da concentração de poluentes na atmosfera, especialmente nos grandes centros urbanos, favorecendo a melhoria da qualidade do ar.

Durante as visitas técnicas, as equipes do Despoluir também orientam empresas e profissionais do setor sobre condução econômica e ambientalmente responsável, manutenção

preventiva, eficiência energética, qualidade dos combustíveis utilizados e cumprimento da legislação ambiental. As ações buscam estimular mudanças de comportamento e reforçar práticas sustentáveis no transporte de passageiros.

SÃO PAULO MAIS SUSTENTÁVEL

Como operadora do programa Despoluir no estado de São Paulo, a FETPESP mantém equipes que atuam em todo o território estadual, com cobertura das principais regiões metropolitanas, como São Paulo, Campinas, Baixada Santista, Sorocaba, Taubaté e São José dos Campos. O atendimento se estende ainda ao interior do estado, ao litoral e aos Vales do Paraíba e do Ribeira, ampliando o alcance das iniciativas voltadas à sustentabilidade ambiental no transporte paulista.

O PROGRAMA DESPOLUIR E SEUS NÚMEROS

Histórico pós-pandemia (número de avaliações/ano)

ANO 2022	ANO 2023	ANO 2024
META ANUAL 14.352 (100%)	META ANUAL 14.352 (100%)	META ANUAL 15.249 (100%)
AVALIAÇÕES VÁLIDAS 17.820	AVALIAÇÕES VÁLIDAS 18.311	AVALIAÇÕES VÁLIDAS 20.433
AVALIAÇÕES INVÁLIDAS 980	AVALIAÇÕES INVÁLIDAS 1.338	AVALIAÇÕES INVÁLIDAS 1.300
TOTAL REALIZADO 18.800	TOTAL REALIZADO 19.649	TOTAL REALIZADO 21.733
+76% PRODUÇÃO ACIMA DA MÉDIA 	+73% PRODUÇÃO ACIMA DA MÉDIA 	+70% PRODUÇÃO ACIMA DA MÉDIA 

INTERPRETAÇÃO DOS DADOS:

META ANUAL: Somatória das metas mensais estabelecidas pelo programa ao longo do período

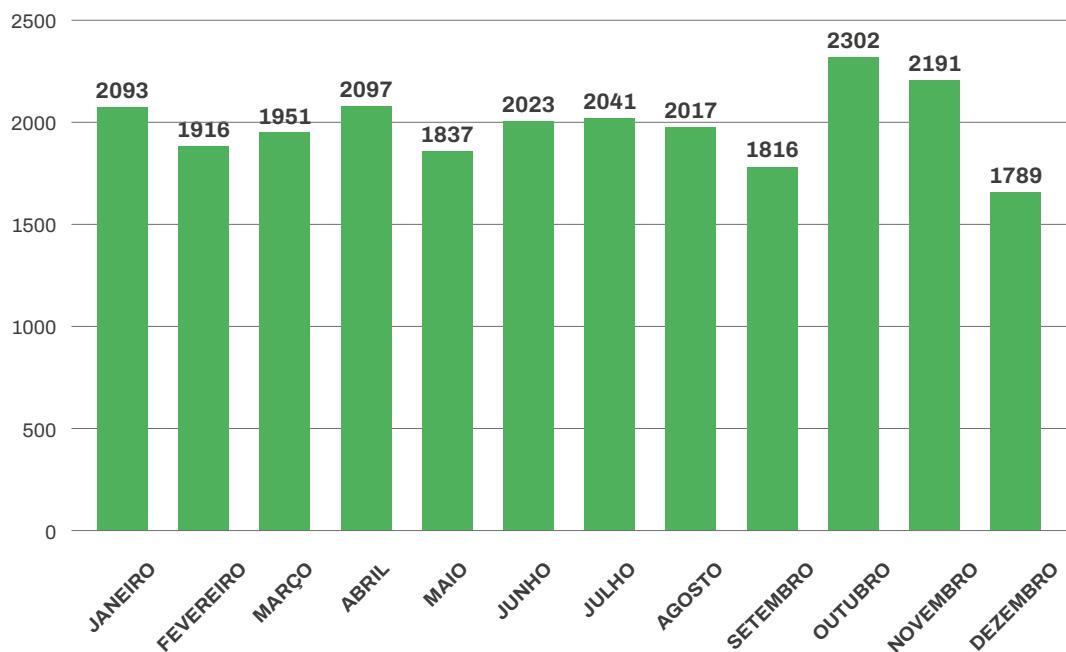
AVALIAÇÕES VÁLIDAS: Somatória das avaliações em conformidade com a legislação ambiental

AVALIAÇÕES INVÁLIDAS: Somatória das avaliações que não atenderam os requisitos previstos em lei

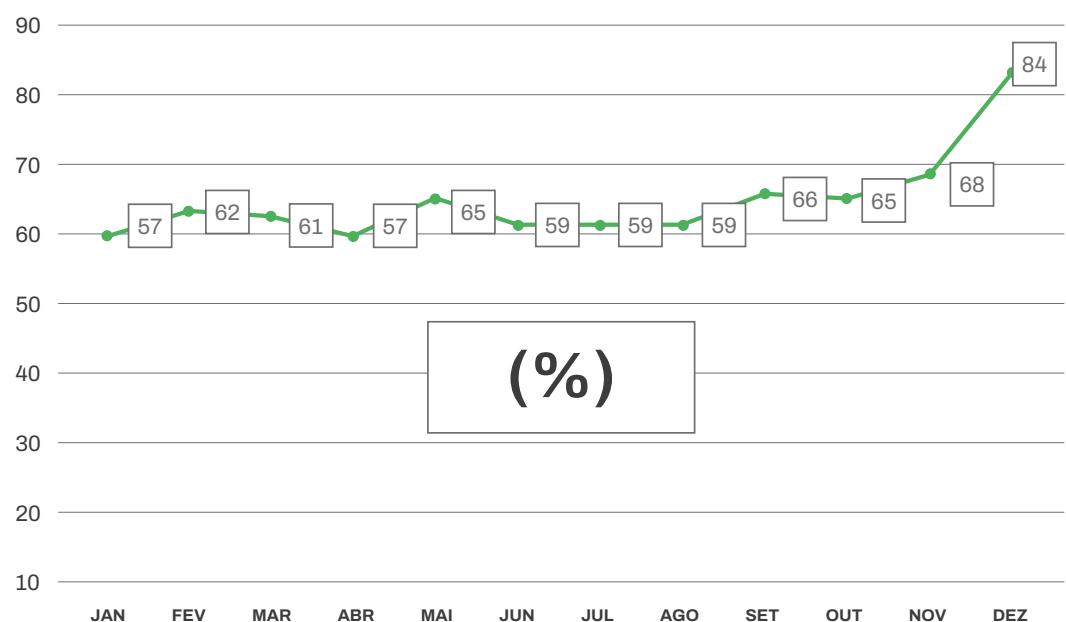
TOTAL REALIZADO: Somatória de produção das avaliações “válidas e inválidas”

Produção mensal do programa Despoluir

Frota aferida no ano de 2025 (em valores absolutos)



Frota aferida no ano de 2025 (em %)



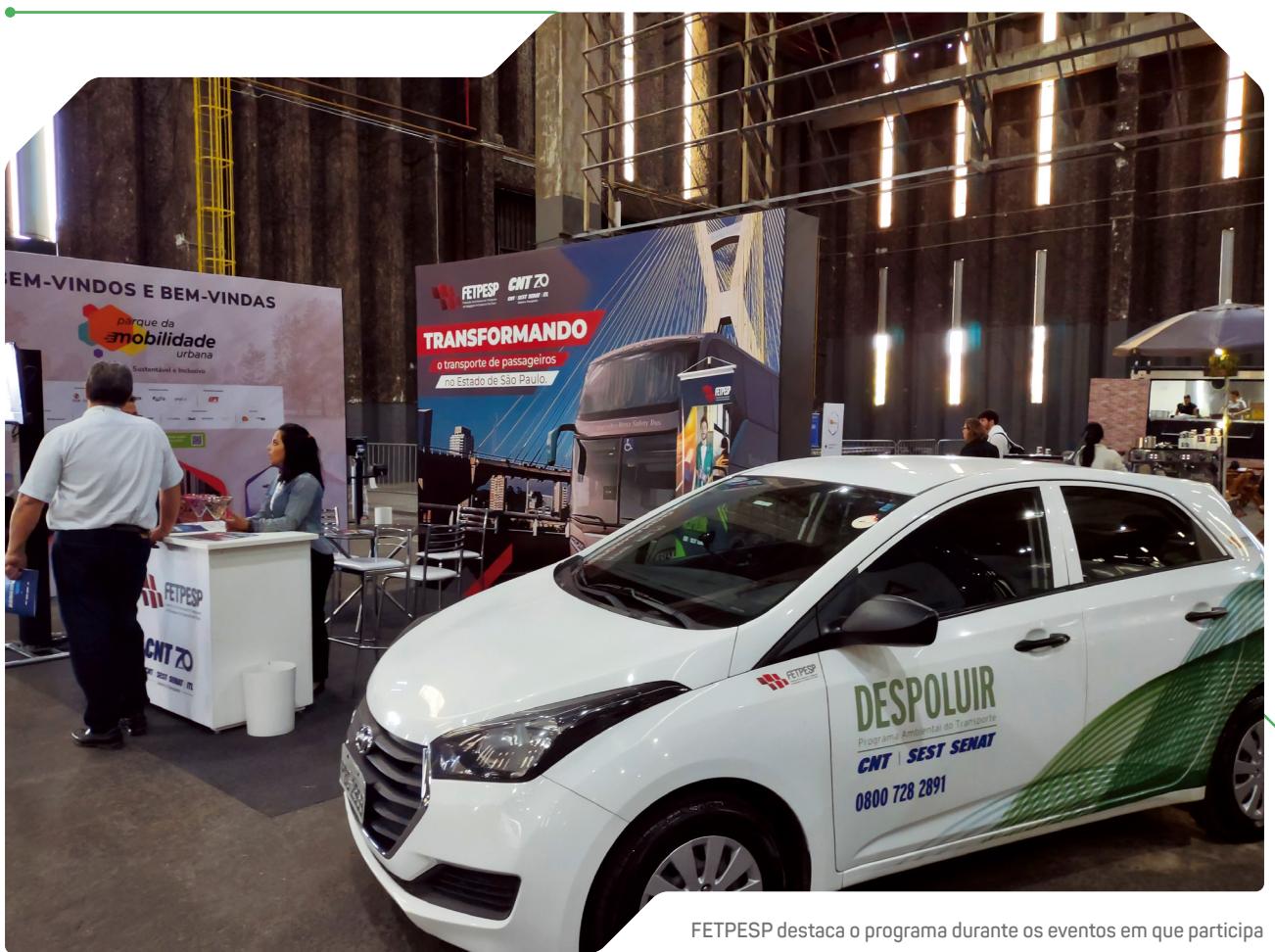
OS TRABALHOS DO PROGRAMA DESPOLUIR AO LONGO DO ANO DE 2025

A FETPESP, gestora do programa Despoluir no território paulista, desenvolveu, ao longo de 2025, uma série de ações em parceria com empresas do setor e órgãos públicos. As iniciativas envolveram a disseminação de conhecimento técnico aos setores de manutenção, com foco em revisões preventivas e corretivas, sempre buscando a otimização de resultados por meio do uso de equipamentos de alta precisão na avaliação dos serviços.

Outro segmento diretamente beneficiado foi o operacional. Profissionais das empresas participantes acompanharam

palestras orientativas sobre a importância da condução econômica e defensiva durante a operação, prática que contribui de forma significativa para a melhoria da eficiência, da segurança e da qualidade do serviço prestado aos usuários do transporte.

Os técnicos do programa Despoluir passam por auditorias anuais realizadas por empresa acreditada pela CETESB. O processo avalia o cumprimento dos pré-requisitos da ITAV, incluindo o uso de equipamentos de precisão nas análises dos testes de opacidade. As auditorias asseguram a renovação da certificação necessária junto aos órgãos públicos para a implantação e o desenvolvimento do PMMVD.



FETPESP destaca o programa durante os eventos em que participa

PERSPECTIVAS PARA 2026

A FETPESP destaca que a programação técnica do programa Despoluir é estruturada tradicionalmente no mês de dezembro, com base no encerramento do ciclo anual, para orientar a execução das atividades ao longo do período seguinte, em alinhamento com o calendário de atendimento às empresas parceiras.

Para 2026, a entidade prevê a ampliação do apoio às empresas participantes, com a inclusão de duas novas equipes

dedicadas à Análise da Qualidade do Diesel (AQD). A iniciativa permitirá avaliar, diretamente nas empresas, a qualidade do óleo diesel utilizado no abastecimento das frotas.

O trabalho será realizado de forma integrada à Avaliação Veicular Ambiental (AVA), com medições por amostragem da densidade, coloração e temperatura do combustível armazenado nos tanques. O procedimento é considerado estratégico para certificar a qualidade do óleo diesel, fator essencial tanto para a preservação dos componentes mecânicos dos veículos quanto para o controle e a redução das emissões de poluentes atmosféricos.



Veículos serão utilizados pela Cometa, 1001 e Catarinense

Grupo JCA investe R\$ 1,4 bilhão em frota moderna e sustentável

Veículos produzidos pela Scania em parceria com a Marcopolo fazem parte de renovação da 1001, Catarinense e Cometa, alinhadas a práticas ESG e conformidades regulatórias e de segurança

Líder em transporte rodoviário no Brasil, o Grupo JCA vem investindo cada vez mais em mobilidade sustentável, inovação tecnológica e experiência do cliente, reforçando seu compromisso com a segurança e o conforto de seus passageiros, além do futuro do planeta.

Durante evento realizado em parceria com a Scania e a Marcopolo, o Grupo JCA revelou um investimento de R\$ 1,4 bilhão na renovação de sua frota em um período de dois anos, com entregas programadas até o primeiro semestre de 2026, acelerando a transformação do setor dentro das mais recentes conformidades regulatórias e ambientais.

Nesse ciclo de renovação, o Grupo JCA incorporou à sua frota 382 veículos novos fabricados pela Scania, responsável pelos novos motores Euro 6 e chassis K450 e K320, em parceria com a Marcopolo, responsável pelas carrocerias Paradiso G8, sendo 153 Double Decker (40%). Ao todo foram adquiridos 650 novos ônibus. Com essa renovação, todos

Por Marcelo Valladão

os ônibus com motores Euro 3 da companhia serão substituídos, alcançando mais de 1.100 ônibus no padrão Euro 6.

“Esse investimento reforça nosso compromisso com segurança, conforto e inovação, e também faz parte de uma estratégia de melhoria da experiência dos nossos clientes, que inclui, além disso, investimentos em digitalização, inteligência artificial e um atendimento cada vez mais simplificado e humanizado. Com a chegada dos novos veículos da Scania com a Marcopolo e a integração de soluções digitais, estamos preparando o setor para um futuro mais limpo, eficiente e conectado”, declarou o CEO do Grupo JCA, Gustavo Rodrigues.

Ao longo dos próximos cinco anos, os novos veículos já incorporados ao Grupo JCA percorrerão mais de 176 milhões de quilômetros pelas estradas brasileiras e, somados aos demais ônibus Euro 6 da frota, reduzirão em mais de 72,8 mil toneladas as emissões de CO₂ na atmosfera.

“Os novos ônibus no padrão Euro 6 representam um compromisso com a redução de emissões. A título de comparação, seriam necessárias cerca de 584 mil árvores, o equivalente a 350 campos de futebol reflorestados, para promover uma redução equivalente”, destacou Rodrigues.

“A Scania ser escolhida mais uma vez como fornecedora dos ônibus para o Grupo JCA é uma materialização do quanto a nossa solução para a mobilidade rodoviária é um diferencial no mercado. Estamos falando do Grupo JCA, que é uma das referências no setor, e, por ser muito exigente, quer sempre o melhor para transportar seus passageiros. Vamos novamente comprovar todas as vantagens da eficiência energética da nova geração de ônibus Scania Euro 6, que oferece o menor custo total de operação, além das melhores soluções de serviços e de alternativas financeiras”, afirma Alex Nucci, diretor de Vendas de Soluções da Scania Operações Comerciais Brasil.

“A parceria entre o Grupo JCA e a Marcopolo existe há décadas, desde o tempo dos seus fundadores, o que muito nos orgulha e incentiva. Hoje, temos procurado fortalecer o relacionamento, e, para os veículos desse novo lote, desenvolvemos soluções sob medida para as suas aplicações, proporcionando ainda mais eficiência, segurança, conforto e tecnologia”, enfatiza Ricardo Portolan, diretor de Operações Comerciais Mercado Interno e Marketing da Marcopolo

Os veículos entregues ao Grupo JCA serão destinados a toda a malha do grupo, incluindo linhas que não eram assistidas por veículos Double Decker anteriormente. A **Viação 1001** lidera o investimento com **178 ônibus**, incluindo 25 modelos DD68, 23 modelos DD54 e 130 veículos rodoviários. A **Viação Catarinense** incorpora **118 novos veículos**, sendo 13 do modelo DD68, 47 do modelo DD54 e 58 rodoviários. Já a Viação Cometa adiciona **86 novos ônibus**, com 19 do modelo DD68, 26 do DD54 e 41 rodoviários.

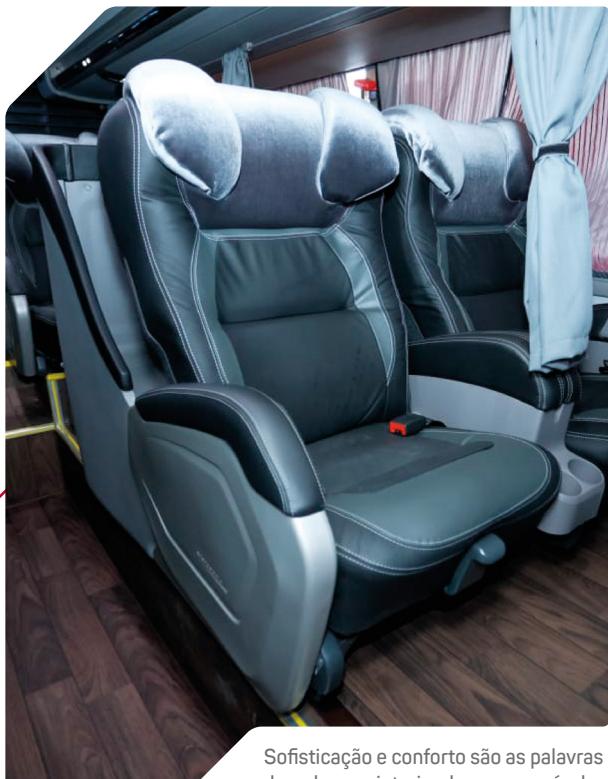
O setor de transporte rodoviário de passageiros no Brasil é responsável por aproximadamente 95% dos deslocamentos de pessoas pelo território nacional, contribuindo com 3,1% do Produto Interno Bruto (PIB) do país (mais de R\$ 365 bilhões), de acordo com dados do estudo promovido pela CNT, divulgados em 2024. Considerando todas as empresas, a JCA transporta cerca de 100 milhões de pessoas por ano. ●



Representantes das empresas parceiras durante evento de anúncio



Gustavo Rodrigues é CEO do Grupo JCA e destacou que o investimento da empresa reforça o compromisso com a segurança, o conforto e a inovação



Sofisticação e conforto são as palavras de ordem no interior dos novos veículos

FETPESP encerra 2025 e renova bandeiras para 2026

Ao reunir empresários, amigos e parceiros, entidade reafirma sua luta em defesa do setor

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) reuniu, no último mês de dezembro, seus associados, amigos e parceiros, não só para confraternizarem, mas também para trocarem ideias e expectativas para o ano de 2026.

Mauro Artur Herszkowicz, presidente da FETPESP, optou por não fazer seu discurso oficial, e o encontro teve um tom mais festivo. Também serviu para que a nova sede, agora reformada e com novos espaços para os associados, fosse conhecida por todos que ainda não haviam tido a oportunidade.

Confira algumas imagens do encontro:

FETPESP reuniu associados e empresários em seu novo espaço



Mílton Jung conta como o ônibus fez parte da sua vida

Jornalista também aponta algumas reflexões importantes para o futuro do transporte em São Paulo

Por Marcelo Valladão



FOTOS: MARCELO VALLADÃO

Mílton Jung, âncora da CBN, nos recebeu na sede da rádio em uma agradável manhã deste mês de janeiro, para contar um pouco da sua relação com o ônibus, sobretudo o rodoviário. Ele foi o apresentador do 1º Prêmio FETPESP de Comunicação, em 2024, e, durante uma de suas falas, relatou a experiência que teve ao embarcar em um ônibus rodoviário rumo a São Paulo e os primeiros passos no jornalismo nesta grande metrópole, fato que nos motivou a convidá-lo a falar em nossa série Eu Uso Ônibus.

O âncora, que seguiu os passos do pai Milton Ferretti Jung, célebre jornalista gaúcho, é formado pela Pontifícia Universidade Católica (PUC) do Rio Grande do Sul e já havia iniciado a carreira na Rádio Guaíba em 1984 antes mesmo de vir para São Paulo. Depois passou pelo jornal Correio do Povo e por grandes grupos midiáticos do país, tais como: TV Globo, SBT, TV Cultura, Rede TV e Portal Terra.

O ÔNIBUS NA VIDA DE MÍLTON JUNG

“No dia do prêmio, eu contei quando eu vim a São Paulo, já para trabalhar efetivamente. As duas primeiras vezes que eu vim para cá foram de ônibus. Mas vou contar uma curiosidade: no final de 1990, eu fiz um trabalho para uma produtora de vídeo e um dos rapazes da nossa equipe pegou o dinheiro e comprou um carro, e como o cinegrafista ia se casar aqui em São Paulo, decidimos vir para o casamento aqui com o tal carro”, conta ele.

“Entramos no carro e no primeiro posto rodoviário a Polícia nos parou. Aí fizeram uma averiguação no carro. Descobrimos que o motorista não tinha o documento [risos]. Explicamos para o policial que eu era do Rio Grande do Sul e o restante [do pessoal] era aqui de São Paulo e estava voltando para São Paulo. Falei que o carro estava lotado com nossas coisas [para a viagem] e não podíamos largar as coisas ali...”, conta Mílton.

Então, para a sorte do grupo, o guarda propôs um acordo. “Olha, vocês vão voltar para Porto Alegre, vão deixar as coisas lá, e se vocês não voltarem no próximo posto eu vou dar ordem para prenderem vocês.” Mílton relata que fizeram tudo direitinho, e então o ônibus foi a solução para uma viagem tranquila e segura.

“Essa foi a primeira experiência. No dia do prêmio eu contei uma segunda, quando consegui meu primeiro emprego para trabalhar na TV Globo, porque, na verdade, se não tivesse ônibus para me trazer naquele momento, eu não teria vindo para São Paulo”, diz ele. “Era 1990 e a passagem de avião era muito cara. Em 1991, eu vim trabalhar efetivamente, isso mudou minha carreira e minha vida. Conheci minha mulher e meus filhos nasceram aqui. Aquela viagem me proporcionou toda a transformação da minha vida. Uma viagem que talvez não tivesse acontecido se não fosse um ônibus Cometa [da Viação]. Eu comecei como estagiário na Rádio Guaíba de Porto Alegre, em 1984”.

Mílton também relembrou que, em 1985, quando ele e o colega Alexandre Pussieldi comandavam um programa esportivo que tratava de diversas modalidades, haveria um evento internacional de atletismo em São Paulo. Mais uma vez, por conta até da contenção de custos, a maneira de viajar para cobrir o evento foi de ônibus.

O BASQUETE O CHAMA PARA O CAMPEONATO ESTUDANTIL BRASILEIRO

Outra oportunidade que o levou a viajar de ônibus também foi oferecida pelo esporte, mas dessa vez quando era estudante. Para quem não sabe e ficará sabendo por esta matéria, Mílton Jung foi um dos atletas estaduais do basquete que representaram o Rio Grande do Sul no Campeonato Estudantil Brasileiro em Belo Horizonte. Mais uma vez, o ônibus

foi a “ponte” que levou os estudantes gaúchos para disputar o campeonato. “Foi uma competição interessante, uma experiência boa. O ônibus é sempre esse meio de transporte acessível, sempre abrindo oportunidades.”

Mílton, como contou algumas vezes em seu *blog* (miltonjung.com.br), se classifica como um jogador de basquete mediano. Ele teve a oportunidade de vestir a camisa do Grêmio por 13 anos.

“Já estou morando há mais tempo em São Paulo do que morei em Porto Alegre, inclusive graças ao ônibus [risos].” A qualidade do ônibus rodoviário brasileiro é reconhecida internacionalmente, sobretudo em relação ao conforto. Mas Mílton também conta experiências vividas no ônibus urbano.

ÔNIBUS URBANO

“Quando eu cheguei a São Paulo, o meu transporte era o ônibus também, porque eu morava em Pinheiros, trabalhava na Barra Funda, na TV Globo, e eu conhecia muito pouco da cidade. Então, o meu alcance na cidade era através do ônibus. E tinha um lugar que o ônibus me levava com segurança de onde eu morava em Pinheiros, que era no Shopping Iguatemi, porque o shopping me deixava seguro; era um lugar fechado, e eu não conhecia nada na cidade. Então, era onde eu ia almoçar”, conta.

“Também peguei muito ônibus errado na vida [risos] porque a cidade é muito grande. É fácil se confundir.”

Mílton conta que, quando conheceu o jornalista (na época rádio-escuta) Adamo Bazani, que hoje trabalha no Diário do Transporte, descobriu que muitas pessoas nutrem uma verdadeira “paixão” pelo ônibus. “Ele me apresentou esse universo. Conheci os busólogos, eu achei aquilo interessante e começamos a tratar disso no ar. Daí então tudo foi crescendo e convidei o Adamo a escrever no meu *blog* e contar essas histórias sobre os ônibus, que também contam um pouco da história do desenvolvimento da cidade de São Paulo.”

“Eu usava isso depois na CBN São Paulo, até para explicar a extensão da cidade [...], e o sistema de ônibus foi fundamental para isso, para que a cidade pudesse crescer da maneira como cresceu. E aí você vai entendendo as histórias da formação das empresas, das famílias em torno disso. Enfim, todo esse processo foi ele que me contou e me apresentou através desses textos. E ele escrevia textos enormes e com imagens, muitas imagens históricas, coisas que eles captavam, que eles iam alcançando em arquivos. Foi um material tão grande que o incentivou a fazer o Diário do Transporte, que acabou virando um site, acabou virando um negócio dele”, conta Mílton.

A CIDADE PRECISA PRIORIZAR O TRANSPORTE PÚBLICO

“Houve já uma grande evolução dos anos 1990 para cá; isso é inegável. Me lembro de muitos debates em relação à criação dos corredores de ônibus. Eu sempre alertei ‘Precisamos ouvir os passageiros’, porque se ouvimos só os motoristas, parece

que somos contra os corredores. O ônibus que passa leva muito mais gente do que vários carros que estão passando ali do lado”, diz ele. “Precisamos pensar nessa intermodalidade de circulação de um transporte ser complementar ao outro. Nós já avançamos... era muito pior. Quando cheguei aqui, o debate eram as vans clandestinas. Hoje o debate mudou.”



“O ÔNIBUS É SEMPRE ESSE MEIO DE TRANSPORTE ACESSÍVEL, SEMPRE ABRINDO OPORTUNIDADES.”

Mílton Jung

O FUTURO DA CIDADE E O MOTOTÁXI

“Não há construção, não há ponte, não há obra, não há avenida, não há nada que vá conseguir dar conta do crescimento populacional. Só o transporte público é capaz de agregar isso. Só que você precisa ter um transporte muito confortável, muito prático, porque como a gente já discutia lá atrás, o transporte mais confortável ainda é o carro que está na garagem da minha casa, mesmo que eu fique duas horas parado no trânsito.”

Em relação ao mototáxi, Mílton Jung explica que é um assunto complexo. “Isso é um risco. E a gente sabe que as próprias regras de controle não são suficientes, já visto o que nós assistimos no trânsito em relação às motos de uma maneira geral, e não estou me referindo só a mototáxis não. O fato é que os mototáxis já existem antes mesmo de qualquer regra. Antes mesmo dos grandes aplicativos, das grandes empresas que exploram o transporte por aplicativo estarem aqui no Brasil. Na periferia, os mototáxis estão de forma não oficial, irregular, já funcionando. As pessoas utilizam isso porque, em algumas regiões, o deslocamento dentro daquela área só é possível através de moto ou a pé. São as duas modalidades que nós temos para circular. E aí esse é um outro elo dessa questão da mobilidade que é do pedestre, que também é muito malcuidado, muito maltratado aqui no Brasil. A gente tira a calçada para ampliar a avenida, se for o caso. É muito difícil essa discussão, porque aquilo que eu falei, do ponto de vista da segurança, acho bastante arriscado que a gente libere por si só o transporte por mototáxi na cidade, porque nós estamos colocando os passageiros em risco. Não só o próprio mototáxi, mas o passageiro em risco. É muito perigoso. Agora, há regiões em que talvez essa vai ser a melhor solução. E aí o poder público tem que estar nessas regiões para ordenar isso.” ●



FOTOS: ARQUIVO PESSOAL

Fernando Richeti: quando o rádio encontra a estrada

Por Henrique Estrada

A história de Fernando Richeti se confunde com o som do rádio ligado, o ronco dos motores e o movimento constante das estradas brasileiras. Repórter e apresentador reconhecido por sua atuação no jornalismo de transporte, ele construiu uma trajetória marcada pela escuta atenta, pelo respeito aos profissionais do volante e por uma relação afetiva profunda com ônibus, caminhões e viagens rodoviárias.

Essa conexão começa ainda na infância, na Zona Leste de São Paulo, dentro da casa do avô Antonio Richeti. Marmorista, carpinteiro e apaixonado por rádio, o avô montava caixas de madeira para aparelhos valvulados enquanto acompanhava programas que preenchiam a casa com notícias, música e histórias. O rádio não era apenas um objeto: era companhia, aprendizado e presença diária. Já o pai, Fernando Richeti, reforçou esse vínculo ao manter o rádio sempre ligado, especialmente na Rádio Bandeirantes, ensinando ao filho que informação e conhecimento também vinham pelas ondas sonoras.



Richeti, durante a apresentação do seu programa na Rádio Capital

Antes de chegar aos microfones e às câmeras, Fernando trilhou caminhos que ajudaram a moldar seu olhar sobre o mundo do transporte. Trabalhou em metalúrgica, atuou como mecânico e chegou a manter uma oficina própria, experiências que despertaram ainda mais seu fascínio por motores e pelo funcionamento dos veículos.

Paralelamente, as viagens em família – muitas delas em ônibus rodoviários, especialmente da Viação Cometa – criaram uma memória afetiva que permanece viva até hoje. Para ele, a viagem iniciava muito antes do destino: começava no embarque, no contato com o motorista, na observação da estrada pela janela.

A carreira no rádio ganhou um marco importante em 1º de setembro de 2019, quando estreou ao vivo no programa *Brasil Caminhoneiro*, da Rádio Capital. Mas foi na televisão que viveu um dos episódios mais impactantes de sua vida profissional. Em 2011, durante as enchentes em Santa Catarina, Fernando fez sua estreia como repórter do *Siga Bem Caminhoneiro*, acompanhando caminhões e ônibus mobilizados para levar água, alimentos e medicamentos às regiões atingidas. A experiência, marcada por cenas de dor, solidariedade e coragem, mudou sua forma de enxergar a profissão e a própria vida.

Hoje, morando em São José dos Campos, Fernando Richeti mantém uma rotina intensa de deslocamentos rodoviários, especialmente nas viagens de ônibus entre o Vale do Paraíba e a capital paulista. Passageiro frequente, ele conhece rodoviárias, horários, empresas e, principalmente, pessoas. Os motoristas deixaram de ser apenas profissionais no volante para se tornarem conhecidos, colegas de estrada e personagens reais de histórias que ele observa, vive e conta. Para Richeti, a rodoviária é um espaço vivo de encontros, despedidas e narrativas humanas.

Ao longo dos anos, ele acompanhou de perto a evolução do transporte coletivo, desde os antigos ônibus monobloco até os modelos atuais, mais confortáveis, silenciosos e sustentáveis, incluindo os veículos elétricos. Ainda assim, defende que nenhuma tecnologia substitui o fator humano. Para Fernando, o motorista segue sendo o coração do sistema, responsável por conduzir não apenas veículos, mas vidas, sonhos e rotinas inteiras. Valorizar esse profissional é, segundo ele, uma obrigação social.

Ao definir sua própria trajetória, Fernando Richeti é direto e sincero: considera-se um homem abençoado. Fazer da comunicação uma profissão e do rádio um companheiro diário é algo que ele encara como vocação. Não vê a segunda-feira como um fardo, mas como um recomeço. Entre microfones, câmeras, ônibus e estradas, ele segue contando histórias, ouvindo pessoas e reafirmando, a cada viagem, que o melhor trecho da vida – assim como da estrada – muitas vezes é o caminho.●



"MEU PAI SEMPRE ME ENSINOU A TER MUITO RESPEITO PELOS PROFISSIONAIS AO VOLANTE. SEJA NO CAMINHO, SEJA NO ÔNIBUS"

diz Richeti.

"O MOMENTO DAS FÉRIAS, QUANDO EU ERA CRIANÇA, JÁ COMEÇAVA NA ESTRADA. EU GOSTAVA DEMAIS DAQUILO! HÁ UMA FRASE DE CAMINHÃO QUE DIZ QUE A MELHOR PARTE DA VIAGEM, ÀS VEZES, É O CAMINHO, E NÃO O DESTINO."



Richeti e Everaldo Silva, juntos na Rádio Capital durante o programa *Brasil Caminhoneiro*

25º CONGRESSO



SETPESP



*Em breve, mais
informações!*

Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros



15, 16 e 17
maio de 2026



Hotel Villa Rossa
São Roque - SP

O Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros chega em sua 25ª edição, ressaltando a importância dos eventos anteriores e promovendo a colaboração entre os setores públicos e privado no debate sobre temas de importância da sociedade.

Este evento, organizado pelo SETPESP (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo), acontecerá nos dias 15, 16 e 17 de maio de 2026, no Hotel Villa Rossa em São Roque (SP) e reunirá importantes nomes da Magistratura e dos Poderes Concedentes para debater assuntos de responsabilidade Civil e Direito aplicado ao transporte.

Apoio Institucional



A solução para a

MOBILIDADE

urbana.



Paz no trânsito começa por você.



FLEETBUS



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



2026

2º PRÊMIO

FETPESP

DE COMUNICAÇÃO

Reconhecendo iniciativas que fortalecem a comunicação
e impulsionam a mobilidade no setor de transportes.

Inscrições Abertas

Até 17 de abril de 2026



Inscreva seu projeto
premiofetesp.org.br

**Comunicação em Movimento,
Mobilidade em Evolução.**

Patrocínio



CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte