



MOBILIDADE INTELIGENTE, GESTÃO TÉCNICA E O FUTURO DAS CIDADES

Mobilidade urbana, inovação e sustentabilidade financeira são os pilares da agenda que Sandro Mabel pretende levar para todo o país. Aos 67 anos, o prefeito de Goiânia assumiu recentemente a presidência da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP), com a missão de liderar o debate sobre o futuro do transporte coletivo brasileiro.

À frente da Prefeitura de Goiânia desde janeiro de 2025, Mabel tem apresentado resultados expressivos na gestão municipal. Em um ano e meio de governo, zerou o déficit de vagas na educação infantil, ampliou o atendimento pediátrico 24 horas e promoveu o reequilíbrio das contas públicas, transformando déficit de R$ 389 milhões em superávit de R$ 583 milhões. O município também conquistou a nota máxima (CAPAG A) do Tesouro Nacional e o Selo Diamante em Transparência Pública.

Agora, à frente da Comissão de Mobilidade da FNP, ele pretende ampliar o debate sobre o financiamento do transporte coletivo e defender a implementação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano. Nesta entrevista à NTUrbano, Mabel fala sobre os desafios da mobilidade urbana, explica como funciona o projeto de metronização implantado em Goiânia e aponta caminhos para tornar o transporte público mais eficiente, acessível e sustentável em todo o Brasil.

— com **Sandro Mabel**

[A] Angela_Macario/Shutterstock.com; [B-C] Alex Malheiros

Quais são suas prioridades à frente da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP)?

A principal missão da Comissão será defender a sustentabilidade financeira do transporte público no Brasil. Não podemos mais tratar esse tema como problema exclusivo dos municípios. O transporte coletivo é essencial para a economia, para a inclusão social e para a qualidade de vida das pessoas.

Nossa prioridade será construir soluções técnicas e políticas que garantam novas fontes de financiamento para o setor. Uma das propostas é assegurar recursos permanentes da União para ajudar no subsídio das tarifas, inclusive por meio do Orçamento Federal. O objetivo é oferecer transporte mais moderno, eficiente e previsível, sem que todo o custo recaia sobre o passageiro ou comprometa os investimentos das prefeituras em áreas como saúde e educação.

O senhor é defensor histórico do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, recentemente aprovado. Por que ele é tão importante para o país?

O Marco Legal é fundamental para enfrentar a crise que o transporte coletivo vive hoje. O modelo atual concentra praticamente toda a responsabilidade financeira nos municípios, o que se mostrou insustentável ao longo dos últimos anos.

Ele cria regras mais modernas para o setor, dá segurança jurídica aos investimentos, define melhor as responsabilidades da União, dos estados e dos municípios e abre caminho para novas formas de financiamento, além da tarifa paga pelo usuário. Na prática, isso significa criar condições para oferecer ônibus melhores, renovar as frotas com veículos menos poluentes e tornar as tarifas mais acessíveis para a população.

Como garantir que o Marco Legal seja efetivamente colocado em prática?

A aprovação e sanção da lei foi apenas o primeiro passo. O maior desafio será transformar essas mudanças em realidade nas cidades. Um dos pontos mais importantes será separar o custo real da operação do valor pago pelo passageiro. A partir daí, os municípios poderão rever seus contratos de concessão e adotar um modelo mais moderno.

Hoje, muitas empresas são remuneradas apenas pelo número de passageiros transportados, um sistema que já não atende às necessidades do transporte público. O ideal é que a remuneração considere também indicadores como pontualidade, qualidade do serviço, renovação da frota e eficiência ambiental.

A Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos terá papel importante nesse processo, oferecendo apoio técnico aos prefeitos para conduzir essa transição.

Existe o risco de que o debate sobre mobilidade urbana seja contaminado pelas disputas eleitorais?

Não acredito que o debate sobre mobilidade urbana será contaminado. O transporte público deixou de ser apenas pauta técnica e passou a ser necessidade urgente para as cidades brasileiras. É natural que o tema apareça durante as campanhas eleitorais, porque faz parte do dia a dia da população. Mas a necessidade de encontrar soluções estruturais vai muito além das eleições.

Um transporte público eficiente melhora a produtividade das cidades, reduz os custos para as famílias e fortalece a saúde financeira dos municípios. Por isso, essa é uma agenda que precisa permanecer como prioridade, independentemente de quem esteja no governo.

O que Goiânia tem feito de diferente para se destacar nacionalmente na área de mobilidade?

Desde o início da gestão, definimos a mobilidade urbana como uma das prioridades da prefeitura. O principal projeto é a metronização, que moderniza corredores de BRT e oferece desempenho semelhante ao de um metrô de superfície, mas sem a necessidade de grandes obras.

O sistema utiliza inteligência artificial integrada aos semáforos para identificar a aproximação dos ônibus e dar prioridade à passagem nos cruzamentos. Os resultados já apareceram. Conseguimos reduzir em cerca de 30% o tempo de viagem, aumentando a velocidade média dos ônibus de 15 km/h para 22 km/h, com picos de até 25 km/h fora dos horários de maior movimento. É uma solução que melhora a eficiência do sistema e reduz o tempo que o cidadão passa no trânsito.

Quais iniciativas de Goiânia têm maior potencial para serem replicadas em outras capitais?

A metronização é, sem dúvida, a iniciativa com maior potencial de replicação. Ela combina baixo custo de implantação com alto impacto na qualidade do transporte. A tecnologia pode ser aplicada em qualquer cidade que já tenha corredores exclusivos ou faixas preferenciais de ônibus, sem a necessidade de grandes obras ou investimentos bilionários.

Os resultados alcançados no corredor BRT Leste-Oeste foram tão positivos que já estamos estudando a expansão da metronização para todas as linhas troncais de Goiânia.

Além da tecnologia, acredito que outro exemplo importante é a combinação entre responsabilidade fiscal e investimento em mobilidade. Só conseguimos avançar porque reorganizamos as contas públicas e criamos condições para investir de forma sustentável.

Como melhorar a qualidade do transporte sem aumentar o peso da tarifa para a população?

Esse talvez seja o maior desafio da mobilidade urbana hoje. O transporte público de qualidade tem custos elevados. É preciso investir em veículos modernos, infraestrutura, tecnologia e valorização dos profissionais do setor. Não é possível financiar tudo isso apenas com a tarifa paga pelos passageiros.

Por isso, defendemos um modelo de financiamento compartilhado entre União, estados e municípios. Ao mesmo tempo, precisamos aumentar a eficiência da operação. Projetos como a metronização reduzem o tempo de viagem, diminuem o consumo de combustível, reduzem o desgaste da frota e melhoram o aproveitamento dos veículos e das equipes. Quando o sistema opera de forma mais eficiente, os custos diminuem e a qualidade do serviço melhora, beneficiando tanto os usuários quanto os operadores.

O Brasil ainda carece de modelos eficientes de gestão integrada entre municípios de uma mesma região metropolitana?

Durante muitos anos, sim. Mas a Região Metropolitana de Goiânia mostra que é possível construir um modelo integrado e eficiente. A Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTC) reúne planejamento, operação, frota e tarifas em um único sistema, permitindo que os municípios trabalhem de forma coordenada.

Essa integração facilita a gestão e traz benefícios diretos para quem utiliza o transporte coletivo. O passageiro pode circular entre diferentes cidades pagando uma única tarifa integrada, economizando dinheiro e tempo no deslocamento. É um modelo que demonstra como a cooperação entre municípios pode melhorar significativamente a mobilidade urbana.

> “UM TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE MELHORA A PRODUTIVIDADE DAS CIDADES, REDUZ OS CUSTOS PARA AS FAMÍLIAS E FORTALECE A SAÚDE FINANCEIRA DOS MUNICÍPIOS.”



> “A FRENTE NACIONAL DE PREFEITAS E PREFEITOS TERÁ PAPEL IMPORTANTE NESSE PROCESSO (DE IMPLEMENTAÇÃO DO MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO), OFERECENDO APOIO TÉCNICO AOS PREFEITOS PARA CONDUZIR ESSA TRANSIÇÃO.”

Como evitar conflitos políticos entre prefeituras na gestão de um sistema metropolitano integrado?

A melhor forma de reduzir conflitos é adotar uma governança baseada em critérios técnicos e regras claras. Na Região Metropolitana de Goiânia, trabalhamos com rede integrada, contratos unificados e decisões fundamentadas em dados e planejamento. Isso reduz disputas por linhas mais rentáveis e garante que todas as regiões sejam atendidas de forma equilibrada.

Quando as decisões são transparentes e orientadas por indicadores técnicos, o debate deixa de ser político e passa a ser centrado no que realmente importa: oferecer um transporte público de qualidade para a população.

Qual é a sua visão para o transporte público brasileiro nos próximos dez anos? O que precisa acontecer para que ele volte a ser a primeira opção de deslocamento da população?

Eu acredito que o transporte público tem todas as condições de voltar a ser a principal opção de deslocamento da população, desde que ofereça qualidade, conforto e confiabilidade. O exemplo da Região Metropolitana de Goiânia mostra que isso é possível. Hoje, temos um sistema integrado entre os municípios, com planejamento conjunto, ônibus novos, equipados com ar-condicionado e Wi-Fi, além de investimentos em tecnologia para tornar as viagens mais rápidas e eficientes.

Os resultados já aparecem em alguns estados brasileiros e mostram que o número de passageiros voltou a superar o registrado antes da pandemia. Isso demonstra que, quando o serviço melhora, as pessoas retornam ao transporte coletivo. O caminho é justamente esse. Precisamos investir na modernização da frota, na integração dos sistemas, na prioridade para os ônibus e em uma gestão eficiente. Se o transporte continuar com veículos antigos, atrasos e superlotação, a população vai buscar outras alternativas, como motocicletas e carros. Mas, quando o serviço é de qualidade, ele naturalmente se torna a melhor escolha.

Que mensagem o senhor gostaria de deixar aos prefeitos que ainda enxergam o transporte coletivo apenas como custo, e não como investimento para o desenvolvimento das cidades?

O transporte coletivo não pode ser visto apenas como despesa da prefeitura. Ele é um investimento que melhora a mobilidade, impulsiona o desenvolvimento da cidade e aumenta a qualidade de vida da população. Quando mais pessoas utilizam o transporte público, há menos carros nas ruas, menos congestionamentos e menos necessidade de ampliar constantemente a infraestrutura viária. Isso representa economia para o poder público e torna a cidade mais organizada e sustentável.

Por isso, minha mensagem aos prefeitos é que priorizem o transporte coletivo nas políticas públicas. Investir em um sistema eficiente é investir no desenvolvimento da cidade, na competitividade da economia e no bem-estar da população. Esse é um caminho sem volta para quem quer construir cidades mais modernas e preparadas para o futuro.

SANDRO MABEL
é prefeito de Goiânia e presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos - FNP