

# ^sou + ônibus

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

ANO 2026 - EDIÇÃO 55

## Comunicação em movimento: histórias que transformam o transporte

*Prêmio FETPESP de Comunicação volta  
em 2026, ganha força e coloca em pauta  
inovação, mobilidade e o papel estratégico  
do transporte coletivo nas cidades*

### **DIESEL EM ALTA, ATENÇÃO REDOBRADA NA OPERAÇÃO**

Custos mais elevados exigem eficiência,  
planejamento e revisão de estratégias

### **ENERGIA QUE MOVE O TRANSPORTE**

Passáro Marron aposta no biometano  
para reduzir custos e emissões

### **DO PASSADO À INOVAÇÃO**

Os 85 anos do SETPESP e a  
evolução do transporte de  
passageiros em São Paulo



# O PAPEL DE QUEM ESTÁ NA FRENTE É MOSTRAR O CAMINHO.



BETC HAVAS



Desacelere. Seu bem maior é a vida.



A Mercedes-Benz é líder em ônibus desde que chegou ao Brasil, em 1956. E oferece a melhor solução para rotas sustentáveis, com o e0500U. Mais autonomia, segurança, conforto e com menor custo operacional. Perfeito para a sua frota em qualquer cidade do país. Mude para um futuro mais sustentável e rentável. Acesse o site e descubra a concessionária mais próxima de você.



A telemetria que ajuda sua frota a evoluir. Otimize sua operação na cidade com parametrização, diagnóstico, análise de veículos, performance do motorista e muito mais.

mercedesbenzonibus 
 mercedesbenz\_onibus 
 MercedesBenzBrasil

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

Saiba mais em: [fleetbus.com.br](http://fleetbus.com.br)

**Mercedes-Benz**  
Referência em Ônibus



O **SISTEMA TRANSPORTE**

É A FORÇA QUE IMPULSIONA O

**DESENVOLVIMENTO**

DO BRASIL

O trabalho conjunto que **CNT, SEST SENAT e ITL** fazem aumenta a eficiência do transporte e a competitividade das empresas do setor no Brasil e no mundo.

### **Atuação em três pilares**

**1.** Defesa dos interesses das empresas e fortalecimento do setor

**2.** Saúde, qualidade de vida e qualificação dos colaboradores

**3.** Formação avançada do corpo executivo

*Junte-se ao nosso movimento*



Conheça a CNT  
[cnt.org.br](http://cnt.org.br)



Conheça o SEST SENAT  
[sestsenat.org.br](http://sestsenat.org.br)



Conheça o ITL  
[itl.org.br](http://itl.org.br)

**CNT | SEST SENAT | ITL**  
Sistema Transporte

# Entre desafios e caminhos, o transporte que sustenta as cidades

Discutir transporte coletivo é, essencialmente, explorar o pulsar da vida urbana. É sobre tempo, acesso, oportunidades e também decisões que impactam diretamente o cotidiano de milhões de pessoas. Nesta 55ª edição da Revista *Sou + Ônibus*, o convite é simples e necessário: refletir sobre os caminhos do setor em um momento que exige equilíbrio, inovação e responsabilidade.

O destaque desta edição aponta para um tema que ganha relevância a cada dia: a comunicação. O Prêmio FETPESP de Comunicação, que teve uma estreia de sucesso em 2024, está de volta em 2026 para reforçar o quanto informar bem, com qualidade e estratégia, é parte fundamental quando o objetivo é valorizar o transporte coletivo e fortalecer a sua conexão com a sociedade. Mais do que reconhecer iniciativas, o prêmio evidencia que a forma como o setor se comunica também ajuda a construir o seu futuro.

Essa conversa se amplia quando olhamos para um dos debates mais relevantes do momento: o Marco Legal do Transporte Público Coletivo. Em meio à queda de demanda e à pressão crescente sobre os custos, discutir novas formas de financiamento, segurança jurídica e previsibilidade deixou de ser apenas uma agenda técnica e tornou-se um passo decisivo para garantir a sustentabilidade do sistema.

Ao mesmo tempo, certos obstáculos continuam a desafiar o cenário atual. A fiscalização no transporte de passageiros, por exemplo, ainda carrega entraves que devem ser superados para garantir a excelência. Abordar essa questão é fundamental para assegurar qualidade, segurança e condições mais equilibradas entre os diferentes modelos de operação.

Abrimos espaço também para uma reflexão sobre a Tarifa Zero. Mais do que ampliar o acesso, o debate passa, necessariamente, pela qualificação do sistema, um ponto central para que qualquer avanço seja consistente e duradouro.

Olhar para o setor é reconhecer a sua trajetória. Os 85 anos do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) mostram como o transporte rodoviário de passageiros evoluiu com o país, acompanhando mudanças econômicas, sociais e regulatórias. Essa história ajuda a entender um presente marcado por transformações constantes e um futuro que exige adaptação contínua.

O campo jurídico ganha relevância com o 25º Congresso de Responsabilidade Civil, que reúne especialistas para discutir temas que impactam diretamente a operação, como financiamento, relações de trabalho e regulação.

E quando o assunto é sustentabilidade, o biometano surge como uma alternativa concreta e promissora. No cenário econômico, a alta do diesel continua sendo um dos principais pontos de atenção. Também destacamos iniciativas voltadas à qualificação profissional e ao planejamento urbano.

Por fim, voltamos ao essencial: a experiência de quem utiliza o ônibus todos os dias, cujo olhar sobre São Paulo traduz avanços, desafios e o impacto do transporte na vida urbana.

Mais do que reunir pautas, esta edição convida a uma leitura atenta, afinal, fortalecer o transporte coletivo é fortalecer as cidades e tudo o que acontece dentro delas.



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](http://www.fetpesp.org.br)

## Diretoria

### PRESIDENTE

Mauro Artur Herszkowicz

### VICE-PRESIDENTES RODOVIÁRIOS

Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu  
Gustavo Rodrigues  
Robson Rodrigues

### VICE-PRESIDENTES METROPOLITANOS

João Antonio Setti Braga  
Luiz Augusto Saraiva  
José Roberto Iasbek Felício

### VICE-PRESIDENTES URBANOS

Belarmino da Ascensão Marta Júnior  
Francisco Armando Noschang Christovam

## CONSELHO FISCAL

### TITULARES & SUPLENTE

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

## SOU + ÔNIBUS

### EDITOR RESPONSÁVEL

Patrícia Cré (MTB. 0088641/SP)

## COLABORAÇÃO

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

## CONSELHO EDITORIAL

Anderson Oliveira  
Antonio Ferro  
Francisco Helio Ferreira da Silva  
Henrique Estrada  
Leticia Oliveira da Silva Souza  
Patrícia Cré  
Regina Helena Teixeira

## PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO

DUO Design

## CAPA

Patrícia Cré e Leticia Oliveira da Silva Souza

## CANAL DE COMUNICAÇÃO

Artigos, reportagens e sugestões devem ser enviados para o e-mail [comunicacao@fetpesp.org.br](mailto:comunicacao@fetpesp.org.br) / [imprensa@fetpesp.org.br](mailto:imprensa@fetpesp.org.br)

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



FOTO: SHUTTERSTOCK.COM



## 06 Ponto de Vista

Qualificar o transporte coletivo para adoção da Tarifa Zero, escrito pelo presidente Mauro Artur Herszkowicz

## 07 Opinião

Fiscalização no transporte de passageiros: por que ela ainda falha?

Por Paulo Miguel Jr.

## 08 Marco Legal

A importante discussão sobre o Marco Legal do Transporte Público Coletivo

## Destaque 10

Comunicação que move o setor

## Artigo Comemorativo 14

25º Congresso Responsabilidade Civil  
Por Rodrigo Matheus

## Entrevista 15

85 anos do SETPESP: história, evolução e o futuro do transporte rodoviário de passageiros



FOTO: DIVULGAÇÃO FETPESP

FOTOS: ANTÔNIO FERRO



## 19 Sustentabilidade

O biometano no transporte estradeiro

## 23 Sistema Transporte

Profissionais do transporte podem se qualificar em cursos estratégicos do ITL em São Paulo

## 24 Infraestrutura & Mobilidade

Planejamento que move cidades

## Cenário Econômico 26

Quando o *diesel* sobe, todo o transporte reage

## Evento 28

FETPESP participa do P3C 2026 e reforça a agenda de investimentos em infraestrutura

## Eu Uso Ônibus 29

"Eu escolho o ônibus": a experiência de quem vive São Paulo pela janela do coletivo



FOTO: FREEPIK.COM





## Qualificar o transporte coletivo para adoção da Tarifa Zero

Neste ano de eleições majoritárias, o tema “Tarifa Zero” nos transportes urbanos tem sido abordado em diversas publicações nas redes sociais e em notícias sobre iniciativas que visam adotar, em algumas cidades brasileiras, este programa de inclusão social. A Tarifa Zero é uma importante política pública que facilita o acesso das pessoas a um serviço essencial e assegura a todos o direito de ir e vir, sem a cobrança da taxa.

A implementação da Tarifa Zero pode motivar uma maior utilização do transporte coletivo, que voltou a enfrentar queda no número de passageiros transportados. No entanto, antes de se oferecer a Tarifa Zero em todos os sistemas de transportes urbanos do Brasil, é preciso garantir a melhoria dos serviços oferecidos atualmente, tornando-os mais eficientes, produtivos e de qualidade.

Esta é uma das diretrizes do Marco Legal do Transporte Público Coletivo, o Projeto de Lei (PL) nº 3.278/2021, que tramita na Câmara dos Deputados em regime de urgência. A expectativa das entidades do setor, entre elas a FETPESP, é de que a proposta seja votada ainda neste mês de março.

O PL sofreu ataques no começo deste ano, com a veiculação de falsas informações que atrelavam a aprovação do Marco Legal à aplicação de impostos que onerariam o transporte individual, quando, na verdade, o texto visa promover uma legislação

mais equilibrada e estruturada para o setor de transporte de passageiros, sem criar taxações ou obrigações financeiras a estados e municípios.

O Marco Legal do Transporte Público Coletivo busca definir as responsabilidades dos entes federativos (União, estados e municípios) na gestão do transporte público e promover a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana (PMUs) integrados, assegurando o melhor acesso aos serviços pela população. Outro ponto importante é a distinção entre a tarifa técnica, que é o parâmetro para a remuneração das empresas pelos serviços prestados, e a tarifa pública, aquela cobrada do passageiro. A diferença entre os valores dessas tarifas normalmente é assumida pelo poder público na forma de subsídios ou receitas extratarifárias.

O transporte coletivo certamente precisa ser qualificado, permitindo o planejamento de políticas públicas para a adoção da Tarifa Zero, a qual depende de fontes de financiamento estáveis, sob pena de se oferecer um serviço que, sem confiabilidade, regularidade e segurança, não trará as melhorias esperadas para a mobilidade de milhões de brasileiros. ●

### MAURO ARTUR HERSZKOWICZ

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

# Fiscalização no transporte de passageiros: por que ela ainda falha?

Por Paulo Miguel Junior



A representação do Usuário do Transporte Público, atividade de natureza difusa, sempre foi exercida, em âmbito nacional, pela Confederação Nacional dos Usuários de Transportes (CONUT) e, no estado de São Paulo, pela Federação dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviários, Ferroviários, Hidroviários, Metroviários e Aéreos do Estado de São Paulo (FUSP), entidades que adquiriram personalidade jurídica em 1986. De lá até os dias atuais, o sistema de transporte passou por diversas transformações e regulamentações, alcançando o modelo vigente, no qual se observam empresas consolidadas e com elevado padrão de atendimento ao usuário, tanto no que se refere à frota, ao conforto e à qualidade do serviço, quanto – e principalmente – à segurança.

Nesse contexto, o poder público tem assumido sua responsabilidade ao impor regras ao transporte regular de passageiros, as quais exigem alto grau de profissionalização das empresas, sempre com reflexos diretos na qualidade do atendimento ao usuário. Cabe às entidades representativas acompanhar esse processo e cobrar providências sempre que necessário.

Defendemos a prática de tarifas módicas aos usuários; contudo, conhecedores de todas as obrigações impostas às empresas de transporte coletivo, sabemos que isso nem sempre é possível em razão dos elevados custos operacionais envolvidos.

Temos enfrentado sérios problemas, sobretudo quando surgem iniciativas apresentadas como “inovadoras”, mas desprovidas de regulamentação adequada. Sob o argumento de oferecer transporte mais barato, determinadas empresas ou operadores deixam de observar requisitos básicos de segurança e conforto.

Nessas situações, a atuação firme do poder público é imprescindível. Assim como estabelece regras de atendimento, conforto, confiabilidade e segurança, ele também deve fiscalizar de forma efetiva. Esta fiscalização é relativamente simples, pois as empresas regulares possuem garagens, pontos definidos de partida e chegada e estrutura operacional conhecida.

O mesmo, infelizmente, não ocorre com o transporte alternativo e/ou colaborativo, que continua a se beneficiar da omissão do poder público quanto à fiscalização, essencial para a segurança dos passageiros. Neste tipo de transporte, observa-se frequentemente a violação de requisitos mínimos de segurança ao usuário, começando pela ausência de compromisso com horários de partida – quando há partida –, locais inadequados e inseguros de embarque e desembarque, além de riscos evidentes nas estradas.

Em muitos casos, as vítimas ficam sem atendimento posterior adequado, pois esses chamados transportadores não possuem lastro financeiro para arcar com as despesas decorrentes dos acidentes que provocam, transferindo todo o ônus ao poder público, que acaba respondendo solidariamente em razão da ausência de fiscalização.

Por isso, permanecemos atentos ao transporte rodoviário de passageiros e seguimos cobrando do poder público a devida fiscalização daqueles que não atendem aos requisitos mínimos de qualidade, conforto, frota adequada e, sobretudo, segurança. ●



**PAULO MIGUEL JUNIOR** é presidente da CONUT (Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos de Passageiros Rodoviários, Ferroviários, Metroviários, Hidroviários e Aéreos)





# A importante discussão sobre o Marco Legal do Transporte Público Coletivo

Os primeiros meses de 2026 começaram marcados por polêmicas em torno do Marco Legal do Transporte Público Coletivo, alvo de informações incorretas divulgadas em diversas redes sociais. Publicações associavam este importante instrumento para a modernização dos sistemas de transportes de passageiros à criação de novos impostos, que onerariam principalmente o uso do transporte individual. Nada mais falso!

O Marco Legal do Transporte Público Coletivo começou a ser debatido em 2021, passou por diversas discussões e análises até ser apresentado como o Projeto de Lei (PL) nº 3.278/2021, atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados. O objetivo é claro: melhorar a qualidade do transporte de passageiros, dar segurança jurídica aos contratos de prestação do serviço e possibilitar a modicidade tarifária, sem alterar a atual carga tributária.

Defendido por entidades do setor, entre elas a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), e por representantes da sociedade civil, o PL foi aprovado no Senado em 2024. No final do ano passado, recebeu parecer favorável da Comissão de Infraestrutura da Câmara dos Deputados, e, em fevereiro deste ano, começou a tramitar em regime de urgência, para ser analisado diretamente no plenário, sem passar pelas demais comissões temáticas legislativas.

Em todo o Brasil, os sistemas de transportes coletivos vêm sofrendo uma queda no número de passageiros transportados, chegando a ter cerca de 80% menos usuários no período da pandemia do coronavírus. A recuperação da demanda, lenta e gradual, nunca atingiu os indicadores de antes de 2020, com o transporte coletivo precisando competir com o transporte individual – carros e motos –, que ocupam um espaço maior nos sistemas viários. Menos passageiros significa mais pressão sobre os custos operacionais, mais subsídios ou tarifas mais caras, menos investimentos e instabilidade econômica e jurídica enfrentada pelas empresas operadoras.

Esta crise estrutural, que provoca um déficit financeiro no setor, pode ser alterada com a aprovação do Marco Legal, cujo destaque é a separação da tarifa paga pelos usuários daquela que remunera os operadores pelos serviços prestados, permitindo a modicidade tarifária e a utilização de outras fontes de custeio, como receitas de publicidade ou parte da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE-Combustíveis), aplicada sobre o consumo de combustíveis usados no transporte individual, para custear o transporte público coletivo. O escopo do PL aborda a reestruturação e a diversificação do modelo de prestação de serviços de transporte público coletivo, bem como a organização e os instrumentos de financiamento dos serviços de transporte, além de aspectos operacionais, como a integração entre os diversos modais.

Entidades que representam o setor de transporte público esclarecem que o PL não cria taxações nem obrigações financeiras a estados e municípios, diferentemente de falsas veiculações que ocorreram durante o mês de fevereiro passado. Segundo as entidades, o texto prevê que gratuidades e descontos tarifários, que hoje representam cerca de 22% do custo das tarifas, sejam custeados por recursos já previstos em lei, evitando que esse valor continue sendo repassado aos demais passageiros.

Desta forma, com a melhor definição das regras pelo Marco Legal, mais previsibilidade e transparência, os poderes públicos estadual e municipal poderão decidir se irão subsidiar as tarifas do transporte coletivo, e em qual montante, sem criação de novos impostos.

O transporte público coletivo figura como um direito social fundamental garantido pela Constituição Federal (artigo 6º), sendo um serviço essencial para o acesso da população ao trabalho, à saúde e à educação. As fontes de financiamento deste serviço estão definidas na Lei da Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012). O Marco Legal do Transporte Público Coletivo, alinhado às diretrizes constitucionais, tem o propósito de definir claramente as competências legais para a organização dos sistemas de transportes de passageiros em todo o país. ●

Marque na **agenda!**

# SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2026



## LAT.BUS

Feira Latinoamericana  
do Transporte

11, 12 ————— E 13 AGO

SP SÃO PAULO EXPO 2026  
RODOVIA DOS IMIGRANTES



Realização



Organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio





FOTOS: DIVULGAÇÃO FETPESP

# Comunicação que move o setor

Após o sucesso da edição inaugural em 2024, Prêmio FETPESP de Comunicação retorna em 2026 e reforça o papel estratégico da informação para o futuro da mobilidade urbana

Por Patricia Cré

O transporte de passageiros move milhões de pessoas todos os dias, sustenta a dinâmica econômica das cidades e é peça-chave para o desenvolvimento urbano. Mas, para além da operação, da tecnologia e da gestão, existe um fator estratégico que tem ganhado cada vez mais relevância para o setor: **a comunicação**.

Foi com esse olhar que a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) criou o Prêmio FETPESP de Comunicação, iniciativa que reconhece trabalhos jornalísticos e projetos que ampliam e qualificam o debate sobre o sistema de transporte coletivo.

Após o sucesso da primeira edição, em 2024, a premiação retorna em 2026 ainda mais consolidada, depois de reunir cerca de 150 trabalhos que abordaram desde inovação e sustentabilidade até os desafios estruturais do transporte nas cidades.

Mais do que reconhecer conteúdos, o prêmio abriu espaço para um olhar aprofundado sobre o setor, muitas vezes retratado de forma pontual no debate público.

“A comunicação tem papel estratégico para o futuro do transporte. Quando ampliamos a qualidade da informação, fortalecemos o setor, melhoramos o diálogo com a sociedade e criamos um ambiente mais favorável para investimentos e inovação,” conta Mauro Herszkowicz, presidente da Federação.

## UM PRÊMIO QUE FORTALECE O SETOR

A premiação nasce com o objetivo de **valorizar iniciativas de comunicação e trabalhos jornalísticos que contribuam para ampliar o debate qualificado sobre mobilidade urbana e transporte coletivo**.

Embora essencial para milhões de brasileiros, o transporte público ainda aparece com frequência na mídia associado a crises ou desafios operacionais. Ao valorizar reportagens, campanhas e iniciativas institucionais, o prêmio incentiva uma abordagem mais ampla, que inclui eficiência, inovação e impacto social.

Esse movimento não é apenas institucional; é estratégico. Quanto melhor a comunicação, maior a compreensão pública sobre o papel do sistema de transporte coletivo no desenvolvimento das cidades.

Transporte coletivo é um dos pilares da mobilidade urbana e do desenvolvimento econômico.



Grupo de estudantes vencedores. Da esquerda para a direita: Prof. Márcia Detoni, Nicolas Jacomelli, Julia Bonfim, Mariana Nunes e Daniela Damasceno.



## A EXPERIÊNCIA DE QUEM PARTICIPOU

Para os profissionais que participaram da primeira edição, a experiência vai além do reconhecimento.

A jornalista **Márcia Pinna**, da OTM Editora, avalia a iniciativa como um avanço relevante para o sistema de transporte. “A criação do Prêmio FETPESP de Comunicação é fundamental para o nosso setor. Além de reconhecer e valorizar o trabalho jornalístico, também ajuda a aprimorar a comunicação entre as empresas e a sociedade,” afirma.

Entre os destaques, esteve o grupo da categoria Estudante Universitário de Jornalismo, representado por Nicolas Jacomelli, então aluno da Faculdade Cásper Líbero. O trabalho explorou o tema mobilidade urbana no pós-pandemia em São Paulo, analisando os impactos das mudanças no deslocamento da população na capital.

Segundo Nicolas, o reconhecimento teve um papel importante em sua formação profissional. Ele se recorda de que a participação no prêmio ampliou o interesse do grupo por temas relacionados à mobilidade urbana e às políticas públicas de transporte. “Foi um momento de reconhecimento por todo o trabalho realizado”, lembra.

A colega de equipe Mariana Nunes reforça o valor da experiência coletiva: “Participar do prêmio marcou nossa formação profissional”.

Para os jovens jornalistas, a principal recomendação para estudantes interessados em participar das próximas edições é aproveitar a oportunidade para aprofundar a apuração e se dedicar ao máximo ao desenvolvimento das reportagens.

A diversidade de categorias também contribuiu para ampliar a participação de profissionais e projetos que abordam a mobilidade sob diferentes perspectivas.

Fernanda Araújo, gerente de *Marketing* do Grupo JCA, responsável pela campanha publicitária que conquistou o segundo lugar, destaca o impacto para as empresas. “O setor vive desafios constantes, e tudo o que fazemos impacta diretamente a vida das pessoas. Participar do prêmio deu ainda mais visibilidade ao trabalho que já vínhamos desenvolvendo”, afirma.

Já Cilene Cabral, assessora de *Marketing* da São Paulo Transporte (SPTrans), que levou o primeiro lugar na categoria Ação Institucional, com a campanha “Todos colaboram, todos viajam melhor”, resalta o papel da comunicação no relacionamento com o usuário. “Acreditamos em uma linguagem simples, que aproxima e facilita a compreensão. O prêmio foi uma grata surpresa para um setor que ainda tem poucas iniciativas voltadas à comunicação”, diz.

Outro exemplo de impacto prático da premiação veio do segundo lugar na mesma categoria, conquistado pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), atualmente Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), com o projeto “Programa Giralivro EMTU”, iniciativa voltada à disponibilização de livros em terminais metropolitanos.

Rosemeire Zílio Sakamoto, então coordenadora na EMTU, destaca que a participação da empresa teve papel importante na viabilização da iniciativa. “Inscrevemos o Programa Giralivro, criado em 2016, com a proposta de levar livros aos terminais metropolitanos, inicialmente com o apoio dos próprios funcionários e, posteriormente, de parceiros. A ampliação para a Baixada Santista ocorreu no fim de 2023, em um momento de grande expectativa de crescimento, mas sem recursos disponíveis. Buscamos parcerias com prefeituras e áreas de cultura, que abraçaram a iniciativa e contribuíram para a sua continuidade”, afirma.

Segundo ela, foi justamente essa articulação que viabilizou a expansão da iniciativa para as estações do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além de permitir a participação no prêmio, ampliando seu alcance e impacto junto aos usuários do sistema.

Rosemeire conta ainda que o reconhecimento também reforça a importância de manter o setor em constante movimento e inovação. “Precisamos movimentar o setor com novas ideias e atitudes. Seguimos avançando com a certeza de que iniciativas simples podem gerar impactos duradouros no dia a dia dos passageiros”, completa.

**PARA VER OS DEPOIMENTOS COMPLETOS, ESCANEIE O QR CODE E ASSISTA AO PODCAST “POR DENTRO DO PRÊMIO FETPESP DE COMUNICAÇÃO: A EXPERIÊNCIA DE QUEM JÁ PARTICIPOU”.**



## **2026: NOVA EDIÇÃO, NOVAS OPORTUNIDADES**

A segunda edição surge ampliando oportunidades e reforçando o papel do prêmio como plataforma de valorização do setor.

Para jornalistas e comunicadores, a participação representa a chance de dar visibilidade a pautas estratégicas, ampliar o alcance de projetos e contribuir para um debate mais qualificado.

Para as empresas, o impacto também é direto: quanto maior a presença do tema na agenda pública, maior o espaço para discutir soluções, inovação e investimentos.

## **POR QUE ACOMPANHAR O PRÊMIO?**

Para as empresas do transporte, a premiação representa:

- mais visibilidade para o setor;
- fortalecimento do debate sobre transporte público;
- aproximação entre empresas e imprensa;
- valorização de boas práticas e inovação.

## **COMUNICAÇÃO E MOBILIDADE: UMA AGENDA EM EXPANSÃO**

O transporte urbano figura entre os principais desafios das cidades brasileiras. Questões como infraestrutura, sustentabilidade, financiamento e integração modal ganham cada vez mais espaço no debate público.

Nesse cenário, a comunicação emerge como peça-chave, capaz de traduzir os desafios e estreitar os laços entre o transporte e a sociedade. Ao reconhecer profissionais dedicados a contar essas histórias, o Prêmio FETPESP de Comunicação contribui para a construção de uma narrativa mais ampla, que evidencia a inovação, a eficiência e a importância estratégica do segmento para o desenvolvimento urbano.

Se a primeira edição já demonstrou o interesse e o potencial do tema, a expectativa é que, em 2026, a iniciativa se consolide como uma das principais do país voltadas à comunicação no transporte. ●

## **CATEGORIAS DO PRÊMIO**

A atualização das categorias acompanha as transformações da comunicação e reforça o compromisso com a inovação e a aproximação com a sociedade.

Jornalista com registro MTB

Universitários

Internet

Institucional

Podcast

**AS INSCRIÇÕES PARA A EDIÇÃO DE 2026 ESTÃO ABERTAS ATÉ 17 DE ABRIL. PARA MAIS INFORMAÇÕES E ACESSO AO REGULAMENTO, ACESSE [HTTPS://PREMIOFETPESP.ORG.BR/](https://premiofetpesp.org.br/) OU ESCANEIE O QR CODE.**





# 25º Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros

Por Rodrigo Matheus, advogado SETPESP

**E**m 2026, realiza-se o 25º Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros, em São Roque/SP. Poucos eventos do gênero podem comemorar um quarto de século de contínua e exitosa execução.

O colóquio se iniciou em 1996 motivado pelo anseio do setor de transporte de passageiros de debater os principais temas jurídicos relacionados à responsabilidade civil. Naquele ano, sentiam-se as mudanças trazidas pela então recente Constituição Federal de 1988. Foi estabelecido um diálogo entre a Diretoria do SETPESP e a Magistratura bandeirante, particularmente, com os juízes que integravam o CEPES - Centro de Estudos e de Pesquisas do Primeiro Tribunal de Alçada Civil do Estado de São Paulo (1º TAC). Edificou-se então uma parceria concretizada na primeira edição do congresso.

Sempre sob a perspectiva do transporte de passageiros, a legislação que sobreveio foi objeto de amplo debate no evento: o Código Civil de 2002; o Código de Processo Civil de 2015; a criação das agências reguladoras etc.

A ampliação do temário levou à mudança da denominação original do congresso (“Responsabilidade Civil no Transporte Terrestre de Passageiro”) para a atual, mais ampla e abrangente.



Suspensão em decorrência da pandemia, o congresso foi retomado em 2023 e chegou, neste ano, à sua citada 25ª edição. Uma vez mais se busca tratar de temas atuais e de grande interesse do setor: As relações de trabalho no Brasil e a Constituição Federal: transporte de passageiros e a “pejetização”; O PL 4/2025, as alterações do Código Civil e os impactos no transporte de passageiros; As perspectivas para o financiamento do transporte público – tarifa zero, subsídios e outros incentivos e A maturidade das agências reguladoras na gestão dos serviços públicos e da infraestrutura.

A longevidade do evento pode ser atribuída ao comprometimento dos organizadores, à atualidade dos temas e à relação ética entre expoentes das áreas jurídica, econômica e acadêmica. ●

# 85 anos do SETPESP: história, evolução e o futuro do transporte rodoviário de passageiros

Em entrevista exclusiva, o presidente da entidade, Gentil Zanovello Affonso, revisita a trajetória do Sindicato e analisa os desafios, as perspectivas e as tendências para o setor

Por Nathalia Abreu

**O**ito décadas e meia de história colocam o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) entre as entidades mais tradicionais do setor no país, um marco raro entre sindicatos patronais brasileiros. Fundado oficialmente em 15 de maio de 1941, em um Brasil ainda sob o regime do Estado Novo, acompanhou de perto as transformações políticas, econômicas e sociais que marcaram o desenvolvimento do país ao longo desse período.

Desde então, a entidade atravessou períodos decisivos da história nacional, passando pela redemocratização do pós-guerra, pelas décadas de industrialização acelerada, pelas



mudanças institucionais durante o regime militar, pelas crises econômicas dos anos 1980, pela estabilização monetária com o Plano Real e pela modernização da infraestrutura rodoviária paulista. Nesse percurso, o transporte rodoviário de passageiros seguiu desempenhando um papel essencial na integração regional e na mobilidade da população.

Quando o Sindicato foi criado, os ônibus ainda eram veículos muito simples: conhecidos como “jardineiras”, circulavam em rotas improvisadas e com pouca estrutura operacional. Ao longo do tempo, o setor se profissionalizou, acompanhando a expansão das rodovias paulistas, a formação de empresas estruturadas e a consolidação de um sistema regulado que hoje conecta centenas de cidades e milhões de passageiros todos os anos.



Nesse percurso, o SETPESP consolidou-se como um espaço permanente de articulação entre empresas, poder público e demais atores do setor. A entidade acompanha de forma ativa disputas regulatórias, debates tarifários, processos de modernização da frota e mudanças na forma como as pessoas se deslocam. Mais recentemente, enfrentou também os impactos da pandemia e as transformações decorrentes da digitalização dos serviços e do avanço das tecnologias de operação e segurança.

A trajetória do Sindicato reflete, em grande medida, a própria história do transporte rodoviário paulista, setor que evoluiu junto com o crescimento das cidades, a interiorização do desenvolvimento e a expansão da malha rodoviária no estado.

Ao longo de 85 anos, empresários, trabalhadores e gestores públicos contribuíram para a construção de um sistema que permanece como um dos principais pilares da mobilidade regional no Brasil. Hoje, diante de novas agendas que ganham força no debate global, como a descarbonização da frota, o uso de combustíveis renováveis, a incorporação de tecnologias embarcadas e as mudanças no comportamento do passageiro, o setor se prepara para um novo ciclo de transformação. Nesse contexto, o SETPESP projeta os próximos passos do transporte rodoviário de passageiros no estado de São Paulo.

Revisitando essa história e refletindo sobre os desafios do presente e as perspectivas para o futuro, o presidente do SETPESP, Gentil Zanovello Affonso, compartilha, nesta entrevista, sua visão sobre a evolução do setor, os impactos das transformações tecnológicas e regulatórias e as direções que devem orientar o transporte rodoviário de passageiros nos próximos anos. Veja, a seguir, a íntegra da conversa.

**Revista Sou + Ônibus: O SETPESP chega aos 85 anos como uma das entidades mais tradicionais do transporte rodoviário de passageiros no Brasil. Olhando para essa trajetória, quais momentos você considera mais marcantes na consolidação da entidade?**

**Gentil Zanovello Affonso:** Foram muitos momentos de turbulência e de enfrentamento de situações que surgiram ao longo da história do Sindicato, além de mudanças importantes no contexto regulatório e na maneira como o mercado se organiza.



Ao longo dos anos, também observamos mudanças no perfil do passageiro, e isso impacta diretamente a forma como as empresas se posicionam no mercado.

O que considero mais importante, entretanto, é que, apesar de todas essas mudanças e desafios, o Sindicato conseguiu se manter unido. O SETPESP conservou um grupo de empresas que, mesmo com mudanças de gestão, continuaram apoiando a entidade e buscando um entendimento entre si, para que o setor pudesse caminhar da melhor forma.

**Revista Sou + Ônibus: Como o transporte rodoviário de passageiros evoluiu ao longo dessas oito décadas e meia no estado de São Paulo?**

**Gentil Zanovello Affonso:** O transporte rodoviário de passageiros não evoluiu sozinho nesses 85 anos. Houve também uma grande evolução da infraestrutura. No início, boa parte da malha rodoviária ainda era de terra. Depois veio o asfaltamento das rodovias, as duplicações e a criação de novas estradas.

O setor foi se adaptando a essas mudanças. Também houve transformação no comportamento do cliente: hoje, o passageiro é mais exigente e espera um tratamento diferenciado.

As empresas foram respondendo a essas demandas. Temos um nível de serviço no estado de São Paulo que está entre os melhores do mundo, com uma oferta que se compara aos sistemas mais avançados mundialmente.

**Revista Sou + Ônibus: Em que medida o papel do SETPESP se transformou ao longo do tempo para acompanhar as mudanças econômicas, regulatórias e sociais do país?**

**Gentil Zanovello Affonso:** O Sindicato tem um papel importante de representação institucional junto ao governo. Ele é a voz do setor diante do poder público, e isso é fundamental. Mas, além disso, também é um espaço de debate entre as empresas.

Existe, então, essa dupla função: representar o setor perante o governo e, ao mesmo tempo, oferecer um ambiente para que as empresas conversem, discutam e alinhem posições. Essa interação entre governo e iniciativa privada é essencial.

## SOBRE OS DESAFIOS ATUAIS

**Revista Sou + Ônibus: Na sua visão, quais são, hoje, os principais desafios do transporte rodoviário de passageiros no estado de São Paulo?**

**Gentil Zanovello Affonso:** Atualmente, um dos nossos grandes desafios é a concorrência dos aplicativos de carona, que são difíceis de combater, porque os carros estão diluídos no próprio trânsito, entre os veículos de passeio, e isso dificulta a fiscalização.

Muitos passageiros acabam aceitando esse tipo de serviço por ser uma novidade ou por considerarem uma alternativa interessante. Diferentemente do transporte coletivo, em que o ônibus é facilmente identificado, nesses casos é mais difícil verificar se existe atividade irregular.

Quando isso acontece de forma contínua, a demanda do sistema regular diminui, a oferta de serviços tende a cair e cria-se um ciclo negativo para o setor.

**Revista Sou + Ônibus: Como você avalia o atual ambiente regulatório e o diálogo com o poder concedente?**

**Gentil Zanovello Affonso:** O setor vive hoje um momento de expectativa em relação às decisões do governo para o serviço semiurbano e o rodoviário.

O transporte rodoviário é um serviço essencial e regulado, e, por isso, dependemos da atuação do estado na organização desse sistema.

O diálogo com o governo tem ocorrido, especialmente por meio da ARTESP, a agência reguladora. Mas acreditamos que o setor pode contribuir ainda mais, trazendo avaliações sobre os riscos de eventuais mudanças regulatórias e apresentando alternativas que atendam melhor às necessidades da sociedade e dos municípios.

**Revista Sou + Ônibus: De que forma as novas tecnologias estão transformando a operação das empresas?**

**Gentil Zanovello Affonso:** Nos últimos anos, tivemos uma grande evolução em tecnologia embarcada, principalmente quando falamos sobre a área de segurança.

Hoje, os veículos contam com sistemas de telemetria e câmeras que permitem um controle mais preciso da operação. Quando o motorista sabe que é monitorado, ele tende a ser mais cuidadoso e adotar práticas ainda mais seguras.

Com relação à inteligência artificial, acredito que deve provocar mudanças na forma como nos relacionamos com o cliente. Com o uso desse tipo de ferramenta, será possível compreender melhor as necessidades do passageiro – em termos de horários, escolha de poltronas e faixa de preço –, além de oferecer serviços mais alinhados às suas expectativas.

A tecnologia, sem dúvida, também transformou os hábitos de consumo. Hoje o cliente tem diversas opções, e muitas vezes concorreremos não apenas com outros modais, mas com a própria decisão de viajar ou não.

## SUSTENTABILIDADE E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

**Revista Sou + Ônibus: Como o setor tem se posicionado diante das metas de descarbonização?**

**Gentil Zanovello Affonso:** Existe um ponto que muitas vezes é pouco comentado: a mudança tecnológica que ocorreu a partir de 1º de janeiro de 2024, quando os motores passaram a adotar o padrão ambiental Euro 6.

Isso elevou o custo dos veículos, mas também trouxe uma melhoria significativa do ponto de vista ambiental, tanto para ônibus quanto para caminhões.

Além disso, o SETPESP apresentou ao governo uma proposta para descarbonizar o sistema de forma mais ampla, por meio do uso de biometano. O interior de São Paulo é um grande produtor de cana-de-açúcar, e a partir dela é possível produzir esse combustível para movimentar a frota de transporte público.

O biometano também pode ser gerado em aterros sanitários, o que ajuda a resolver duas questões ao mesmo tempo: o aproveitamento de resíduos e a substituição de combustíveis fósseis.

Outro exemplo de iniciativa sustentável é o Passagem Verde, uma iniciativa do SETPESP que permite aos passageiros compensar as emissões de carbono geradas na viagem de ônibus por meio do apoio a projetos de preservação ambiental. A ferramenta passou a ser oferecida na plataforma da ClickBus, a partir de uma parceria que ampliou o alcance do projeto. A proposta é estimular a conscientização sobre mobilidade sustentável e incentivar práticas que contribuam para a redução da pegada de carbono no transporte rodoviário de passageiros.

**Revista Sou + Ônibus: Quais são os principais desafios para ampliar o uso de biocombustíveis no setor?**

**Gentil Zanovello Affonso:** Já existem duas empresas associadas ao SETPESP operando veículos movidos a biometano (Santa Cruz e Pássaro Marron).

A tecnologia tem evoluído bem, e já existem fabricantes oferecendo veículos com essa solução. O principal desafio ainda está relacionado às distâncias e à infraestrutura de abastecimento.

Acreditamos, no entanto, que isso pode ser superado com a criação de pontos de abastecimento ao longo das rodovias.



**Revista Sou + Ônibus: Como conciliar sustentabilidade, viabilidade econômica das empresas e modicidade tarifária?**

**Gentil Zanovello Affonso:** Se olharmos para o *diesel* hoje, vemos uma grande oscilação de preços e incertezas no fornecimento.

O biometano tem uma vantagem importante: pode ser produzido no próprio país, o que garante maior segurança de abastecimento. Além disso, já existem propostas de fornecimento com preço fixado por períodos longos.

Os testes iniciais mostram que o desempenho dos veículos é compatível com o *diesel*. Portanto, trata-se de uma solução ambientalmente positiva e economicamente viável.

Também é importante destacar que esse projeto não depende de subsídio público ou de repasse de custos para a tarifa. O investimento seria realizado pelas próprias empresas, com participação de parceiros na produção e na distribuição do combustível.

## PERSPECTIVAS PARA O FUTURO

**Revista Sou + Ônibus: Pensando nos próximos 10 a 20 anos, quais tendências devem moldar o transporte rodoviário de passageiros?**

**Gentil Zanovello Affonso:** Hoje é difícil projetar o futuro, diante da velocidade com que as mudanças acontecem. Vejo um cenário de aumento da concorrência, com o consumidor tendo cada vez mais opções. Surgem também novos modais, como o projeto de trem de passageiros no estado de São Paulo, ampliando as alternativas para o usuário.

Acredito, ainda, que o setor passará por uma maior concentração de empresas. Já tivemos cerca de 140 operando no estado; atualmente são pouco mais de 80, e a tendência, na minha opinião, é que esse número continue a diminuir. Ter escala será cada vez mais essencial para manter a competitividade.

Espero, também, que o futuro traga maior segurança jurídica, com um sistema regulatório que permita continuar investindo, gerando empregos e promovendo desenvolvimento em todo o estado.

**Revista Sou + Ônibus: Que papel o SETPESP pretende desempenhar nesse novo ciclo de transformação do setor?**

**Gentil Zanovello Affonso:** O principal papel do SETPESP é manter a interlocução com o estado. Como defendemos um setor regulado, essa relação com o poder público é fundamental.

Além disso, o Sindicato tem o papel de ajudar as empresas a se prepararem para esse novo cenário, seja por meio de treinamentos, seja pela busca de soluções que ajudem o setor a se adaptar às mudanças.

Também podemos contribuir com propostas que auxiliem o estado na fiscalização e na gestão do sistema.

**Revista Sou + Ônibus: Ao celebrar 85 anos, qual mensagem você deixa para empresários, colaboradores e poder público?**

**Gentil Zanovello Affonso:** Todos nós que atuamos nesse setor – sejam empresários, sejam funcionários ou prestadores de serviço – exercemos uma atividade essencial para a economia e para a sociedade.

Nem sempre a importância do nosso trabalho é plenamente percebida, mas basta que o transporte público seja interrompido para que a sociedade compreenda o impacto que isso causa na vida das pessoas. É um serviço essencial, e cabe a nós garantir que continue sendo oferecido da melhor forma possível, com o reconhecimento do estado, valorizando todas as qualidades do setor e sua disposição para contribuir com o desenvolvimento de São Paulo.

Quero deixar uma mensagem de esperança para todos: continuaremos desempenhando esse trabalho. O setor segue investindo, modernizando suas estruturas e melhorando a qualidade do serviço. Isso nos faz acreditar que, no futuro, teremos condições ainda melhores de operação do que as atuais. ●

# O biometano no transporte estradeiro

Operadora paulista em linhas regulares trabalha para colocar em prática um projeto de sustentabilidade que adota o biocombustível como agente na redução da pegada de carbono do setor

Por Antonio Ferro



Ônibus equipado com a tecnologia do motor a gás.

O uso do biometano no transporte rodoviário de passageiros no estado de São Paulo pode representar um avanço significativo em termos de sustentabilidade, eficiência energética e redução de emissões de gases de efeito estufa, além de diminuição dos custos operacionais.

É isso que a empresa de ônibus Pássaro Marron vê como forma de atender aos requisitos para um transporte sustentável e amigável com o meio ambiente, investindo em um projeto de transição energética inserido no sistema de linhas regulares, em que a tecnologia e os conceitos de produção e uso de biocombustível renovável possam contribuir positivamente com o contexto.

Dessa maneira, a transportadora paulista acredita no biometano para promover a eficiência ambiental em suas operações, investindo em um projeto que visa mostrar os benefícios de se transformar poluição em combustível limpo, com aplicação no

transporte pesado. A operadora vê São Paulo como um dos estados mais populosos e industrializados do Brasil que enfrenta desafios significativos relacionados à mobilidade das pessoas e à poluição gerada pelo transporte rodoviário.

O modelo atual, ainda dependente do *diesel* fóssil, contribui para a emissão de CO<sub>2</sub>. Nesse cenário, a utilização desse combustível, uma fonte renovável de energia, surge como uma solução promissora. Sua adoção pode trazer uma série de benefícios, tanto para a Pássaro Marron quanto para os seus passageiros e para o meio ambiente, sendo que a grande vantagem está na redução das emissões poluentes.

“Precisamos entender a preocupação com a situação do meio ambiente mundial e não podemos ficar alheios a isso. Temos, sim, que ter esse compromisso em promover condições para um transporte limpo”, disse Paulo Bongiovanni, diretor-presidente da empresa paulista.



De acordo com o operador, a tecnologia vem para contribuir com esses objetivos, como o dos motores a *diesel* Euro VI, um grande avanço rumo à mitigação da poluição local. “Mas, se olharmos para algo maior, como o efeito estufa, temos que investir em outras alternativas, como o biometano, que é menos poluente e capaz de atender a esse requisito. As propriedades desse biocombustível têm o potencial de substituir o *diesel* convencional conforme as demandas ambientais”, observou Bongiovanni.

Com o projeto piloto para uma futura frota mais sustentável, a Pássaro Marron se destaca como uma empresa alinhada às metas globais de sustentabilidade e às políticas ambientais do estado de São Paulo. Bongiovanni lembra que este estado tem grandes condições para a produção do biometano, com usinas sucroenergéticas, lixões e o setor agropecuário. “Além disso, a indústria fabricante de veículos comerciais aqui instalada tem a capacidade de produzir a tecnologia veicular, com *know-how* nacional. Não precisamos trazer nada de fora, pois o produto brasileiro tem reais condições de ser operado com um combustível nosso. Claro, isso envolve a adoção de políticas públicas, investimento em infraestrutura de abastecimento e um programa alinhado com a substituição gradual da frota em determinado tempo, entre cinco a dez anos”, afirmou.

O início do projeto com o ônibus rodoviário a gás, adquirido pela Pássaro Marron, aconteceu recentemente, após todo um processo de homologação do veículo, sendo que ele roda em linhas que ligam a capital paulista a São José dos Campos, no Vale do Paraíba, em uma distância que atinge 100 km.

“Acreditamos nesse contexto de um transporte limpo. Por isso resolvemos investir na compra de um veículo que estamos avaliando. Além do mais, esse projeto contempla a questão social, com a geração de empregos que surgirão devido à criação de usinas que produzam o biometano. Com os resultados positivos, teremos interesse e apoio do setor, bem como planejamento e suporte governamental”, destacou Bongiovanni.

Segundo o empresário, após uma estimativa superficial, poderá haver um investimento para a aquisição de 4 a 5 mil ônibus em todo o estado de São Paulo, isso somente junto ao setor do transporte rodoviário. “Contudo, não podemos pensar que somente o operador irá se interessar por isso. Será preciso, também, como já disse, ter o suporte governamental para o sucesso do projeto.”

O referido veículo tem o chassi K340 a gás da marca Scania, equipado com o motor de 340 cv de potência, com sistema de armazenamento de gás composto por seis cilindros do tipo 1 que lhe conferem autonomia de até 400 km (se houvesse a opção pelo tipo 4 – aço carbono –, essa autonomia alcançaria 750 km), computador de bordo e tecnologia embarcada de segurança. A carroçaria é do modelo Paradiso 1050, da Marcopolo.

Após os testes nessa primeira linha, a Pássaro Marron pretende colocar seu ônibus em outras rotas, chegando ao litoral norte, na cidade de São Sebastião. “Faremos todo o processo de avaliação durante o primeiro semestre de 2026 para comprovar a sua eficiência. Neste início, o investimento no veículo é mais alto, pois se trata de uma tecnologia nova, ainda sem produção em escala. Contudo, isso tende a alcançar uma redução, assemelhando-se ao produto a *diesel* após esse ganho de escala”, afirmou Bongiovanni.

Ainda sobre o fornecimento do gás renovável, ele citou que está pensando no investimento de um ponto de abastecimento dentro de sua garagem em São Paulo, com incentivos que poderão vir da Associação Brasileira do Biogás (Abiogás) em termos econômicos (custo do gás), visando ao uso comercial. “Temos uma solução inteligente capaz de promover um grande giro na economia e com enorme potencial de diminuir a poluição. Trata-se de um projeto muito sério, centrado e fácil de entender. Precisamos provocar uma mudança de conceitos. Estou certo de que conseguiremos isso”, concluiu o diretor da operadora.

O processo de descarbonização do setor rodoviário de passageiros envolve, segundo o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo (SETPESP), considerações em torno de novas fontes energéticas, tecnologia, investimentos e um marco regulatório compatível. Assim, a agenda necessita de planejamento, segurança jurídica e políticas públicas.



O projeto contempla o transporte sustentável em linhas regulares.



Imponente Cedro, transplantado e que figura como um dos personagens centrais da nova garagem.

Nova garagem traz um *layout* que favorece os aspectos da sustentabilidade.

## NOVA GARAGEM

A Pássaro Marron vive uma fase de transformação estrutural por intermédio de sua nova garagem, localizada no bairro da Barra Funda, a poucos quilômetros do Terminal Tietê, seu grande *hub* de passageiros que conecta a capital paulista a vários destinos. Além de liderar a transformação do setor rodoviário com o uso de novas formas energéticas na operação de seus veículos, a empresa não se esqueceu de investir em sustentabilidade na construção de sua garagem.

Com isso, em uma área de 27 mil metros quadrados, com quase 9 mil metros quadrados de construção, formada por setores administrativos, de conveniência, de abastecimento e manutenção, a estrutura contempla um ambiente que valoriza a sustentabilidade ambiental, assunto de extrema importância para a operadora em sua gestão. “Mudamos para essa nova garagem no final de 2025. A área foi adquirida quando compramos a Pássaro Marron. Em sua construção, procuramos valorizar o verde e a sustentabilidade ambiental, seguindo tendências”, observou Bongiovanni.

Quanto ao verde, são 217 árvores plantadas que proporcionam uma área especial, com espécies identificadas junto ao propósito ecológico. Para se ter uma ideia, foram transplantados dois cedros em direções opostas na garagem, que ainda mantêm áreas gramadas junto aos estacionamentos dos ônibus e em outros locais, permitindo que a água da chuva seja absorvida. “Falaram que não conseguiríamos fazer esse transplante de árvores do tipo cedro. Ledo engano; conseguimos realizar. Com isso, assumimos um compromisso com o meio ambiente, ajustado aos termos de conservação que nos foram exigidos”, comentou o diretor da empresa.

Outras questões relacionadas à sustentabilidade não foram esquecidas. Dessa maneira, há a captação da água da chuva, que será usada na lavagem dos ônibus, após passar por um

processo de tratamento, além do investimento em uma máquina para que peças sejam lavadas, economizando água em até 80% do consumo. A energia solar é outro aspecto adotado, com quase mil painéis instalados sobre a área de manutenção, gerando energia limpa. “Hoje, tenho armazenado 700 mil litros de água, e a geração de energia nos painéis fotovoltaicos me proporcionará uma significativa economia.”

Ainda em relação à preocupação ambiental, a empresa emprega o sistema que monitora todo o ciclo do abastecimento dos ônibus com redundância, permitindo saber se há vazamento de combustível. “Tivemos o cuidado de investir o melhor em segurança ambiental, para que tenhamos um monitoramento em tempo real, tanto do abastecimento dos veículos quanto para saber se há vazamentos de combustível em nossa área”, salientou Bongiovanni.

A Pássaro Marron tem uma longa relação com o transporte rodoviário de passageiros no estado de São Paulo. Ela, que começou fazendo a linha entre as capitais paulista e federal (então Rio de Janeiro), entre as décadas de 1930 e 1940, além da conexão entre o Vale do Paraíba e a cidade de São Paulo, conta, hoje, com 464 ônibus e 1.200 colaboradores que atendem diversas cidades de regiões prósperas, economicamente e de turismo religioso – com ligações para as cidades de Aparecida (maior Santuário Mariano do Mundo), Cachoeira Paulista, Guaratinguetá, entre outras – e de lazer, para as belas paisagens das praias do litoral norte paulista.

Em sua última renovação de frota, a empresa investiu em veículos de duas categorias de serviços, com motorização frontal e traseira (chassis OF 1726 com suspensão a ar e O500 RS, ambos da Mercedes-Benz), sendo que os ônibus rodoviários incorporam tecnologia embarcada de segurança, como câmeras de ré, várias funções que permitem o monitoramento da condução, aviso sobre ponto cegos da carroçaria etc. Uma curiosidade é que a empresa sempre opta pelo cinto de segurança de três pontos, considerado por ela um item de extrema importância para o bem-estar e a comodidade do passageiro.

De acordo com a empresa, os investimentos refletem em experiências melhores nos deslocamentos e nas viagens de clientes/passageiros, sendo uma forma de garantir a fidelização em tempos de alta competitividade na mobilidade das pessoas.

Como forma de cativar seus clientes, a empresa também dispõe de um aplicativo próprio, que possibilita a compra de passagens de modo rápido e seguro. A Pássaro Marron revela que o fluxo de passageiros transportados hoje alcança 88% do volume registrado antes da pandemia.

## GOVERNO PAULISTA CRÊ NO BIOMETANO COMO COMBUSTÍVEL PARA AS FROTAS COMERCIAIS

Nos últimos meses, duas usinas produtoras de biogás foram inauguradas no estado de São Paulo. Uma está localizada em Paraguassu Paulista e a outra na cidade de Paulínia. Ambas as instalações citadas aproveitam matérias-primas de diferentes origens – a vinhaça da cana-de-açúcar e os aterros sanitários.

O biogás, após um processo de purificação, transforma-se no biometano, combustível renovável que é capaz de substituir o *diesel* em frotas pesadas de veículos comerciais. E o Governo Paulista olha com muita atenção para esse fato, ao incentivar seu uso como sendo uma alternativa renovável, segura e eficiente para a redução das emissões de gases de efeito estufa, além de contribuir para a descarbonização de setores como a indústria e o transporte, desempenhando um papel estratégico.

Segundo informações da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), as iniciativas se articulam a uma estratégia mais ampla de valorização dos resíduos. Por meio do programa Integra Resíduos, que promove a regionalização na destinação dos resíduos sólidos, busca-se expandir o aproveitamento energético e fomentar a geração de novos produtos, contando atualmente com a participação de 344 municípios.

A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) realizou um estudo no ano passado que mostra o potencial paulista em produzir 6,4 milhões de m<sup>3</sup> de biogás, volume que equivale a 32% do consumo atual de gás natural ou 24% do *diesel* utilizado no transporte.

Portanto, nessa busca por novas e limpas formas energéticas, principalmente pelo setor do transporte de passageiros, o uso do biometano poderá favorecer o processo de descarbonização, tornando o estado de São Paulo um exemplo para o Brasil.



A organização estrutural é fundamental para o sucesso da operação e da gestão.

## ATENÇÃO PARA COM O CLIENTE

Na última renovação dos ônibus, a Pássaro Marron incorporou diversos recursos modernos nos chassis OF 1726 e O500RS.

### Rodoviário com motor traseiro:

- ar-condicionado;
- wi-fi;
- tomadas USB tipo A e tipo C;
- toalete;
- câmeras de segurança.

### Modelo com motorização dianteira:

- ar-condicionado;
- suspensão a ar;
- tomadas USB tipo A e tipo C;
- piso em taraflex;
- vidro colado ;
- poltronas altas;
- quatro câmeras de segurança.

### Operação personalizada no litoral:

- pé na areia em toda a região do litoral norte paulista, com pontos por diversas praias onde o cliente pode acessar seus ônibus, acompanhando-os em tempo real. Outro detalhe é que o motorista consegue monitorar, por seu celular, onde há clientes. ●

# Profissionais do transporte podem se qualificar em cursos estratégicos do ITL em São Paulo

O Instituto de Transporte e Logística (ITL) apresenta o **Programa Avançado de Capacitação do Transporte 2026**, iniciativa voltada à formação de executivos e profissionais que atuam no setor de transporte e logística. Desenvolvido em parceria com instituições de ensino de referência no Brasil e no exterior, o programa reúne especializações, cursos executivos e certificações internacionais voltados ao fortalecimento da gestão, da inovação e da competitividade das empresas do setor.

Neste ano, o programa amplia sua oferta de capacitações em diferentes capitais brasileiras, com expectativa de formar mais de 500 executivos e gestores. A proposta é preparar lideranças para os desafios atuais do transporte, abordando temas estratégicos como gestão empresarial, finanças, *marketing*, inovação e tecnologia aplicada ao setor.

Entre as formações com **inscrições abertas em São Paulo**, destacam-se cursos voltados ao desenvolvimento estratégico de profissionais e equipes. Um dos destaques é a **Especialização em Gestão de Negócios**, realizada em parceria com a Fundação Dom Cabral (FDC), que aborda temas como liderança, estratégia, inovação, ESG e gestão da cadeia de suprimentos, preparando executivos para decisões mais assertivas e alinhadas às transformações do mercado.

Outro curso oferecido na capital paulista é a **Especialização em Gestão de Finanças**, desenvolvida em parceria com o Instituto de Ensino e Pesquisa (Insper), que tem como objetivo capacitar gestores para uma atuação mais estratégica na administração financeira das empresas de transporte, contribuindo para a sustentabilidade e a eficiência das organizações.

O programa também contempla cursos e certificações voltados à inovação e ao desenvolvimento de novas competências. Entre eles estão o curso de **Gestão Estratégica de Marketing com foco em Supply Chain e Transporte**, realizado em parceria com a ESPM; a **Certificação Internacional em Inovação para o Transporte**, desenvolvida com a NOVA School of Business and Economics; e a **Certificação Internacional em Aviation Management**, em parceria com a Embry-Riddle Aeronautical University, ampliando a visão global dos profissionais do setor.

As inscrições para o **Programa Avançado de Capacitação do Transporte 2026** acontecem de **janeiro a abril**, com o início das aulas previsto para **maio**. A iniciativa reforça o compromisso do ITL com o desenvolvimento de profissionais e com a modernização da gestão no transporte, oferecendo oportunidades de capacitação alinhadas às demandas atuais e futuras do setor. ●

## PROGRAMA AVANÇADO DE CAPACITAÇÃO DO TRANSPORTE - ITL 2026

CURSOS	TURMA	INSTITUIÇÃO	LOCAL	INSCRIÇÃO	INÍCIO DAS AULAS
Especialização em Gestão de Negócios	T76	FDC	Belo Horizonte	26/01 a 22/04	22/06/2026
Especialização em Gestão de Negócios	T77	FDC	São Paulo	20/01 a 11/03	11/05/2026
Especialização em Gestão de Negócios	T78	FDC	Porto Alegre	26/01 a 15/04	29/06/2026
Especialização em Gestão de Negócios	T79	FDC	Salvador	26/01 a 13/05	20/07/2026
Especialização em Gestão de Negócios	T80	FDC	Rio de Janeiro	26/01 a 29/05	03/08/2026
Especialização em Gestão de Finanças	T05	Insper	São Paulo	09/02 a 08/04	06/07/2026
Especialização em Gestão de Recursos Humanos	T06	FDC	Belo Horizonte	26/01 a 22/07	21/09/2026
Especialização em Gestão de Ciência Política	T02	FDC	Brasília	19/01 a 11/03	04/05/2026
Gestão Estratégica de Marketing com Foco em Supply Chain e Transporte	T03	ESPM	São Paulo	09/03 a 06/05	22/06/2026
Certificação Internacional em Inovação para o Transporte	T02	NOVA SBE	São Paulo	02/02 a 11/03*	25/05/2026
Certificação Internacional Aviation Management	T11	Embry-Riddle	São Paulo	09/03 a 03/05	29/07/2026
ESG Aplicado ao Transporte Multimodal	T02	-	São Paulo	Em breve	Em breve
Governança, Compliance e Gestão de Riscos com Ênfase no Transporte e Infraestrutura	T05	-	Brasília	Em breve	Em breve
Curso Executivo Internacional em Dados e Inteligência Artificial no Transporte	T01	-	-	Em breve	Em breve

Clique nos nomes para abrir a página dos cursos



\*datas sujeitas a alterações



# Planejamento que move cidades

Planos de Mobilidade Urbana avançam como ferramenta estratégica e reduzem incertezas no transporte de passageiros

Por Patricia Cré

O transporte coletivo urbano enfrenta um cenário de pressão crescente: exigências ambientais mais rigorosas, necessidade de modernização tecnológica, custos elevados e mudanças no comportamento dos passageiros. Nesse contexto, previsibilidade e planejamento passam a ser fatores centrais para a sustentabilidade da operação.

Diante desse cenário, o planejamento das cidades ganha papel cada vez mais estratégico. Recentemente, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo (STM) lançou uma cartilha acompanhada de um infográfico para orientar os municípios paulistas na elaboração de seus **Planos de Mobilidade Urbana (PMU)** previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

Com o título “Planejando a Mobilidade – Plano de Mobilidade Urbana”, a cartilha reúne orientações para a elaboração dos PMUs. Já o infográfico “Plano de Mobilidade Urbana (PMU)” apresenta, de forma visual, as principais etapas do processo.

Desenvolvidos pela Coordenadoria de Planejamento e Gestão (CPG) da Secretaria, os materiais têm como objetivo transformar o plano em um instrumento prático de gestão, capaz de orientar decisões públicas com impacto direto na operação e nos investimentos do transporte coletivo

“Quando a cidade tem um Plano de Mobilidade estruturado, o transporte coletivo deixa de reagir a decisões pontuais e passa a operar dentro de uma estratégia clara de longo prazo. Isso traz previsibilidade para investimentos em frota, tecnologia e infraestrutura”, afirma Mauro Herszkowicz, presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP).



## DO PLANO FORMAL À APLICAÇÃO PRÁTICA

Uma das principais mudanças é a transformação do PMU em um guia operacional. A cartilha organiza o processo em etapas: diagnóstico, definição de metas, plano de ações e monitoramento, e reforça o uso de dados como base das decisões, incluindo pesquisas origem-destino e indicadores de demanda.

Já o infográfico complementa, ao sintetizar os elementos essenciais de um plano eficiente, com destaque para a integração entre transporte, uso do solo e desenvolvimento urbano.

Na prática, isso permite ao poder público indicar:

- eixos prioritários para o transporte coletivo;
- áreas que demandam ampliação ou reorganização da oferta;
- necessidade de integração entre modos e municípios;
- metas ambientais e de modernização da frota.

## IMPACTOS DIRETOS NA OPERAÇÃO

A adoção de planos mais estruturados tende a reduzir incertezas históricas do setor e melhorar o ambiente de planejamento.

Entre os efeitos mais relevantes, estão:

- maior previsibilidade sobre investimentos em corredores, terminais e infraestrutura;
- melhor alinhamento entre planejamento urbano e operação do transporte;
- maior estabilidade nos contratos e nos processos de revisão;
- suporte mais consistente para decisões de renovação de frota e incorporação tecnológica.

Outro ponto destacado nos materiais é o papel do PMU na captação de recursos. Municípios com planejamento estruturado têm mais condições de acessar financiamentos e programas públicos, o que impacta diretamente a expansão e qualificação dos sistemas.

## PLANEJAMENTO INTEGRADO, SISTEMA MAIS EFICIENTE

A cartilha reforça a necessidade de integração entre municípios, especialmente em regiões metropolitanas, onde os deslocamentos não respeitam limites administrativos.

Secretaria dos Transportes Metropolitanos  **SÃO PAULO**  
GOVERNO DO ESTADO  
SÃO PAULO SÃO TODOS

### PLANO DE MOBILIDADE URBANA (PMU)

Ferramenta estratégica para cidades mais sustentáveis, acessíveis e integradas

#### O QUE É UM PMU?



Instrumento de planejamento municipal que orienta o sistema de mobilidade.



Vai além de documento técnico — é uma ferramenta estratégica.



Define metas e ações para deslocamentos mais seguros, eficientes e sustentáveis.

#### QUAIS MUNICÍPIOS DEVEM ELABORAR O PMU?



Municípios com mais de 20 mil habitantes.



Municípios integrantes de Regiões Metropolitanas, Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico e Aglomerações Urbanas com população total superior a 1 milhão de habitantes.



Municípios integrantes de áreas de interesse turístico.

#### CONTEÚDO MÍNIMO DO PMU

##### ETAPAS TÉCNICAS POR EIXO TEMÁTICO



Transporte público coletivo



Circulação viária



Infraestrutura (calçadas, ciclovias...)



Acessibilidade



Integração entre modos



Estacionamentos



Áreas com restrições de tráfego



Fontes de Financiamento



Avaliação periódica

#### COMO ELABORAR UM PMU

##### ETAPAS TÉCNICAS POR EIXO TEMÁTICO



Diagnóstico



Objetivos



Infraestrutura



Ações

##### ETAPAS DO PROCESSO



Planejamento



Elaboração Técnica



Participação Social



Validação e Institucionalização

#### BASE LEGAL



Lei Federal nº 12.587/2012 – Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) Desdobramento do Art. 21, XX e Art. 182 da Constituição Federal.

#### PILARES DA PNMU

##### PRINCÍPIOS



Acessibilidade Universal



Equidade no Transporte



Sustentabilidade



Segurança



Gestão Democrática



Uso racional do espaço público

##### DIRETRIZES



Integração com políticas urbanas



Prioridade para modos sustentáveis



Inovação tecnológica



Sustentabilidade econômica do transporte público

##### OBJETIVOS



Inclusão Social



Acesso a serviços



Desenvolvimento Sustentável



Participação Cidadã

#### POR QUE O PMU É IMPORTANTE PARA O MUNICÍPIO

- ✓ Reduz desigualdades socioterritoriais
- ✓ Promove acessibilidade e desenvolvimento sustentável
- ✓ Melhora a qualidade de vida
- ✓ Possibilita o acesso a recursos federais
- ✓ Favorece o planejamento integrado com outras políticas públicas

#### QUER SABER MAIS? ACESSE NOSSA CARTILHA



O objetivo é alinhar o planejamento das cidades com a operação do transporte, evitando sobreposição de linhas, reduzindo áreas sem atendimento e aumentando a eficiência do sistema como um todo.

Para o transporte de passageiros, isso representa ganhos como:

- melhor organização das linhas;
- integração entre sistemas, unificando tarifa para o usuário;
- mais eficiência na operação;
- aproveitamento equilibrado da demanda, ajustando a oferta de ônibus aos horários locais.

#### DIREÇÃO PARA INVESTIR MELHOR

Os novos materiais tornam as mudanças de abordagem mais claras: as decisões deixam de ser pontuais e passam a seguir critérios técnicos, com visão de longo prazo.


Na prática, o PMU passa a funcionar como:

- referência para investimentos públicos em infraestrutura;
- base para modelagem de concessões e contratos;
- instrumento de alinhamento entre planejamento urbano e operação.

Mais do que uma exigência legal, o PMU é um indicativo concreto do rumo do transporte nas cidades, além de um elemento-chave para reduzir riscos e orientar decisões.

#### O QUE MUDA COM A NOVA CARTILHA?

- Estrutura padronizada para elaboração dos PMUs.
- Foco na aplicação prática, e não apenas no cumprimento legal.
- Uso de dados e indicadores técnicos.
- Integração entre mobilidade, uso do solo e desenvolvimento urbano.
- Prioridade ao transporte coletivo e à eficiência da rede.
- Diretrizes para integração metropolitana.
- Monitoramento contínuo e revisão dos planos. ●



*Quando o **diesel** sobe, todo o transporte reage*

Alta do combustível pressiona custos, desafia contratos e impacta a sustentabilidade do transporte de passageiros

---

Por Patricia Cré

FOTO: FREEPIK.COM

O aumento do preço do *diesel* voltou a acender um sinal de alerta no setor de transportes no Brasil, em meio à escalada das tensões no Oriente Médio, especialmente envolvendo Estados Unidos e Irã. Em cenários como este, o risco de instabilidade costuma pressionar as cotações internacionais do petróleo, diante do temor de interrupções na oferta global e nas principais rotas de exportação.

Como derivado direto do petróleo, o *diesel* acompanha essas oscilações. Em um mercado conectado ao cenário externo, como o brasileiro, os efeitos são rápidos e chegam diretamente ao custo do combustível que move o transporte de passageiros.

No transporte coletivo, o *diesel* é um insumo estratégico e responde por cerca de um quarto dos custos operacionais. Quando esse componente sobe de forma acelerada e recorrente, a pressão sobre a estrutura econômica do setor se intensifica, afetando o equilíbrio dos contratos e ampliando a necessidade de ajustes, seja por meio de tarifas, seja por aportes públicos.

Segundo a Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), não há margem para absorver aumentos sucessivos desse insumo sem consequências para o sistema. A entidade aponta que, caso esse cenário persista, o setor tende a enfrentar um ponto de tensão: de um lado, a possibilidade de repasse ao usuário; de outro, o risco de perda de capacidade operacional, com impactos diretos na qualidade e na regularidade dos serviços.

## PRESSÃO SOBRE CONTRATOS E PLANEJAMENTO

Para empresas que operam sob regime de concessão, a volatilidade do *diesel* impõe um desafio adicional à gestão. Nem sempre os reajustes tarifários acompanham no mesmo ritmo as oscilações do combustível, o que cria um descompasso entre custos e receitas no curto prazo.

Esse cenário reduz a previsibilidade financeira e torna mais complexa a organização das operações, exigindo maior rigor no controle de despesas. Em um ambiente de incerteza, eficiência deixa de ser diferencial e passa a ser condição de sobrevivência.

Ganham relevância, nesse contexto, práticas como o monitoramento detalhado do consumo e a incorporação de tecnologias voltadas à otimização da operação. São movimentos que ajudam a mitigar impactos, ainda que não eliminem a pressão estrutural provocada pelo aumento do combustível.



## RISCO DE DISTORÇÕES E IMPACTOS NA OPERAÇÃO

A instabilidade também se reflete na cadeia de distribuição, em que variações abruptas de preço podem gerar distorções e ampliar os custos além das oscilações internacionais. Em momentos de tensão, o comportamento do mercado passa a ser um fator adicional de incerteza para o setor.

No limite, o impacto deixa de ser apenas financeiro e alcança a própria operação. Eventuais dificuldades no abastecimento podem comprometer o funcionamento das frotas e afetar a regularidade dos serviços, um risco especialmente sensível em um sistema do qual dependem milhões de passageiros diariamente.

## PREVISIBILIDADE COMO FATOR CRÍTICO

Mais do que lidar com aumentos pontuais, o setor enfrenta o desafio de operar em um ambiente marcado pela imprevisibilidade. Nesse contexto, a estabilidade no fornecimento e a maior clareza na formação de preços tornam-se fatores decisivos para garantir a continuidade e a qualidade do transporte coletivo.

A FETPESP seguirá acompanhando de perto o cenário e atuando na defesa das empresas operadoras e dos usuários, diante de um contexto que exige equilíbrio entre custos, tarifas e sustentabilidade do sistema.

### O QUE AS EMPRESAS DEVEM OBSERVAR?

- Monitoramento do consumo da frota.
- Renegociação de contratos logísticos.
- Revisão de rotas e eficiência operacional.
- Planejamento de compras de combustível.
- Avaliação de alternativas energéticas (eletrificação ou biocombustíveis). ●

# FETPESP participa do P3C 2026 e reforça agenda de investimentos em infraestrutura

FOTOS: DIVULGAÇÃO FETPESP

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) participou do P3C – PPPs e Concessões 2026, um dos principais fóruns do país dedicados à discussão de investimentos e parcerias entre o setor público e a iniciativa privada. Realizado nos dias 23 e 24 de fevereiro, no Centro de Convenções Frei Caneca, o encontro reuniu cerca de 2,3 mil participantes, entre autoridades, investidores e especialistas.

A programação contou com nomes como o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, e o ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Bruno Dantas, além de representantes do setor produtivo e do mercado financeiro. Em pauta, os caminhos para ampliar a participação privada na expansão da infraestrutura brasileira.

O eixo central dos debates refletiu sobre o avanço das concessões e políticas público-privadas (PPPs) nos últimos anos. O desafio agora deixa de ser apenas estruturar projetos e passa a envolver a capacidade de sustentá-los no longo prazo. Nesse contexto, especialistas enfatizaram a necessidade de ampliar o acesso a financiamento, fortalecer a segurança jurídica e consolidar um ambiente regulatório mais previsível, fatores decisivos para atrair investidores, especialmente em áreas como mobilidade, saneamento e energia.

Também ganharam destaque discussões sobre mitigação de riscos, aprimoramento das modelagens contratuais e estratégias para aumentar a atratividade dos projetos. A avaliação predominante é de que o país avançou na qualidade das estruturas, mas ainda enfrenta entraves para garantir uma carteira contínua e robusta de investimentos.

A programação incluiu, ainda, o Prêmio P3C, que reconheceu iniciativas de destaque em concessões e PPPs, valorizando projetos com excelência em governança, inovação e impacto social em diferentes segmentos da infraestrutura.

Para o setor de transporte de passageiros, os temas debatidos têm impacto direto. Projetos de mobilidade urbana exigem contratos bem estruturados e previsibilidade regulatória para assegurar equilíbrio econômico e financeiro, bem como qualidade na prestação dos serviços. A ampliação dos investimentos, nesse cenário, pode impulsionar a renovação de frotas, acelerar a transição energética e elevar o padrão de atendimento ao usuário.

Ao acompanhar as discussões, a FETPESP reforça a importância de um ambiente institucional sólido, capaz de estimular investimentos sustentáveis, promover eficiência operacional e garantir segurança jurídica, bases essenciais para a expansão e a qualificação da infraestrutura de transporte no Brasil. ●



# “Eu escolho o ônibus”: a experiência de quem vive São Paulo pela janela do coletivo

Por Henrique Estrada



**P**or ocasião do aniversário de 472 anos de São Paulo, o entrevistado desta edição da coluna *Eu Uso Ônibus* foi o economista e colecionador José Vignoli sobre memória, mobilidade urbana e a experiência de utilizar o transporte coletivo na maior metrópole do país. A entrevista foi além das lembranças afetivas e trouxe uma análise crítica sobre a evolução, os desafios e o futuro do sistema.

Realizada em parceria com a Rádio Ônibus, a conversa sobre transporte com José Vignoli reforça que compreender São Paulo passa, necessariamente, por reconhecer o papel central da mobilidade coletiva na construção da identidade, da economia e da vida cotidiana da capital paulista.

Confira a entrevista, acompanhada de análises que aprofundam os temas abordados ao longo da conversa.

**Revista Sou + Ônibus: Quando você pensa em São Paulo, qual meio de transporte vem primeiro à sua cabeça?**

**José Vignoli:** Em primeiro lugar, o ônibus. É o transporte que eu uso cotidianamente. Moro na região da Avenida Paulista, que é muito bem servida por linhas, e faço praticamente todos os meus deslocamentos de ônibus.

Vignoli reforça que sua escolha não é ideológica, mas prática. Para ele, a capital oferece uma rede capilarizada, que muitas vezes é subestimada por quem não conhece a lógica das linhas. “As pessoas não sabem como funciona o sistema. Quando você entende os corredores, as integrações e os aplicativos, percebe que é extremamente funcional”, explica.

**Revista Sou + Ônibus: Como tem sido sua experiência atual no transporte coletivo?**

**José Vignoli:** Muito positiva. Tenho um grande arquivo de memórias. Lembro dos ônibus da minha infância, que soltavam fumaça preta, eram apertados e mal ventilados. O transporte evoluiu muito.

Ele destaca que a modernização da frota é visível. Veículos com ar-condicionado, melhor acessibilidade, integração tarifária e monitoramento em tempo real transformaram a experiência do passageiro. “Hoje você consegue sair de casa sabendo o horário aproximado em que o ônibus vai chegar. Isso muda completamente a relação com o tempo”, observa.

José Vignoli e esposa Clarice voltando de ônibus do cinema



### **Revista Sou + Ônibus: A cidade cresceu impulsionada pelo transporte?**

**José Vignoli:** Sem dúvida. À medida que novos bairros foram surgindo, as linhas de ônibus davam suporte ao deslocamento da população.

O economista lembra que o transporte coletivo sempre foi o primeiro a chegar às áreas em expansão. Antes mesmo da infraestrutura urbana completa, o ônibus já fazia a ligação com o centro e outros polos de emprego. “O ônibus é o elemento estruturador invisível da cidade. Ele sustenta o crescimento”, analisa.

### **Revista Sou + Ônibus: O que os bondes representaram na história da capital?**

**José Vignoli:** Foram um grande avanço tecnológico. A primeira linha de bondes elétricos foi inaugurada em 1900. Eles integraram bairros operários e deram ritmo à cidade.

Vignoli recorda que o sistema de bondes marcou uma era de transformação urbana. Com a posterior criação da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC), houve tentativa de modernização, mas a falta de planejamento no longo prazo levou ao declínio. “Os bondes acabaram ficando com uma imagem negativa, mas isso foi consequência da decadência do sistema, não da tecnologia em si”, pondera.

Ele também resgata histórias simbólicas, como o “bonde branco”, que levava frequentadores ao Teatro Municipal. “Era uma cidade menor, com outra dinâmica. Havia uma relação quase afetiva com o transporte.”

### **Revista Sou + Ônibus: O transporte já foi mais espaço de convivência?**

**José Vignoli:** Já foi, sim. Nos anos 1980, eu pegava diariamente o mesmo ônibus em Pinheiros. Eram praticamente os mesmos passageiros.

Ele descreve uma cena que considera marcante: passageiros esperando uma senhora que ainda não havia chegado, demonstrando cuidado coletivo. “Havia um senso de comunidade. O motorista e o cobrador também faziam parte daquele grupo.”

Para ele, a dimensão atual da cidade e o volume de usuários tornam esse tipo de convivência mais raro, mas não impossível.

### **Revista Sou + Ônibus: São Paulo fez boas escolhas em mobilidade?**

**José Vignoli:** O grande problema é a descontinuidade administrativa.

Na avaliação do economista, a alternância de governos sem continuidade de projetos comprometeu o planejamento urbano. Obras interrompidas, sistemas parcialmente implantados e mudanças de prioridade criaram lacunas históricas. “Mobilidade exige visão de longo prazo, acima de disputas políticas”, defende.

### **Revista Sou + Ônibus: Ainda existe preconceito contra o ônibus?**

**José Vignoli:** Sim. Muitas pessoas usam o carro apenas para ir e voltar do trabalho, mas não experimentam o transporte coletivo.

Ele observa que há uma barreira cultural. Para parte da população, o automóvel ainda é visto como símbolo de *status*. “Mas quando você faz a experiência de usar corredores como Rebouças ou Francisco Morato, percebe que o ônibus pode ser mais rápido e racional.”

Vignoli também aponta o papel da mídia na formação da opinião pública. Segundo ele, os avanços do sistema raramente ganham destaque, enquanto os problemas têm grande repercussão.

### **Revista Sou + Ônibus: Como economista, o setor de transporte é um bom investimento?**

**José Vignoli:** É um setor complexo, que exige controle rigoroso de custos e gestão eficiente.

Ele ressalta que o transporte coletivo envolve variáveis como demanda, subsídios, custos operacionais e mudanças de comportamento – especialmente no pós-pandemia, com o avanço do trabalho remoto. “Não é uma atividade simples. Quem permanece no setor demonstra capacidade administrativa.”

### **Revista Sou + Ônibus: Como colecionador, qual a importância de preservar a memória do transporte?**

**José Vignoli:** Nós somos uma espécie de reserva técnica da memória da cidade.

Entre as peças que guarda estão banco de trólebus e itens originais da antiga CMTC. Para ele, preservar objetos é preservar narrativas. “São Paulo se transforma muito rapidamente. Se ninguém guardar essas referências, parte da história se perde.”



### **Revista Sou + Ônibus: O que mais emociona você ao andar de ônibus em São Paulo?**

**José Vignoli:** Dentro de um ônibus em São Paulo está o mundo inteiro.

Ele explica que a diversidade é o que mais o toca: diferentes origens, sotaques, histórias e culturas dividindo o mesmo espaço. “Você pode entrar reclamando ou pode entrar observando. A paisagem pela janela é como um filme de uma metrópole vibrante.”

Para Vignoli, o ônibus é um microcosmo da cidade. Ali está representada a pluralidade que faz de São Paulo uma das cidades mais dinâmicas do mundo. ●



Saiba mais



[www.busaolegal.com.br](http://www.busaolegal.com.br)



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



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



Somos mais ônibus

# 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](https://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.**