

^sou + ônibus

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

ANO 2026 - EDIÇÃO 56



Diesel sob pressão: o impacto que ainda preocupa o transporte público

*Mesmo após medidas emergenciais do governo,
o setor segue em alerta devido a custos
elevados, baixa previsibilidade e incertezas
sobre o combustível nos próximos meses*

REFORMA TRIBUTÁRIA REDESENHA O TRANSPORTE PÚBLICO

Novo modelo fiscal altera fluxo de caixa,
exige adaptação tecnológica e leva
empresas a rever contratos, custos e
gestão tributária

NR-1 2026 AMPLIA OS DESAFIOS DA GESTÃO NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Novas exigências sobre saúde mental,
riscos psicossociais e ambiente de trabalho
levam empresas do setor a rever processos,
lideranças e rotinas operacionais

CONTAGEM REGRESSIVA PARA O PRÊMIO FETPESP 2026

Setor de transporte de passageiros se
prepara para conhecer os vencedores
da premiação que coloca a mobilidade
urbana, a inovação e a sustentabilidade
no centro da comunicação nacional

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

Mercedes-Benz
Referência em Ônibus



○ **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



Conheça o SEST SENAT
sestsenat.org.br



Conheça o ITL
itl.org.br

CNT / SEST SENAT / ITL
— Sistema Transporte —

Mobilidade em Transformação

Custos elevados, novas tecnologias, mudanças regulatórias e disputas desleais desafiam o transporte coletivo brasileiro em um momento decisivo para o futuro da mobilidade.

Na edição 56 da Revista Sou + Ônibus, mostramos como o setor reage à pressão do *diesel*, acelera a digitalização das operações e enfrenta os impactos da Reforma Tributária, enquanto busca manter eficiência, segurança e sustentabilidade nas cidades.

Esta edição também acende o alerta para o avanço do transporte clandestino nas rodovias brasileiras, uma ilegalidade que cresce apoiada em preços atrativos e promessas de viagens rápidas, mas que expõe passageiros à falta de fiscalização e aos riscos à segurança.

Nos bastidores da mobilidade urbana, mostramos como a tecnologia, a gestão operacional e o monitoramento em tempo real passaram a fazer parte da rotina das empresas de transporte. Nas garagens, profissionais lidam diariamente com novas demandas técnicas, eletrificação da frota e sistemas inteligentes que transformam a operação e elevam o nível de eficiência do setor.

Também trazemos um olhar humano e urbano sobre São Paulo, revelando, pela janela do ônibus, os contrastes e as transformações da cidade, além de destacarmos o avanço das mulheres nas áreas operacionais do transporte, conquistando espaço dentro das garagens, oficinas e centros de manutenção.

O setor muda, se reinventa e segue essencial para o funcionamento das cidades.

E tem mais: em breve, a entrega do Prêmio FETPESP de Comunicação 2026 vai reconhecer os profissionais e as iniciativas que fortalecem o debate sobre mobilidade, inovação e transporte coletivo no Brasil. Seguimos acompanhando as transformações que movimentam o setor e convidamos você a estar conosco nas próximas edições da Revista Sou + Ônibus.



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

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

Diretoria

PRESIDENTE

Mauro Artur Herszkowicz

VICE-PRESIDENTES RODOVIÁRIOS

Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu
Gustavo Rodrigues
Robson Rodrigues

VICE-PRESIDENTES METROPOLITANOS

João Antonio Setti Braga
Luiz Augusto Saraiva
José Roberto Iasbek Felício

VICE-PRESIDENTES URBANOS

Belarmino da Ascenção 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

EDITORA 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
/ 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.





04 Editorial

Mobilidade em Transformação

06 Ponto de Vista

As incertezas sobre o custo do óleo diesel
Por Mauro Artur Herszkowicz,
presidente da FETPESP

07 Opinião

Transporte coletivo perde espaço
na mobilidade urbana
Por Regina Helena Teixeira

08 Destaque

Diesel: o que mudou e o que ainda
preocupa o transporte público?
Por Patricia Crê

Transporte em Transformação 12

Tecnologia embarcada e inteligência
de dados redesenham a operação do
transporte coletivo
Por Patricia Crê

Mulheres no Transporte 14

Elas no Transporte 2026 reúne
lideranças da mobilidade para discutir
legado, sucessão e o futuro do setor

Mulheres no Transporte 16

Muito além da direção, mulheres
avancam nas garagens e nas ruas
Por Henrique Estrada



FOTO: MOBIBRASIL



18 Tributação & Mobilidade

Reforma Tributária muda lógica financeira
do transporte público e amplia pressão por
adaptação tecnológica
Por Patricia Crê

21 25º Congresso SETPESP

25º Congresso SETPESP projeta os caminhos
jurídicos do transporte de passageiros
Por Nathalia Abreu

27 Transporte & Comunicação

Mobilidade urbana ganha voz: Prêmio FETPESP de
Comunicação anunciou os vencedores de 2026
Por Patricia Crê

29 Saúde e Segurança

Atualização da NR-1 impõe novos desafios
à gestão de riscos no setor de transporte

Sistema Transporte 30

CNT leva agenda de inovação e energia
limpa à Hannover Messe 2026

Desenvolvimento do Setor 31

Formação profissional reforça segurança
viária e qualificação de motoristas no
transporte de passageiros

Segurança e Conformidade 33

A ilegalidade que ameaça o transporte de
passageiros nas estradas brasileiras
Por Antônio Ferro

Eu Uso Ônibus 37

O que a janela do ônibus revela sobre
a transformação de São Paulo?
Por Henrique Estrada



FOTO: SET SENAT



As incertezas sobre o custo do óleo diesel

O governo federal decidiu, no início de abril, adotar novas medidas econômicas para conter os impactos da alta da cotação dos combustíveis, gerados pelo conflito no Oriente Médio. Em março, já havia sido anunciada a isenção das alíquotas do Programa de Integração Social (PIS) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) sobre o óleo *diesel* e um subsídio de R\$ 0,32 por litro do produto produzido no Brasil ou importado. No último dia 6 de abril, o governo anunciou a criação de subvenção de R\$ 1,20 por litro do *diesel* importado, contando com a adesão dos estados, que compensarão metade do valor (R\$ 0,60) por meio de ajustes nos repasses federais.

A medida tem vigência prevista para os meses de abril e maio de 2026. O custo total está limitado a R\$ 4 bilhões, sendo R\$ 2 bilhões da União e R\$ 2 bilhões dos estados. O impacto fiscal federal será compensado por aumento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente sobre cigarros.

Uma segunda subvenção, no valor de R\$ 0,80 por litro, deverá ser custeada integralmente com recursos federais previstos na Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026 (que autoriza o governo a conceder subvenção econômica para a comercialização de óleo *diesel* rodoviário no Brasil, visando reduzir custos e frear a alta de preços), com reserva de R\$ 10 bilhões e criação de um mecanismo para reduzir as oscilações de preços e evitar aumentos bruscos ao consumidor.

São medidas de caráter emergencial que podem trazer um certo alívio às empresas operadoras dos transportes de passageiros, desde que essa redução de preços chegue, efetivamente, aos consumidores finais, pois a instabilidade no valor do óleo *diesel* cria uma imprevisibilidade sobre os custos operacionais, podendo pressionar os órgãos gestores dos sistemas de transporte a aumentar as tarifas ou ampliar o montante de subsídios com recursos públicos, para assegurar a prestação dos serviços. Reajustes tarifários ou mais subsídios, direta ou indiretamente, afetam os passageiros que dependem dos ônibus no seu dia a dia, bem como toda a sociedade.

Uma possível escassez ou o aumento do preço do óleo *diesel* – que representa, em média, 26% dos custos operacionais – pode impactar severamente o transporte coletivo, principalmente o das cidades brasileiras, reduzindo a oferta desse serviço essencial para a mobilidade urbana, que conta atualmente com cerca de 100 mil ônibus, e atende diariamente quase 40 milhões de passageiros em todo o país, em seus deslocamentos para o trabalho, a educação, a saúde e o lazer. ●

MAURO ARTUR HERSZKOWICZ

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

Transporte coletivo perde espaço na mobilidade urbana

Dados do SIMOB mostram avanços no uso do transporte individual nos últimos anos

Por Regina Helena Teixeira

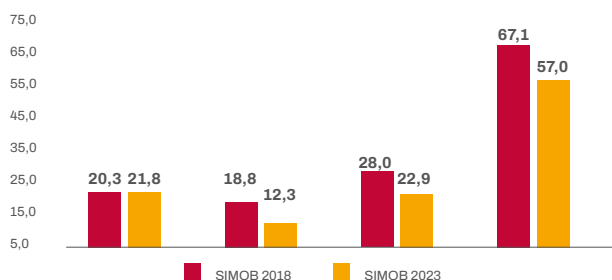
A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) retomou a divulgação dos relatórios de Dados do Sistema de Informação da Mobilidade Urbana (SIMOB), dos anos de 2023 e 2024, e os novos números mostram alterações importantes no comportamento da população: queda no total de viagens, avanço do transporte individual e forte retração do transporte coletivo. O índice de mobilidade também diminuiu, refletindo os impactos e transformações do período pós-pandemia. Ou seja: o transporte individual ganhou espaço, em detrimento do transporte coletivo.

Os relatórios são feitos em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e tiveram como base a Pesquisa Origem/Destino 2023, conduzida pelo Metrô de São Paulo. O SIMOB traz um panorama atualizado da mobilidade em 533 cidades brasileiras, com mais de 60 mil habitantes, oferecendo informações sobre divisão modal, índices de mobilidade (viagens per capita), tempos de deslocamento, consumo e emissão de poluentes, custos do transporte público, e distribuição da infraestrutura entre os modos, entre outros indicadores.

Os dados, de acordo com a ANTP, são essenciais para o planejamento do setor e mostram que de 2018 a 2023 ocorreu uma queda de 15,1% no número total de viagens do transporte coletivo e não motorizado, mas com significados diferentes para cada modal:

- Transporte individual (automóvel e motocicleta): **crescimento de 7%**.
- Transporte coletivo (ônibus e sistemas sobre trilhos): **queda de 34%**.
- Transporte não motorizado (pedestre e bicicleta): **queda de 18%**.

Gráfico 1 – Viagens realizadas por modo, entre 2018 e 2023 (bilhões de viagens/ano)



FONTE: DADOS DO RELATÓRIO DO SIMOB.

No período de 2018 a 2023, também houve uma mudança significativa na participação dos modos agregados na divisão modal:

- Transporte individual: **crescimento de 26%**, passando de 30% para 38%.
- Transporte coletivo: **queda de 21,4%**, passando de 28% para 22%.
- Transporte não motorizado: **queda de 4,8%**, passando de 42% para 40%.

A PANDEMIA DO CORONAVÍRUS MUDOU OS HÁBITOS DE DESLOCAMENTO DA POPULAÇÃO

A pandemia de Covid-19 causou um enorme impacto na mobilidade urbana. Os relatórios disponíveis no site da ANTP apontam mudanças significativas em 2023 em relação aos dados coletados em 2019:

- Quantidade de viagens: queda significativa no total de viagens (16% de redução em relação a 2019). Queda elevada de passageiros do transporte coletivo (35%); pequeno crescimento nas viagens de transporte individual (2%); e queda nas viagens de transporte não motorizado (18%).
- Divisão Modal: mudança significativa na participação dos modos agregados na divisão modal, com o transporte coletivo passando de 28% no ano de 2019 para 22% em 2023; o transporte individual aumentando sua participação no total de viagens, passando de 31% no ano de 2019 para 38% em 2023; e o transporte não motorizado mantendo sua participação estável, variando de 41% para 40%.

De acordo com Luiz Carlos Mantovani Néspoli, superintendente da ANTP, “os novos dados confirmam a percepção de que a pandemia alterou hábitos sociais e de trabalho. Home office, crescimento de compras remotas, migração para o aplicativo e o uso de mototáxi em algumas cidades podem explicar o fenômeno. Contudo, a comparação entre os relatórios de 2023 e 2024 aponta para uma estabilização desses novos números. Para reduzir as incertezas em projetos futuros, é fundamental ampliar o investimento em pesquisas sobre esses novos padrões”.

O SIMOB traz informações significativas que servem de alerta para que o planejamento da mobilidade urbana reestabeleça a relevância e o protagonismo do transporte público coletivo, assegurando que, realmente, as cidades sejam mais acessíveis e sustentáveis. ●



Diesel: o que mudou e o que ainda preocupa o transporte público?

Após medidas emergenciais, setor avalia efeitos práticos e mantém alerta sobre custos e previsibilidade, com atenção redobrada para os próximos meses

Por Patricia Cré

Após medidas emergenciais do governo federal, adotadas em abril para conter a disparada do diesel provocada pela instabilidade no mercado internacional de petróleo, o setor de transporte de passageiros segue operando em um ambiente de forte cautela. Embora tenha havido algum alívio imediato nos preços, empresários e gestores ainda convivem com custos elevados, baixa previsibilidade e incertezas sobre o comportamento do combustível nos próximos meses.

Desde março, o mercado brasileiro de combustíveis tem sido acompanhado de forma mais intensa pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em meio aos reflexos da crise geopolítica no Oriente Médio sobre o petróleo e seus derivados. A Agência prorrogou medidas excepcionais, flexibilizou temporariamente regras de estoques mínimos e ampliou a fiscalização sobre distribuidoras, refinarias e postos de combustíveis.

Dados divulgados pela própria ANP mostram que, em apenas um mês, mais de 1,2 mil agentes econômicos foram fiscalizados em operações voltadas ao combate de preços considerados abusivos e ao monitoramento do abastecimento nacional. As ações atingiram postos, distribuidoras, transportadores e revendas em todos os estados.

FOTO: SHUTTERSTOCK.COM

A Agência também reforçou o chamado “sobreaviso de abastecimento”, mecanismo que obriga produtores, distribuidores e importadores a enviarem informações detalhadas sobre estoques, contratos de importação e movimentações de diesel. A medida busca antecipar os riscos de desabastecimento e ampliar a capacidade de resposta do governo em um cenário ainda marcado pela volatilidade internacional.

Paralelamente, o governo instituiu um programa emergencial de subvenção ao diesel rodoviário, operacionalizado pela ANP, com o objetivo de reduzir temporariamente o impacto dos preços sobre a cadeia logística e o transporte coletivo. O programa prevê compensações econômicas e definições periódicas de preços de referência para o combustível.

O pacote reúne medidas tributárias e fiscais, como a desoneração do Programa de Integração Social/Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (PIS/Cofins) sobre diesel e biodiesel, além da concessão de subvenções destinadas a produtores e importadores. A proposta é amortecer parte da volatilidade provocada pelo mercado internacional de petróleo e reduzir, ainda que temporariamente, a pressão dos combustíveis sobre os custos operacionais das empresas de transporte de passageiros.

Apesar do conjunto de medidas, a avaliação predominante no setor é de que o alívio obtido até agora é apenas parcial. Levantamentos da ANP apontam que o diesel continua em patamar elevado na comparação com o início do ano, ainda pressionado pelas oscilações do mercado internacional de petróleo, pela taxa de câmbio e pelos custos de importação. Em março, após o agravamento do conflito no Oriente Médio, o preço médio do diesel chegou a acumular alta superior a 20% em algumas regiões do país.

Para as empresas de transporte de passageiros, o impacto segue direto sobre a operação. O diesel permanece entre os principais componentes do custo operacional.

ENTRE O ALÍVIO PONTUAL E A INCERTEZA PERSISTENTE

As medidas emergenciais adotadas pelo governo federal ajudaram a conter uma escalada ainda mais acentuada dos preços do diesel e ofereceram algum alívio de curto prazo ao setor de transporte coletivo. O pacote incluiu a desoneração de PIS/Cofins sobre diesel e biodiesel, além da ampliação das subvenções econômicas destinadas à cadeia de produção e importação do combustível.

Ainda assim, o cenário permanece pressionado. Levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) mostra que o diesel responde atualmente por cerca de 24,3% do custo total da operação do transporte público coletivo por ônibus no país. Entre 15 de fevereiro e 4 de abril de 2026, o combustível acumulou alta de 24,06%, elevando significativamente o custo operacional das empresas e ampliando a pressão sobre tarifas públicas e subsídios municipais.

Na avaliação da NTU, embora as iniciativas tenham sido relevantes para reduzir parte da pressão imediata sobre o setor, a magnitude da alta do combustível, impulsionada pelo prolongamento do conflito no Oriente Médio, superou a capacidade de compensação das medidas adotadas até agora. Com isso, o óleo diesel continua registrando forte impacto sobre o custo final da prestação do serviço.

A entidade avalia ainda que a efetividade das medidas esbarra em fatores estruturais da cadeia de distribuição. Segundo a NTU, mecanismos tributários e fiscais, como desonerações e subvenções, demandam tempo até que seus efeitos sejam efetivamente percebidos pelas operadoras. A dinâmica do mercado, os processos administrativos e regulatórios e a adesão dos estados às políticas federais aparecem entre os principais entraves para uma redução mais rápida dos preços.





Outro fator de preocupação é a volatilidade do cenário geopolítico internacional. A instabilidade no mercado global de petróleo mantém pressão constante sobre os combustíveis, reduzindo o alcance das medidas emergenciais e limitando seus efeitos no curto prazo.

Diante desse cenário, a NTU defende a criação de uma política diferenciada para o preço do óleo diesel destinado ao transporte coletivo. Para a entidade, o tratamento específico justifica-se pelo caráter essencial do serviço, considerado um direito social e uma atividade indispensável para o funcionamento das cidades e da mobilidade urbana.

Para a Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), o óleo diesel segue como uma das principais variáveis de pressão sobre o transporte público. “A instabilidade no preço do óleo diesel amplia a imprevisibilidade dos custos operacionais e pressiona o equilíbrio financeiro do transporte coletivo”, destaca Mauro Herszkowicz, presidente da FETPESP.

OPERAÇÃO AJUSTADA E DECISÕES SOB REVISÃO

Em meio à instabilidade persistente no mercado de combustíveis, empresas de transporte de passageiros passaram a intensificar o acompanhamento diário dos preços do diesel e dos custos operacionais, revisando estratégias de abastecimento e ampliando medidas de eficiência para reduzir os impactos da alta do combustível sobre a operação.

Nesse contexto, ferramentas de controle e monitoramento da qualidade do diesel ganharam protagonismo nas rotinas das transportadoras. Entre elas, a Análise de Qualidade do Diesel (AQD), realizada pelo Programa Despoluir, passou a ser utilizada por empresas do setor como instrumento para identificar falhas no combustível, prevenir problemas mecânicos e reduzir desperdícios que afetam diretamente o desempenho da frota.

“A qualidade do diesel influencia diretamente o consumo, a vida útil dos componentes e a eficiência operacional dos veículos. Um combustível fora de especificação pode elevar custos de manutenção, aumentar o consumo e comprometer a operação”, explica João Carlos Sanches, coordenador técnico do Programa Despoluir no estado de São Paulo.

A AQD funciona como uma ferramenta técnica de verificação das condições do combustível utilizado pelas empresas. A análise permite identificar possíveis contaminações, alterações nas características do diesel e não conformidades que podem impactar os motores, os sistemas de injeção e o desempenho dos veículos.

Na prática, o monitoramento contribui para ampliar o controle operacional das empresas, melhorar o planejamento da manutenção e evitar perdas financeiras associadas a falhas mecânicas e aumento do consumo. Em um cenário de diesel pressionado e margens mais estreitas, medidas preventivas passaram a integrar a estratégia operacional das transportadoras.

Para o setor, iniciativas voltadas à gestão da qualidade do combustível deixaram de ser apenas uma medida técnica e passaram a ocupar espaço central nas decisões operacionais. Mais do que uma ação preventiva, o acompanhamento do diesel tornou-se parte da estratégia de eficiência e sustentabilidade das empresas de transporte.

DIESEL MAIS COMPLEXO PRESSIONA OPERAÇÃO E AMPLIA ATENÇÃO DAS EMPRESAS COM QUALIDADE DO COMBUSTÍVEL

A pressão sobre os custos operacionais do transporte de passageiros passou a ser acompanhada por um novo desafio técnico: a mudança na composição do diesel comercializado no país. Com a entrada em vigor da Resolução nº 9, de junho de 2025, do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), a mistura obrigatória de biodiesel ao diesel fóssil passou a 15% (B15), elevando o nível de atenção das empresas em relação ao armazenamento do combustível, ao controle de qualidade e à manutenção da frota.

Neste ano, o governo federal chegou a discutir um eventual avanço para o B16, mas a decisão, até o momento, acabou sendo adiada após o cancelamento de uma reunião do CNPE, em meio a questionamentos sobre os impactos operacionais e a viabilidade técnica da medida.

Embora alinhada às metas de transição energética e redução de emissões, a ampliação da mistura de biodiesel impôs novas exigências à rotina operacional das transportadoras. O biodiesel possui características distintas do diesel fóssil, o que demanda maior rigor no armazenamento, controle mais frequente da qualidade do combustível e acompanhamento permanente das condições da frota.

“O avanço da mistura de biodiesel exige ainda mais atenção das empresas com a qualidade do combustível e a manutenção dos veículos. Uma gestão eficiente da frota, com monitoramento constante, é fundamental para garantir desempenho operacional e evitar aumento no consumo”, afirma o coordenador técnico do Programa Despoluir.

Na avaliação do setor, o monitoramento da qualidade do diesel deixou de ser apenas uma medida preventiva e passou a integrar a estratégia operacional das empresas, especialmente em um cenário de combustível pressionado, custos elevados e necessidade crescente de eficiência.

UM OLHAR PARA O MÉDIO PRAZO

Com a chegada do segundo semestre, o foco desloca-se do impacto imediato para a leitura do que vem pela frente. A expectativa é de que o diesel continue sujeito a ciclos de variação, em um ambiente internacional ainda marcado por incertezas.

Com esse panorama, ganha força a discussão sobre mecanismos mais estruturais que reduzam a exposição do transporte público à oscilação do combustível. Entre os temas em debate estão modelos contratuais mais flexíveis, capazes de absorver as oscilações de custos, políticas permanentes de financiamento do sistema e incentivos à diversificação da matriz energética.

A busca por maior eficiência operacional também se consolida como prioridade. Investimentos em tecnologia, gestão de frota e programas de monitoramento tendem a ganhar espaço, não apenas como diferencial competitivo, mas como condição para a sustentabilidade do negócio.



MAIS DO QUE UM EPISÓDIO

Passados os momentos mais críticos da recente alta, o diagnóstico no setor é claro: o episódio não é isolado. A oscilação no preço do diesel deve continuar fazendo parte do ambiente operacional das empresas.

Para o transporte público de passageiros, isso implica uma mudança de abordagem. Mais do que reagir a picos de preço, será necessário construir estratégias capazes de lidar com ciclos de variação e incerteza.

“Medidas emergenciais podem aliviar momentaneamente o setor, mas a volatilidade do diesel continua sendo um dos principais desafios para a mobilidade urbana no país”, afirma Herszkowicz.

Enquanto isso, o diesel segue no centro das decisões. E, ao que tudo indica, continuará sendo um dos principais pontos de atenção para o transporte público ao longo dos próximos meses. ●

Tecnologia embarcada e inteligência de dados redesenham a operação do transporte coletivo

Com telemetria, monitoramento em tempo real e análise preditiva, empresas de ônibus ampliam eficiência operacional, reduzem custos e reforçam a segurança nas frotas urbanas

Por Patricia Cré

A transformação digital deixou de ser uma aposta de futuro para se consolidar no cotidiano das empresas de transporte coletivo no Brasil. Pressionado pelo aumento dos custos operacionais, pela necessidade de ganho de eficiência e pelas crescentes exigências de qualidade e segurança, o setor passou a incorporar tecnologias embarcadas e inteligência de dados como parte central da gestão das operações.

Sistemas de telemetria, monitoramento em tempo real e plataformas integradas de gestão já fazem parte da rotina de diversas operadoras. Na prática, os dados produzidos diariamente pelos veículos deixaram de cumprir apenas a função de registro operacional e passaram a orientar decisões estratégicas em tempo real, com reflexos diretos sobre produtividade, manutenção, consumo de combustível e segurança.

DADOS TRANSFORMAM A GESTÃO OPERACIONAL

Empresas do setor vêm ampliando investimentos em conectividade embarcada para monitorar veículos, motoristas e desempenho operacional de forma integrada. A leitura em tempo real das informações permite identificar falhas, corrigir desvios e antecipar problemas antes que eles afetem a operação.

A Mobibrasil, uma das operadoras que avançaram na adoção dessas soluções, afirma que a inteligência de dados hoje permite acompanhar toda a frota em tempo real, garantindo maior previsibilidade e agilidade na tomada de decisão.

Segundo a empresa, os sistemas de telemetria permitem monitorar indicadores como velocidade, frenagens bruscas,



FOTOS: MOBIBRASIL

consumo de combustível, tempo de parada, cumprimento de viagens, falhas mecânicas e comportamento dos motoristas.

Na avaliação da operadora, a integração entre garagem, centro de controle operacional e veículos melhora significativamente a gestão da operação. Os dados coletados ajudam a identificar padrões fora da normalidade, antecipar falhas mecânicas e atuar preventivamente antes que ocorram interrupções no serviço ou acidentes.

COMBUSTÍVEL E MANUTENÇÃO NO CENTRO DA ESTRATÉGIA

O avanço dessas ferramentas ocorre em um momento em que o setor busca alternativas para equilibrar os custos sem comprometer a qualidade do atendimento aos passageiros. Nesse cenário, o uso estratégico de dados passou a ser visto como instrumento de competitividade.

Ainda de acordo com a Mobibrasil, os ganhos financeiros aparecem, sobretudo, na redução do consumo de combustível, por meio do monitoramento da condução econômica e da menor emissão de poluentes. Atualmente, o combustível é um dos principais componentes de custo das empresas de ônibus. Com o monitoramento da condução econômica e a análise do comportamento dos motoristas, as operadoras conseguem reduzir os desperdícios, ampliar a eficiência energética e diminuir as emissões de poluentes.

A manutenção também passou a ser orientada por dados. Sensores e sistemas de diagnóstico eletrônico permitem acompanhar continuamente o desempenho dos veículos e programar intervenções preventivas antes que ocorram falhas inesperadas.

O resultado, de acordo com Mobibrasil, é maior disponibilidade da frota, redução de recolhidas e menor desgaste de componentes como pneus, freios e transmissão.

SEGURANÇA OPERACIONAL GANHA PROTAGONISMO

Outro avanço relevante está relacionado à segurança operacional. A telemetria embarcada permite identificar excesso de velocidade, curvas acentuadas, acelerações agressivas, freadas bruscas e uso inadequado do veículo.

Com base nessas informações, as empresas conseguem desenvolver treinamentos mais direcionados e estruturar programas internos voltados à condução segura e à prevenção de acidentes.

O acompanhamento em tempo real também reduz o tempo de resposta em situações de emergência, falhas operacionais ou acidentes, aumentando a capacidade de reação das operadoras diante de ocorrências na rotina diária.

Entre os principais resultados observados pelas empresas estão a redução de acidentes, a diminuição de infrações e multas, a preservação do patrimônio, a melhoria na condução dos motoristas e o aumento da segurança dos passageiros.



TECNOLOGIAS PASSAM A SER ESSENCIAIS NA OPERAÇÃO

Algumas soluções já são consideradas indispensáveis para operações mais eficientes. Entre elas estão sistemas de telemetria veicular, GPS e monitoramento em tempo real, câmeras embarcadas, controle de consumo de combustível, diagnóstico eletrônico de falhas, contadores automáticos de passageiros, plataformas integradas de gestão operacional e computadores de bordo conectados ao centro de controle.

Além de ampliar o controle sobre a operação, as ferramentas permitem ajustar a oferta de ônibus conforme a demanda em diferentes horários e regiões, reduzindo a ociosidade e melhorando o aproveitamento da frota.

DESAFIOS AINDA LIMITAM A EXPANSÃO TECNOLÓGICA

Apesar do avanço da digitalização, o setor ainda enfrenta obstáculos importantes para ampliar a conectividade embarcada no país. Entre os principais entraves apontados estão o alto custo de implantação e atualização tecnológica, a necessidade de integração entre diferentes sistemas, a escassez de mão de obra especializada e os desafios relacionados à segurança cibernética.

A renovação da frota também aparece como fator determinante para a expansão dessas tecnologias, especialmente diante da necessidade de veículos preparados para suportar novas plataformas digitais e sistemas de comunicação em tempo real.

Mesmo com os desafios, a avaliação predominante entre operadores e especialistas é de que a inteligência de dados tende a se consolidar como peça central da gestão do transporte coletivo nos próximos anos.

Em um ambiente de margens cada vez mais apertadas e crescente pressão por eficiência, sustentabilidade e qualidade do serviço, a tecnologia embarcada deixou de ser um diferencial competitivo e passou a integrar a própria estrutura operacional das empresas de transporte de passageiros. ●

Elas no Transporte 2026 reúne lideranças da mobilidade para discutir legado, sucessão e o futuro do setor

A segunda edição do Elas no Transporte reuniu, no dia 28 de maio, em São Paulo, cerca de 150 executivas, empresárias, especialistas e profissionais da mobilidade — o dobro da edição anterior — em uma jornada de conteúdo, *networking* e desenvolvimento voltada ao fortalecimento da liderança feminina no setor de transportes.

Com o tema “**Legado se vive agora**”, o encontro foi realizado na **Casa Hyatt – Sala Origem** e promoveu debates sobre liderança, sucessão empresarial, transformação organizacional, desenvolvimento humano e os desafios da mobilidade em um cenário de constantes mudanças.

A programação teve início com uma atividade de *journaling* conduzida por **Luciana Kow**, seguida da palestra “**Liderança feminina: contribuindo com o legado de um setor em transformação**”, ministrada pela **Dra. Lívia Mandelli**, que abordou o papel da liderança na construção de ambientes mais preparados para os desafios atuais e futuros.



FOTOS: LANA PINHO

Um dos destaques do evento foi o painel “Continuidade em Movimento”, que reuniu Rebecca Leite, Nathalia Saad, Fernanda Caraballo e Talita Costella para discutir sucessão, legado e a preparação de novas lideranças em um setor que se renova.

A jornalista e empresária Daniela Graicar apresentou reflexões sobre tendências, comportamento do consumidor e os impactos das transformações tecnológicas para pessoas, marcas e negócios.

No período da tarde, a piloto **Bia Figueiredo** e a embaixadora do movimento **Rafaela Cozar** conduziram uma conversa sobre tomada de decisão, desafios profissionais e experiências de liderança dentro e fora das pistas.

O Painel Mercedes-Benz reuniu Simone Frizzo, Nígea Chaves, Dra. Nicole Goulart e Deborah Cardoso Corrêa para debater como as empresas constroem cultura, direcionamento estratégico e continuidade ao longo das gerações.



A agenda incluiu ainda a apresentação do projeto Rodovia Segura para Todas, iniciativa voltada à valorização e à ampliação da participação feminina no transporte, e a palestra de encerramento conduzida por Luciene Müller, escritora e palestrante TEDx, que trouxe reflexões sobre propósito, resiliência e protagonismo feminino.

Idealizado por Luciana Herszkowicz, fundadora da Ekhoa, e realizado pela agência, o Elas no Transporte reúne mulheres que atuam na mobilidade brasileira em torno de conexão, desenvolvimento e troca de experiências.

A edição de 2026 teve patrocínio *master* da Mercedes-Benz do Brasil e o apoio de empresas e entidades do setor.

O evento foi encerrado com um *happy hour* de integração entre as participantes. ●

Muito além da direção, mulheres avançam nas garagens e nas ruas

Por Henrique Estrada

Na garagem da Mobibrasil, a Rádio Ônibus e a Revista Sou + Ônibus mergulharam nos bastidores do transporte coletivo ao conversar com a profissional **Ângela Rodrigues**, da área de manutenção, revelando um trabalho essencial que acontece longe dos olhares dos passageiros, mas que impacta diretamente a qualidade do serviço nas ruas.

Logo no início da entrevista, ela destacou a quebra de um antigo paradigma no setor, historicamente dominado por homens.

Revista Sou + Ônibus: Como você vê a presença das mulheres dentro da garagem?

Ângela Rodrigues: Muitos não acreditam em uma mulher dentro de uma garagem de ônibus. Acham que é um ambiente só para homens. Mas isso já mudou. Hoje temos mulheres eletricitistas, na funilaria, na pintura... não só no administrativo.

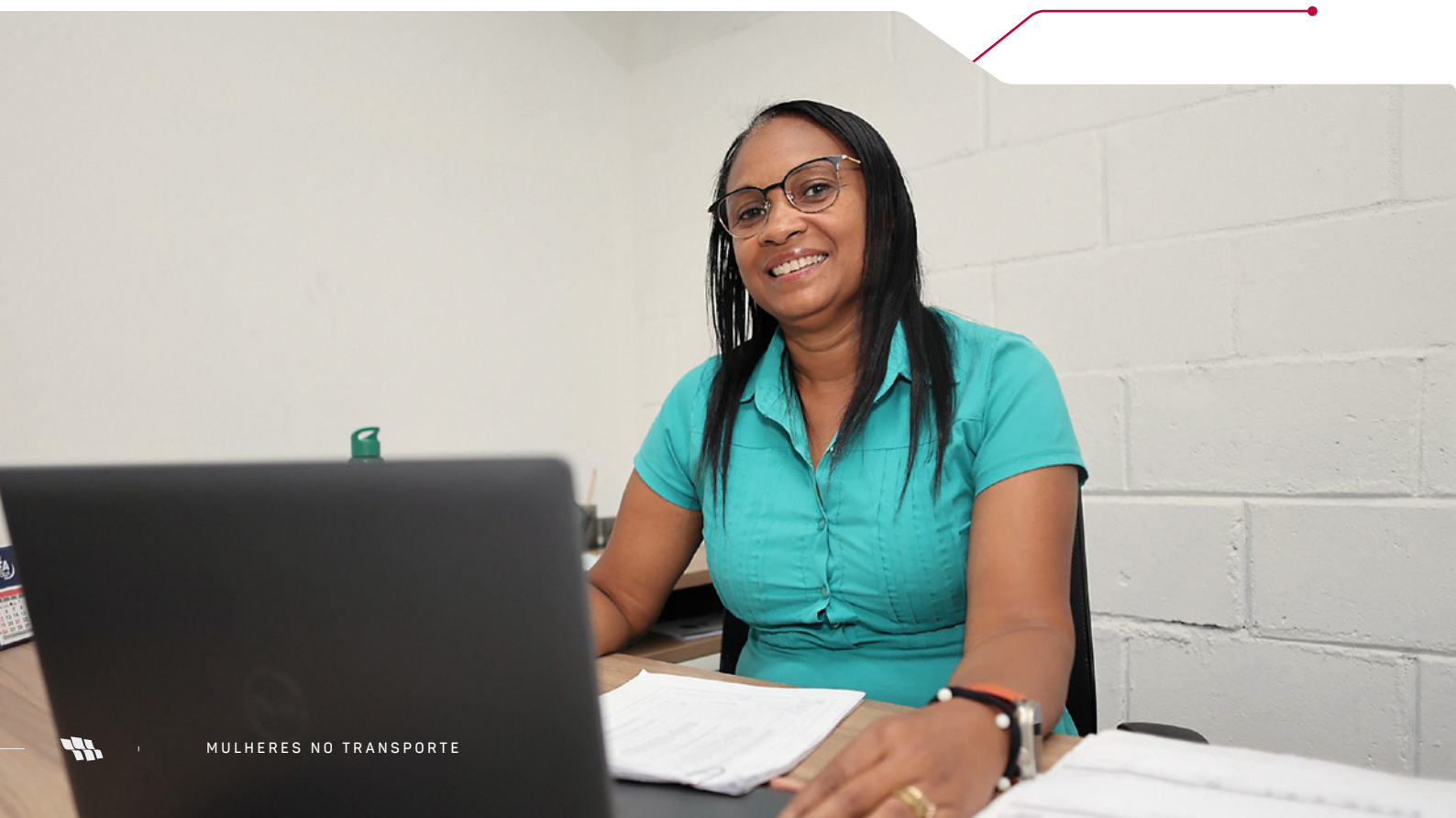
Ela ressalta que essa transformação vem acontecendo gradualmente, com mulheres ocupando funções cada vez mais técnicas e operacionais, mostrando a sua capacidade na prática e contribuindo diretamente para o funcionamento da garagem.

No dia a dia, Ângela atua na gestão da manutenção da frota, sendo responsável por acompanhar toda a “vida” dos veículos dentro da empresa, desde o momento em que entram na garagem até a sua liberação para operação.

Revista Sou + Ônibus: Como funciona o seu trabalho no dia a dia?

Ângela Rodrigues: A gente cuida de toda a programação dos veículos. Trabalhamos com manutenção preventiva e corretiva para evitar problemas na rua. Nosso passageiro é a nossa vida, então tudo precisa funcionar bem.

FOTOS: HENRIQUE ESTRADA



Ela explica que a rotina envolve planejamento rigoroso, com revisões programadas e acompanhamento constante do desempenho dos ônibus. A manutenção preventiva é um dos pilares do trabalho, com inspeções periódicas que evitam falhas e aumentam a confiabilidade da operação.

Atualmente, a operação conta com uma frota expressiva, com cerca de **638 ônibus**, sendo **mais de 200 veículos elétricos**, o que amplia ainda mais o nível de responsabilidade da equipe de manutenção, que precisa lidar com diferentes tecnologias e sistemas.

Além disso, há um olhar estratégico sobre custos e desempenho da frota, analisando reincidência de falhas, consumo e necessidade de intervenções mais complexas, tudo para manter os veículos em condições ideais.

A tecnologia também tem um papel fundamental nesse processo. Hoje, o sistema permite que motoristas relatem problemas ainda durante a operação, diretamente da rua.

“O motorista já sinaliza o problema durante o dia e, quando o carro chega, a equipe já está preparada. Isso evita que o ônibus fique parado ou que falte na linha no dia seguinte”, conta Ângela.

Esse trabalho integrado entre operação e manutenção é essencial para garantir que o passageiro não seja impactado.

Outro ponto destacado por Ângela foi a dimensão da responsabilidade: são centenas de veículos sob monitoramento constante, cada um com suas particularidades. “É como se cada ônibus tivesse sua própria história. A gente acompanha tudo, sabe o que acontece com cada veículo no dia a dia.”

Ângela também relembrou o início da sua trajetória, quando ainda não dominava o universo técnico da manutenção e precisou aprender na prática, com o apoio dos colegas. “No começo eu não entendia os termos, ficava perdida. Mas aprendi muito com os profissionais da garagem. Eles me ensinaram na prática, e isso fez toda a diferença.”

Esse ambiente colaborativo, segundo ela, é um dos pontos mais marcantes da profissão. Com o tempo, o trabalho deixou de ser apenas uma função e se tornou uma verdadeira paixão. “Quando você entra nesse mundo, seu perfume vira diesel. Você se apaixona pelo que faz. Aqui vira uma segunda família.”

A entrevista também abordou momentos de maior pressão, como as inspeções técnicas, quando a frota passa por avaliações rigorosas para garantir que todos os veículos estejam aptos a circular com segurança. “É quando nosso trabalho é colocado à prova. A responsabilidade aumenta, mas também é muito gratificante quando vemos que tudo está dentro do padrão.”

Mesmo liderando uma equipe majoritariamente masculina, Ângela reforça o orgulho de fazer parte desse cenário em transformação e de acompanhar o crescimento de outras mulheres dentro da garagem. “É muito gratificante ver mulheres evoluindo, aprendendo e ocupando espaços que antes nem imaginávamos.”



A história de Ângela Rodrigues, construída nos bastidores da manutenção, ajuda a entender que a transformação do transporte coletivo vai muito além do volante. Ela começa dentro das garagens, na organização, no planejamento e na dedicação de profissionais que garantem que cada ônibus esteja pronto para rodar com segurança.

E é justamente essa mudança de cultura que abre caminho para iniciativas como o projeto **Mulheres na Direção**, da MobiBrasil.

Se, por um lado, mulheres como Ângela consolidam seu espaço em áreas técnicas e operacionais da manutenção, por outro, o projeto amplia essa presença também na linha de frente, formando e capacitando novas motoristas de ônibus.

A iniciativa oferece desde o suporte para mudança de categoria da CNH até treinamento completo, permitindo que mulheres sem experiência ou vindas de outras funções possam assumir o volante de veículos de grande porte.

Histórias como a de Cibele da Silva mostram esse processo em construção. Atualmente em fase de treinamento, ela vivencia os desafios da adaptação às dimensões do ônibus e à dinâmica do trânsito, desenvolvendo habilidades essenciais com o apoio dos instrutores. Sua trajetória representa o início de uma nova jornada dentro do transporte coletivo.

Além da capacitação técnica, o projeto também tem um forte papel social, ao oferecer novas oportunidades de renda e independência para mulheres, muitas delas chefes de família.

Dentro das garagens ou nas ruas, o cenário é claro: o transporte coletivo brasileiro vive uma transformação silenciosa, mas profunda. Cada vez mais, mulheres ocupam espaços antes considerados improváveis, trazendo novas perspectivas, sensibilidade e competência para o setor.

Seja garantindo que o ônibus saia perfeito da garagem, seja se preparando para conduzir passageiros no futuro, elas mostram que o caminho da mobilidade também passa, cada vez mais, pelas mãos femininas. ●

Reforma Tributária muda lógica financeira do transporte público e amplia pressão por adaptação tecnológica

Novo sistema altera fluxo de caixa, exige revisão de contratos e leva empresas a recalcular custos, créditos fiscais e tarifa técnica

Por Patricia Cré



A Reforma Tributária começou a produzir efeitos concretos sobre a rotina das empresas de transporte público de passageiros. O novo modelo de tributação do consumo, criado pela Emenda Constitucional nº 132/2023 e regulamentado pela Lei Complementar nº 214/2025, institui o IVA Dual, formado pela Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e pelo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), e deve provocar mudanças estruturais nas áreas fiscal, operacional, tecnológica e financeira do setor.

A regulamentação avançou com a publicação do Decreto nº 12.955/2026, de 30 de abril, que detalha as regras da CBS, amplia as obrigações acessórias e reforça a necessidade de integração nacional de dados fiscais. O texto também confirma a isenção da CBS para o transporte público coletivo urbano, semiurbano e metropolitano operado sob regime de concessão, permissão ou autorização pública.

O decreto estabelece, ainda, novas exigências relacionadas à emissão, à validação e ao compartilhamento de documentos fiscais eletrônicos, incluindo o Bilhete de Passagem Eletrônico (BP-e), além de definir regras para o momento de incidência do tributo nas operações de transporte.

Embora o transporte coletivo tenha recebido previsão de tratamento favorecido no novo modelo, profissionais da área avaliam que a transição deve ampliar a complexidade operacional das empresas e exigir investimentos relevantes em tecnologia, controle fiscal e gestão financeira.

FOTO: ACERVO SETPES

ESPECIALISTAS ANALISAM IMPACTOS SOBRE CUSTOS, CRÉDITOS FISCAIS E CONTRATOS

Segundo especialistas ouvidos pela Sou + Ônibus, a principal mudança está na reorganização estrutural da tributação do setor dentro do modelo de IVA Dual, com maior uniformidade, previsibilidade e transparência na apuração dos tributos.

A reportagem ouviu Claudio de Carvalho, advogado e consultor nas áreas contábil e tributária, e a advogada tributarista Rosana da Silva Pacheco, que analisam os impactos da Reforma Tributária sobre o transporte público de passageiros.

Na prática, o novo sistema amplia a lógica da não cumulatividade e permite um aproveitamento mais amplo dos créditos tributários vinculados a despesas operacionais, desde que os documentos fiscais estejam corretamente emitidos e integrados aos sistemas eletrônicos.

Combustíveis, manutenção da frota, pneus, peças, serviços terceirizados, tecnologia embarcada e aquisição de ativos operacionais passam a ter maior potencial de geração de créditos tributários.

Apesar desse cenário, os especialistas alertam que os ganhos financeiros dependerão da regulamentação complementar, da adaptação tecnológica e da capacidade de gestão das empresas.

Para Claudio, o imposto deixa de funcionar como um custo oculto e passa a operar de forma mais transparente. “Quem não souber gerir crédito tributário pode perder margem operacional”, afirma.

Mesmo com o potencial de ampliação dos créditos, o advogado alerta que o ganho financeiro dependerá da regulamentação complementar, da adaptação tecnológica e da capacidade de gestão das empresas.

PRESSÃO SOBRE O CAIXA

Outro ponto que passou a concentrar a atenção do setor é o chamado *split payment*, mecanismo que permitirá o recolhimento automático do tributo no momento da liquidação financeira da operação.

Embora a implementação seja gradual, o advogado afirma que o modelo tende a reduzir a circulação temporária do imposto no caixa das empresas, diminuindo o chamado “*float tributário*”, recurso que hoje funciona, na prática, como capital de giro temporário.

“O *split payment* tende a reduzir a flexibilidade financeira das empresas e pode gerar pressão adicional sobre o caixa durante a transição”, afirma Rosana.

Segundo a advogada, o impacto tende a ser mais sensível em setores com receita regulada, baixa margem financeira e elevada dependência de previsibilidade de caixa, como o transporte coletivo urbano.

Para os especialistas, o risco não está apenas na carga tributária nominal, mas também na mudança da dinâmica financeira do negócio.



Claudio de Carvalho, advogado e consultor nas áreas contábil e tributária.

“No modelo atual, a empresa recebe integralmente a receita e recolhe os tributos posteriormente. Com o *split payment*, parte desse fluxo deixa de circular temporariamente dentro da operação”, explica Rosana.

DESAFIO OPERACIONAL

A adaptação tecnológica também aparece entre as maiores preocupações do setor. O novo sistema exigirá integração entre bilhetagem eletrônica, ERP, emissão fiscal e plataformas operacionais, além de maior rastreabilidade das operações e padronização nacional de informações fiscais.

No transporte coletivo urbano e metropolitano, a emissão de documentos fiscais individualizados em operações massificadas é apontada como um dos maiores desafios da transição.

“O sistema tributário brasileiro historicamente foi pensado para operações individualizadas. No transporte urbano, a prestação do serviço ocorre em larga escala, com integração tarifária, bilhetagem eletrônica e operação contínua. Isso exige soluções compatíveis com a realidade operacional do setor”, afirma a advogada.

Os tributaristas alertam, ainda, para os riscos de autuações relacionadas a falhas formais em documentos eletrônicos, mesmo sem perda efetiva de arrecadação.

TARIFA TÉCNICA E CONTRATOS ENTRAM NO RADAR

A Reforma também deve alterar a lógica de formação da tarifa técnica nos contratos de transporte público.

Segundo os especialistas, a mudança do modelo cumulativo para um sistema de crédito financeiro amplo tende a separar de forma mais clara o custo operacional da carga tributária incidente sobre a atividade.



Rosana da Silva Pacheco, advogada tributarista.

Na prática, isso exigirá atualização das planilhas de custos e revisão metodológica de contratos de concessão e permissão. “A tarifa passa a refletir o valor agregado líquido da operação, e não mais tributos acumulados ao longo da cadeia. Isso muda a engenharia tarifária do setor”, explica Claudio.

Apesar da expectativa de maior transparência tributária, os especialistas tributários afirmam que o transporte de passageiros continua exposto a pressões indiretas de custos, principalmente por ser intensivo em mão de obra, despesa que segue sem possibilidade ampla de creditamento.

Dependendo da dimensão dos impactos financeiros provocados pela transição, as empresas poderão discutir pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro junto ao poder público. De acordo com Rosana, esse movimento não será automático.

“A necessidade de revisão contratual dependerá da demonstração efetiva do desequilíbrio econômico-financeiro causado pelas novas regras tributárias”, observa a advogada.

ESPECIALISTAS APONTAM PRIORIDADES E RISCOS DA TRANSIÇÃO TRIBUTÁRIA

Na avaliação de advogados, os impactos da Reforma Tributária vão além da mudança na cobrança de impostos e devem atingir diretamente a gestão financeira, operacional e contratual das empresas de transporte de passageiros.

O advogado explica que as empresas precisam concentrar atenção imediata em cinco frentes consideradas estratégicas para o período de transição: mapeamento de insumos geradores de crédito, simulação da nova carga tributária, revisão de contratos, adequação de sistemas fiscais e ERP e análise de impactos sobre a tarifa técnica.

“A prioridade dos próximos meses não é crescimento. É preservar liquidez e evitar perda de margem durante a transição”, afirma Carvalho.

Na avaliação dos especialistas, o novo modelo foi concebido para evitar aumento direto de carga tributária sobre o transporte coletivo regulado, especialmente em operações com tratamento favorecido. Ainda assim, o impacto final dependerá da combinação entre CBS, IBS, reoneração da folha, revisão de benefícios fiscais e regulamentações complementares.

“O efeito da Reforma do consumo pode ser neutro ou até favorecido em alguns segmentos. Mas políticas paralelas podem elevar a carga agregada e pressionar custos”, conta Rosana.

Entre os principais riscos da transição, segundo os tributaristas, destacam-se: falhas na emissão de documentos fiscais eletrônicos, incompatibilidade entre exigências fiscais e sistemas de bilhetagem, perda de créditos tributários, descasamento de caixa provocado pelo *split payment* e revisões inadequadas da tarifa técnica.

Para Claudio, um dos maiores erros das empresas será tratar a reforma apenas como uma troca de alíquota. “O impacto é financeiro, operacional e estratégico. Quem enxergar a reforma apenas como tema fiscal corre risco de tomar decisões equivocadas”, afirma o advogado.

Rosana destaca que a reforma também tende a alterar a lógica de formação dos custos tributários no setor, tornando a apuração mais uniforme e rastreável dentro do modelo de crédito e débito previsto pelo IVA Dual.

No longo prazo, os especialistas avaliam que a Reforma tende a ampliar a transparência tributária, reduzir as distorções e diminuir os contenciosos fiscais. Os efeitos práticos sobre o transporte coletivo, porém, ainda dependerão da regulamentação complementar, da adaptação tecnológica das empresas e da coordenação entre os operadores, o poder público e os órgãos reguladores.

Para as empresas do setor, o momento é de revisão de contratos, reorganização financeira, adequação tecnológica e preparação para uma transição que deve alterar de forma profunda a rotina fiscal e operacional do transporte coletivo no país. ●

ROSANA DA SILVA PACHECO é advogada tributarista e técnica em contabilidade, com mais de 40 anos de atuação no setor de transporte. É membro da Associação Brasileira de Advocacia Tributária (ABAT), conselheira titular do Conselho de Contribuintes do Município de Osasco nos mandatos 2020/2022, 2023/2025 e 2026/2028, além de integrar, desde 2019, a Comissão Temática e de Assuntos Relevantes de Direito Tributário da OAB/SP – subseção Osasco.

CLÁUDIO DE CARVALHO construiu sua trajetória profissional ao longo de mais de quatro décadas na área contábil e 26 anos na advocacia, com atuação voltada à segurança jurídica, eficiência tributária e gestão estratégica de empresas. Com experiência integrada nas áreas contábil e jurídica, desenvolve trabalhos relacionados a planejamento tributário, gestão de riscos, compliance, estruturação societária, licitações públicas e contratos administrativos, contribuindo para a construção de modelos de gestão sustentáveis, com foco em governança, previsibilidade e segurança decisória.



25º Congresso SETPESP projeta os caminhos jurídicos do transporte de passageiros

Especialistas, magistrados e lideranças do setor debateram, durante o evento, os principais desafios regulatórios, trabalhistas e institucionais que devem moldar o futuro do transporte terrestre de passageiros

Por Nathalia Abreu

Em um cenário de transformação acelerada da mobilidade e de crescente complexidade regulatória, o debate jurídico tem se consolidado como ferramenta estratégica para o fortalecimento do transporte rodoviário de passageiros.

Com esse propósito, o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), com apoio da Academia Paulista de Magistrados (APM), realizou o **25º Congresso SETPESP: Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros**, reunindo especialistas, magistrados, representantes do poder público e lideranças empresariais nos dias 15 e 16 de maio.

O evento foi estruturado em quatro painéis que abordaram temas como regulação, responsabilidade civil, alterações legislativas e os impactos das transformações jurídicas sobre a prestação dos serviços dentro do setor.

A solenidade de abertura, conduzida por Gentil Zanovello Affonso, presidente do SETPESP, e o desembargador Heraldo de Oliveira Silva, presidente da APM (Academia Paulista de Magistrados), destacou a relevância do diálogo institucional para o aprimoramento do ambiente regulatório e o fortalecimento da segurança jurídica no transporte coletivo.

Para o desembargador Heraldo de Oliveira Silva, a tradição do encontro está justamente na construção de pontes entre diferentes esferas de atuação. “Esse evento não visa estudar apenas problemas dos turistas, mas uma dinâmica e diálogo institucional entre setor público e privado para que possamos falar com gestões e proprietários das empresas, proporcionando um ambiente tranquilo e favorável para esse intercâmbio”, afirmou.

“O enfrentamento a essas distorções exige articulação multissetorial e instrumentos que combinem modernização regulatória, tecnologia e aperfeiçoamento legislativo, assegurando previsibilidade para que o setor continue investindo e prestando um serviço à altura das necessidades da sociedade”, disse o presidente do SETPESP.

A programação reuniu, em quatro mesas temáticas, discussões voltadas à construção de soluções jurídicas e institucionais para garantir a continuidade, a sustentabilidade e a qualidade de um serviço essencial à mobilidade da população paulista.

OS DESAFIOS JURÍDICOS NAS RELAÇÕES DE TRABALHO E NA ATUALIZAÇÃO LEGISLATIVA

A tarde do dia 15 de maio foi dedicada à análise de dois temas que estão no centro das transformações jurídicas e regulatórias que impactam o transporte terrestre de passageiros em 2026.

O primeiro painel, intitulado “**As relações de trabalho no Brasil e a Constituição Federal: transporte de passageiros e a ‘pejotização’**”, reuniu diferentes perspectivas sobre os limites e os impactos da flexibilização das relações trabalhistas no setor. Participaram do debate o ministro aposentado do Supremo Tribunal Federal (STF), Marco Aurélio Mello; o presidente do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT2), desembargador Valdir Florindo; e o desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), Wanderley Federighi, que trouxeram diferentes interpretações sobre os desafios jurídicos relacionados às novas configurações das relações de trabalho.



ENFRENTAR AS DISTORÇÕES
DO SETOR EXIGE ARTICULAÇÃO
MULTISSETORIAL, MODERNIZAÇÃO
REGULATÓRIA, TECNOLOGIA
E APERFEIÇOAMENTO LEGISLATIVO.„

Abordando o avanço da pejotização, o desembargador Wanderley Federighi explicou a configuração desse modelo, frequentemente associado ao enquadramento como microempreendedor individual (MEI), e chamou atenção para essa realidade cada vez mais próxima de diferentes segmentos produtivos. Segundo ele, o debate jurídico permanece sensível e cercado de controvérsias.



MODERNIZAR A LEGISLAÇÃO CIVIL É RESPOSTA NECESSÁRIA ÀS TRANSFORMAÇÕES QUE VÊM REDESENHANDO AS RELAÇÕES JURÍDICAS NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS..”

O ministro aposentado do STF, Marco Aurélio Mello, destacou a centralidade da Constituição Federal como parâmetro para a interpretação das novas dinâmicas do trabalho e defendeu cautela na análise jurídica do tema, especialmente em atividades que envolvem risco e interesse coletivo. “As normas imperativas do trabalho são indispensáveis à preservação da dignidade do trabalhador, porque elas preveem direitos mínimos. A alteração das condições mediante novas leis é possível, mas respeitar os direitos mínimos previstos na Constituição Federal, é primordial”.

O debate avançou para as implicações práticas dessas mudanças na prestação de serviços essenciais, reforçando a necessidade de equilíbrio entre inovação contratual, segurança jurídica e proteção social.

Na sequência, o segundo painel “**O PL 4/2025, as alterações do Código Civil e os impactos no transporte de passageiros**”, aprofundou a discussão sobre a proposta de atualização da legislação civil brasileira e seus reflexos sobre a responsabilidade jurídica nas relações de transporte. Participaram das discussões o presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Luís Felipe Salomão; o ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ), Paulo Dias de Moura Ribeiro; o desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), César Eduardo Temer Zalaif; e o presidente do Instituto dos Advogados de São Paulo (IASP), professor Diogo Leonardo Machado de Melo.



Contextualizando a complexidade do tema, o ministro Luís Felipe Salomão destacou a natureza multifacetada dessas relações jurídicas. “Nos contratos de transporte plurimodal ou multimodal, cada transportador se obriga a cumprir o contrato relativamente ao respectivo percurso, respondendo todos, solidariamente, pelos danos causados às pessoas transportadas”.

Também integrante do STJ, o ministro Ribeiro situou o debate no contexto das profundas transformações tecnológicas e sociais que vêm exigindo atualização normativa. Para ele, a modernização do Código Civil é uma resposta necessária às mudanças que vêm redesenhando as relações jurídicas contemporâneas.

O professor Melo, por sua vez, ressaltou a necessidade de prudência na revisão dos dispositivos ligados à responsabilidade civil, especialmente diante de possíveis impactos econômicos e operacionais para o setor transportador. “Quando se mexe no Código Civil, especialmente em responsabilidade civil, devemos mudar ‘com pinças’. Deve ser cirúrgico”, observou.

FINANCIAMENTO, REGULAÇÃO E OS CAMINHOS PARA A MODERNIZAÇÃO DO SETOR

O segundo dia do Congresso contou com dois painéis voltados aos desafios estruturais do transporte público e ao papel das agências reguladoras na consolidação de um ambiente institucional mais estável e eficiente para o setor.

O painel **“Perspectivas para o financiamento do transporte público – tarifa zero, subsídios e incentivos”** reuniu o desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), James Alberto Siano; o engenheiro e especialista em transporte público Rodrigo Verroni; o diretor-presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Francisco Christovam; e o doutor em Planejamento e Gestão Pública Luís Marcelo Metello Marcondes de Oliveira.

As discussões analisaram os novos modelos de financiamento do transporte coletivo e dos desafios operacionais, contratuais e fiscais envolvidos na ampliação de políticas públicas como a tarifa zero.

O desembargador James Alberto Siano destacou a complexidade do sistema e a necessidade de revisão estrutural diante das transformações observadas nos últimos anos. “Na verdade, quando a gente fala de tarifa zero, nada é ‘de graça’. Prestação de serviço tem custo e alguém precisa fazer frente a essas despesas”, defendeu.

“Todo contrato pode ser subsidiado em tarifa zero. O que muda é a metodologia de remuneração e a necessidade de ajustes técnicos para manter o equilíbrio contratual”, explicou Rodrigo Verroni.

Christovam contextualizou a aprovação do novo Marco Legal do Transporte como ponto de partida para uma nova etapa de reorganização do setor. Para ele, o avanço regulatório abre caminho para a construção de soluções mais consistentes de financiamento. “O Marco Legal é um ponto de partida. Não resolve todos os problemas, mas é um sinal de que começamos um tempo novo para tratar esse assunto da maneira como ele merece”.

Na sequência, o último painel do evento que trouxe o tema **“A maturidade das agências reguladoras na gestão dos serviços públicos e da infraestrutura”**, reuniu a subsecretária de Energia e Mineração da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (SEMIL), Marisa Maia de Barros; o desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), Luis Paulo Aliende Ribeiro; por fim, o superintendente de Transportes Coletivos da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), Felipe Ricardo da Costa Freitas.

Marisa destacou que a modernização do aparato regulatório paulista está diretamente associada à melhoria da prestação dos serviços públicos e ao fortalecimento da articulação entre Estado e iniciativa privada. “Queremos, ao final, um Estado com transporte eficiente para os passageiros. Queremos a agilidade e a inovação do setor privado nesse modelo de Estado, mas sempre orientadas pela ação social do setor público e pelo interesse público”, afirmou.



A subsecretária do SEMIL ressaltou, ainda, que a Lei Complementar nº 1.413/2024, responsável por estabelecer novos regimes jurídicos para as agências reguladoras estaduais, representa um marco para a reorganização regulatória em São Paulo. Segundo ela, a reformulação da legislação que abrangeu a ARTESP, reforça uma agenda mais ampla de modernização institucional voltada à prestação adequada dos serviços públicos e à construção de um diálogo permanente com o setor regulado.

Para o desembargador Luis Paulo Aliende Ribeiro, a atuação regulatória deve assegurar condições adequadas para a gestão e a prestação dos serviços delegados. “O papel da agência reguladora é trabalhar na organização do Estado e das políticas públicas para que os sistemas de transporte atuem de forma equilibrada e adequada”, destacou.

Aliende ressaltou que uma regulação moderna exige capacidade técnica, previsibilidade e transparência processual. “Uma regulação madura se caracteriza pela amplitude de poderes,

capacitação técnica, permeabilidade à sociedade e processualidade, para que se tenha previsibilidade e um controle adequado daquilo que foi feito”, complementou.

Freitas, da ARTESP, fez uma análise crítica sobre os desafios de atualização do modelo regulatório e defendeu uma atuação baseada em evidências, diálogo permanente e segurança jurídica. Para ele, o atual desenho institucional precisa evoluir para responder às novas demandas do transporte público e garantir equilíbrio entre os diferentes agentes envolvidos. “A atuação da agência reguladora tem que causar segurança, ter diálogo e transparência”, pontuou. “O modelo é antigo e precisa de atualização para que a gente estabeleça uma equação que faça sentido para a empresa, para o Estado, para o governo e para o passageiro”, complementou. Segundo Freitas, medidas isoladas podem comprometer a efetividade de políticas públicas quando implementadas sem o devido alinhamento técnico, regulatório e financeiro.



HOMENAGEM AOS 85 ANOS DO SETPESP

O encerramento do **25º Congresso SETPESP: Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros** foi marcado por uma homenagem aos 85 anos do Sindicato.

Na ocasião, o presidente da Academia Paulista de Magistrados (APM), desembargador Heraldo de Oliveira Silva, entregou ao presidente do SETPESP, Gentil Zanovello Affonso, um troféu ilustrado com o selo comemorativo criado em celebração à trajetória da entidade, em um gesto que marcou o fechamento da programação e simbolizou o reconhecimento à contribuição histórica do Sindicato para o fortalecimento institucional do transporte de passageiros no Estado de São Paulo. ●





O mundo aplaude a tecnologia que o Rio já usa no dia a dia.

O Jaé vence o Oscar da Bilhetagem em Londres e coloca o **Rio de Janeiro** no topo da mobilidade mundial.

No palco principal da tecnologia de transportes, a **medalha de ouro veio para o Brasil**. Superamos projetos de alta complexidade em regiões como **Itália, Alemanha, Espanha, Japão, Reino Unido e Austrália**.

O reconhecimento no **Transport Ticketing Awards 2026** prova que a nossa solução de bilhetagem integrada não apenas compete, mas lidera frente às maiores referências globais.

Jaé e Autopass: inovação premiada para mover metrópoles.



Escaneie e conheça o **ecossistema Jaé**

Jaé

Uma empresa do ecossistema **autopass**



autopass

Tecnologia que se adapta à sua cidade.

@ /autopass.official

in /company/autopass

autopass.com.br



Mobilidade urbana ganha voz: Prêmio FETPESP de Comunicação anuncia os vencedores de 2026

Cerimônia realizada em junho apresentou os trabalhos de destaque sobre transporte coletivo, inovação e sustentabilidade, evidenciando os desafios da mobilidade nas cidades brasileiras

Por Patricia Cré

O Prêmio FETPESP de Comunicação consolidou-se, em sua segunda edição, como uma das principais iniciativas voltadas ao reconhecimento da cobertura especializada sobre mobilidade urbana e transporte coletivo no país. Em 2026, a premiação reuniu mais de 60 inscritos e quase 100 trabalhos, números que demonstram o avanço do tema na agenda da imprensa, das universidades e dos produtores de conteúdo.

A cerimônia de premiação, realizada em junho, reuniu empresários, operadores, jornalistas, estudantes, especialistas em mobilidade e representantes de entidades do transporte coletivo de diferentes regiões brasileiras.

COMUNICAÇÃO ESPECIALIZADA FORTALECE O SETOR

Criado pela Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), o prêmio busca estimular a produção de conteúdo qualificado sobre um dos principais desafios urbanos contemporâneos: a mobilidade nas grandes cidades.

A iniciativa contempla trabalhos relacionados à transição energética, à sustentabilidade, à acessibilidade, à inovação tecnológica, à segurança viária, à integração modal e à inclusão social.

Mais do que reconhecer produções jornalísticas e institucionais, a premiação vem ampliando o espaço do transporte coletivo no debate público. Historicamente associado a crises operacionais e reajustes tarifários, o setor passou a ganhar abordagem mais ampla na imprensa, incorporando discussões sobre planejamento urbano, descarbonização, qualidade de vida e desenvolvimento econômico.

O PAPEL ESTRATÉGICO DA INFORMAÇÃO

Na avaliação da FETPESP, o fortalecimento da comunicação especializada representa um passo importante para aproximar o setor da sociedade e ampliar a compreensão sobre o papel estratégico do transporte coletivo no funcionamento das cidades brasileiras.

“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”, afirmou Mauro Herszkowicz, presidente da FETPESP.

A edição de 2026 contemplou as categorias Jornalista com registro (MTb), Estudante Universitário, Institucional, Internet e Podcast, refletindo a diversificação dos formatos de produção de conteúdo e a transformação do ambiente de comunicação.

CRITÉRIOS E COMISSÃO JULGADORA

Os trabalhos foram avaliados por uma comissão julgadora formada por profissionais das áreas de Jornalismo, Comunicação Corporativa e Marketing ligados ao setor de mobilidade. Entre os critérios analisados estiveram relevância pública, qualidade editorial, profundidade da apuração, criatividade, impacto social e contribuição para o fortalecimento do debate sobre mobilidade urbana.

Participaram do júri Verônica Abdalla, gerente de Comunicação da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro (SEMOVE-RJ); Renan Carreira, gestor de Comunicação do Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba (SETRANSP); Hellen Torres, assessora de Comunicação e Marketing da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU); Aline Roriz, jornalista do Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT); e Karen Medeiros, gerente de Comunicação do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Amazonas (Sinetram).

2026
2º PRÊMIO
FETPESP
DE COMUNICAÇÃO



UM PRÊMIO QUE AMPLIA O DEBATE SOBRE MOBILIDADE

A primeira edição da premiação, realizada em 2024, reuniu cerca de 150 trabalhos e ajudou a consolidar um espaço permanente de aproximação entre imprensa, universidades

e empresas do setor. Entre os temas abordados estavam eletrificação da frota, acessibilidade, mobilidade sustentável e inovação tecnológica.

OS VENCEDORES DE 2026

Conheça os trabalhos premiados nas cinco categorias do 2º Prêmio FETPESP de Comunicação:



JORNALISTA

- **1º lugar:** Roberta Soares, “Transporte por Moto: O Brasil precisa enfrentar”
- **2º lugar:** Rafael Magela Balago Jacinto, “A vida real da eletrificação”
- **3º lugar:** Junia Vasconcelos Araujo, “Motorista de ônibus desenvolve sistema para ajudar passageiros de ônibus com deficiência visual”



ESTUDANTE UNIVERSITÁRIO

- **1º lugar:** Kaio Lima, “Ferrovias paulistas”
- **2º lugar:** Sarah Marques de Barros Andrade, “Trajetos que revelam a riqueza da cidade”
- **3º lugar:** Emerson da Silva Pereira, “O verdadeiro valor da integração em Salvador e em São Paulo”



INSTITUCIONAL

- **1º lugar:** Bruna Cardoso Lopes, “Inventário de Floresta Urbana Linear do Corredor Verde ABD – Inovação climática no transporte metropolitano”
- **2º lugar:** Roberto Sganzerla, “Bilhetagem Eletrônica 2.0 – BR Mobilidade Baixada Santista / Grupo COMPORT”
- **3º lugar:** Igor Pinheiro Binder, “Silêncio”



INTERNET

- **1º lugar:** Carlos Henrique Rodrigues dos Santos, “História do transporte público em São Paulo: como decisões do passado levaram à crise da mobilidade urbana”
- **2º lugar:** Adamo Alonso Bazani, “Inovações em mobilidade ocorrem somente com segurança jurídica, dizem especialistas”
- **3º lugar:** Alexandre Pelegi de Abreu, “Transporte explicado. Comunicação para fora da bolha”



PODCAST

- **1º lugar:** Alexandre Pelegi de Abreu, “Especiais on demand produzidos pela empresa Podcast do Transporte”
- **2º lugar:** Carlos Henrique Rodrigues dos Santos, “Como o transporte moldou São Paulo ao longo das décadas”
- **3º lugar:** Carlos Henrique Rodrigues dos Santos, “Jornalista conta como trocou o carro pelo ônibus em São Paulo”

PATROCÍNIO E APOIO

O 2º Prêmio FETPESP de Comunicação contou com o patrocínio da Confederação Nacional do Transporte (CNT), do Sistema Transportes e da Mercedes-Benz, e com o apoio

institucional das empresas Prodata e Mais Mob. Além de troféus, certificados e premiação em dinheiro, os vencedores receberam reconhecimento nacional junto a empresas, entidades e profissionais ligados ao transporte de passageiros.

ACOMPANHE A COBERTURA COMPLETA E AS FOTOS

Escaneie o “QR Code” e acesse as redes sociais da FETPESP para ver as fotos, os bastidores e toda a cobertura do Prêmio de Comunicação. ●

INSTAGRAM



FACEBOOK



Atualização da NR-1 impõe novos desafios à gestão de riscos no setor de transporte



Norma passa a exigir a gestão de riscos psicossociais e acende alerta no transporte de passageiros, setor exposto à violência urbana, à pressão operacional e ao contato direto com o público

A partir de 26 de maio de 2026, encerra-se o período educativo e tem início a fiscalização punitiva da atualização da Norma Regulamentadora nº 1 (NR-1), que passa a exigir das empresas a incorporação de requisitos específicos para a gestão de riscos psicossociais. Prevista na Portaria MTE nº 1.419/2024 e com prazo definido pela Portaria MTE nº 765/2025, a mudança ocorre em um cenário de alerta: dados do INSS apontam que os transtornos mentais já são a segunda maior causa de afastamento do trabalho no Brasil, atrás apenas das doenças da coluna — foram mais de 546 mil afastamentos por saúde mental em 2025, recorde da série histórica.

Os riscos psicossociais são fatores ligados à organização e ao ambiente de trabalho que podem afetar a saúde mental do trabalhador, como pressão por metas, jornadas extensas, assédio, estresse e o contato constante com situações de tensão. Com a atualização, esses fatores passam a ser obrigatoriamente identificados e gerenciados dentro do Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR), assim como já ocorre com os riscos físicos, químicos e ergonômicos.

No setor de transporte de passageiros, o impacto da nova norma é considerado significativo devido à natureza da atividade. Segundo o engenheiro e coordenador de Saúde e Segurança do Trabalho do SEST SENAT, Wanderson Ferreira de Carvalho, o setor enfrenta fatores críticos como violência urbana, pressão operacional, trânsito adverso e o contato direto com o público. Além disso, trata-se de uma atividade essencial, contínua e altamente exposta a fatores externos frequentemente fora do controle do empregador.

Outro entrave para o setor de transporte coletivo, em relação à mudança da NR-1, é manter a continuidade do serviço enquanto realiza o treinamento das equipes. “A tendência é que as

empresas precisem adotar soluções flexíveis, com treinamentos escalonados, formatos híbridos e integração das capacitações à rotina operacional, sempre buscando preservar a continuidade do serviço prestado à população”, afirma o engenheiro.

ADAPTAÇÃO ESTRUTURADA E OPERACIONAL

A implementação efetiva da norma exigirá um monitoramento rigoroso, que inclui a revisão periódica dos riscos, a análise de indicadores de saúde, o acompanhamento das medidas implementadas e a atualização contínua das ações preventivas. Outro desafio será garantir que esse acompanhamento seja efetivamente técnico e compatível com a realidade da operação do transporte.

Como previsto na lei e nas normas regulamentadoras, o descumprimento pode resultar em medidas administrativas, autuações e passivos trabalhistas. Encerrada a fase educativa que vigorou até maio de 2026, a fiscalização passa a ser punitiva, ainda que as metodologias de avaliação dos riscos psicossociais sigam em amadurecimento técnico, com questões a serem esclarecidas — o que reforça a importância de as empresas já manterem processos estruturados de gestão.

Diante dos muitos desafios e da realidade do transporte urbano de passageiros, o setor defende, junto ao Ministério do Trabalho, a proporcionalidade na aplicação da norma, além de maior segurança jurídica e a definição de metodologias claras.

Neste momento, a recomendação do coordenador do SEST SENAT é que as empresas evitem medidas puramente documentais. “O mais importante é que as empresas iniciem um processo estruturado de adequação, priorizando ações efetivas de gestão e prevenção”, conclui Carvalho. ●

CNT leva agenda de inovação e energia limpa à Hannover Messe 2026

A participação da CNT na Hannover Messe 2026 reforçou o posicionamento da entidade como ponte entre o transporte brasileiro e as transformações globais em inovação industrial e transição energética. Realizada entre 20 e 24 de abril, na Alemanha, a feira é considerada a principal vitrine mundial de tecnologia para a indústria e teve o Brasil como país parceiro oficial.

Integrando o pavilhão brasileiro como patrocinadora, ao lado da ApexBrasil, a CNT apresentou uma agenda voltada ao desenvolvimento sustentável, à competitividade e ao futuro da mobilidade de cargas e passageiros.

Durante a programação, a Confederação promoveu três painéis sobre descarbonização e desenvolvimento sustentável, reunindo representantes do setor público e empresários para discutir caminhos viáveis para a modernização energética do transporte. Os debates abordaram temas como financiamento verde, novos arranjos regulatórios, corredores sustentáveis, biometano, eletrificação de veículos pesados e renovação de frota.

A diretora executiva da CNT, Fernanda Rezende, representou a entidade no evento e destacou a importância do intercâmbio internacional. “Essa troca de experiências é fundamental para antecipar tendências e trazer ao Brasil soluções que aumentem a eficiência e a competitividade do setor, especialmente no contexto da transição energética”, afirmou.

Entre os destaques apresentados nos debates, estiveram instrumentos de crédito para combustíveis alternativos e veículos menos poluentes, incentivos tributários e medidas voltadas à redução de custos operacionais. A renovação da frota foi apontada como eixo estratégico para ampliar a produtividade, a segurança e os ganhos ambientais. Também ganharam espaço soluções energéticas complementares, como o biometano, a eletrificação urbana e combustíveis renováveis voltados a operações de longa distância.

Além da agenda institucional, a comitiva acompanhou visitas técnicas e demonstrações de soluções com potencial de aplicação no Brasil, como sistemas de pesagem veicular em tempo real, tecnologias de gestão de armazéns, uso de drones em operações logísticas, estações de recarga elétrica e ferramentas de controle ambiental.

A comitiva reuniu empresários e executivos de diferentes segmentos da cadeia produtiva. Participaram Marcos Azevedo, head de Sustentabilidade da Bravo Logística; Giuseppe Coimbra, diretor financeiro da Braspress Transportes Urgentes; Ricardo



Irapuan, diretor de Manutenção da Radial Mais Transporte; e Carlos Ferreira, gerente de Sustentabilidade da Jomed Transportes.

Nos painéis promovidos pela CNT, os executivos compartilharam experiências práticas sobre renovação de frota, uso de biometano, eletrificação, infraestrutura energética, eficiência operacional e mensuração de emissões.

**VEJA A COBERTURA COMPLETA
PELO "QR CODE" AO LADO:**



SETOR TRANSPORTADOR AMPLIA CONTRATAÇÕES EM 2025, COM AVANÇO MAIS MODERADO, INDICA ESTUDO DA CNT

O setor de transporte brasileiro encerrou 2025 com saldo positivo de 94.582 novos postos de trabalho, segundo o estudo Panorama CNT do Emprego no Transporte. O resultado decorre de mais de 1,45 milhão de admissões frente a 1,36 milhão de desligamentos, embora represente desaceleração de 16,5% em relação a 2024. Ainda assim, o estoque total alcançou 2,9 milhões de vínculos ativos, alta de 3,4% na comparação anual.

O desempenho foi impulsionado principalmente pelo transporte rodoviário de cargas, responsável por quase metade das vagas criadas no ano, com saldo de 46,9 mil postos. Na sequência, destacam-se as atividades de armazenamento e apoio logístico, com 32,1 mil novas vagas, além do transporte rodoviário de passageiros por fretamento. Por outro lado, segmentos como correios e transporte aéreo de carga registraram retração, refletindo desafios específicos ao longo da cadeia logística.

Para a diretora executiva da CNT (Confederação Nacional do Transporte), Fernanda Rezende, os resultados evidenciam a relevância do setor para a economia. “Os dados mostram que, mesmo com a desaceleração, o transporte se mantém como importante gerador de empregos e oportunidades no país”, afirma.

Segundo o levantamento, o crescimento foi puxado, sobretudo, pela entrada de jovens no mercado de trabalho e manteve forte concentração regional em São Paulo, principal polo logístico nacional. Embora os vínculos sejam majoritariamente masculinos (80,2%), o saldo de contratações no ano foi relativamente equilibrado, com 49.957 homens e 44.625 mulheres admitidos. ●



*Formação profissional **reforça** segurança viária e qualificação de motoristas no transporte de passageiros*

FOTOS: SEST SENAT

A qualificação de motoristas segue como um dos pilares fundamentais para o fortalecimento do transporte de passageiros no Brasil. Nesse contexto, iniciativas de formação continuada promovidas pelo Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) ganham relevância ao contribuir para a capacitação e a atualização de condutores de ônibus diante dos desafios da operação, da segurança viária e da relação com os passageiros.

Os programas de capacitação integram ações voltadas ao aprimoramento técnico e comportamental dos profissionais do setor, abordando temas como direção segura, economia operacional, atendimento ao usuário, convivência no trânsito e preservação do meio ambiente. A proposta é fortalecer a atuação dos motoristas em um cenário cada vez mais complexo e exigente nas vias urbanas e rodoviárias.

Esse tipo de formação contribui diretamente para a melhoria da *performance* operacional e para a redução de riscos no trânsito, ao incentivar práticas mais seguras e conscientes no dia a dia da condução profissional.



FORMAÇÃO ESPECIALIZADA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Entre as iniciativas voltadas ao setor está a Escola de Motoristas Profissionais, programa de capacitação destinado a condutores habilitados nas categorias C, D ou E. Os cursos contemplam diferentes áreas de atuação do transporte e incluem conteúdos específicos voltados ao transporte coletivo de passageiros.

No caso dos motoristas de ônibus, a formação aborda temas relacionados ao atendimento ao usuário, à acessibilidade, à legislação, à condução segura e às rotinas operacionais do transporte coletivo. As atividades podem combinar conteúdos teóricos, simulações e práticas operacionais, aproximando o aprendizado da realidade enfrentada diariamente nas empresas.

Os treinamentos também incluem módulos de direção defensiva voltados ao transporte coletivo de passageiros. As atividades práticas reforçam procedimentos de segurança, prevenção de acidentes e tomada de decisão em situações de risco, aproximando os motoristas de experiências ligadas à rotina das rodovias e à operação do transporte de passageiros.

A disponibilidade de cursos, formatos, carga horária e condições de participação podem variar conforme a unidade regional e a abertura de turmas em cada localidade.

SEGURANÇA VIÁRIA E RESPONSABILIDADE COMPARTILHADA

A importância da qualificação profissional também se conecta aos princípios do Maio Amarelo, movimento de conscientização promovido pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, que reforça a importância da empatia, da responsabilidade e da convivência segura no trânsito.

A mensagem dialoga diretamente com a atividade dos motoristas do transporte coletivo, cuja operação envolve diariamente a condução de dezenas de passageiros em ambientes urbanos e rodoviários de alta circulação.

Nesse contexto, a formação continuada é vista como parte de uma estratégia mais ampla de segurança viária, associando comportamento, qualificação técnica e gestão operacional.

QUALIFICAÇÃO ACOMPANHA EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA DO SETOR

Além dos impactos na segurança, a capacitação continua é apontada pelo setor como um fator relevante para a melhoria da eficiência operacional e da qualidade do serviço prestado. Empresas destacam que motoristas mais preparados tendem a apresentar maior previsibilidade na condução, melhor aproveitamento dos recursos operacionais e maior atenção às rotinas de atendimento aos passageiros.

O avanço da tecnologia embarcada, dos sistemas de monitoramento e da eletrificação das frotas também amplia a necessidade de atualização constante dos profissionais do transporte coletivo.

Em um cenário de crescente complexidade da mobilidade urbana e rodoviária, a formação profissional segue como um dos elementos centrais para o fortalecimento da segurança, da eficiência e da sustentabilidade do transporte de passageiros no país. ●



PARA CONSULTAR INFORMAÇÕES SOBRE CURSOS, DISPONIBILIDADE DE TURMAS E CRITÉRIOS DE PARTICIPAÇÃO EM CADA REGIÃO, ACESSE O PORTAL OFICIAL DO SEST SENAT.



A ilegalidade que ameaça o transporte de passageiros nas estradas brasileiras

Por Antônio Ferro

Com uma rede organizada que seduz pelo preço atraente e pela promessa de uma viagem mais rápida, o transporte irregular de passageiros pelas estradas usa de atributos que camuflam o verdadeiro perigo da falta de segurança.

Todos os dias, milhares de passageiros utilizam o transporte clandestino em viagens entre cidades pelas rodovias brasileiras. A prática ilegal passou a operar paralelamente ao sistema regularizado, sem cumprir normas do setor, exigências operacionais ou protocolos de segurança previstos para garantir a proteção e o bem-estar dos usuários.

O fato é corroborado pelo fortalecimento de um setor que vem se organizando em escala operacional, capaz de oferecer atividades pela conectividade de informação, pelo preço baixo e pela promessa de viagens mais rápidas. Os serviços clandestinos expõem fraudes, falta de seguro em caso de acidentes e evasão de impostos, afetando diretamente toda a sociedade.

Sem regras em uma disputa desleal pelo público viajante, essas operações prejudicam as empresas legais e regulares, que investem em segurança, treinamento de profissionais e tecnologia veicular, enfraquecendo o setor regulamentado e promovendo a redução de fatores fundamentais, como confiabilidade, qualidade e segurança, além da perda de direitos garantidos.

A revista AutoBus conversou com dois personagens que atuam no setor regulamentado do transporte de passageiros sobre os sérios riscos envolvendo a presença, cada vez mais constante, do transporte clandestino, bem como as circunstâncias que causam toda a desconstrução de um segmento que evidencia,



há muitos anos, a importância de um transporte organizado, qualificado e seguro.

Antonio Laskos, diretor do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), destacou que a informalidade no transporte de passageiros, que se tornou um “ramo de negócio” marcado pela atividade irregular e clandestina, passa por muitas fases ao longo do tempo. Segundo ele, com pouca visibilidade no passado, em função dos meios de comunicação serem restritos e de pouca circulação, o constante crescimento da atividade clandestina foi acobertado e passou despercebido. “Hoje o cenário é muito distinto. A massificação da informação por meio digital, praticamente em tempo real, permite que esse cenário nefasto do transporte clandestino seja claro e visível, tornando possível alertar sobre seus perigos para a sociedade, para o poder público e para a economia do setor”, afirmou.

Nas rodovias federais, a irregularidade tem sido frequente sob as vistas de um poder público que pouco faz para combater esse mal. No entanto, quando falamos em ligações intermunicipais, em solo paulista, por exemplo, o problema também é visto e sentido com a falta de fiscalização e de abordagens do poder público estadual.

De acordo com Laskos, isso ocorre porque, em função da grande malha rodoviária existente no estado de São Paulo e da sua farta capilaridade, a fiscalização presencial, para ser eficiente, precisaria de um efetivo dez ou até quinze vezes maior que o atual. Além disso, existe a questão dos horários de ocorrência,

uma vez que os clandestinos possuem “olheiros” informando a presença dos fiscais para que mudem as suas rotas. “O foco precisa ser voltado para a implantação da fiscalização inteligente baseada no cruzamento de dados, em câmeras OCR [Reconhecimento Ótico de Caracteres] e câmeras em praças de pedágio, com um sistema rodando com base em IA [Inteligência Artificial] referenciada nos parâmetros das agências reguladoras. Muito mais eficientes são a captura de dados em tempo real e a transmissão para as equipes de fiscalização nas rodovias, que poderão atuar, de forma precisa, na abordagem dos veículos que praticam o transporte clandestino”, explicou o executivo.

Nesse ambiente em que prevalece um confronto ruinoso, há vários modelos de transporte atuando em paralelo sob as formas de ônibus piratas, aplicativos irregulares, vans e automóveis. Para o diretor do SETPESP, o que de fato ocorre é uma ação devastadora por parte dos clandestinos, que agora podem produzir espaços digitais (*sites*, portais, aplicativos) por um baixo custo, de aparência legal e moderna, enganando os consumidores com o “ar” de legalidade. “O que chamamos de ‘pirata raiz’ ainda existe – preocupante, é claro –, mas se tornou, entre os próprios clandestinos, o ‘primo pobre’ do transporte irregular. Empresas com frotas (mesmo que em estado duvidoso de manutenção, idade do veículo avançada e sem condições de conforto adequadas) utilizam-se do irregular ‘fretamento colaborativo’. Plataformas de carona remunerada acabaram criando um enorme mercado informal com seus motoristas, que passaram a ter o cadastro dos passageiros e criaram grupos de WhatsApp e nas mídias sociais ofertando o transporte clandestino por conta própria. Sem falar em alguns desvios de utilização de veículos oficiais, que deveriam ser utilizados para os programas de transporte escolar e da saúde pública e passaram a oferecer transporte aberto (carona) para a população local”, lamentou Laskos.

Para ele, se somar todos os exemplos acima, uma bomba-relógio está armada para a entrada de mais e mais criminalidade no meio do transporte público coletivo de passageiros. Em sua visão, o combate a isso requer medidas e ações inteligentes das autoridades, por meio do uso da tecnologia e de ferramentas que possam contribuir com a presença do Estado para reduzir a ilegalidade. “Como dito acima, acreditamos que a tecnologia é a nossa grande aliada. Estamos cooperando tecnologicamente com o poder público e com os gestores do sistema no sentido de orientar as ações efetivas a serem adotadas no estado de São Paulo. Inteligência de dados, em tempo real, é fundamental. Importante lembrar que as empresas regulares investem, e muito, na renovação da frota, com ônibus modernos e repletos de tecnologia que fornecem segurança e conforto, e também para a busca de venda de passagens, hoje totalmente informatizada e *online*. Todo esse investimento só é possível com a demanda de passageiros que permitam esse equilíbrio econômico-financeiro”, destacou.

Para os operadores regulares, essa concorrência, além de ser ruínosa economicamente, traz danos em todos os sentidos. Porém, o setor não tem poder de decisão e ação

no combate às irregularidades, restando-lhe o potencial de trabalhar a conscientização e a valorização de seus serviços junto à sociedade. E, no caso do SETPESP, entidade que congrega as empresas, sua atuação sobre esse assunto vem de várias formas. Laskos disse que, no ano de 2023, foi criado o projeto Busão Legal (www.busaolegal.com.br), com o foco no passageiro e no alerta para a sociedade. “Nesse espaço, criamos a possibilidade de serem pesquisadas as empresas operadoras, se são regulares ou não, quais as origens e os destinos que estão autorizados, sendo um canal para reportar casos suspeitos de transporte clandestino.”

O SETPESP também formata campanhas e vídeos educativos para serem replicados nas mídias sociais de suas empresas associadas. “Criamos, a partir de 2024, em feriados de grande movimentação, campanhas específicas nos principais terminais rodoviários no estado de São Paulo, demonstrando o risco para o passageiro caso utilize o transporte clandestino. Realizamos, a partir desse mesmo ano, uma campanha em diversas rádios do grupo Bandeirantes de Comunicação chamada “Minuto do Passageiro”, na qual, em 56 ‘capítulos’, demonstramos para a sociedade o perigo na utilização do transporte clandestino. Entendemos ser fundamental todo esse conteúdo de mídia para a sociedade; porém, enquanto existir a oferta mentirosa do transporte clandestino, muitas pessoas podem entrar no famoso caso do ‘barato que pode sair muito caro’”, salientou Laskos.

Sobre a atuação do transporte ilícito, o diretor da entidade representativa observou que, pelo fato de não estarem cadastrados oficialmente no sistema de controle do estado, é muito difícil obter os números da clandestinidade. “O que sabemos, infelizmente, é que o número de vítimas fatais decorrentes de acidentes envolvendo ônibus e vans operando de forma clandestina cresce a cada ano. São terríveis acidentes com elevado número de óbitos nas estradas em diversos estados do Brasil. Isso precisa parar já! Não existe mais espaço para ocorrências como essas em pleno ano de 2026!”

Para o SETPESP, a ampla e constante divulgação de mensagens sobre o assunto em meio à sociedade é essencial para fortalecer a negativa a um modal que não respeita a segurança e o bem-estar das pessoas em seus deslocamentos. Laskos enfatizou que, quando um transporte irregular ou clandestino atua, ele está “desviando” o passageiro do transporte regular. Consequentemente, caindo o volume de passageiros no transporte regular, os custos operacionais do sistema aumentam, elevando o custo da passagem para todos. “O clandestino e o irregular não recolhem os impostos e as taxas obrigatórios que incidem sobre os operadores regulares. O Estado perde arrecadação. Os motoristas que operam no transporte clandestino não são cadastrados nem registrados em regime CLT [Consolidação das Leis do Trabalho], sobrecarregando o sistema da previdência e, em caso de acidentes, também o sistema de saúde pública (vide o número de acidentes envolvendo mototáxis que provocam uma sobrecarga nos centros ortopédicos dos hospitais). Perceba que, em todos os aspectos analisados na atuação do transporte clandestino, a sociedade é prejudicada e a conta recai sobre todos”, explicou.

De acordo com o executivo, ou avançamos com inteligência e ações práticas imediatamente, ou essa espiral negativa fragmentará o transporte público regular coletivo de passageiros na direção de se tornar insustentável. “Precisamos ser firmes e determinados na campanha ‘Clandestinos, aqui não!’”, reforçou.

ENTENDIMENTO JURÍDICO

Exercendo a advocacia no setor do transporte regular de passageiros desde o ano de 1970, Thereza Christina Villela de Andrade Vianna conhece muito bem os efeitos nefastos causados pelas irregularidades presentes nessa mobilidade ilícita vista em rodovias pelo Brasil.

Segundo ela, a presença da ilicitude dentro de um sistema organizado de transporte, mesmo quando ele gera empregos e segue regras formais, costuma estar ligada a fatores estruturais e sociais que criam atalhos para a atuação irregular das empresas rodoviárias. “Onde há, além de sombras de cobertura, também geram custos altos e fiscalização precária, então, daí em diante, o transporte irregular encontra espaço para prosperar. É preciso ressaltar que o transporte irregular traz sérios riscos à segurança dos passageiros, favorece as atividades criminosas e prejudica a economia formal. Além de colocar vidas em perigo pela falta de manutenção e fiscalização, ele também abre espaço para tráfico de drogas, contrabando e exploração ilegal”, explicou.

Para Thereza Christina, a carência governamental no combate à clandestinidade é um dos fatores centrais para a sobrevivência desse modelo nocivo de mobilidade coletiva. “Quando o Estado falha em exercer seu papel regulador e fiscalizador, seu poder de polícia, esse cenário cria um ambiente propício para que o transporte irregular prospere, estimulando a expansão de serviços informais que operam à margem da regulamentação e comprometem a organização e a segurança do sistema de transporte rodoviário de passageiros”, salientou.

E como o setor pode agir para contribuir com a redução desse mal que lhe prejudica demais? A advogada disse que, embora não tenham poder de polícia, as empresas regulares podem atuar de forma estratégica para reduzir a presença dos clandestinos. “O caminho passa por fortalecer a sua legitimidade, conquistar a confiança dos passageiros e pressionar por políticas públicas mais eficazes e serem valorizadas pelas agências reguladoras”, sugeriu a advogada.

De acordo com ela, o fortalecimento da fiscalização é um aspecto determinante capaz de proporcionar o combate ao transporte pirata. Dessa maneira, há muitas propostas e ações a serem praticadas, como o investimento em tecnologia – câmeras, sensores, Monitriip (Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros) e aplicativos de denúncia –; o aumento das operações conjuntas e dos convênios entre a Polícia Rodoviária Federal e as Agências Reguladoras Estaduais, além da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); a criação de canais rápidos, para que os passageiros possam denunciar irregularidades; e a

cobrança das multas com maior ênfase, apesar de já ter sido editada a Portaria ANTT/SUFIS nº 58/2024 – Procedimentos de fiscalização, em consonância com as disposições da Resolução nº 6.033/2023, que é o novo Marco Regulatório, e a Resolução nº 6.074/2025, que, em seu art. 71, atualizou prontamente todos os valores das autuações contra o transporte clandestino.

A comercialização ou a execução de serviço clandestino, inclusive por meio de plataformas tecnológicas, sujeitará o infrator à multa no valor de 53.240 (cinquenta e três mil, duzentos e quarenta) Unidades Monetárias de Referência de Passageiro (UMRP) e outras penalidades, como o perdimento do ônibus. “Campanhas de conscientização devem, ainda, ser promovidas para informar a população sobre os riscos do transporte irregular, mostrar os benefícios de usar serviços credenciados (segurança, seguro de responsabilidade civil, direitos garantidos) e valorizar empresas e motoristas que atuam dentro da lei”, informou.

Thereza Christina Villela alerta para as principais modalidades de transporte irregular: ônibus piratas, que operam em rotas interestaduais e intermunicipais sem autorização da ANTT e das Agências Estaduais, oferecendo preços mais baixos, porém sem seguro, sem manutenção adequada, sem motoristas treinados e aptos para conduzir um ônibus rodoviário, e sem garantias legais, com casos frequentes de apreensão em rodovias federais; vans e micro-ônibus clandestinos, atuantes em áreas urbanas e regiões metropolitanas, atendendo bairros periféricos ou rotas não cobertas pelo transporte público, operando sem fiscalização e colocando passageiros em risco; automóveis particulares utilizados para transporte coletivo ou fretamento sem licença, podendo ser vistos em pontos de embarque informais, ao redor das rodoviárias, em bares e postos de gasolina, principalmente em cidades médias e pequenas, além de não disporem de seguro nem de responsabilidade civil em caso de acidentes; e aplicativos não autorizados, com exemplos de motoristas que atuam sem cadastro ou sem cumprir as exigências locais, havendo ainda casos de plataformas paralelas ou clandestinas que não seguem as regulamentações municipais.

O PAPEL DA REGULAÇÃO E DA FISCALIZAÇÃO

Com a função de desempenhar a regulação e a fiscalização do transporte rodoviário de passageiros no estado de São Paulo, a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) atua diretamente no combate ao transporte clandestino, tipo de operação realizada sem autorização legal, o que representa riscos graves para os passageiros.

Segundo Felipe Ricardo da Costa Freitas, superintendente de Transporte Coletivo da ARTESP, a questão precisa ser avaliada e apresentada de maneira que as pessoas compreendam os riscos associados a essa modalidade de operação, atraente pelo valor mais baixo e pela acessibilidade facilitada. “Como gestão do transporte coletivo regular paulista, temos que destacar os desafios com que a Agência lida em seu cotidiano, como o esclarecimento sobre os serviços outorgados e aqueles que não são, explicar às pessoas os riscos do transporte

clandestino e promover a mobilidade tão ensejada por suas necessidades”, comentou.

Felipe destacou que há casos em que as manifestações irregulares chegam a ser violentas por parte dos operadores. “Quando assumi esta função na ARTESP, propus um olhar técnico e operacional para compor e organizar equipes que possam realizar toda a atividade de fiscalização e conter esse problema. Mas não é só na linha de frente que atuamos. Com inteligência, queremos promover um trabalho para que a operação regular possa ser destacada, para que o público encontre os serviços e não fique sem sua mobilidade”, afirmou.

Segundo o superintendente da ARTESP, há várias considerações que precisam ser levadas em conta para que o transporte coletivo seja mais atrativo, possa oferecer condições propícias e garanta as viagens aos passageiros, como a necessidade de uma estratégia de atualização de contratos operacionais e de segurança jurídica do sistema. “A ARTESP tem atuado para que o transporte fique mais flexível, dentro do que é possível, visando facilitar a operação para que os serviços atendam às demandas. “O mundo se transformou e o que vivemos caminha sob uma regulamentação antiga, numa lógica pensada há mais de 50 anos. Evoluímos e necessitamos atualizar o formato do sistema para que ele volte a ser atrativo e não continue perdendo o seu público. Além disso, queremos garantir o transporte coletivo para as pessoas”, explicou.

Quanto ao efetivo trabalho nas rodovias para a oposição às operações irregulares, Felipe contou que a ARTESP já tem estudos com dez ações integradas capazes de frear a presença nas estradas paulistas. “O transporte clandestino só irá diminuir quando lançarmos mão de ferramentas eficazes e muito planejamento. Não alcançamos sucesso quando realizamos operações pontuais. Por isso, vamos assinar um convênio de integração entre a Agência e o Comando da Polícia Rodoviária do Estado de São Paulo, delegando, também, a competência da fiscalização para o órgão de segurança. Com isso, nosso objetivo de expandir a fiscalização poderá ser algo permanente”, explicou.

Segundo a ARTESP, as regiões metropolitanas de São Paulo e de Campinas são as principais áreas dentro do estado com incidência da modalidade irregular por meio de aplicativo de carona, uso de vans, ônibus não autorizados e até serviços de fretamento em circuito aberto, algo que não é permitido.

Felipe destacou que a ARTESP busca estar próxima das operadoras regulares como forma de fortalecer os serviços outorgados em contraponto à concorrência desleal, mantendo um sistema que tem muita tradição na mobilidade das pessoas. “Mantemos conversas saudáveis com as entidades que representam as empresas de ônibus, para que a operação possa ser mantida e realizada. E, dentro do nosso planejamento para que o sistema possa ser mais eficiente, está o ideal de desburocratizar os processos para que haja um atendimento rápido das demandas operacionais, sem deixar de lado a avaliação técnica. Para isso, queremos usar a Inteligência Artificial e outros recursos tecnológicos em nosso auxílio”, ressaltou.

PRINCIPAIS MALES DO TRANSPORTE IRREGULAR:

1. Riscos à segurança

- Veículos sem inspeção técnica adequada, muitas vezes com manutenção precária.
- Motoristas sem treinamento adequado ou habilitação específica para transportar pessoas.
- Ausência de seguro obrigatório, deixando passageiros desprotegidos em caso de acidente.
- Utilização de rotas alternativas para fugir da fiscalização, colocando os passageiros em risco.

2. Facilitação de crimes

- Utilizado como canal para tráfico de drogas, contrabando de mercadorias e tráfico de pessoas.
- Fiscalização deficiente torna esses veículos atrativos para atividades ilícitas.

3. Impactos econômicos

- Concorrência desleal com empresas regulares que cumprem as normas e pagam os seus impostos.
- Prejuízo à arrecadação pública, já que não há recolhimento de tributos federais, estaduais e municipais.
- Sem segurança jurídica, os investimentos fogem, pois “dinheiro não aceita desaforo”.

4. Problemas sociais

- Passageiros ficam vulneráveis a abusos e exploração, sem canais formais de reclamação.
- Dificuldade para rastrear responsáveis em casos de acidentes ou crimes. Geralmente, eles têm sede em lugares e endereços fictícios.
- Geração de insegurança nas estradas e nos centros urbanos.
- Não oferecem as gratuidades previstas em lei, tais como bilhete para deficiente físico e acompanhante, idosos e estudante-juventude. ●



O que a janela do ônibus revela sobre a transformação de São Paulo?

A cidade das diferenças vista do transporte coletivo

Por Henrique Estrada

Imagine uma cidade que nunca para, onde milhões de histórias se cruzam todos os dias, muitas vezes sem que a gente perceba. Agora, imagine observar tudo isso de um lugar simples, mas privilegiado: a janela de um ônibus.

É dali, entre avenidas movimentadas e bairros carregados de memória, que São Paulo revela seus contrastes: o antigo e o moderno, o concreto e a história, os encontros e os desencontros de quem divide o mesmo trajeto.

Para nos guiar nesta viagem pela cidade e pelo tempo, a Rádio Ônibus e a Revista Sou + Ônibus conversaram com Douglas Nascimento, comunicador, pesquisador e ativista da cultura e do patrimônio histórico. Paulistano da gema, nasceu no tradicional bairro do Belenzinho, região onde hoje está a sede do Instituto São Paulo Antiga, referência no resgate da memória paulistana.

Revista Sou + Ônibus: Como a sua relação com o transporte coletivo começou?

Douglas Nascimento: Começou ainda na infância. Eu morava na Zona Leste e dependia do ônibus para ir à escola. Era parte da minha rotina diária, e acabou despertando essa paixão pelo transporte e pela cidade. Eu não via aquilo só como deslocamento. Já naquela época, mesmo sem perceber, eu estava observando a cidade pela janela.



Revista Sou + Ônibus: Qual é a lembrança mais marcante dessa época?

Douglas Nascimento: Sem dúvida, os ônibus de dois andares, o famoso “Fofão”, na época do Jânio Quadros. Eu fazia questão de ir no andar de cima. Era como “surfar” pela cidade, ver tudo de um ângulo diferente. Aquilo me dava uma sensação de liberdade e também ampliava meu olhar sobre São Paulo.

Revista Sou + Ônibus: O ônibus pode ser mais do que transporte?

Douglas Nascimento: Com certeza. O ônibus é um espaço de convivência. Você encontra as mesmas pessoas, troca olhares, conversa. Eu fiz amizades dentro do ônibus que levo até hoje. Tem histórias simples que marcam muito, como vendedores, passageiros frequentes... tudo isso constrói uma memória afetiva muito forte.

Revista Sou + Ônibus: E hoje, você ainda utiliza o ônibus?

Douglas Nascimento: Uso sim, principalmente para minhas pesquisas no Instituto São Paulo Antiga. Quando vou explorar bairros, conhecer casas antigas ou levantar histórias, faço questão de ir de ônibus. Eu gosto de sentar, observar o trajeto, ver como a cidade se apresenta.

Revista Sou + Ônibus: O que o olhar pela janela do ônibus proporciona?

Douglas Nascimento: Proporciona uma leitura muito rica da cidade. O ônibus tem um ritmo diferente – ele para, desacelera, permite observar. Você começa a notar detalhes da arquitetura, fachadas antigas, casarões escondidos, igrejas, prédios históricos, galpões industriais que foram transformados...



Às vezes você descobre um imóvel antigo que não conhecia, uma vila escondida, ou percebe que um lugar que existia já não está mais lá. O ônibus te dá esse tempo de contemplação que o carro não dá.

Revista Sou + Ônibus: Essa observação ajuda no seu trabalho?

Douglas Nascimento: Totalmente. Muitas descobertas do São Paulo Antiga surgiram assim, olhando pela janela. Eu já mudei o roteiro de pesquisa porque vi algo interessante no caminho. Às vezes estou indo para um lugar e acabo encontrando outro ainda mais interessante.

E hoje, com o celular, fica mais fácil: você fotografa, guarda a localização e depois volta com calma. O ônibus virou uma ferramenta de pesquisa para mim.

Revista Sou + Ônibus: O que mudou dos ônibus antigos para os atuais?

Douglas Nascimento: Hoje eles são muito melhores em conforto e tecnologia. São mais rápidos, acessíveis, têm ar-condicionado, carregador... isso é inegável.

Mas, antigamente, havia mais identidade. Cada empresa tinha sua cor, seu estilo. Você reconhecia o ônibus de longe. Isso também fazia parte da experiência urbana.

Revista Sou + Ônibus: Existe um lado afetivo nessa relação?

Douglas Nascimento: Muito forte. O ônibus está ligado a momentos importantes da vida. Eu, por exemplo, lembro de situações simples, como comprar algo de um vendedor dentro do ônibus, ver sempre as mesmas pessoas, viver aquela rotina.

São memórias que envolvem sons, imagens e cheiros. É uma experiência completa. E isso faz parte da cultura da cidade.

Revista Sou + Ônibus: Por que preservar essa memória é tão importante?

Douglas Nascimento: Porque o ônibus não é só transporte. Ele carrega história – industrial, urbana e afetiva. Quando a gente preserva isso, a gente preserva a identidade da cidade e das pessoas que vivem nela.

UMA VIAGEM QUE VAI ALÉM DO DESTINO

A entrevista com Douglas Nascimento reforça que o ônibus é muito mais do que um meio de transporte. Ele é um espaço de convivência, um ponto de observação privilegiado e uma verdadeira ferramenta de leitura urbana.

Entre lembranças da infância, experiências atuais e o olhar atento pela janela, fica um convite: desacelerar e observar. Porque, muitas vezes, é dentro de um ônibus que a cidade revela suas histórias mais ricas, aquelas que passam despercebidas na correria do dia a dia. ●

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.**



Saiba mais



www.busaolegal.com.br



/busaolegal



@busaolegal



Somos mais ônibus