

UMA PUBLICAÇÃO DA
semove

ed.
123

ano
XXIII

dez.
2023

Mudanças nos hábitos de deslocamento



**Pesquisas ajudam
a entender o novo
comportamento
dos usuários**




Encarte

riocard⁺⁺
mas
informa



Mercedes-Benz Ônibus Elétrico. O coletivo de soluções.

A mobilidade urbana pede soluções que ofereçam segurança, conforto e sustentabilidade. O e0500 é a resposta ideal para essas demandas e, também, para trazer os melhores resultados para a sua operação. Adquira agora esse modelo para a sua frota e receba todo o treinamento e a infraestrutura de abastecimento em seus pátios e garagens.

 [mercedesbenzonibus](#)  [mercedesbenz_onibus](#)  [MercedesBenzBrasil](#)

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

Mercedes-Benz
Referência em Ônibus

No trânsito, escolha a vida!



A solução para o

FUTURO



CENTERBUS
Centro Especializado em Ônibus



- 100% Elétrico com zero emissão local de CO²
- Maior PBT e maior capacidade de passageiros
- Modularidade dos pacotes de bateria
- Maior capacidade de armazenamento de energia
- Ar-condicionado integrado
- FleetBus: telemetria para transporte de passageiros

Saiba mais em: onibus.mercedes-benz.com.br/eletrico





capa

Mudanças de hábitos de deslocamentos na Região Metropolitana do Rio

8



eventos

20° Rio de Transportes

16



eventos

Latin America Seminar 2023, da UITP

20

ponto a ponto
Ao escolher o transporte público nossos clientes deixam de emitir:

Durante um ano, essa escolha pode representar 10.636.971.897 de quilos de CO2 a deixam de ser emitidas.

Entenda como é feita a conta:

Quilos de CO₂ por ano (2023)

9 5 1 9 2 0 8 6 7 5

Bilhões Milhões Centenas

Carbonômetro **34**

(100 vezes a direção de trânsito em direção ao trabalho, considerando 100.035 Hz, CNEP)

e mais...

- 5** editorial
O tempo e sua relatividade. Reflexões sobre um primeiro aniversário
- 6** no radar
Richele Cabral
Resiliência, busca de respostas e planejamento em prol de um transporte público de qualidade
- 23** eventos
Arena ANTP debate opções de descarbonização e mudanças no transporte
- 26** coluna Ônibus
- 27** riocard mais informa
Expansão, inovação e foco no cliente
- 33** ponto a ponto
Juristas debatem os investimentos nos transportes públicos do estado do Rio
Prêmio CNT de Jornalismo
TransÔnibus lança plataforma de gestão
Site do Rio Ônibus dedica espaço para falar de vandalismo
Rio passa a contar com app Cittamobi Acessibilidade
- 40** memória
TransÔnibus completa 55 anos e tem muito a comemorar
Viação Ideal: os 90 anos da empresa mais antiga do Rio
- 48** transporte e legislação
Sistema Único de Mobilidade é inspirado no SUS, SUAS e SUSP
Reforma tributária e desoneração da folha
- 52** terminal



ed. 123

ano XXIII

dez. 2023

Uma publicação da



MOBILIDADE EM TODOS OS SENTIDOS

Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro

www.semove.org.br

Presidente Executivo:

Armando Guerra Júnior

Conselho de Gestão

(Titulares)

Presidente:

Marco Antônio Feres de Freitas

Vice-Presidente:

Jorge Manuel Pereira Dias

João Gouveia Ferrão Neto

Valmir Fernandes do Amaral

Aloisio Ribeiro Alencar Rosa

Fábio Teixeira Alves

Isidro Ricardo da Rocha

(Suplentes)

João Henrique de Paula

Ernesto Ribeiro Martins

Avelino Antunes

Francisco Carlos Felix Teixeira

Domenico Emmanuele Siqueira

Lorusso

José Carlos Cardoso Machado

Francisco José Gavinho Geraldo

Revista Ônibus

Gerente de Comunicação

Institucional: Verônica Abdalla

Editora chefe: Tânia Mara Gouveia

Leite

Redação: Tânia Mara / Roselene

Alves / Arquimedes Celestino

Foto da capa: Ingrid Maia e Rafael

Rolin

Fotografia: Arthur Moura / Ingrid

Maia e Rafael Rolin / Depositphotos

/ Agência Brasil / UITP / Divulgação

Revisão: Tânia Mara / Roselene Alves

Editoração e produção gráfica:

Caminho das Ideias

Arquimedes Martins Celestino

/ Marina Nunes

Encarte Riocard Mais

Texto: Rafael Brakarz

Diagramação: Ana Victória Carvalho

Publicidade

Verônica Lima (21) 98787-5730

publicidade@arquimedesedicoes.com.br

O tempo e sua relatividade. Reflexões sobre um primeiro aniversário

Segundo Isaac Newton, o tempo seria “absoluto, verdadeiro e matemático” e transcorreria uniformemente. A Teoria da Relatividade, de Einstein, no entanto, mostrou que o tempo é relativo e está vinculado à velocidade. Já os poetas apresentam centenas de teorias sobre o tempo, vinculando-o a sentimentos e emoções e provocando devaneios que nos levam a verdadeiras viagens mentais.

O fato é que, aquilo que parece longo e demorado para uns, pode parecer rápido demais para outros. Dez minutos de tensão são uma eternidade, enquanto horas agradáveis com ami-

gos, ou realizando coisas de que se gosta, passam num átimo. E, no mesmo tempo decorrido, uma pessoa pode realizar mais coisas do que outras. Parafraseando Shakespeare, há mais coisas sobre o tempo do que sonha a nossa vã filosofia...

Essas reflexões ocorrem em decorrência do transcurso do primeiro aniversário da Semove. Um ano que passou muito rapidamente. E que já apresentou muitos resultados. Estudos técnicos sobre mobilidade urbana; pesquisa para entender as mudanças no perfil do cliente de transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro; preocupação com uma mobilidade sustentável; a criação do carbonômetro – ferramenta capaz de calcular a quantidade de emissões evitadas pela utilização do transporte público em vez do individual; realização de parcerias importantes; participação ativa em eventos de mobilidade urbana nacionais e internacionais; e ações de ESG são alguns dos frutos de um ano de trabalho intenso.

Como seres humanos normais, não costumamos pensar

muito, em nosso apressado dia a dia, em teorias como aquelas formuladas por Newton, Einstein e tantos outros físicos geniais que deixaram ou constroem sua marca na história da ciência. Mas, olhando para trás e analisando tudo o que esse primeiro ano de vida representou e produziu, não podemos deixar de pensar que o passado recente já nos colocou com o pé no futuro.

Que venham muitas décadas de inovação, compromisso com a ética e a transparência, com a construção de uma mobilidade mais eficiente e sustentável, respeito pelos nossos colaboradores, pelos sindicatos e empresas representados por esta Federação, e, principalmente, pela população fluminense, que merece um transporte público de qualidade, que ofereça conforto, segurança, possibilidades de integração, oferta adequada à demanda e pontualidade. A Semove trabalha para que o serviço de ônibus se aprimore a cada dia, para que o tempo a bordo desses veículos seja previsível, sem problemas e tão agradável que o passageiro nem o sinta. Afinal, como disse Mario Quintana, “o tempo é um ponto de vista”.

Lembramos outra frase do poeta gaúcho, divertida e dirigida ao público feminino: “Tempo. Coisa que acaba de deixar a querida leitora um pouco mais velha ao chegar ao fim desta linha”. Na verdade, independentemente de sexo ou idade, chegamos ao fim da leitura (e do ano) mais vividos e sábios. Brincadeiras à parte, estamos todos de parabéns quando o tempo é bem aproveitado e produz bons frutos. Vida longa à Semove!

Que venham muitas décadas de inovação, compromisso com a ética e a transparência, com a construção de uma mobilidade mais eficiente e sustentável, respeito pelos nossos colaboradores, pelos sindicatos e empresas representados por esta Federação

Resiliência, busca de respostas e planejamento em prol de um transporte público de qualidade

Como todas as epidemias, a de Covid-19 causou muitos estragos. Foi devastadora em termos de saúde pública e, como não poderia deixar de ser, provocou muitos traumas emocionais. Mudou as rotinas de cidades pelo mundo afora, trouxe prejuízo para inúmeros setores da economia do planeta, e muitos deles ainda tentam se recuperar.

O serviço de transporte por ônibus no Brasil, apanhado em meio a uma crise que já se prolongava há anos, viu-se fortemente pressionado entre as dificuldades financeiras, aumentadas pelo lockdown, e a necessidade de continuar funcionando para atender àqueles que precisavam se locomover, por estarem atendendo à população na linha de frente. Com imensos desafios, paralisações de rodoviários e outros problemas, o atendimento continuou. Após o término da pandemia, o sistema de ônibus e toda a rede de transporte público do País precisaram ser repensados. Os governos de várias cidades criaram mecanismos de subsídio, ainda que vários deles apenas temporários, a fim de garantir o funcionamento durante a crise. Ficou evidente que o setor não se sustenta apenas com a tarifa assumida pelos usuários pagantes.

“A diminuição da demanda provocada pelas medidas sanitárias, de 73%, ao contrário do esperado, não chegou a ser revertida de todo com a retomada do normal – ou, como se definiu à época, o início de um “novo normal”. No cenário pré-pandemia já se registrava uma queda de demanda de, aproximadamente, 5% ao ano”

Richele Cabral é diretora de Mobilidade da Semove e conselheira de Inovação da NTU



da de demanda de, aproximadamente, 5% ao ano para o modal ônibus. Mas, mesmo que se considere esse percentual nos anos de 2020, 2021 e 2022, o patamar de 2023 continua aquém do que seria previsto ou desejado.

É essencial buscar entender até que ponto o sistema de ônibus da Região Metropolitana do Rio de Janeiro tem capacidade para se adaptar às mudanças, assim como é importante estabelecer o motivo das pessoas estarem deixando de usar o transporte público – uma vez que o problema ocorre com outros modos, não é particular do

Falando da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, especificamente, a diminuição da demanda provocada pelas medidas sanitárias, de 73%, ao contrário do esperado, não chegou a ser revertida de todo com a retomada do normal – ou, como se definiu à época, o início de um “novo normal”. No cenário pré-pandemia já se registrava uma que-



ônibus; assegurar que os operadores de transporte público consigam manter seu equilíbrio econômico-financeiro; e, principalmente, tentar reverter a situação, que não é favorável para a qualidade de vida num centro urbano.

Houve uma mudança significativa no padrão de deslocamento das pessoas, conforme aconteceu em várias cidades do mundo. O caso, aqui neste Estado, se torna mais grave, porque os operadores já vinham lutando para subsistir; algumas empresas já fechavam suas portas, impossibilitadas de continuarem investindo para manutenção do serviço que, diante da situação, perdia em qualidade e criava um círculo vicioso de perda de mais passageiros.

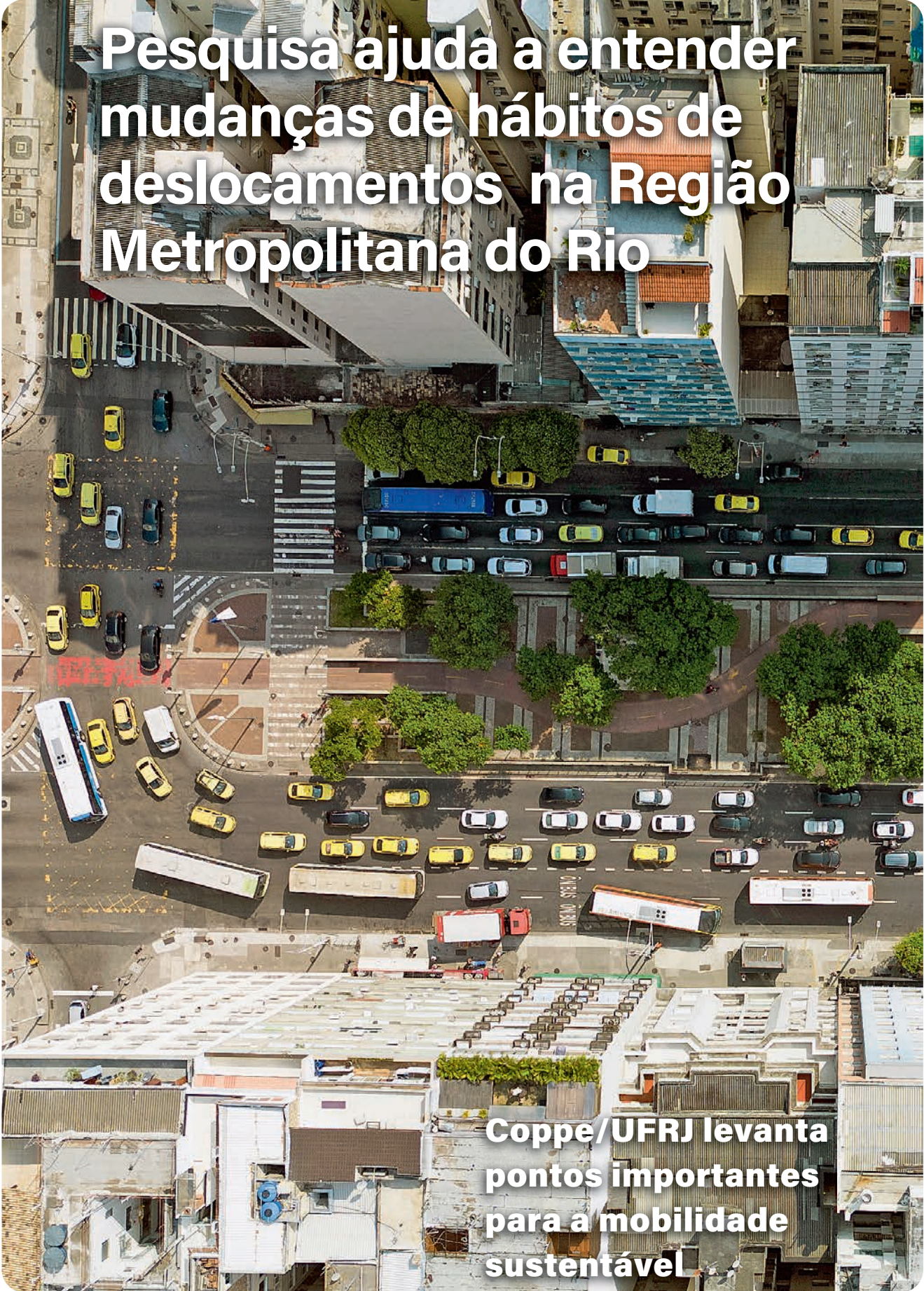
Nessas crises, há que haver resiliência, ou seja, a capacidade de se recobrar depois de adversidades ou mudanças. Diante de novos cenários, novas soluções precisam ser encontradas. E, para encontrar as soluções certas, é preciso entender o que acontece. Achar o caminho para resolver os problemas enfrentados pelo sistema de transporte público da Região Metropolitana do Rio exige respostas a várias questões: qual ou quais fatores contribuíram para que tantas pessoas deixassem de usar o transporte público? O que mu-

dou em suas viagens, ou em suas rotinas? Para que tipo de meio de transporte migraram? As novas escolhas envolvem a avaliação da qualidade do serviço? As mudanças para atrair de volta esses clientes, ou parte deles, competem aos operadores? Ao poder público? À sociedade como um todo?

Além de todas essas questões, é fundamental que se pense nas consequências de se ter um transporte público deficiente, em especial quando o planeta apresenta tantos problemas ambientais. Há uma tendência mundial de se tornar as cidades cada vez mais inteligentes, e a mobilidade é um ponto da mais alta importância nesse contexto. A facilidade de se deslocar, de forma segura, confortável, contando com rede integrada, possibilidade de viagens rápidas e informações confiáveis sobre horários, rotas e outras são alguns dos itens mais relevantes para tornar a vida urbana agradável e prática. Os deslocamentos também devem ser sustentáveis. E a utilização do transporte público diminui significativamente a emissão de poluentes para o ar, contribuindo para a queda na incidência de problemas respiratórios.

Em suma, um transporte público de qualidade é mais do

que uma necessidade: é a garantia de um direito da população, um pré-requisito para se tornar os espaços urbanos funcionais e abrir caminho para se tornar as cidades inteligentes. E para isso, há que se ter resiliência, conhecimento aprofundado da situação e planejamento para aplicação de soluções, o mais rapidamente possível. Recente pesquisa realizada pela Semove ouviu os clientes dos serviços de transporte por ônibus que já os utilizavam em 2019, para saber seu atual comportamento e se houve mudança em relação ao padrão anterior. A pesquisa da Semove serviu de incentivo para que a Coppe buscasse informações mais amplas e completas e, então, foi realizada pesquisa mais abrangente, desta vez pelo Programa de Engenharia de Transportes da Coppe/UFRJ, abrangendo todos os modos de transporte. Com todo esse material, teremos uma análise aprofundada das respostas, o que vai dar um norte para que se definam as mudanças necessárias, oferecendo ao poder concedente embasamento para a tomada de decisões e o planejamento de políticas públicas, e, aos operadores, caminhos para identificar possíveis falhas, oportunidades de melhoria e correções de rumo.



Pesquisa ajuda a entender mudanças de hábitos de deslocamentos na Região Metropolitana do Rio

Coppe/UFRJ levanta pontos importantes para a mobilidade sustentável

A pandemia de Covid-19 mudou a vida de muitas pessoas, provocou a criação de novos hábitos e trouxe o chamado “novo normal”. As mudanças se verificam nos mais variados aspectos da vida, seja de indivíduos, de grupos sociais ou dos ambientes corporativos, que ainda sentem os reflexos do período de isolamento social e das medidas sanitárias a que todos ficaram sujeitos - e que deram motivos a traumas e prejuízos de difícil mensuração. Alguns setores, porém, foram mais afetados do que outros, e, nesses casos, é preciso não só identificar o nível do impacto sofrido, como estudar o porquê, finda a pandemia, não se voltou ao cenário anterior. Há que se buscar formas de adequação e de superação das

dificuldades geradas, para que a situação se reequilibre.

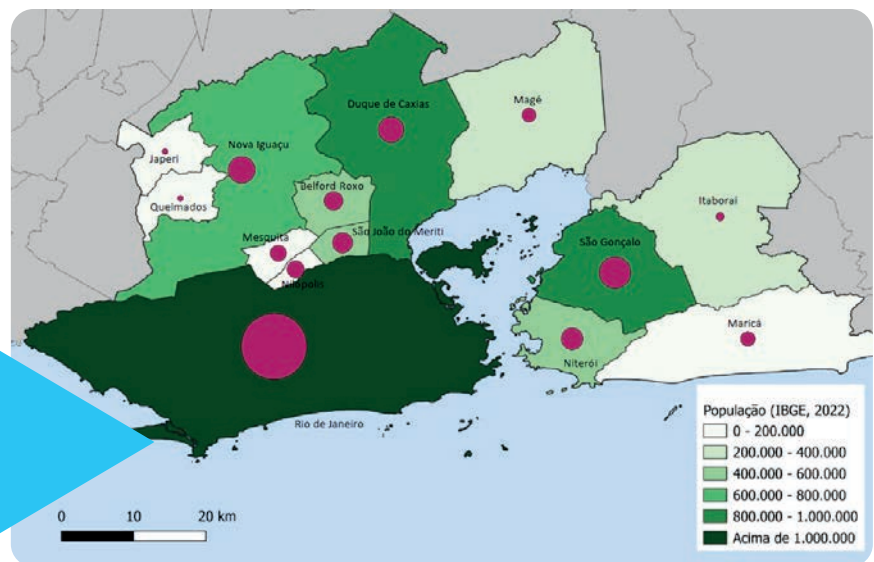
O setor de transporte público foi um dos mais afetados no Brasil e em vários países do mundo. O sistema de ônibus do Rio de Janeiro, que já vinha numa situação de crise, sofreu um grande golpe com a brusca queda no número de passageiros, calculada em cerca de 80%, em nível nacional, segundo a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos). A esperada recuperação total da demanda não aconteceu e, para entender melhor o panorama do setor, foi realizada pesquisa nos meses de junho, julho e agosto deste ano, nas modalidades digital e presencial, pela Coppe UFRJ. O objetivo foi entender os desafios e responsabilidades da iniciativa privada, do poder público e da sociedade civil para

promoção de um transporte público sustentável na RMRJ.

Média mensal de passageiros não foi recuperada

A tendência de perdas de passageiros já vinha sendo verificada em toda Região Metropolitana nos últimos anos. As medidas adotadas durante a pandemia, para evitar o contágio muito rápido, para o qual os sistemas de saúde não estavam preparados, levou a média mensal da bilhetagem a cair, de 150 milhões de validações nos sistemas municipal e intermunicipal, registradas em abril de 2019, para 40 milhões, em abril de 2020. Os números atuais mostram que uma parcela significativa dos usuários do sistema não voltou a utilizá-lo. Mesmo levando-se em conta a tendência da queda de demanda anual, de 5%, o núme-

A esperada recuperação total da demanda não aconteceu e, para entender melhor o panorama do setor, foi realizada pesquisa nas modalidades digital e presencial, pela Coppe/UFRJ



Método do estudo



Agosto/23 e outubro/23



4.323 entrevistas (digital e presencial)



Perguntas quanto ao perfil dos candidatos, padrão de deslocamento e mudanças no pós-pandemia



Análise estatística dos resultados

ro de passageiros deveria estar em torno de 122 milhões. A realidade de abril de 2023 foi de 108 milhões.

A primeira etapa da pesquisa foi feita no centro de cinco municípios da RMRJ e na modalidade on-line. Em uma segunda etapa, a Coppe-UFRJ ampliou o campo para 40 pontos focais, abrangendo novas centralidades de bairros populosos, e incluiu a análise para outros modos de transporte. A utilização do transporte público em 2019 foi considerada um pré-requisito para os entrevistados, uma vez que se buscava entender como as pessoas se deslocavam na fase anterior à pandemia e como o fazem agora; por que motivo mudaram os hábitos; e a frequência de utilização do transporte, antes e depois da pandemia. A faixa salarial e o nível de escolaridade também foram levados em con-

sideração, assim como o motivo de continuar utilizando o ônibus, para aqueles que o fizeram.

Segundo a professora Marina Leite de Barros Baltar, pesquisadora do Programa de Engenharia de Transportes da Coppe/UFRJ, a Coppe queria entender as mudanças de comportamento dos passageiros de ônibus ocorridas na Região Metropolitana do Rio, por este ser o modo responsável pela maioria das viagens em transporte público no Estado. Mas, compreendendo que se trata de uma rede, um sistema responsável pelos deslocamentos da população, buscaram-se respostas também quanto aos demais modos de transportes. Marina explicou que 92% dos questionários foram respondidos de forma presencial e que o público pesquisado foi bastante variado e abrangeu pessoas de 14 a 65

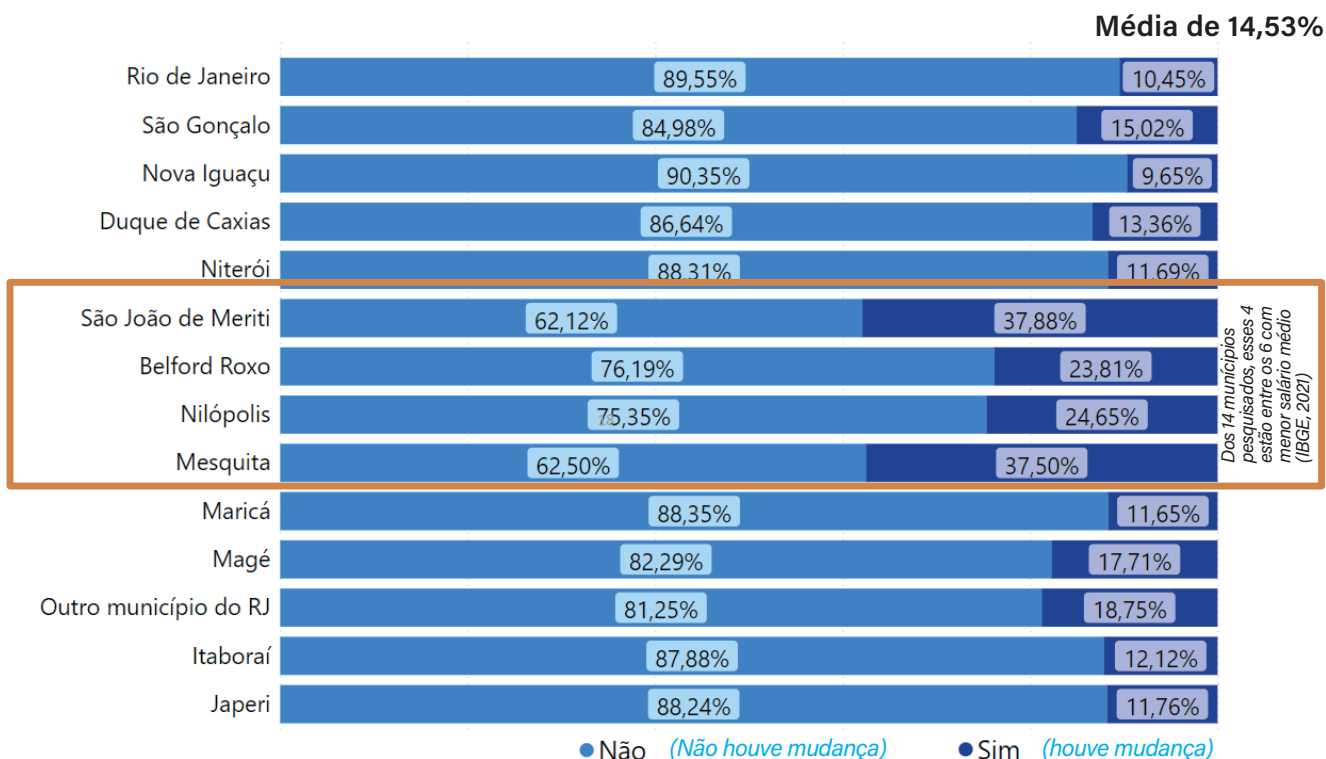
anos, num total de mais de 4 mil entrevistados.

A professora considera de grande relevância, para se alcançar uma mobilidade urbana de qualidade, a integração dos modos de transporte e uma política de mobilidade metropolitana, uma vez que as pessoas moram em um município, trabalham em outro, e os espaços acabam, de certa forma, sendo uma coisa só.

Desemprego e renda X mobilidade

O principal motivo para a diminuição na demanda do transporte público foi o desemprego, ainda alto no Estado (10,9%), seguido pela mudança de destino. A modificação de sistema de trabalho, de presencial para home office ou híbrido, também foi apontada como motivo para diminuir os deslocamentos de ro-

Mudança no padrão de deslocamento pós-pandemia (por cidade)



Marcopolo ATTIVI



Segurança
em cada
detalhe

A *inovação do ônibus elétrico* com a robustez que você já conhece —

O Attivi Elétrico 100% Marcopolo é pensado para as cidades brasileiras. Aonde quer que você vá, viaje com segurança e muita durabilidade.

Marcopolo Attivi. A energia da inovação sustentável.



Imagem meramente ilustrativa.
Consulte o representante da sua
região para saber mais sobre os
modelos e suas configurações.



onibus.marcopolo.com.br

[f](#) [t](#) [i](#) [v](#) [i](#) [@onibusmarcopolo](#)

tina. A preferência por outro modo de transporte e a falta de linhas e serviços foram outras razões para se mudar o padrão de viagens.

Marina explica que a mudança nos deslocamentos afetou toda a Região Metropolitana, mas de forma diferente para os municípios. No Rio e Niterói, por exemplo, a adoção de uma nova rotina foi indicada como o principal motivo, sendo que, em Mesquita e Belford Roxo, o desemprego foi a razão mais apontada. O nível de rendimentos dos entrevistados também mostra uma relação entre a faixa salarial mais elevada e a maior diminuição do uso do transporte público. O valor da tarifa foi apontado como o principal critério para escolha do modal ônibus, com 55,83% das respostas, o que reforça a relação renda x escolha do meio de transporte. A falta de opção ficou em segun-

do lugar, com 29,86%. Dentre os que declararam receber pelo menos cinco salários por mês, 32% reduziram a quantidade semanal de utilização do transporte público, enquanto, dentre os que estão abaixo dessa faixa de vencimentos, esse percentual é de apenas 12% (principalmente pessoas que percebem até cinco salários-mínimos) e 36% afirmaram que é o modo de menor custo. Isto mostra a importância desse tipo de transporte para a população menos favorecida economicamente. É responsável pela maioria dos deslocamentos feitos em transporte coletivo, é o de maior capilaridade e que tem o menor custo para o passageiro.

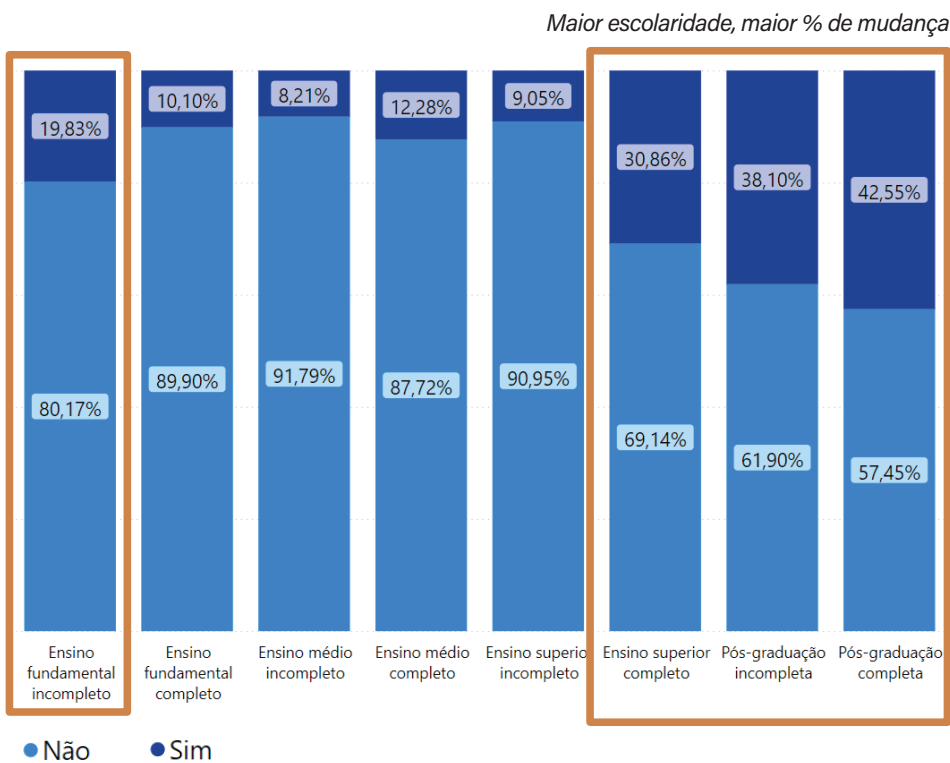
Apesar da diminuição da frequência de utilização do modo ônibus, 94% dos entrevistados declararam continuar utilizando esse meio de transporte. Cinquenta por cento deles afir-

mou que este é o único meio de transporte público que lhes está disponível. Esses números mostram a urgência de se criarem novas formas de financiamento do serviço, conforme entidades nacionais dos transportes públicos vêm pleiteando há anos, uma vez que a dependência unicamente do pagamento da tarifa pelos passageiros, não é suficiente para a manutenção do serviço com a qualidade necessária. Esse panorama começa a mudar, pós-pandemia, pelos problemas verificados durante a fase de isolamento social em inúmeras cidades brasileiras em decorrência da crise que atinge o setor.

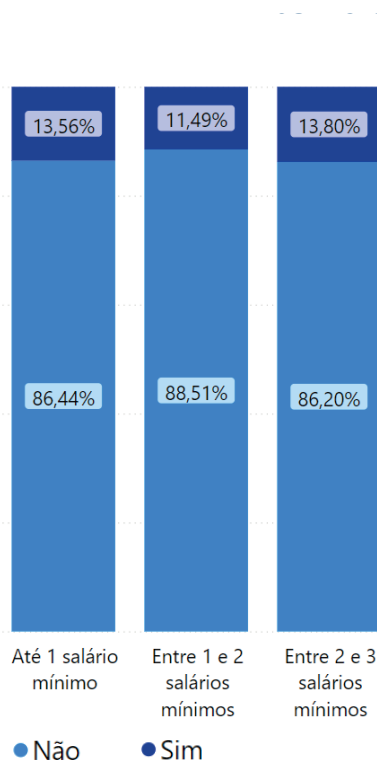
Passageiros mudaram meio de transporte público utilizado

Dos passageiros que utilizavam o ônibus em 2019, 2,1% responderam não utilizar mais esse modo. Houve redução de 2,9%

Grau de escolaridade

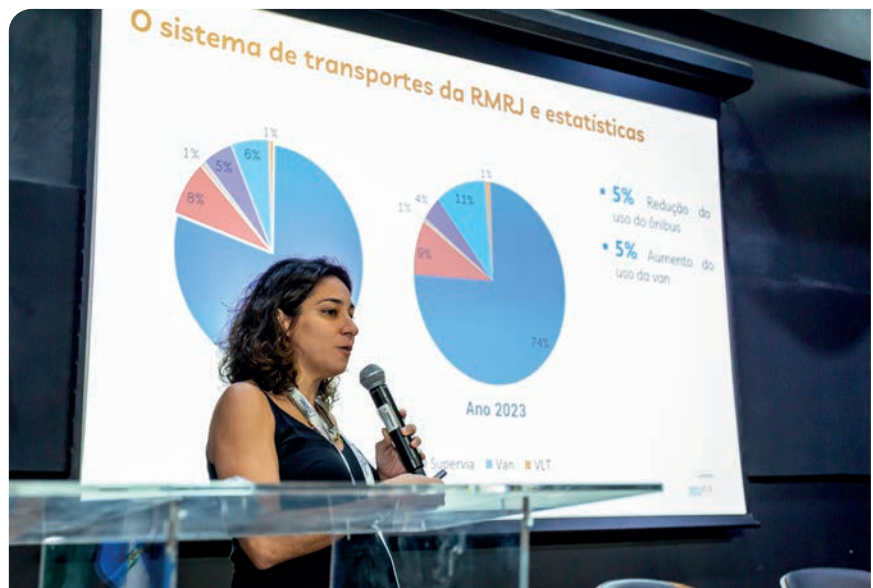


Renda bruta mensal



de integração do ônibus com outro modo, perfazendo um total de 5% de passageiros que, de alguma forma, deixaram de usar o modo ônibus. O item "outro modo" mostrou aumento de 3,8%. A maior parte (37%) migrou para o veículo particular, 26% para o metrô e 5,8% para o transporte por aplicativo. Outras escolhas, como carona, bicicleta, trem, barcas e viagens a pé somaram 15%. Os motivos dessas mudanças, além dos já citados (ser o único disponível e oferecer o menor custo), foram: outras opções de linhas e serviços, menor tempo de viagem e menor tempo de espera pelo transporte, sendo relevante a quantidade de pessoas que apontaram fatores relacionados a tempo.

Em conversa com a Revista Ônibus, Marina Baltar disse acreditar que são necessárias políticas públicas não só que melhorem a qualidade do trans-



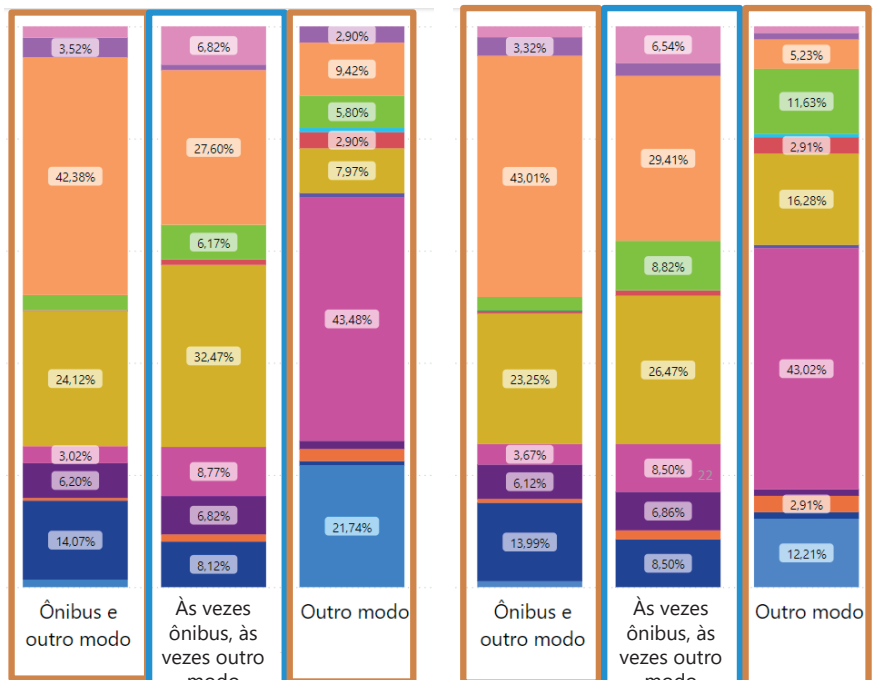
“São necessárias políticas públicas que melhorem a qualidade do transporte público, incentivem o seu uso e desestimulem a utilização do automóvel”
Marina Leite de Barros Baltar, pesquisadora do Programa de Engenharia de Transportes da Coppe/UFRJ

Modos de transporte utilizados (exceto ônibus)

Não houve mudança significativa

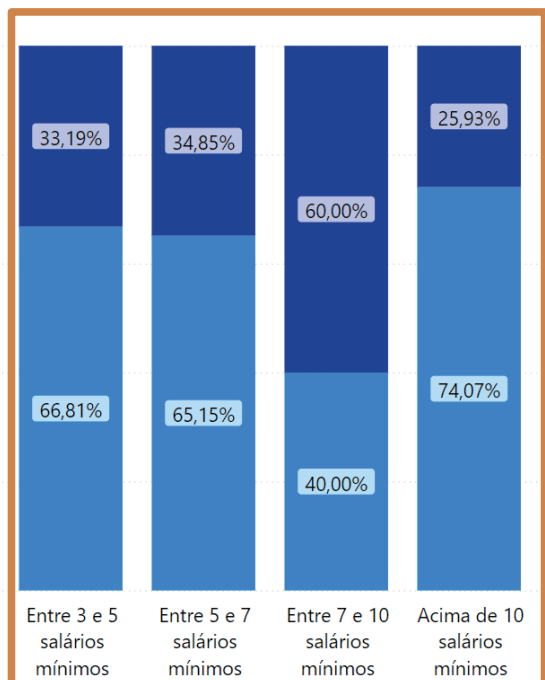
Pré-pandemia

Pós-pandemia



- A pé
- Carro
- Mototáxi
- Van
- Barcas
- Fretado
- Outros
- VLT
- Bicicleta
- Metrô
- Transporte por aplicativo
- BRT
- Motocicleta
- Trem

Maior renda, maior % de mudança



Apesar da diminuição da frequência de utilização do ônibus, 94% dos entrevistados declararam continuar utilizando esse meio de transporte. Cinquenta por cento afirmaram que este é o único meio de transporte público disponível para eles

porte público – reavaliação de toda a rede disponível, maior integração, tanto tarifária como física, diminuição do ônus para os passageiros etc. – como desestimulem a utilização dos automóveis e incentivem o uso do transporte público e dos chamados transportes ativos (viagens a pé e de bicicleta). Em toda essa reavaliação da mobilidade urbana, é fundamental que se tenha uma visão metropolitana, frisou.

A professora considera o Brasil ainda atrasado, em rela-

ção a outros países, no que se refere às políticas públicas voltadas para a mobilidade da população. No entanto, registra que a pandemia veio acender uma luz de alerta para a necessidade de se ter um novo olhar para essas questões, importantes para o desenvolvimento do País. Baltar ressalta que, em 2022, havia 40 cidades com tarifa zero e hoje já existem mais de 80, o que demonstra um novo enfoque que começa a ser dado a essas questões. Ela lembra que,

mais de 10 anos depois que o transporte público foi considerado um direito social, isso ainda não é uma realidade, na prática, na maioria de nossas cidades. Para que se avance nessa questão, a Coppe considera que é preciso que se adotem princípios básicos para a sustentabilidade do transporte público: planejar áreas densas e na escala humana; criar cidades orientadas ao transporte público; otimizar a malha viária e seu uso; fomentar as viagens a pé e de bicicleta; implementar melhorias no transporte público; controlar o uso de veículos; gerir estacionamentos; promover o uso de veículos não poluentes; comunicar soluções e abordar os desafios exaustivamente.

Mesa-redonda reúne operadores na discussão de resultados da pesquisa

No segundo e último dia do 20º Rio de Transportes (ver matéria na página 16), foi realizada mesa-redonda, com participação de Tiago Terra, superintendente do contrato de concessão na CCR; Rejane Micaelo, diretora de Operação da SuperVia; Marcelo Mancini, especialista de Mobilidade do Metrô Rio; Eunice Horácio, gerente de Mobilidade Urbana da Semove, e Marina Leite de Barros Baltar, professora da Coppe/UFRJ. Foi moderadora a professora Maria Leonor Alves Maia, da Universidade Federal de Pernambuco, UFPE.

Marcelo Mancini destacou a perda de demanda observada pelo Metrô Rio, que chegou a

25%, e disse que a influência do desemprego fica claramente demonstrada pela demanda dos dias úteis, quando a queda é ainda maior. Segundo ele, a Linha 2 está com uma melhor recuperação, mas as estações de entrada não acompanham a recuperação no mesmo ritmo.

Rejane Micaelo, sobre a SuperVia, disse que o trem foi o modo que menos perdeu demanda durante a pandemia, mas foi o que menos recuperou, na fase posterior a ela. Registrou a grave questão da segurança pública no estado do Rio de Janeiro, e o primeiro trem incendiado, após tantos incêndios criminosos de ônibus.

Eunice Horácio discorreu sobre o custo da tarifa, ainda pesa-



A pesquisadora acredita na necessidade de se tornar o transporte público mais atraente, para que a população se sinta mais inclinada a utilizá-lo. Para ela, essa não é uma tarefa tão difícil. Medidas como a prioridade nas vias, para tornar as viagens mais rápidas; cobranças por estacionamentos, para diminuir a quantidade de carros no centro da cidade; criação de zonas de baixa emissão e outras, já adotadas em muitas metrópoles do mundo, podem ter grandes efeitos sem grandes custos.

Agenda 2030

Marina lembra a importância da Agenda 2030 da ONU, pacto global assinado durante a Cúpula das Nações Unidas, em 2015, de que o Brasil é um dos signatários.

do no bolso dos passageiros do transporte público, a importância de se repensar o custeio da operação e a necessidade de se qualificar o sistema, porque “o transporte público tem de ser a solução”. Colocou como “fundamental” a diminuição do tempo de viagem e a melhoria da qualidade dos serviços para a recuperação de demanda. Eunice destacou a necessidade de se otimizar a rede e de se garantir faixas prioritárias para os ônibus, como itens que podem melhorar a qualidade do serviço.

Tiago Terra explicou que, para o transporte complementar (VLT e Barcas), continuar operando já foi um grande desafio. E disse que pesquisa realizada pelo setor chegou a resultados muito semelhantes aos da Coppe e da Semove.

Após as provocações da mediadora, os participantes da

Os números mostram a urgência de se criarem novas formas de financiamento do serviço, conforme entidades nacionais dos transportes públicos vêm pleiteando há anos

O acordo estabelece Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs), desdobrados em metas que ajudem a assegurar que haja mais qualidade de vida nos espaços urbanos, mais sustentabilidade, preservação de recursos naturais e outros desafios a serem superados para a melhoria da vida no planeta.

Os resultados da pesquisa, juntamente com o relatório e as recomendações da Coppe/UFRJ, foram apresentados durante o 20º Rio de Transportes. Os re-

sultados da pesquisa, juntamente com o relatório e as recomendações da Coppe/UFRJ, foram apresentados durante o 20º Rio de Transportes, onde também foi realizada mesa-redonda sobre os resultados. O coordenador do evento, professor Glaydston Mattos Ribeiro, destacou a importância de “promover sinergia, conectar centros de pesquisa e inovação, empresas e gestores públicos para incentivar o desenvolvimento de um transporte cada vez mais integrado e sustentável”.



Baixe a pesquisa



mesa-redonda foram unânimes quanto à necessidade de:

- se contar com uma autoridade metropolitana;
- planejamento estratégico focado no transporte público, com o desincentivo ao uso indiscriminado do automóvel e prioridade ao transporte público;
- o tomador de decisões ter um olhar abrangente, pois

os técnicos do setor, nos variados modos, já conhecem as medidas necessárias para uma maior integração e melhoria da rede, com aumento do padrão de qualidade dos serviços, porém, seus recursos são limitados;

- políticas públicas serem consideradas e tratadas como políticas de Estado e não de governantes, sobretudo as de subsídio ao sistema.



Princípios para sustentabilidade do transporte urbano

1. Planejar cidades densas e na escala humana
2. Criar cidades orientadas ao transporte público
3. Otimizar a malha viária e seu uso
4. Fomentar o caminhar e o uso da bicicleta
5. Implementar melhorias no transporte público
6. Controlar o uso de veículos
7. Gerir os estacionamentos
8. Promover o uso de veículos não poluentes
9. Comunicar soluções
10. Abordar os desafios exaustivamente

giz
 Deutsche Gesellschaft
 für Internationale
 Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
 Princípios difundidos pela GIZ - Instituto
 de Cooperação Internacional para o
 desenvolvimento sustentável

20º Rio de Transportes analisa desafios para construção de transporte mais integrado e sustentável

A vigésima edição do evento Rio de Transportes reuniu na Inovateca, parque tecnológico da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UFRJ, nos dias 7 e 8 de dezembro, estudiosos, técnicos e pesquisadores da área com gestores públicos, operadores e representantes de empresas privadas, para análise dos desafios enfrentados pelos diversos modais e busca de soluções para uma mobilidade mais integrada, segura e sustentável.

Na abertura do evento, participaram Marysílvia Ferreira da Costa, diretora de Tecnologia e Inovação da Coppe/UFRJ; Glaydstone Mattos Ribeiro, diretor executivo da Coppetec/UFRJ e coordenador do evento; Orivalde Soares da Silva Júnior, professor do IME e coordenador do Comitê Científico do evento; e Itamar Marques da Silva Júnior, coordenador da Comissão de Mobilidade Urbana do CREA-RJ.

Itamar Marques, em sua apresentação, defendeu que,

nas políticas de mobilidade, a prioridade deve ser dada sempre ao bem-estar do ser humano e ressaltou a importância de se oferecer um transporte integrado. Lembrou que existem três etapas para realização de algo: o desejo, a necessidade e a vontade. No caso da integração, segundo ele, desejo e necessidade são muito grandes, faltando apenas a vontade. Marques ressaltou a importância de serem instalados bicicletários nos pontos

de integração, para facilitar a viagem de quem faz parte do percurso de bicicleta. Ele considerou fundamental a união das três esferas de poder para resolver os problemas do transporte público, ressaltando a importância da aprovação do SUM – Sistema Único de Mobilidade –, para que o direito de ir e vir seja garantido a toda a população. A Proposta de Emenda à Constituição -PEC- nº 25/2023, que determina a criação do SUM, foi apresentada pela deputada Luiza Erundina (PSOL-SP) e outros deputados, e será analisada por comissão especial a ser criada para esse fim.

Orivalde Soares falou sobre a quantidade de trabalhos submetidos para apresentação no 20º RDT: 128, tendo sido aprovados 97, sendo 83 científicos, e os demais, pesquisas em andamento. Agradeceu aos 102 avaliadores que analisaram os trabalhos apresentados e informou que, ao todo, foram 364 avaliações. Marysilvia Ferreira da Costa se disse muito feliz por constatar o crescimento do RDT, que nasceu na Coppe e cresceu com boas parcerias. Ela falou da verdadeira “imobilidade” que se registra hoje nas cidades e exemplificou com as dificuldades para se chegar ao próprio local de realização do evento. A diretora aproveitou para frisar que a missão do RDT é aproximar estudantes, pesquisadores e demais agentes da mobilidade, para provocar o aprofundamento das questões relativas ao tema, na busca de soluções conjuntas.

Palestra magna: Sérgio Avelleda fala de nova agenda para mobilidade

O coordenador do Núcleo de Mobilidade Urbana do Laboratório de Cidades Arq. Futuro, do Insper, e sócio fundador da empresa Urucuia, Sérgio Henrique Passos Avelleda, na palestra magna, abordou o tema “Os desafios para uma agenda de mobilidade urbana inclusiva, sustentável e segura”. Chamou a atenção para a morte de 16 mil pessoas, anualmente, em São Paulo, vítimas de doenças provocadas pela poluição aérea. Disse que, nas 17 mil ruas e avenidas da cidade de São Paulo, 85% do espaço é tomado pelos automóveis. Avelleda foi enfático ao dizer que precisamos sair da “mentalidade carro-cêntrica” para uma maior utilização do transporte público. Lembrou que um ônibus leva 80 vezes mais pessoas que um automóvel e que este consome 60% da energia para levar 26% dos passageiros. Abordou também a questão do financiamento do serviço, frisando que o subsídio é dado aos passageiros, não aos empresários, e que “estamos tirando das pessoas o direito de acesso às cidades”. Ele considera que o uso do espaço público por veículos que fazem transporte remunerado deve ser cobrado de todos, não apenas do ônibus, assim como os estacionamentos nas vias públicas, rotativos ou de longa duração, porque isso tem um custo para a cidade. Deu ênfase à necessidade de contarmos com lideranças visionárias, que tenham co-

ragem de implantar medidas, mesmo que não sejam simpáticas inicialmente, mas que emprestem maior eficiência aos espaços urbanos, e citou Jaime Lerner e o legado que deixou para Curitiba. Avelleda afirmou também que já “passou da hora” de termos uma gestão metropolitana de transporte público no Rio de Janeiro.

“O uso do espaço público por veículos que fazem transporte remunerado deve ser cobrado de todos, não apenas do ônibus, assim como os estacionamentos nas vias públicas, rotativos ou de longa duração”
Sérgio Avelleda, coordenador do Núcleo de Mobilidade Urbana do Insper





Rio de Janeiro e Espírito Santo falam de subsídio tarifário

Sob a moderação de Matheus Freitas, da NTU, o tema “Subsídio tarifário: panorama e experiências nacionais” foi abordado por Paula Leopoldino, gerente de Gestão da Mobilidade Urbana do Rio Ônibus, e Leo Carlos Cruz, subsecretário de Mobilidade Urbana do Espírito Santo. Na abertura, Matheus mostrou a situação de cidades de outros países e brasileiras, quanto ao percentual de subsídios concedidos ao transporte público, e demonstrou que, mesmo antes da pandemia de Covid-19, as grandes cidades do mundo subsidiavam o transporte público com percentuais significativos, ao passo que, no Brasil, na maioria das cidades, apenas os passageiros, através do pagamento da tarifa, suportavam o ônus do serviço. Disse que a separação entre tarifa pública e de remuneração ain-

da é recente entre nós e, apesar de mudanças ocorridas pós-pandemia, ainda se foca mais na estabilização dos prejuízos e na continuidade da operação. Ressaltou que já existem 107 cidades com tarifa zero no País, mas são modelos que funcionam em cidades pequenas, ou de arrecadação privilegiada. Para que isso seja adotado em cidades de médio e grande porte, há que ser bem pensado e planejado, argumentou, uma vez que a tarifa zero gera importantes aumentos de demanda e, numa cidade maior, isso pode causar grandes transtornos na organização do sistema. Outro ponto que Matheus abordou foi a importância de se relacionar a concessão a critérios de qualidade, a fim de se elevar os padrões de conforto, segurança e evitar a migração para veículos individuais.

Paula Leopoldino mostrou alguns números do serviço municipal de ônibus da cidade do Rio de Janeiro, onde houve queda no número de passageiros, de quilômetros percorridos e até de empresas (de 45 para 29). Consequentemente, houve diminuição considerável do número de vagas de emprego, aumento no envelhecimento da frota e um sério agravamento da crise já existente em virtude de questões como o congelamento da tarifa, que impediu o reequilíbrio dos contratos. Essa situação culminou com a necessidade de um acordo com o poder público, em 2022, que separou a tarifa pública da de remuneração, sendo mantida a primeira em R\$ 4,05 e definida a segunda em R\$ 5,80, mediante aplicação de fórmula paramétrica; foi estipulado o valor de



O subsecretário de Mobilidade Urbana do Espírito Santo, Leo Carlos Cruz, argumentou que o subsídio é dado ao passageiro, e é importante que as pessoas entendam isso, pois o governo não injeta dinheiro nas empresas, mas arca com a diferença, para manter a modicidade das tarifas

R\$ 7,07 por quilômetro rodado e determinado que o subsídio seria pago com base nas distâncias apuradas pelo sistema de GPS da Secretaria Municipal de Transportes. Foi estabelecida meta de 80% da quilometragem planejada para o recebimento do subsídio e o não pagamento do que exceder o percentual de 120%, dentre outras medidas.

Leo Cruz explanou sobre a experiência da Grande Vitória, onde foi implantado siste-

ma tronco-alimentado, com tarifa única, hoje no valor de R\$ 4,50. O governo capixaba optou por subsidiar o transporte público em 2006, assumindo parte da passagem do usuário, considerando a distinção entre tarifa técnica e “tarifa usuário”, denominação adotada no Estado equivalente à tarifa de remuneração do serviço. A tarifa técnica está em R\$ 6,40, e o governo paga a diferença. Leo Cruz disse que esse subsídio é dado ao passageiro, e que é importan-

te que as pessoas entendam isso, pois o governo não injeta dinheiro nas empresas, mas arca com a diferença, para manter a modicidade das tarifas. Inicialmente, o subsídio tomava por base o número de passageiros transportados. Em 2014, porém, quando houve licitação, passou a ser calculado pela quilometragem percorrida e a diferença entre a arrecadação do sistema e o custo da demanda. Entre 2014 e 2019, foi observada queda de demanda da ordem de 15%. O atual governo cumpriu com os compromissos do Estado, acertando situação de débito anterior, e decidiu manter a frota total nas ruas durante a pandemia. Com os subsídios pagos em dia, os consórcios que operam na Grande Vitória puderam investir na renovação da frota. Leo revelou que, hoje, os moradores da região dizem que vão pegar um “Transcol”, nome do projeto que fez as mudanças em 2006 e que passou a designar o ônibus.

O 20º Rio de Transportes é uma realização do Programa de Engenharia de Transportes da Coppe/UFRJ; Cefet/RJ; Universidade Estadual do Rio de Janeiro; Universidade Federal Fluminense; PUC Rio; Universidad Nacional de Córdoba; e Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, e foi patrocinado pelas seguintes organizações: Semove; Brugg Geobruugg; Dynatest; MJRE Construtora; e Rio Ônibus. Além dos temas abordados na Revista Ônibus, muitos outros trabalhos técnicos, palestras e exposições foram realizados durante os dois dias de evento.

Paula Leopoldino, gerente de Gestão da Mobilidade Urbana do Rio Ônibus, ressalta que houve diminuição considerável do número de vagas de emprego, envelhecimento da frota e um sério agravamento da crise já existente em virtude de questões como o congelamento da tarifa, que impediu o reequilíbrio dos contratos



Rio de Janeiro recebe o Latin America Seminar 2023, da UITP

Financiamento, transparência, meio ambiente, tecnologia e gestão de pessoas foram temas dos debates



A presidente da UITP, Renée Amilcar, fez o discurso de abertura do evento

O Rio de Janeiro foi sede do Latin America Seminar 2023, realizado pela Divisão América Latina da UITP (Associação Internacional do Transporte Público), com apoio da Semove, dia 7 de dezembro, no Prodigy Hotel Santos Dumont. O encontro debateu vários temas essenciais ao transporte público, como a mudança no estilo de vida das pessoas após a pandemia da Covid-19, os desafios de financiamento e subsídios, transparência, investimentos, meio ambiente, tecnologia e gestão de pessoas. No dia 6, os participantes do Seminário tiveram a oportunidade de fazer uma visita técnica às obras do Terminal Gentileza, previsto para ser inaugurado em janeiro de 2024.

A programação do segundo dia de evento foi intensa.

Na abertura, a presidente da UITP, Renée Amilcar, primeira presidente mulher da instituição em 138 anos, enalteceu a liderança de mulheres no transporte público e elegeu o tema como prioridade de sua gestão. Renée também falou sobre a importância do transporte público para que as cidades “sejam locais agradáveis para morar”, e destacou a força do Brasil no setor de mobilidade urbana da América Latina, enfatizando a diversidade de modais existentes: “uma mistura de ônibus, VLT, metrô, trem, barcas, bonde... uma mobilidade que difere entre países”. A executiva lembrou os desafios impostos ao segmento, como a necessidade de redes multimodais e de financiamento. “Durante minha presidência, vou focar na defesa de investimentos para

o transporte público, que, apesar de estarem aumentando precisam ter continuidade”.

O secretário geral da UITP da Bélgica, Mohamed Mezghani, e a presidente da Divisão América Latina, Ester Litovsky, participaram de um FireChat, uma sala de bate-papo presencial, moderada pela *head* do escritório regional da UITP América Latina, Eleonora Pazos. Eles responderam questões elencadas pela plateia, como financiamento e recuperação da demanda, os dois temas mais requisitados, além de matriz energética, congestionamento, acidentes de trânsito e segurança jurídica. Ambos os debatedores defenderam a necessidade de manutenção de uma política de transporte continuada e coordenada por autoridade pública de mobilidade.

Armando Guerra fala sobre governança

O presidente executivo da Semove, Armando Guerra, participou do painel sobre governança e transparência, considerados pilares fundamentais para o sucesso e credibilidade do transporte público. Guerra falou da reestruturação da Semove, iniciada em 2017 e baseada nesses dois pilares, com a implantação do Programa de Integridade e Conformidade, a revisão e elaboração de normativos, a identificação de riscos e a correção de possíveis desvios, além da criação do Portal da Transparência, entre outras ações. “Concluimos esse trabalho em novembro de 2022, com o lança-

mento da nova marca. E estamos incentivando e colaborando com as empresas associadas a também implementarem seus ciclos de governança”, afirmou.

O painel sobre governança foi mediado pelo presidente da ANPTripos, Joubert Flores, e contou com exposições também do diretor do Serviço Econômico Financeiro da Transports Metropolitans de Barcelona (Espanha), Ismael Uruén Pueyo, e da secretária municipal de Desenvolvimento Econômico de Saquarema (RJ), Paula Azem. Pueyo falou sobre sustentabilidade, leis europeias, direitos dos usuários e o código de ética que as operadoras da região assinam. Já Azem contou um pouco de sua

experiência, quando foi subsecretária de Mobilidade na Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro, e de importantes iniciativas implementadas, como a publicação do Boletim de Mobilidade Urbana e as reuniões do Conselho Estadual.

Cassiano Rusycki destaca papel da bilhetagem

A sessão sobre tecnologia abordou os avanços da digitalização do transporte público na América Latina, seu papel na integração dos modais, nos sistemas de pagamento e na geração de informações. O CEO da Riocard Mais, Cassiano Rusycki, fez um histórico dos 20 anos da bilhetagem eletrônica no estado do Rio, falou sobre a capilaridade do cartão e a importância da ferramenta para a empregabilidade. O painel contou ainda com a apresentação de Ralph Gambetta, chairman da UITP IT&I Commission, e foi mediado pela engenheira-urbanista, Débora Gonçalves, da empresa Scipopulis. Tanto Ralph como Rusycki defenderam a importância da adoção de variados meios de pagamento para atender os variados tipos de usuários do transporte público, permitindo a inclusão da classe mais pobre.

Finalizando os trabalhos da parte da manhã, foi realizado painel que debateu fatores fundamentais para o sucesso de um sistema de transporte público. Dr. Kaan Yildizgöz, diretor sênior de Membership & Operações Globais



“Concluimos esse trabalho (de reestruturação da Semove), em novembro de 2022, com o lançamento da nova marca. E estamos incentivando e colaborando com as empresas associadas a também implementarem seus ciclos de governança”
Armando Guerra, presidente executivo da Semove



CEO da Riocard Mais, Cassiano Rusycki fez um histórico dos 20 anos da bilhetagem eletrônica no estado do Rio, falou sobre a capilaridade do cartão e a importância da ferramenta para a empregabilidade

da UITP, deu uma verdadeira volta ao mundo, falando sobre os aspectos do transporte em cada região do planeta. Patrícia Siqueira, CEO da DS Ambiental, mostrou a importância do investimento em medidas de preservação do meio ambiente nas garagens e destacou o fato de que é preciso dividir com os funcionários o compromisso com a implantação e manutenção de políticas ambientais. Karine Sbirrazzuoli, diretora Sênior de Conhecimento e Inovação, falou sobre a gestão de pessoas, ressaltando ser essencial saber não apenas recrutar, mas preparar e reter talentos. A sessão foi mediada pelo diretor de Novos Negócios do grupo CCR, Roberto Vollmer Labarthe, que,

ao final, foi homenageado por seu recente trabalho no Conselho de Políticas da UITP.

Financiamento e transição energética

À tarde, o Seminário levou para o debate um dos temas mais cruciais para o setor de transporte público: financiamento. Sob a mediação da diretora de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral, o painel falou sobre as formas de concessão de subsídios e como eles devem ser compartilhados, bem como sobre suas boas práticas e desvantagens. O diretor do departamento de Regulação da Mobilidade e Trânsito Urbano do Ministério das Cidades, Marcos Daniel Sou-

za dos Santos, ressaltou o planejamento do governo federal para a mobilidade e o novo marco legal do transporte. O secretário de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo, Fábio Damasceno, apresentou as boas práticas do Estado, e o presidente do Metrô Rio, Guilherme Ramalho, mostrou os desafios e oportunidades do financiamento do sistema de metrô. Já o chefe de Finanças Corporativas do Transport for London (Inglaterra), Julian Ware, explicou como o subsídio do governo funciona no sistema londrino.

O último painel, mediado pela gerente de Mobilidade Urbana da Semove, Eunice Horácio, tratou da transição energética e de seus impactos nos negócios e contratos. Luiz Fernando Pedrozo, *country manager* da VG Mobility, do Chile, defendeu a sustentabilidade como solução para a mobilidade, ressaltando os benefícios da eletrificação da frota de ônibus. O fundador e CEO da Bätzner Metropolitan, da Suíça, Arnd Bätzner, falou sobre como vincular os ODSs (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável), uma coleção de 17 metas globais estabelecidas pela Assembleia Geral das Nações Unidas, ao transporte público. Por fim, Rafael Alatraste, gerente de Conhecimento do Cliente, do departamento de Estratégia de Grupo da Transdev Group, da França, destacou o uso de dados de tecnologia no transporte. O painel contou com a participação do presidente da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), Francisco Christovam.

Arena ANTP debate opções de descarbonização e mudanças no transporte



Semove, Riocard Mais e TransÔnibus tiveram participação intensa no Arena ANTP, tanto nos painéis como na apresentação de artigos

O congresso Arena ANTP 2023, da Associação Nacional de Transportes Públicos, encerrado em 27 de outubro, teve três dias de intensos debates sobre os rumos dos transportes públicos no Brasil e no mundo. Entre vários outros temas, a descarbonização do transporte, tendo a eletrificação da frota de ônibus como uma das soluções atuais, foi o assunto central.

A Semove participou dos debates durante os três dias do evento, do qual foi uma das patrocinadoras. Já no primeiro dia, 24 de outubro, o gerente de Planejamento e Controle da Federação, Guilherme Wilson, participou do painel "Transição Energética: como será no Brasil" e, no dia seguinte, pela manhã, apre-

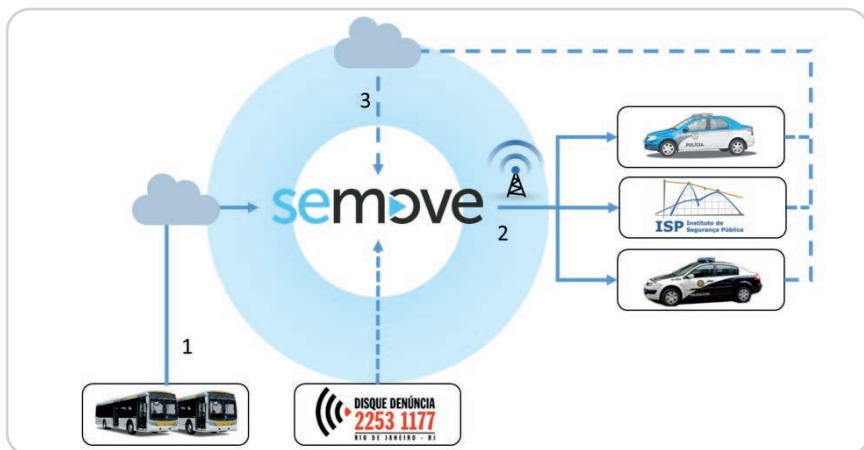
sentou o projeto do Carbonômetro – contador de CO₂ não emitido pelo passageiro de transporte por ônibus no Rio de Janeiro.

Na quinta-feira, dia 26, a diretora de Mobilidade Urbana, Richele Cabral, que é também conselheira de Inovação da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), moderou o painel "Os desafios de operar a frota elétrica" e esteve entre os palestrantes do tema "O momento da mudança no transporte coletivo brasileiro", na Arena 1.

"Hoje não se discute mais se o subsídio ao transporte público é necessário, se debate como é viável implementá-lo. Antes da pandemia de Covid-19, existiam apenas oito municípios com subsídios; hoje são mais de 200

idades. Penso até que é viável a universalização do subsídio, se for criado um fundo, como o que foi feito para a gratuidade dos idosos. Já a tarifa zero, que já foi implementada em cerca de cem cidades no País, é preciso ser avaliada com muita cautela, caso a caso. Quais os riscos? Quais os benefícios? Como vimos com o bilhete único, não dá para tratar todas as situações como se fossem iguais", afirmou Richele.

No mesmo painel, Francisco Christovam, diretor executivo da NTU, constatou o aumento do interesse e a sofisticação dos debates: "Agradeço à ANTP por mais esta oportunidade de participar e registro, extremamente satisfeito, que todas as salas têm mais de 85% dos lu-



Na sessão *Transporte Público*, o coordenador de Projetos da Semove, *Anderson Ojeda*, apresentou o artigo *"Safe: georreferenciamento de assaltos em ônibus no estado do Rio de Janeiro"*

gares ocupados. Antes, conseguíamos fazer o debate dos temas, mas não tínhamos público. Está em curso uma mudança de visão. O transporte urbano passou a ser visto de uma forma diferente. Este é um momento em que a transformação já começou. Neste evento, vimos um foco muito grande na eletrificação. Mas descarbonização não é só veículos elétricos. Temos o hidrogênio, o biodiesel e temos as alternativas híbridas como hidrogênio, bateria etc.

E essas alterações geraram uma discussão dos modelos de

negócios, modelos de contratos e formas diferentes de viabilizar o financiamento. Nem todas alternativas estão maduras, mas não podemos desconsiderá-las.

Com isso, eu acho que nós subimos o nível das discus-

sões. Essa exigência de planejamento nos coloca em um nível diferente do que só comparar ônibus. Estamos requalificando esta questão. Ninguém acha que o metrô simplesmente compra mais uma composição. E agora estamos nos equivalendo ao metrô na sofisticação do planejamento. Deixamos de ser apenas quem coloca a frota para operar e temos uma abordagem muito mais requintada. Goiânia traz esse nível de sofisticação como fidúcia e trust financeiro, Curitiba, com o mútuo. Muita coisa acontecendo nessa nossa seara.

Como disse o Paulo Lima dos Santos, da Transwolff, em outro painel, nós não podemos ter medo de inovar. A situação exige coragem e competência. Hoje temos que ter novas res-

“Hoje não se discute mais se o subsídio ao transporte público é necessário, se debate como é viável implementá-lo.

Antes da pandemia de Covid-19, existiam apenas oito municípios com subsídios; hoje são mais de 200 cidades. Penso até que é viável a universalização do subsídio, se for criado um fundo, como o que foi feito para a gratuidade dos idosos”

Richele Cabral, diretora de Mobilidade Urbana, da Semove



postas e coragem para testá-las.”

No mesmo dia e horário, logo ao lado, na Arena 2, o diretor executivo da Riocard Mais, Cassiano Rusycki, ministrou palestra sobre o tema “ITS: Tecnologia para todos – empresas, governos e população”.

Também na quinta-feira, 26, às 14h, na Arena 5, na sessão Transporte Público, foi a vez do artigo “Safe: georreferenciamento de assaltos em ônibus no estado do Rio de Janeiro”, que ficou a cargo do coordenador de Projetos da Semove, Andherson Ojeda, autor do texto, ao lado do engenheiro de Transportes Pleno, Lucas Pires, e de Cesar Paulo, que foi jovem aprendiz na Federação. Ainda na sessão Transporte Público, às 15h do mesmo dia 26, na Arena 4, foi apresentado o artigo “Mudança do padrão de deslocamento pós-Covid-19 e a resiliência do sistema de ônibus da RMRJ”. A exposição foi do engenheiro de Transportes Júnior, Rafael Ribeiro da Silva, um dos autores do artigo, juntamente com Eunice Horácio, gerente de Mobilidade Urbana, e Richele Cabral.

TransÔnibus apresentou três trabalhos

O TransÔnibus (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Nova Iguaçu), que representa nove municípios da Baixada Fluminense – Belford Roxo, Itaguaí, Japeri, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Queimados, São João de Meriti e Seropédica -, apresentou outros três artigos técnicos no Arena ANTP 2023.

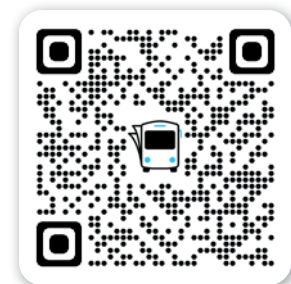
A coordenadora do Sistema de Gestão, Patrícia Portela, que representou a diretora de Gestão de Pessoas e Organizacional, Rosa Emília da Conceição, apresentou, na sessão Qualidade, Marketing e Tecnologia, o artigo “Sistemática de avaliação de desempenho”. Feito, sob medida, pelo Centro de Serviços de Desenvolvimento Humano da entidade para as empresas de transporte por ônibus, o sistema, que teve seu teste-piloto realizado na Viação Ponte Coberta, foi criado como uma plataforma web 100% on-line, e é também uma base segura para a gestão de cargos e salários das operadoras. Com o objetivo de agregar valor ao desempenho das organizações, o modelo pensado foi o de Gestão por Competências; ele tenta eliminar toda a subjetividade nas avaliações dos colaboradores, conferindo objetividade a todo o ciclo de gestão de cargos.

Ficou sob responsabilidade do gerente de Mobilidade Urbana, Thadeu André Melo, falar sobre a “Análise do gerenciamento de riscos em empresas

de transporte coletivo”, na sessão Transporte Público. O trabalho foi baseado numa pesquisa que avaliou como as empresas associadas ao Sindicato se previnem para os diversos tipos de riscos inerentes à sua atividade. O levantamento concluiu que o risco financeiro é o que mais está em foco pelas instâncias gerenciais e direção das empresas, e o risco operacional tem menos destaque.

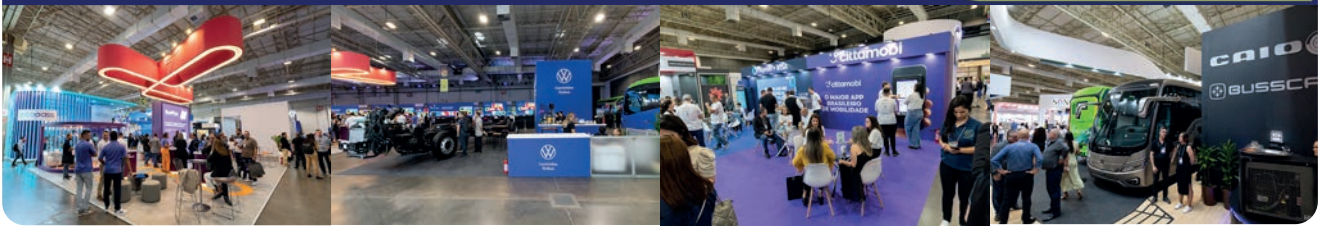
Logo em seguida, na mesma sessão, Thadeu apresentou também o artigo “Análise técnica e jurídica para instituição de subsídio no transporte coletivo”.

Todos os trabalhos selecionados foram inseridos na Biblioteca Virtual da ANTP. Acesse com QR Code abaixo



Patrícia Portela, coordenadora do Sistema de Gestão do TransÔnibus, apresentou o artigo “Sistemática de Avaliação de Desempenho”

Paralelamente ao congresso Arena ANTP 2023, dias 24, 25 e 26 de outubro de 2023, no Transamérica Expo Center, em São Paulo (SP), foi realizada uma feira para apresentação das últimas novidades em equipamentos, tecnologia e serviços para o segmento de transporte de passageiros por ônibus



Riocard Mais apresenta soluções em bilhetagem eletrônica e digital

A Riocard Mais, maior empresa de bilhetagem eletrônica do Brasil, apresentou seu portfólio de soluções de interoperacionalidade, biometria facial,

projetos especiais, grandes eventos, entre outras, aos visitantes da Arena ANTP 2023. Causou grande interesse com seus acessórios recarregáveis, como a pulseira e o chip em adesivo.

A empresa carioca é a única no País que atende simultaneamente sete modais de transporte: ônibus urbano, ônibus intermunicipal, trem, metrô, VLT, barcas e vans.





EXPANSÃO, INOVAÇÃO E FOCO NO CLIENTE DITAM O FUTURO DA RIOCARD MAIS

Entenda as evoluções tecnológicas que já são realidade no Estado do Rio e os planos da empresa para os próximos anos

Desde o pontapé inicial, em 2003, que marcou a criação do sistema de bilhetagem eletrônica do Rio de Janeiro até os dias de hoje, a Riocard Mais sempre esteve à frente dos avanços tecnológicos esperados na mobilidade urbana. O sistema está presente em 70 das 92 cidades do Rio de Janeiro e, além de ser o único interoperável, aceito em todos os modos de transporte do Estado, é também o que permite a habilitação de benefícios tarifários, como os Bilhetes Único Intermunicipal, Carioca, de Niterói e gratuidades. Ampliar esse portfólio, aplicar todas as regras e a criação da matriz de integração com mais de 50 mil combinações demandou muito tempo de pesquisa, testes e conhecimento.

“Iniciamos nossa jornada contactless com o cartão Mifare, quando a maioria dos sistemas de bilhetagem no Brasil e no mundo usavam bilhete Edmonson, de papel e tarja magnética. Sempre estivemos atentos e preocupados com a segurança de ponta em sistemas e cartões e fomos pioneiros em recarga a bordo. Traçamos uma meta de expandir rapidamente terminais de vendas de crédito de passagem através de máquinas de recargas (ATMs) e POS (point of sale) e seguimos na evolução, expandindo para outros municípios, criando diversos benefícios tarifários e melhorando o controle dos benefícios e gratuidade, com tecnologia para controle biométrico”, relembra Renata Faria, Diretora-Executiva da Riocard Tecnologia da Informação.



O mais importante salto ocorreu em 2019. Nessa nova fase, a empresa apostou em um projeto de rebranding e entrou de vez na era digital da bilhetagem. A RioCard se tornou Riocard Mais, que chegava com uma série de melhorias tecnológicas e facilidade à experiência dos clientes. A começar pela troca de 5 milhões de cartões que usavam a tecnologia Mifare Classic para Mifare Plus, uma tecnologia de chip mais segura. Os 25 tipos de cartões foram reduzidos a três – Expresso, Vale-Transporte e Empresarial. O planejamento logístico para a substituição dos cartões priorizou a transferência dos créditos na hora da própria troca dos cartões físicos, utilizando um hardware bem simples: o POS. Para seu funcionamento, foram montadas pequenas redes “locais” para maximizar eficiência e velocidade do atendimento.

“Montamos uma operação com mais de 100 pontos de atendimento para trocar os cartões Expresso e Vale-Transporte. Levamos nossas equipes ao encontro dos clientes e demos a opção de escolherem melhor data, horário e local. E o desafio de ser rápido, transparente e fornecer no ato da troca um comprovante com todas as informações de saldo foi cumprido com sucesso”, explica Renata Faria.

Bilhetagem digital

A digitalização do serviço de bilhetagem também se tornou uma realidade para os clientes que usam a Riocard Mais nos embarques em ônibus, metrô, trem, VLT, barcas, BRT e vans. Ter comparecido à edição de 2023 da Transport Ticketing Global, em Londres, foi um bom parâmetro para situar a empresa em relação à bilhetagem internacional. “Somos o maior sistema de bilhetagem da América Latina e estamos entre os 15 maiores do mundo. O que é realizado no exterior, nós adotamos aqui no Brasil também. E em alguns pontos, o que a Riocard Mais oferece é mais relevante. Temos um diferencial no aplicativo, que é a função Valida Mais. O cliente abre o app, compra a recarga e valida ali mesmo. Essa foi uma solução inovadora, em se tratando de mobilidade urbana e que registra 1 milhão de leituras por mês”, pondera Cassiano Rusycki, CEO da Riocard Mais.

Facilitar o acesso à informação e ao transporte público são verdadeiros mantras na empresa.

A função Valida Mais é só mais um atrativo do aplicativo, que já se tornou principal canal de venda de créditos, superando as máquinas de recarga. Na palma da mão, o cliente pode conferir saldo, extrato, histórico de uso, consegue comprar a passagem e selecionar a forma de pagamento por meio de débito, crédito ou Pix, responsável por cerca de 80% das recargas neste canal. E pode embarcar usando o Cartão Digital, via NFC. As recentes atualizações trouxeram alerta de saldo e recarga programada, duas comunicações voltadas para auxiliar o planejamento do cliente.

Aproximar-se dos clientes é uma via de mão dupla. À medida que a empresa procura o cliente, o cliente também procura a empresa. Na busca pela eficiência e pensando na melhor experiência dos usuários, a Riocard Mais também digitalizou os canais de atendimento. O lançamento do chatbot Tomais foi o primeiro passo. O assistente virtual auxilia em situações corriqueiras, esclarece dúvidas referentes a regras e produtos e evolui com base nas mensagens trocadas entre consumidor e inteligência artificial. A empresa adotou a solução DialMyApp (DMA), para otimizar o tempo dos clientes. A tecnologia converte chamadas para a Central de Relacionamento em menus de autoatendimento no celular, melhorando assim a jornada do consumidor, que resolve seu problema pelo próprio smartphone, sem a necessidade de passar pelo atendimento do call center ou ir à loja física.

Ainda no segmento digital, a Riocard Mais foi a primeira empresa brasileira a fechar um acordo com a Google e utilizar o Google Business Messages. A partir da plataforma de busca, o cliente inicia o bate-papo com o assistente Tomais, disponível 24 horas por dia, nos sete dias da semana. As melhorias nos canais digitais não foram as únicas. Para aqueles que realmente precisam do atendimento presencial, as lojas receberam investimentos para melhorar a experiência do cliente, com organização por senhas, cadeiras para espera e climatização.

Próximos passos

Consolidada no Estado do Rio, onde realiza 150 milhões de transações eletrônicas mensais, a empresa se considera pronta para atingir novos mercados. A constante presença em eventos,

congressos e seminários de mobilidade urbana aproxima a Riocard Mais de governos, secretarias e empresas operadoras de transporte de fora do Rio de Janeiro. Para alçar novas oportunidades no Brasil, a empresa definiu novas estratégias. Entregar projetos que tragam soluções para poder público, modais e cliente final é uma das entregas pretendidas pela empresa, como secionamento de linhas.

“Temos realizado projetos que impactam positivamente a cobrança da tarifa, por exemplo. É uma pauta fundamental para os transportes nos próximos anos. É possível cobrar um valor proporcional ao trecho percorrido pelo passageiro, analisando as coordenadas geográficas de embarque versus desembarque, utilizando a leitura do cartão Riocard Mais no validador na entrada e saída do ônibus. Tendo, assim, um controle automatizado das zonas viajadas e a cobrança calculada automaticamente referente ao valor proporcional ao trajeto. Esse é um dos serviços que trabalhamos e pretendemos ampliar”, diz Renata Faria.

Outra frente de projeto trabalha soluções customizadas para prefeituras e operadores de transporte. Modelos de parcerias públicas e público-privadas para municípios que desejam financiar as próprias tarifas. O repasse de subsídio aos operadores, viabilizado pela Riocard Mais, é apoiado em sistema de controle, transparência e governança. Três cidades do Estado do Rio já apostam em concepções individuais para o transporte local, com cartões próprios desenvolvidos pela Riocard Mais.

“Criamos produtos sob demanda, com mecanismos de acompanhamento, em tempo real, de dados que permitem verificar os gastos públicos, a demanda de passageiros e os indicadores contratuais. Tem casos de sistema, gestão e controle centralizados nos operadores da bilhetagem. Tem contrato que contempla desenvolvimento de cartões contadores, como pede a proposta do poder concedente. Mas, em todos, há transparência, segurança jurídica e sugerimos auditoria”, comenta o CEO da Riocard Mais.



Os gastos públicos estão sempre no centro dos debates. Recentemente, o governo federal finalizou o pagamento do auxílio para a gratuidade do transporte público de idosos a estados e municípios. No Rio de Janeiro, os dados usados para a checagem da informação foram fornecidos pela Riocard Mais.

A questão do ressarcimento é outro diferencial do sistema Riocard Mais. O estado do Rio se movimenta e integra todos os modos de transporte com um único cartão. Ao encostar celular, acessório recarregável ou cartão no validador, o cliente inicia um fluxo financeiro invisível aos olhos, mas que ocorre com agilidade, precisão, tempo recorde e é crucial para o planejamento dos operadores de transporte e governos que subsidiam passagens. Esse sistema de cobrança, conhecido como Billing e Clearing, é realizado pela Riocard Mais, que cuida do faturamento, compensação e liquidação das 6 milhões de transações financeiras por dia. A Riocard Mais faz o ressarcimento a 2.800 empresas e permissionários no dia seguinte ao embarque (D+1).

O futuro da Riocard Mais passa pela participação em novas licitações, chamamentos públicos e novos contratos para expandir o campo de atuação. Para tanto, o aprimoramento na parte de sistemas e atendimento está em constante evolução. A tecnologia vem no centro das estratégias de negócio da empresa. A mais recente inovação foi o adesivo como forma de pagamento: um minicartão de 4,8cm de altura por 3cm de largura. Essa aproximação com o cliente, buscando entender os hábitos, é outro ponto levado em consideração. Se a experiência foi facilitada com a interoperabilidade e o modo de recarga ganhou as facilidades digitais, por que não incentivar o consumidor ao uso do Riocard Mais, que pode oferecer descontos em redes parceiras?

“Esse é outro ponto que estamos fortalecendo e que iremos propor nas futuras oportunidades de negócios. O Clube Riocard Mais é um programa inovador para o segmento de transporte público, que traz descontos especiais, todas as semanas, aos passageiros. A rede de parceiros conta com 40 empresas de áreas como saúde, alimentação, entretenimento, estética, roupas e calçados. O cliente espera um incentivo e está ao nosso alcance estreitar o relacionamento”, reflete Rusycki.

Para o próximo ano, a empresa prevê a adoção do conceito de Account Based Ticketing – o Sistema Baseado em Contas. A nova solução em tecnologia permitirá que cada cliente tenha armazenados dados e saldo na nuvem e possa gerir sua própria conta, fazendo uso do crédito por meio de todos os produtos disponibilizados pela Riocard.

A empresa também se vê envolvida em questões que cruzem o ambiental com a mobilidade urbana. Cidades com malha cicloviária estabelecida e que apostem em bicicletas como forma de locomoção para diminuir a poluição do ar e tirar veículos das ruas. O chamado last mile é uma etapa pesquisada e que deverá ser contemplada pela integração proporcionada pelo sistema Riocard Mais.

E quando novas tecnologias baterem à porta, como a cobertura 5G ou pagamento de passagem por biometria facial, a Riocard Mais informa: estará atenta às tendências e aberta às inovações que criem facilidade para que o cliente priorize o uso do transporte público.



Com compromisso de transformar a mobilidade, Marcopolo aposta no Attivi Elétrico 100%

A carroceria Attivi, com o primeiro chassi elétrico produzido pela companhia, foi desenvolvida com tecnologia nacional e importada. Com ônibus híbrido, a gás natural ou elétrico, a Marcopolo vem investindo no futuro da mobilidade.

Com o Attivi 100% elétrico, a Marcopolo contribui significativamente para um transporte urbano de passageiros eficiente. As especificações técnicas são consideradas excelentes, econômicas e sustentáveis. Projeto desenvolvido por brasileiros com tecnologia e parcerias globais, de acordo com as necessidades do mercado, busca atender às normas e necessidades dos clientes quanto à robustez, durabilidade, acessibilidade, conforto e segurança.

Com capacidade mínima de 80 a 90 passageiros, o veículo tem altura de 3,67 metros, 2,55 metros de largura e comprimento de 13,20 metros. O Attivi conta com tecnologia e eficiência para otimizar a produtividade durante os trajetos. Com saída máxima de 385 kW e torque máximo de 2800 Nm, o motor oferece excelente nível de desempenho em diferentes tipos de terreno. A aceleração ocorre



de forma homogênea de acordo com a topografia, oferecendo aos passageiros maior conforto durante a viagem.

Principais itens de série:

- Coluna de direção ajustável
- Suspensão pneumática
- Regulagem de altura do chassi e ajoelamento bilateral
- Sistema proteção antichamas
- Vidro colado
- Painel digital, com central touch

Validador V3695, topo de linha da Prodata, uma solução completa de controle de acesso

Presente nas maiores cidades do País, a Prodata Mobility Brasil demonstrou, na Arena ANTP, seu validador topo de linha V3695, um leitor de cartões inteligentes avançado, projetado para oferecer experiências de acesso rápido e eficiente a diferentes tipos de transporte público. Com capacidade de realizar leitura de cartões sem contato, QR Code e EMV, o V3695 emite comandos para as catracas, permitindo ou não a passagem do portador.

A tecnologia de ponta do validador permite integração com dispositivos de biometria facial, sistemas de monitoramento de frota (GPS) e de vídeo monitoramento (CFTV). Essa integração avançada proporciona um controle mais efetivo sobre o fluxo de

passageiros, a segurança e a eficiência operacional, pois constitui solução completa e robusta para o controle de acesso.



Nova plataforma de serviços digitais exclusiva para ônibus da Mercedes-Benz

No estande da Mercedes-Benz, o público mostrou grande interesse pelo FleetBus, sistema de telemetria avançado, desenvolvido no Brasil especialmente para o gerenciamento de frotas de ônibus, disponível para ônibus zero km e modelos produzidos desde 2012.

O FleetBus se propõe a ser a solução de "tudo em uma única plataforma", para as empresas de ônibus, contendo as seguintes funcionalidades:

- Gestão de falhas e eventos geolocalizados
- Análise da performance dos veículos e motoristas
- Cerca eletrônica
- Mapa da rota percorrida
- Envio automático de relatórios
- Exportação de dados em CSV e XSLX
- Possibilidade de integração com sistemas de bilhetagem e ITS
- Criação e personalização de eventos
- Diagnóstico remoto do veículo em tempo real
- Armazenamento em nuvem dos dados do CAN

O sistema está disponível para todo o portfólio da marca e já está incluído, por padrão, no chassi de ônibus elétrico urbano eO500U. A nova solução de telemetria e conectividade da Mercedes-Benz vem atrelada a um ecossistema de segurança e confiabilidade.

Segundo o gerente de Marketing do Produto, Vlademir Carlos Pierami, a matriz alemã da Daimler Truck AG deu toda liberdade para a filial brasileira desenvolver o sistema, de acordo com as necessidades específicas do segmento. "Essa ferramenta inovadora foi totalmente desenvolvida no País, dentro da realidade do transporte de passageiros e de acordo com o perfil dos frotistas do setor. Trabalhamos neste serviço 4.0 pensando em todos aqueles que estão envolvidos no ecossistema do transporte responsável, seguindo, aliás, os pilares ESG da nossa empresa. Além de proporcionar maior disponibilidade da frota, o uso do FleetBus assegura economia no consumo energético, seja o diesel ou a eletricidade, bem como redução de custos operacionais e do TCO, que é o custo operacional total ao longo da vida útil do ônibus", afirma Vlademir.

Diversas funcionalidades e diagnose em tempo real

A topologia de nuvem para serviços digitais da Daimler Trucks inclui uma solução global de hardware, backend e frontend. O FleetBus é uma solução local de frontend, (interface com o usuário) que permite grande autonomia na definição da estratégia de envio de sinais

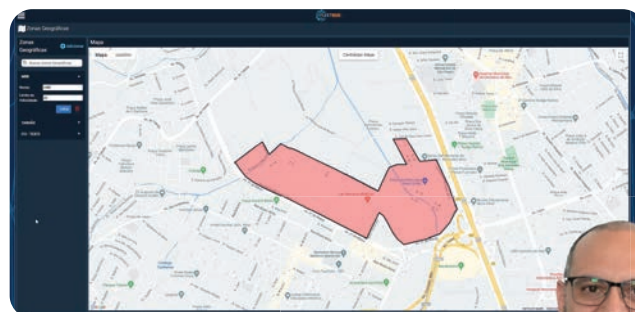


ao servidor, criação de novas funcionalidades e definição de parceiros de negócios.

Com interface web e uso intuitivo e amigável, o novo serviço contribuirá, por exemplo, para que os ônibus da frota fiquem mais tempo em circulação, gerando resultados e rentabilidade. Além disso, a redução no consumo de diesel traz o benefício de menos emissão de poluentes.

Além da segurança, o sistema também monitora itens de desempenho, economia e outros, como as falhas e paradas que podem ser evitadas a partir de informações precisas em tempo real. No caso do eO500U serão monitorados, dentre outros itens, a carga atual da bateria, a autonomia do veículo e o consumo médio de energia por quilômetro rodado.

Com essas informações, o gestor da frota verifica a operação do ônibus e o comportamento de condução. A partir disso, pode tomar medidas que aumentem a eficiência, segurança e diminuam o consumo, otimizando custos. A avaliação do desempenho do motorista pode, por exemplo, ajudar em ações de aprimoramento da condução e de treinamento.



"Essa ferramenta inovadora foi totalmente desenvolvida no País, dentro da realidade do transporte de passageiros e de acordo com o perfil dos frotistas do setor"

Vlademir Carlos Pierami,
gerente de Marketing do Produto





Juristas debatem os investimentos nos transportes públicos do estado do Rio

Os investimentos nos transportes públicos do estado do Rio de Janeiro foram tema de debate, realizado pela Revista Justiça e Cidadania, com o apoio da Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro (Emerj) e da Semove, dia 10 de novembro, na Casa de Arte e Cultura Julieta de Serpa.

Na abertura, o presidente do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, desembargador Ricardo Rodrigues Cardozo, lembrou que a mobilidade urbana merece atenção especial do governo do Estado e do TJ. O ministro Luis Felipe Salomão, do Superior Tribunal de Justiça (STJ), um dos palestrantes, destacou as responsabilidades do concessioná-

rio do serviço, suas relações com os empregados, com os usuários e com o Estado, e falou sobre ações ajuizadas nos tribunais, que chegam ao STJ para serem pacificadas.

O diretor-geral da Emerj, desembargador Marco Aurélio Bezerra de Mello, também palestrante, ressaltou a importância do setor de transporte para a sociedade e lembrou que pesquisas têm apontado o aumento das pessoas que dormem nas ruas, como consequência da dificuldade de se locomover para as suas casas ao saírem do trabalho.

O evento contou ainda com palestras do secretário estadual da Casa Civil, Nicola Miccione, da diretora de Mobilidade Urba-

na da Semove, Richele Cabral, e do consultor de transportes Rodrigo Vieira.

Também estiveram presentes ao encontro: os desembargadores Luiz Zveiter, Mauro Martins, Benedicto Abicair, Carlos Gustavo Vianna Direito, Maria Helena Pinto Machado e Helda Lima Meireles; as juízas Eunice Haddad, presidente da Associação dos Magistrados do Estado do Rio de Janeiro (Amaerj), e Rita de Cássia Vergette Correia Aidar; o vice-presidente do Tribunal Regional Federal da 2ª Região (TRF2), o vice-presidente Aluíso Mendes; o presidente-executivo da Semove, Armando Guerra Júnior, além de advogados e representantes do governo estadual.

Semove lança contador digital que mostra contribuição do ônibus para o meio ambiente

A descarbonização, processo voltado para a redução ou eliminação das emissões de gás carbônico (CO₂) e outros gases causadores do aquecimento global, está na pauta de prioridades do governo federal e de vários setores da economia brasileira e mundial, entre eles o setor de transporte. A eletrificação das frotas e a adoção de combustíveis mais sustentáveis se apresentam como alternativas. São, porém, processos longos, que demandam tempo e exigem investimentos altos. Enquanto isso não se torna realidade, a sociedade civil deve fazer sua parte.

No segmento de transporte coletivo, cada passageiro que utiliza ônibus de linhas municipais e intermunicipais, por exemplo, contribui significativamente para um transporte mais sustentável. De acordo com estudo do Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), ao optar pelo transporte coletivo e não pelo particular, o cidadão evita em até oito vezes mais a emissão individual de gás carbônico (CO₂). Foi com o objetivo de medir essa cooperação ambiental de cada cidadão, em seus deslocamentos, que a Semove, entidade que representa 184 empresas de ônibus no estado do Rio de Janeiro, lançou o carbonômetro, um



contador digital do gás carbônico não emitido pela pessoa que substitui o automóvel pelo ônibus, por exemplo.

Medidor da emissão evitada

“O carbonômetro é, na verdade, um medidor da emissão evitada. Ele demonstra o benefício que o transporte público traz, por conta da sua eficiência em termos de deslocamento de grandes massas de pessoas. Com

ele, nós estamos quantificando o que uma pessoa que se desloca utilizando o transporte público deixa de emitir, em comparação com uma pessoa que utiliza o transporte individual”, explica Guilherme Wilson, gerente de Planejamento e Controle da Semove, responsável pelo projeto do carbonômetro. Segundo Wilson, a ferramenta permite estimar a contribuição dos ônibus para a redução da poluição at-

mosférica e, consequentemente, para a melhoria da saúde da população. “Devido à utilização do transporte coletivo, se considerarmos a taxa final de emissão por litro de diesel e o consumo anual do combustível pelos ônibus, é possível afirmar que mais de 10,5 milhões de toneladas de gás carbônico não são lançadas no ar”, diz o gerente.

O contador digital funciona dentro do site da Semove (se-

move.org.br) e informa, em tempo real, o número total de emissões de CO₂ evitadas desde janeiro de 2023 e sua equivalência na preservação de mudas da Mata Atlântica. “É como um relóginho que fica ali, contando e mostrando o crescimento do número. Quanto maior for o número, maior é a utilização do transporte público pela população e sua contribuição para o meio ambiente”, informa Guilherme.

Contribuição individual do passageiro

A ferramenta também permite que cada passageiro verifique a sua própria contribuição, com base em seus deslocamentos regulares, seja para trabalho, estudo ou lazer.

Ela leva em consideração o meio de transporte utilizado (moto, carro ou ônibus) e a distância indicada no trajeto selecionado. O resultado da simulação pode ser favorável ou não ao meio ambiente e é representado por árvores preservadas ou cortadas. No site, também foi dispo-

nibilizado um arquivo em PDF, para ser baixado, que traz a metodologia do carbonômetro.

“A proposta é conscientizar a sociedade sobre a importância de valorizar o transporte público por ônibus. Além da inclusão social que promove, o setor colabora consideravelmente para a preservação ambiental e a melhoria da saúde pública ao evitar a emissão de milhões de toneladas de gás carbônico todos os anos, o que reafirma o caráter de serviço público essencial para a sociedade”, diz o gerente. E completa: “é o momento de repensar a utilização do transporte individual, mesmo o oferecido por aplicativos, devido ao impacto negativo que gera no meio ambiente. Defendemos o uso inteligente do automóvel. Se cada um trocar o carro particular pelo ônibus, seja uma ou duas vezes por semana, a contribuição para a redução da poluição e melhoria da saúde pública será significativa e benéfica para todos. Queremos aumentar gradualmente o número gerado pelo carbonômetro, o que representaria o engajamento da população para a evolução da mobilidade urbana das cidades”.

O carbonômetro foi lançado oficialmente no dia 18 de outubro, no evento Cidades Verdes, realizado no Centro de Convenções da Firjan, no Rio de Janeiro (RJ), e que teve como tema “O futuro da água e da energia nas cidades sustentáveis”. A Semove foi uma das patrocinadoras.

“ É como um relóginho que fica ali, contando e mostrando o crescimento do número. Quanto maior for o número, maior é a utilização do transporte público pela população e sua contribuição para o meio ambiente ”

Guilherme Wilson, gerente de Planejamento e Controle da Semove



Acesse o QR Code e verifique sua contribuição na diminuição da emissão de carbono



Série sobre mortes no trânsito foi a grande vencedora do Prêmio CNT de Jornalismo

A série de reportagens “Raio-X das mortes no trânsito: onde mais acontecem, quais são as causas e como podem ser evitadas” foi a grande vencedora do Prêmio CNT de Jornalismo 2023. O Grande Prêmio desta edição, no valor de R\$ 60 mil, foi entregue aos jornalistas Luiz Ribeiro e Mateus Parreiras, do jornal Estado de Minas, em cerimônia realizada dia 6 de dezembro, em Brasília.

As reportagens foram elaboradas e publicadas ao longo de cinco meses, entre março e agosto de 2023, e mostram uma completa radiografia dos perigos nas estradas brasileiras, apresentando as causas e apontando os caminhos para evitar mortes no trânsito. Além de consultar estudos e reunir dados, os dois repórteres percorreram centenas de quilômetros nas rodovias para mostrar os riscos enfrentados por motoristas e pedestres.

Em trabalho inédito, foi feito um mapeamento exclusivo sobre os pontos mais mortais das rodovias do País, onde ficam curvas, trevos e outras armadilhas. A série também utilizou dados da pesquisa “Transporte rodoviário – Os pontos críticos nas rodovias brasileiras” e do “Painel CNT de Acidentes Rodoviários”.

Sindiônibus vence em nova categoria

A categoria Comunicação Setorial, novidade que passou a integrar o Prêmio nesta edição e é voltada para as entidades representativas do setor de trans-



Luiz Ribeiro e Mateus Parreiras, do jornal Estado de Minas, são os autores da série que conquistou o Grande Prêmio

porte em todo o Brasil, foi conquistada pelo Sindiônibus (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará), com o podcast “De Ponto a Ponto”. Estruturado em cinco episódios, o programa se dedica a contar diferentes histórias que revelam a importância dos motoristas e das conexões humanas no transporte. O podcast está disponível na plataforma de streaming Spotify (<https://spotify.link/En8ohB5YFDdb>). A premiação foi a mesma das demais categorias: R\$ 35 mil.

Na categoria Áudio, o prêmio foi para Mardélio Couto, da Rádio Itatiaia, com a reportagem “Custo estrada: o impacto das rodovias na mesa do brasileiro”. A categoria Fotojornalismo foi conquistada por Werther Santana, do Estado de S. Paulo, na matéria “Greve no metrô prejudica 2,8 milhões”. Pedro Grigori, do Correio Brazi-

liense, ficou com o prêmio da categoria Imprensa, com a matéria “Viagem cancelada: o preconceito que limita o ir e vir da comunidade” e Jade Abreu, do Portal Metrôpolis, ganhou na categoria Internet, com “Estradas de papel”. Na categoria Meio Ambiente e Transporte, o vencedor foi Rone Carvalho, do Jornal Diário da Região, com a reportagem “Em busca da mobilidade sustentável”. Por fim, “Assédio no trem”, de Luciana Osório Luz Cassol, da TV Globo, conquistou o prêmio na categoria Vídeo.

Os trabalhos foram avaliados pelo corpo de jurados do Prêmio, que, neste ano, foi formado por Alex Capella, jornalista do Senado Federal; Luiz Megale, jornalista e apresentador da Band; Marina Amaral, diretora da Agência Pública; Milton Jung, âncora da CBN; e Marcus Quintella, diretor da FGV Transportes.



TransÔnibus lança plataforma de gestão operacional e financeira

No dia 6 de dezembro, o TransÔnibus reuniu empresários, gestores de operação e especialistas em tecnologia da informação de suas empresas associadas, para apresentar o sistema Mobdata, desenvolvido pelo Sindicato. A nova ferramenta é uma inovação na gestão de transporte por ônibus.

De acordo com o diretor superintendente do TransÔnibus, Jorge Murilo, o sistema é fruto de três anos de dedicação e trabalho de toda equipe da entidade. "É um sonho antigo da nossa instituição e de nossos empresários. O foco é

a agilidade e credibilidade dos dados para as tomadas de decisão", explicou.

O Mobdata permite o acompanhamento operacional e financeiro em tempo real e de forma intuitiva, apresentando comparações com dados de diferentes períodos, além de permitir a análise estratificada por empresa, linha, município, veículo, trajeto, dia, horário, entre outros. Ou seja: através da ferramenta, a empresa pode consultar todos os dados de forma rápida e ágil em apenas um ambiente.

O sistema também é oferecido na plataforma mobi-

le. Como forma de resguardar a integral confidencialidade e proteção dos dados, ele é instalado e processado exclusivamente no ambiente interno de cada empresa associada.

O primeiro módulo apresentado, apelidado de "degustação", surpreendeu a todos os participantes do evento de lançamento, resultando na adesão de 70% das associadas. Todo o sistema foi validado pelas empresas que serviram como laboratório para o projeto. Outros módulos complementares já estão sendo desenvolvidos.

Site do Rio Ônibus dedica espaço para informações sobre vandalismo

“**P**assageiros e rodoviários têm seu direito de ir e vir comprometido diariamente na cidade do Rio de Janeiro. São milhões de reais gastos mensalmente para reparar os danos causados pelos diferentes ataques sofridos pelo setor. Há anos, o principal meio de transporte do carioca é vítima desses atos criminosos. O impacto é direto na vida de toda a população, usuária de ônibus ou não”. Este é o texto de abertura da página que o Rio Ônibus colocou no ar, em seu site (rioonibus.com), em novembro, exclusivamente para informar e denunciar o vandalismo contra ônibus na cidade do Rio de Janeiro. O título do texto resume a proposta: “Vandalismo: um crime anunciado contra o patrimônio de todos”.

A página apresenta dados sobre os crimes que o setor de transporte coletivo vem enfrentando ao longo de muitos anos. Segundo o site, somente em 2023, 6,5 milhões de passageiros foram impactados pelo vandalismo na capital carioca e 2.350 veículos foram depredados. “O prejuízo proveniente dos atos criminosos não se limita às despesas financeiras. O dano social, inestimável, compromete diariamente a mobilidade urbana e o desenvolvimento socioeconômico do Rio de Janeiro”, afirma outro texto da página.

Entre os dados de 2023, estão também o número de ônibus sequestrados para fazer barricadas (135), o número de veículos queimados (25), o prejuízo referente aos ônibus incendiados (R\$ 21,2 mi-

lhões), o custo mensal dos reparos (R\$ 2 milhões) e o tempo de reposição dos ônibus destruídos (180 dias em média). Matérias publicadas na mídia e vídeos de vários casos de incêndios e destruição de ônibus também integram esse espaço virtual sobre vandalismo, além de artigo assinado pelo presidente do Rio Ônibus, João Gouveia, no dia 24 de outubro de 2023, no Jornal O Globo.

Ao final, a página informa o telefone do Disque Denúncia (21 – 2253-1177), que pode ser utilizado pela população, de forma anônima, para denunciar os ataques, já que o setor de transportes por ônibus firmou parceria com o órgão para auxiliar as autoridades no combate ao crime contra o patrimônio público.

RIO ÔNIBUS

VANDALISMO

UM CRIME ANUNCIADO CONTRA O PATRIMÔNIO DE TODOS

Passageiros e rodoviários têm seu direito de ir e vir comprometido diariamente na cidade do Rio de Janeiro. São milhões de reais gastos mensalmente para reparar os danos causados pelos diferentes ataques sofridos pelo setor. Há anos, o principal meio de transporte do carioca é vítima desses atos criminosos. O impacto é direto na vida de toda a população, usuária de ônibus ou não.

Rio Ônibus e Cittamobi lançam aplicativo para deficiente visual utilizar ônibus com autonomia e segurança

O Rio Ônibus, em parceria com o aplicativo Cittamobi, lançou, dia 4 de dezembro, em evento realizado em sua sede, o Cittamobi Acessibilidade. Trata-se de uma versão do app de geolocalização de ônibus, que informa às pessoas com deficiência visual, em tempo real, a previsão de chegada do veículo ao ponto e quando ele está próximo do destino desejado, facilitando o desembarque do usuário.

O Cittamobi Acessibilidade também promove a ambientação ao longo do trajeto, através de notificações que detalham quando o ônibus está perto de locais turísticos, igrejas e praças. Também permite a criação de pontos de referência personalizados e conta com um roteirizador. É possível, por exemplo, definir destinos frequentes, como casa, médico, faculdade e trabalho, que são acionados através de comandos simples de voz, como "ir ao médico".

A iniciativa é mais um passo do setor de transporte por ônibus na busca por uma mobilidade urbana mais humanizada para todos, como reforçou João Gouveia, presidente do Rio Ônibus. "O melhor resultado da tecnologia é a ruptura para atender as pessoas. Então, um aplicativo que apoia as pessoas é tudo que a gente precisa. Quando transportamos pessoas, nada mais justo do que a gente pensar em apoiar essas pessoas, ter tomadas de decisão para



Lançamento aconteceu na sede do Rio Ônibus, dia 4 de dezembro

que tenhamos os usuários muito mais fortalecidos dentro dos nossos ônibus", afirmou.

Além das funcionalidades voltadas para o uso do transporte público, o aplicativo identifica ru-

as, avenidas e outros pontos de localização, auxiliando o deficiente visual no deslocamento de rotas a pé. A ferramenta fornece, automaticamente, sugestões que incluem ônibus e caminhada, oferecendo orientação para cada etapa. No caso de viagens, ainda há um recurso que identifica o deslocamento entre municípios.

Criado pelo engenheiro de software Luiz Eduardo Porto, que é deficiente visual, o Cittamobi Acessibilidade tem como objetivo levar mais segurança e autonomia às pessoas com deficiência visual. Ele já está disponível para ser baixado e pronto para uso no Rio de Janeiro e em mais de 300 cidades no Brasil, incluindo Volta Redonda (RJ) e Petrópolis (RJ), esta através da Turp Transporte.



Baixe o aplicativo



TransÔnibus completa 55 anos e tem muito a comemorar

O TransÔnibus (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Nova Iguaçu) completou 55 anos de fundação em outubro passado. Ao longo de sua história, a entidade destacou-se por sua atuação nas questões de mobilidade urbana dos municípios que representa - Belford Roxo, Itaguaí, Japeri, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Queimados, São João de Meriti e Seropédica -, na busca contínua da qualidade no serviço de transporte coletivo de passageiros, nas ações de responsabilidade socioambiental, e na educação, formação e desenvolvimento profissional dos rodoviários de suas 30 empresas associadas.

À frente da presidência do Sindicato, o empresário Valmir Fernandes do Amaral, que também foi vice-presidente e diretor da entidade, é um dos responsáveis pelo sucesso dos projetos que marcam a história da instituição. Outro dirigente cuja administração foi fundamental para alavancar o nome e a reputação do TransÔnibus ao longo de sua trajetória foi o empresário Narciso Gonçalves dos Santos, presidente durante 40 anos (entre 1981 e 2021). “Narciso sempre teve uma visão ampliada, voltada para o coletivo, entendendo que o Sindicato não era apenas uma instituição representativa, mas um grande prestador de serviços”, explica Rosa Emília da Con-

ceição, diretora de Gestão de Pessoas e Organizacional da entidade.

Visão de vanguarda

E foi essa visão de vanguarda que levou a instituição a uma profunda transformação, nos anos 90, quando criou diversos programas e projetos que até hoje são lembrados dentro do setor. Em 1996, lançou o Programa Criança Viva, de educação para o trânsito, meio ambiente e cidadania de estudantes de escolas públicas das cidades atendidas pelo Sindicato. A iniciativa contava com uma minicidade, chamada Transitópolis, e que era formada por pequenos prédios representando escola, hospital, lanchonete, prefeitura. Uma



Projeto Criança Viva, de educação para o trânsito e para a cidadania, atingiu cerca de 136 mil crianças. Suspenso durante a pandemia, será retomado em breve

praça da bandeira, ruas, semáforos, ponto de ônibus, passarela, árvores e até um estádio, com arquibancada, completavam o ambiente. Em Transitópolis, que funcionava dentro de um batalhão da Polícia Militar, aconteciam as aulas práticas. “O Programa foi um trabalho de responsabilidade social que impactou cerca de 136 mil crianças, então futuros cidadãos e atores importantes dentro

da vida da cidade e da mobilidade urbana”, afirmou Rosa Emília.

Carla Bastos, gerente Administrativa Financeira do Sindicato, colaboradora mais antiga da entidade, atuando há 34 anos, foi uma das instrutoras do Programa Criança Viva. “Na época do lançamento, eu trabalhava na área administrativa e fui indicada para essa nova função. Precisei sair da minha zona de conforto, estudar os conteúdos que seriam passados. Foi um

desafio, mas ao mesmo tempo foi muito gratificante, porque eu sabia da importância do projeto na formação das crianças, para uma vida mais segura e esclarecida, a partir dos ensinamentos que nós passávamos para eles”, lembra. Segundo Rosa Emília, o Criança Viva, que conquistou o 10º Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, já no ano de sua criação, foi suspenso durante a pandemia, mas está sendo reformulado para voltar a funcionar, inclusive com a construção de uma nova Transitópolis, já que a antiga não pode mais ser utilizada.

Educação e desenvolvimento profissional

Outra importante iniciativa foi a criação do Cefap (Centro de Educação, Formação e Aperfeiçoamento Profissional), inaugurado em 1997. “Também trabalhei no Cefap por um bom período. Na verdade, passei por praticamente todos os setores do Sindicato ao longo da minha trajetória como colaboradora, e tive a oportunidade de assistir ou participar diretamente das principais iniciativas do TransÔnibus, sendo o Cefap uma das mais importantes, ao lado do Criança Viva e dos programas ambientais”, revela Carla.

“Narciso sempre teve uma visão ampliada, voltada para o coletivo, entendendo que o Sindicato não era apenas uma instituição representativa, mas um grande prestador de serviços”

Rosa Emília da Conceição,

diretora de Gestão de Pessoas e Organizacional do TrasÔnibus



Narciso Gonçalves dos Santos presidiu o Sindicato durante 40 anos

O Centro era uma verdadeira escola e reuniu todos os projetos que já vinham sendo realizados nas áreas de educação formal, com os cursos supletivos de ensino fundamental e médio, e de desenvolvimento profissional, com os cursos de Resolução 168, Motorista Cidadão, de informática, administrativos e até de português, entre outros. Além disso, o Cefap também abrigou os atendimentos de psicoterapia que eram oferecidos aos rodoviários das empresas associadas ao Sindicato. De acordo com a diretora Rosa Emília, centenas de rodoviários foram beneficiados pelo trabalho educacional oferecido pelo TransÔnibus. Porém, com a diminuição da demanda e o alto custo do investimento, o Centro foi desativado e foram mantidos apenas alguns cursos.

Meio Ambiente

Na área ambiental, o TransÔnibus também teve uma atuação importante. Foi o primeiro sindicato, entre os 10 filiados à Semove, a aderir ao Programa Economizar, então realizado pela Ministério das Minas e Energia, em parceria com instituições representativas

dos transportes em todo o Brasil. O programa era voltado para a economia e uso racional de combustíveis, bem como para a redução da emissão de poluentes, como fumaça preta e gás carbônico, por veículos como caminhões e ônibus. Atualmente, o Sindicato integra o Programa Despoluir, da Confederação Nacional do Transporte (CNT), cuja proposta é semelhante à do Economizar.

O TransÔnibus participa ainda do Convênio Selo Verde, parceria da Semove com o Instituto Estadual do Ambiente (Inea), que certifica os ônibus da frota do estado do Rio, após seus motores serem aprovados no processo de medição e controle da emissão de poluentes. O convênio também contempla etapas fundamentais para uma gestão ambiental eficiente nas empresas, orientando as equipes sobre os cuidados para o recebimento e armazenamento corretos do combustível, checagem da qualidade do diesel e seu uso racional, impacto da condução dos ônibus de forma econômica para a redução da emissão de poluentes e a necessidade de realizar a manutenção constante dos motores.



Sindicato integra o Programa Despoluir, da CNT, voltado para a economia e uso racional do combustível e para a diminuição da emissão de poluentes

Processo de renovação

Criado em 1968 com o nome de Setranspani (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Nova Iguaçu), a partir da Associação Profissional das Empresas de Transportes Rodoviários de Nova Iguaçu, de 1959, a entidade passou por uma reformulação da marca em 2008, quando completou 40 anos e mudou o nome para TransÔnibus, agregando o lema "Integrando Cidades". "O Sindicato mudou não apenas de nome, mas passou por um processo de renovação, com a ampliação de sua sede e a expansão de suas atividades e serviços, buscando, sobretudo, uma maior aproximação com os diversos setores da sociedade e soluções para um dos maiores problemas vividos pela população nas grandes cidades: a mobilidade urbana", explica Rosa Emília.

Em 2012, com a revisão de seu estatuto, o TransÔnibus definiu sua nova estrutura organizacional, após mapear seus processos e organizá-los em centros de serviços. Essa nova configuração teve como objetivo atender melhor as demandas das empresas associadas, em diferentes áreas de atuação. "Ela reflete também o posicionamento da diretoria do Sindicato, cuja essência é oferecer suporte às operadoras e ser um centro de apoio para soluções integradas de mobilidade em sua área de atuação", afirmou o superintendente da instituição, Jorge Murilo dos Santos Corrêa.

Centros de serviço

Três centros de serviços foram criados. O Centro de Serviço Administrativo e Financeiro envolve os processos internos da entidade e requisitos legais. Já o de De-

envolvimento Humano e Organizacional envolve processos para o desenvolvimento das competências das pessoas da entidade e das empresas associadas, fornecendo suporte nesses quesitos. “Além de abrigar todas as ações de responsabilidade social e o Programa de Ensino, o centro também começou a desenvolver produtos e ferramentas para ajudar as empresas na gestão de pessoas e também na parte organizacional”, explica Rosa Emília. Alguns dos produtos já desenvolvidos por esse centro e que são oferecidos para as associadas são: o Programa de Desenvolvimento de Lideranças, o Plano de Cargos e Salários, que conta com uma ferramenta on-line de sistema de avaliação de desempenho, baseada em gestão por competência, e a consultoria para a implementação de Sistema de Gestão da Qualidade, com base na NBR ISO 9001. O terceiro Centro de Serviço é o de Gestão da Mobilidade e Sustentabilidade, cujos processos estão ligados às soluções de mobilidade urbana e sustentabilidade, oferecendo suporte ao sistema de bilhetagem eletrônica e às práticas para a racionalização da operação.

Hoje, o TransÔnibus, cujas empresas operam uma frota de 2.798 ônibus, que servem às 242 linhas intermunicipais e 125 municipais, sendo as de Nova Iguaçu através dos consórcios Reserva de Tinguá e Reserva do Vulcão, e percorrem 27 milhões de quilômetros por mês, prepara-se para os próximos desafios. “O Sindicato vem se estruturando frente a novos cenários e se adaptando para atender às atuais e futuras demandas do setor de transporte e das empresas que representa”, ressalta Jorge Murilo.



Aniversário foi comemorado com evento interno e passeio à Vila de Iguassú Velho

Para celebrar seus 55 anos, o TransÔnibus planejou ações voltadas para diferentes públicos: empresários, rodoviários e colaboradores. O objetivo das atividades e eventos comemorativos é, além de ressaltar a trajetória de pioneirismo do Sindicato em diversas áreas, reconhecer e reverenciar a importância das pessoas na construção de sua história.

A primeira ação foi realizada no dia do aniversário (17 de outubro), na sede do Sindicato, em Nova Iguaçu, para os colaboradores que atuam na instituição. A equipe foi brindada com um coffee break e pode apreciar a pequena exposição de fotos históricas montada para a ocasião. No mesmo dia, foi lançada a logomarca comemorativa dos 55 anos, que une o conceito de desenvolvimento e a trajetória do TransÔnibus.

No dia 22 de outubro, o Sindicato levou rodoviários de empresas associadas para um

passeio à Vila de Iguassú Velho, considerada berço da história da Baixada Fluminense. O evento foi divulgado nas redes sociais do TransÔnibus, nos cursos de Resolução 789 realizados na sede da entidade para os profissionais das empresas associadas, e através de e-mails enviados às operadoras. Foram selecionados os 20 primeiros interessados em participar da atividade. Eles receberam camisetas comemorativas dos 55 anos do Sindicato. Ao todo 32 pessoas, entre rodoviários e acompanhantes, conheceram o sítio histórico e arqueológico da antiga Vila de Iguassú, em Tinguá, passando por pontos como: Fazenda São Bernardino, Torre Sineira, Cemitério da antiga Vila de Nossa Senhora da Piedade de Iguassú, Porto Iguassú e Ecomuseu. O objetivo foi valorizar a história da região e ressaltar o papel do transporte para o seu desenvolvimento.

Viação Ideal comemora 90 anos: muita história para contar



Empresa é a mais antiga da cidade do Rio de Janeiro no setor de transporte de passageiros

A Viação Ideal, operadora de ônibus da cidade do Rio de Janeiro, sediada no bairro da Ilha do Governador, completou, em 2023, 90 anos de fundação. É a empresa de transporte coletivo de passageiros mais antiga do município do Rio, e essa longevidade é um feito raro para qualquer organização comercial e econômica no Brasil. Dentro do segmento de transporte urbano, o fato é ainda mais surpreendente, tendo em vista as diversas crises e transformações pelas quais o setor passou, que culminaram na extinção de tantas transportadoras de passageiros.

Fundada no dia 6 de outubro de 1933, a Ideal teve sua primeira sede em Vargem Grande, no Km. 24 da Estrada dos Bandeirantes, Zona Oeste da capital carioca. Os sócios Luciano Stor e Carlos Vasconcelos foram os dois visionários que se uniram para colocar em circulação os únicos dois ônibus da empresa, que fazia o trajeto entre o Largo do Tanque, em Jacarepaguá, e a Barra da Tijuca.

De Jacarepaguá para a Ilha do Governador

A mudança para a atual sede, na Ilha do Governador, se deu em 1955, pouco mais de 20 anos após a fundação da empresa, que

chegou ao bairro operando oito linhas de transporte urbano de passageiros. Segundo o gerente Sênior, Marcelo Peixoto Ferreira, há 23 anos na Ideal, essa transferência para a Ilha foi possível após a construção da Ponte do Galeão, também chamada de Ponte Velha, inaugurada em 1949. Antes, o bairro não possuía acesso terrestre a outros locais da cidade e o transporte era feito por barcas, balsas e navios que saíam do Porto da Freguesia. A ponte passou a ligar a Ilha do Governador à Ilha do Fundão e, depois, o Fundão à Avenida Brasil. A obra foi determinante para o crescimento demográfico e econômico da região, exigindo, em poucos anos, um transporte público regular para uma população cada vez maior - na época contava com cerca de 29 mil habitantes e hoje já soma mais de 200 mil.



CIA DE ÔNIBUS
MUSEU VIRTUAL DO TRANSPORTE URBANO



CIA DE ÔNIBUS
ACERVO: PAULO ROBERTO (PAULÃO)



Um dos sócios fundadores da Ideal, Luciano Stor, esteve à frente da administração duran-

te 50 anos. Em 1993, seus dois filhos, Humberto e Renato Stor, assumiram a direção, após a morte do pai. O gerente de Operação, Cláudio Evandro Tosta, que começou na empresa como motorista, há 24 anos, e, assim como Marcelo Ferreira, conheceu os ir-

mãos Stor, lembra que Humberto contava que a Ilha do Governador, na época em que a empresa ali se instalou, era um bairro com característica própria, por ser preponderantemente residencial, e que não havia operadora de ônibus para atender a população local. "Ainda hoje é assim, um lugar residencial, em que a maioria dos moradores trabalha no Centro ou na Baixada", diz Tosta.

A inauguração da Ponte No-

“A gente agora tem duas pontes. Antes, só tinha uma e de mão única; era apenas uma entrada e uma saída. Então, isso era bem complicado para quem lida com transporte”

Cláudio Evandro Tosta,
gerente de Operação da Viação Ideal





va, em 1985, e, depois, da Linha Vermelha, em 1992, melhorou o acesso ao bairro e diminuiu os congestionamentos. A grande vantagem dessas obras foi possibilitar as vias de mão única de ida e volta, segundo o gerente de Operação. “A gente agora tem duas pontes. Antes, só tinha uma e de mão única; era apenas uma entrada e uma saída. Então, isso era bem complicado para quem lida com transporte. Porque, quando surge algum problema na entrada ou na saída, você tem que se desdobrar para refazer o planejamento de forma rápida e que atenda à população”, explica. E completa: “agora, a estrutura na entrada da Ilha está bem montada; raramente você tem algum

problema”. O gerente recorda também a chegada do BRT Transcarioca, com a estação final no Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão), em 2014, outro importante empreendimento que melhorou as condições de trânsito no bairro e a operação do transporte público.

Grupo Guanabara: a nova administração

Em 1998, a Ideal passou a integrar o Grupo Guanabara, um dos maiores em empresas de transporte do Brasil. Marcelo Peixoto lembra que a operadora vinha passando por um período difícil, reflexo da concorrência ilegal de kombis e vans, que atravessou toda a década de 90 e afetou o trans-

porte por ônibus de todo o estado do Rio e de outros estados brasileiros. “Muitas empresas fecharam. A primeira luz no fim do túnel veio de 2003 para 2004, com a implantação da bilhetagem eletrônica, eliminando o vale-transporte em papel, que era facilmente trocado nas vans e kombis. Essa prática deixou de ser uma opção e a demanda voltou”, conta Marcelo.

O gerente Sênior exalta o trabalho realizado pela nova administração da Ideal, considerado fundamental para a manutenção do funcionamento da operadora e sua posterior recuperação. “Antes da empresa ser comprada, havia o risco de fechar as portas. A nova direção fez um turnaround (processo de recuperação do valor e da performance empresarial diante de um cenário de declínio e mau desempenho) e conseguiu transformar a empresa, de deficitária para superavitária; começou a comprar carros novos, após um longo período praticamente com dez carros antigos... Em 2007 é que a gente começou a sair da dificuldade. Foi um momento marcante na história da Ideal”, revela.



O programa “Em busca de um Ideal”, nos anos 2010, levava crianças e adultos para atividades culturais, como teatro, circo, entre outras, na capital em ônibus da empresa

Curiosidades na trajetória da empresa

Outro fato importante, segundo o executivo, contado a partir de histórias que ouviu de seu pai, Hélio Veiga Vieira, que foi diretor da empresa, e de outros colaboradores mais antigos, é que a Ideal nasceu como uma empresa formal. Ou seja: ela não surgiu, como boa parte das operadoras do Rio, dos famosos lotações dos anos 60, chamados de cabritinhos, que, assim como as vans e kombis, faziam concorrência ao transporte legal e, depois, por lei, foram obrigados a se juntar para formar novas empresas. A Ideal também não esteve entre as transportadoras encampadas pelo governo de Leonel Brizola.

Uma curiosidade revelada por Marcelo é que a Viação Ideal produzia as peças de seus ônibus. “Aqui era uma usina, tinha tornos, fazia de tudo, era uma verdadeira fábrica. Porque muitos ônibus eram importados e para conseguir as peças demorava muito, às vezes era impossível. Então, várias empresas começaram a fazer suas próprias peças, tinham que ser autossuficientes. Aqui também chegou a ter ônibus a gasolina”, lembra. Mais uma curiosidade contada pelo gerente é que, ao



lado da garagem, havia uma indústria de plástico, adquirida pelo fundador Luciano Stor, para ampliação do espaço. E dentro dessa nova área havia uma casa, a qual a moradora não quis vender. “Ela ficou morando ali, dentro da garagem, e só quando morreu é que a Ideal conseguiu comprar. Ainda tem a marca dessa casa ali”, diz.

Uma empresa diferente

A Viação Ideal atualmente conta com 132 ônibus e 500 funcionários e sua garagem possui 15 mil m². “Uma parte dos nossos passageiros, quase 40%, desembarca na Avenida Brasil, onde outros embarcam, e outra parte desce no Centro da cidade”, explica o gerente de Operação, Carlos Tosta. Ele fala também

sobre as características e vantagens de ser uma empresa tão antiga no bairro da Ilha do Governador, ressaltando o quanto é diferente, especialmente para quem nela trabalha, das empresas localizadas em outras regiões do Rio. “Uma das melhores coisas de trabalhar aqui é a sensação de pertencer a um grupo, a um ambiente, e essa relação que a gente desenvolve com os moradores do bairro, essa integração com os nossos passageiros”, completa.

O aniversário de 90 anos da Ideal foi comemorado na sede da empresa, junto com os colaboradores, no próprio dia 6 de outubro, durante todo o horário de expediente, para que a maior parte dos funcionários pudesse participar.



À esquerda, motoristas da Ideal concluem o curso de Motorista Cidadão, promovido pela Semove para as empresas do estado do Rio, nos anos 2000. À direita, conclusão de curso do Programa “No Ponto Certo”, iniciativa do Rio Ônibus que levou à elaboração de um Código de Conduta dos motoristas da capital carioca

Sistema Único de Mobilidade é inspirado no SUS, SUAS e SUSP

O Instituto MDT lançou, dia 26 de outubro, a publicação SUM – Sistema Único de Mobilidade Urbana. A apresentação do documento aconteceu durante o painel “O Sistema Único de Mobilidade – SUM para a conquista do transporte público como direito social”, realizado no Arena ANTP – Congresso Nacional de Mobilidade Urbana, em São Paulo (SP), promovido pela Associação Nacional de Transporte Público.

A publicação propõe a criação de uma nova política pública de mobilidade urbana em nível nacional, regional e local, que tem como objetivo assegurar o direito de todas as pessoas à mobilidade urbana de qualidade, acessível e sustentável. O documento é uma síntese do estudo “Fundamentação da implementação do Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM) no Brasil”.

Segundo Renato Boareto, consultor do Instituto MDT, “a criação do SUM foi inspirada no Sistema Único de Saúde (SUS), no Sistema Único de Assistência Social (SUAS), no Sistema Único de Segurança Pública (SUSP), entre outros ‘sistemas únicos’, que nada mais são do que modelos de gestão pública que consolidam o acesso universal a serviços que são direitos sociais”, afirma.

Criação do SUM já está em tramitação na Comissão de Constituição e Justiça

Financiamento das três esferas de governo

O SUM, assim como os demais sistemas únicos, também prevê financiamentos das três esferas de governo – federal, estadual/distrital e municipal – para a mobilidade urbana, com foco prioritário no transporte público. A proposta atribui maior protagonismo ao governo federal, que ficaria responsável pelo planejamento, indução, coordenação de ações e acompanhamento dos resultados obtidos.

De acordo com Nazareno Affonso, diretor nacional executivo do Instituto MDT, “o SUM inova ao propor a organização do Estado brasileiro para integrar os diferentes meios de transporte, como ônibus, metrô, trem, barca, bicicleta e deslocamento a pé, tendo o transporte público coletivo como eixo estruturador, fazendo valer o que está previsto na Constituição Federal de 1988, que define esse serviço como um direito social”.

PEC 25/23 foi protocolada em maio

A criação do SUM já está em discussão na Comissão de Constituição e Justiça e de Ci-



dadania (CCJC), com a entrada em tramitação, em outubro passado, da PEC 25/23, Proposta de Emenda à Constituição que determina a criação de um sistema de transporte público universal e gratuito. Protocolada em maio de 2023, pela deputada Luiza Erundina (Psol-SP), autora da proposta que originou a Emenda Constitucional 90, a qual incluiu o transporte entre os direitos sociais previstos na Constituição, a PEC tem como autores outros 170 deputados. O relator é o deputado federal Kido Celeguim (PT-SP).

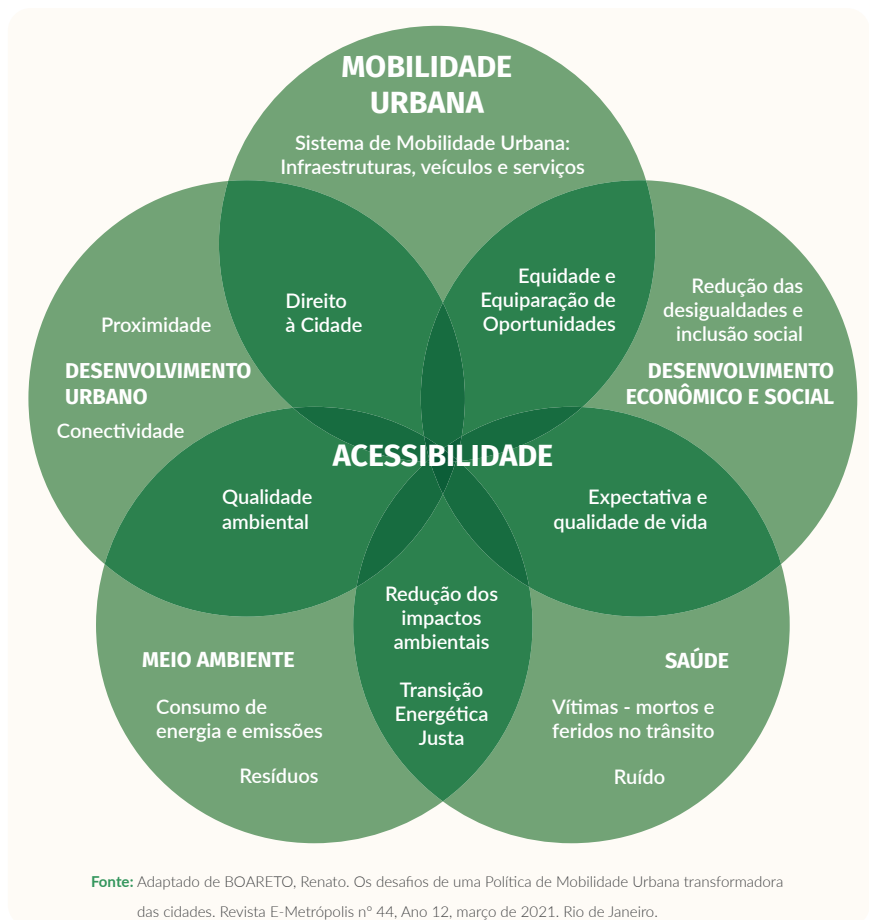
Na apresentação da PEC, em junho passado, Luiza Erundina avaliou que a nova proposta dá efetividade ao texto constitucional ao estabelecer mecanismos mais objetivos para a garantia do direito ao transporte. “Considerar

o transporte um direito social significa, na prática, assegurar a existência de um sistema público universal e sem cobrança ao usuário”, disse a parlamentar. “Assim como acontece com outros direitos sociais, como a saúde e a educação, o Estado não pode impor barreiras, especialmente econômicas, para o exercício do direito ao transporte”, completou.

Contribuição de donos de veículos e empresários

Elaborada por movimentos sociais, organizações da sociedade civil, empresários de ônibus e técnicos do setor, a PEC propõe que o financiamento da tarifa zero seja feito com um percentual da arrecadação de impostos e inclua contribuições financeiras dos proprietários de veículos e dos empresários que empregam usuários do transporte urbano. Além disso, o Sistema Único de Mobilidade seria custeado com as receitas de exploração de estacionamentos públicos e contribuições decorrentes de valorização imobiliária resultante de investimentos públicos em mobilidade e contaria com recursos da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios.

A PEC será analisada por uma comissão especial a ser criada especificamente para esse fim. Depois, seguirá para o plenário da Câmara dos Deputados, onde terá de ser votada em dois turnos. Até o fechamento desta Revista, a proposta estava aguardando parecer do relator na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Relação da Acessibilidade, Política de Mobilidade Urbana e outras políticas públicas urbanas

Alguns dos principais objetivos do SUM:

- Melhorar a qualidade e reduzir o custo do transporte público coletivo urbano, por meio de uma ação coordenada dos vários níveis de governo, incluindo o planejamento e o financiamento da mobilidade urbana.
- Promover uma sociedade mais equitativa e inclusiva, ampliando o acesso dos cidadãos à cidade e aos seus serviços, como comércio, educação, saúde e lazer, além do trabalho e emprego.
- Reduzir o impacto ambiental do transporte individual motorizado, gerar menos gases de efeito estufa e diminuir as doenças decorrentes da poluição atmosférica e sonora.
- Garantir a mobilidade urbana

de todas as pessoas, incluindo estudantes, pessoas com deficiência, idosos, crianças e pessoas de baixa renda.

- Diminuir os congestionamentos com a ampliação do transporte público e dos modos ativos nas cidades, para tornar a mobilidade mais ágil, eficiente e eficaz.
- Atrair mais passageiros para o transporte público e reduzir o número de mortos e feridos no trânsito, causado principalmente pelos veículos individuais motorizados, de maior risco, como carros e motocicletas.

Download da nova publicação sobre o SUM



Reforma tributária e desoneração da folha

Após 30 anos de debates, a votação da Proposta de Emenda à Constituição que trata da reforma tributária (PEC 45/2019) foi concluída pelo Congresso Nacional. O texto foi aprovado pelo Senado dia 8 de novembro, com 53 votos favoráveis (eram necessários 49) e 24 contrários, após passar pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania. No dia 15 de dezembro, foi chancelado pela Câmara dos Deputados, em dois turnos, com placar de 371 votos a favor e 121 contra, no primeiro, e 365 a 118, no segundo. Agora, a PEC, que inclui o setor de transporte coletivo de passageiros numa alíquota menor, segue para promulgação.

De acordo com a PEC, o segmento de transporte coletivo de passageiros rodoviário, de caráter urbano, semiurbano e metropolitano, juntamente com o metrorviário, está entre os setores da

Como essas duas medidas afetam o setor de transporte urbano

economia considerados estratégicos, de utilidade pública e voltados para camadas de menor renda da população. Sendo assim, contarão com uma política de tratamento diferenciado, que reduz a alíquota em 60%. Além disso, os serviços de transporte coletivo de passageiros rodoviário intermunicipal e interestadual, ferroviário, hidroviário e aéreo passarão a ser tributados por regime específico, que será definido posteriormente por lei complementar. A cada cinco anos, haverá a revisão dos setores submetidos ao regime diferenciado.

CNT comemora

Segundo a gerente executiva do Poder Legislativo, da CNT (Confederação Nacional do

Transporte), Andrea Cavalcanti, o setor transportador tem o que comemorar. "É fato que nenhum texto vai atender a todas as necessidades do transporte brasileiro, mas esse que foi aprovado no Senado corrige algumas distorções, como a inclusão do setor aéreo", afirmou. Andrea ressaltou que "mesmo após a promulgação, quando ela ocorrer, ainda será necessário trabalhar na elaboração das leis complementares, além de definir as alíquotas e outras questões. A PEC é apenas o primeiro passo, uma forma de garantir constitucionalmente as peculiaridades do setor transportador. Contudo, temos um longo trabalho para a regulamentação das previsões estabelecidas na Carta Magna", disse.



Alguns tipos de produtos essenciais para o transporte também terão tratamento diferenciado, como combustíveis e lubrificantes, cuja base de cálculo dos tributos e o valor das alíquotas aplicadas poderão sofrer mudanças, e a produção de hidrogênio verde. Além disso, foram mantidas conquistas importantes para o setor, como o crédito integral do combustível como insumo, mesmo na tributação monofásica. Outro avanço primordial foi a previsão de utilização da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) para o financiamento do transporte público.

Cinco tributos em três

A PEC transforma cinco tributos (ICMS, ISS, IPI, PIS e Cofins) em três: Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e Imposto Seletivo. Cada novo tributo terá um período de transição. A CBS será totalmente implantada em 2027 e o IBS em 2033.

Como o texto aprovado anteriormente pelos deputados federais foi modificado em alguns pontos, ele retorna para nova análise na Câmara dos Deputados, pois é preciso haver consenso entre as duas casas. Somente após a promulgação (ato que torna o texto parte da Constituição) pelo Congresso Nacional é que a reforma tributária tornar-se-á lei e entrará em vigor. Mesmo assim, haverá um longo período de transição, quando as empresas deverão conviver com dois modelos tributários.

Congresso derruba veto

Da mesma forma que a Reforma Tributária, a manutenção da desoneração da folha de pagamento também beneficia o setor de transporte coletivo, além de outros 16 setores da economia. O Projeto de Lei 3434/2023, que prorroga por mais quatro anos a desoneração, havia sido aprovado na Câmara dos Deputados, em agosto passado, e no Senado, em outubro. Porém, recebeu o veto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, publicado no Diário Oficial do dia 23 de novembro. Em 14 de dezembro, o Congresso Nacional derrubou o veto integral (VET 38/2023), que segue novamente para sanção no Senado.

Na ocasião do veto, a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Públicos) emitiu nota lamentando o ocorrido e alertando que a medida resultaria em aumento de 6,78% nos custos totais do serviço de transporte coletivo. A consequência seria um reajuste médio das tarifas para o passageiro de até R\$ 0,31. Em coletiva

de imprensa, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, defendeu a desoneração. Mas, ressaltou que a decisão do Congresso não impede uma frente de negociação com a equipe econômica do governo para viabilizar alternativas.

Implantada em 2012, a desoneração da folha salarial vem sendo prorrogada, atendendo a uma demanda dos setores que mais empregam no País. A atual tem validade até 31 de dezembro de 2023. Os 17 setores beneficiados são: confecção e vestuário, calçados, construção civil, call center, comunicação, construção e obras de infraestrutura, couro, fabricação de veículos e carroçarias, máquinas e equipamentos, proteína animal, têxtil, tecnologia da informação (TI), tecnologia da informação e comunicação (TIC), projeto de circuitos integrados, transporte metroferroviário de passageiros, transporte rodoviário coletivo e transporte rodoviário de cargas.

O PL 334/2023 permite que a empresa substitua o recolhimento de 20% de imposto sobre sua folha de salários por alíquotas de 1% até 4,5% sobre a receita bruta. Para compensar a diminuição da arrecadação do governo, o projeto também prorroga o aumento em 1% da alíquota da Cofins-Importação até dezembro de 2027. O texto determina ainda a redução, de 20% para 8%, da alíquota da contribuição previdenciária sobre a folha dos municípios com população de até 142.632 habitantes.

“É fato que nenhum texto vai atender a todas as necessidades do transporte brasileiro, mas esse que foi aprovado no Senado corrige algumas distorções, como a inclusão do setor aéreo”

Andrea Cavalcanti,
gerente executiva do
Poder Legislativo
da CNT



Veja a PEC nº 45/2019

Empresas de Petrópolis agora contam com o aplicativo Cittamobi

O sistema de transporte público de Petrópolis (RJ) já conta com o aplicativo Cittamobi, que oferece aos clientes a possibilidade de acompanhar a chegada dos ônibus ao ponto em tempo real, favoritar as linhas mais utilizadas, traçar rotas e verificar as características do veículo, se é acessível ou se está equipado com ar-condicionado.

Utilizado há três anos pelos passageiros da Turp Transporte, o app passou a atender, em novembro de 2023, as empresas Cidade Real, Petro Ita, Cidade das Hortênsias e Cascatinha. A ferramenta também



permite avaliar a viagem e itens como conservação, limpeza, lotação do ônibus e conduta do motorista.

O Cittamobi é gratuito e está disponível para download nas versões Android e IOS.

Conselho das Cidades é retomado após seis anos inativo

O Ministério das Cidades (MCID) reativou o Conselho das Cidades (ConCidades), órgão de caráter consultivo e deliberativo, que integra a estrutura básica do MCID, e trata da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Criado em 2004, o ConCidades estava desativado desde 2017. A retomada se deu com a realização da 6ª Reunião Extraordinária do Conselho, dia 6 de novembro, em Brasília, e tem como prioridade a realização da 6ª Conferência Nacional das Cidades, em 2024.

O Conselho é presidido pelo ministro das Cidades, Jader Filho, e reúne representantes dos três níveis de Governo, da sociedade civil e de movimentos



populares. São 86 membros, entre eles a Confederação Nacional do Transporte (CNT), que tem como suplente a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), e a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). O Governo Federal participa com 16 membros, os governos estaduais com nove, e os municipais com 12 representantes, como a Federação Nacional de Prefeitos (FNP) e a Confederação Nacional de Municípios (CNM). Outros 23 integrantes são de entidades dos movimentos populares e oito de entidades de trabalhadores. Seis indicados representam entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa.

São João da Barra dobra frota de ônibus gratuitos

A cidade de São João da Barra (RJ) dobrou a oferta de ônibus municipais gratuitos em 2023. A operação do transporte coletivo com tarifa zero na cidade começou com sete veículos, circulando nos seis distritos, em seis linhas. Logo em seguida, foi necessário adicionar mais um, devido à crescente demanda. Depois, a frota passou a contar com 15 ônibus, expandindo a oferta de horários nas linhas em operação.

O número de passageiros no município saltou de 30 mil por mês em 2018 para 124 mil em agosto de 2023.

Além de reduzir o intervalo e ampliar horários das linhas já existentes, foi criada uma linha circular para operar entre as localidades do quinto distrito.



Semove patrocinou festival voltado para a sustentabilidade do planeta

A Semove patrocinou o Festival Green Soul, realizado dias 24 e 25 de novembro, no Museu do Amanhã, no Rio de Janeiro, que recebeu cerca de 700 pessoas. Com o objetivo de “harmonizar as relações entre o homem e a natureza”, o evento tratou de temas como água, energia, mudanças climáticas e economia circular.

Através de painéis, oficinas, feira e muita arte, foram apresentadas propostas de sustentabilidade e regeneração do planeta, não apenas sob a visão de sua preservação, mas da restauração. Na feira, foram vendidos produtos *ecofriendly* e opções gastronômicas veganas. O evento também contou com shows de Amanda Coronha, Paula Lima, Pedro Luís e Ana Cañas.



O Green Soul foi organizado pela MKT Social Innovation e contou com parcerias do Instituto Regeneração Global e Menos 1 Lixo, instituições cujo propósito é impactar positivamente o planeta através de atuações nas áreas de energia, climatologia e economia circular. Além da Semove, patrocinaram o evento: Riocard Mais, Prefeitura do Rio, Secretaria Municipal de Cultura, Angels Segurança e Vigilância, Cemax Administração e Serviços, Endoview Serviços Médicos, Guia da Bolsa Assessor de Investimentos, Between do Brasil e Vip Service Transportes e Locações. O Green Soul contou com investimento da Lei Municipal de Incentivo à Cultura (Lei do ISS).

Sest Senat Paciência conquista primeiro lugar em prêmio nacional

O Conselho Regional do Sest Senat Rio de Janeiro ficou entre os melhores do País no Prêmio Iniciativas de Destaque do Sest Senat, realizado dia 20 de outubro, em Brasília, durante o Encontro Nacional de Lideranças 2023. O Sest Senat Paciência conquistou a primeira colocação na categoria “Gestor – Gestão Operacional” e a unidade de Campos dos Goytacazes foi a terceira colocada na categoria CAF – Administração e Finanças.

Paciência venceu com a iniciativa “Imagem, Reputação e Vendas”, um plano estratégico para tornar a marca do Sest Senat na região mais reconhecida, reposicionar a prestação de serviços frente ao mercado e buscar a sustentabilidade financeira, com foco no incremento de vendas para a comunidade. Ações de ativação comercial, de comunicação e de treinamento de colaboradores foram alguns dos métodos utilizados para que a



unidade conseguisse atingir seus objetivos.

A unidade de Campos dos Goytacazes, por sua vez, conquistou a terceira colocação com a iniciativa “Redução de Custos com Compras de Máquinas e Equipamentos”. O projeto proporcionou a redução de custos ao diminuir as despesas com manutenção das áreas verdes, por meio da aquisição de equipamentos como triturador, roçadeira e podador de altura.

Armando Guerra é empossado no Conselho Diretor da NTU

O presidente-executivo da Semove, Armando Guerra Júnior, tomou posse, dia 8 de novembro, como novo integrante do Conselho Diretor da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos). Ao lado de Jorge Manuel Pereira Dias, Fábio Teixeira Alves e Marco Antônio Feres de Freitas, Guerra representa o estado do Rio de Janeiro no Conselho.

Armando Guerra também recebeu, dia 17 de

outubro, o título honorífico de "Amigo do Disque Denúncia", entregue pelo diretor do Instituto Mov Rio e coordenador do Disque Denúncia do Rio, Renato Gonçalves de Almeida, em reconhecimento ao apoio da Semove. A parceria entre a Semove e o Disque Denúncia permite à população denunciar, de forma anônima, crimes de vandalismo contra ônibus no estado do Rio.



Vídeo comemorativo dos 66 anos da Flores viraliza nas redes sociais

Um vídeo produzido para as redes sociais da Transportes Flores e postado no Instagram e Facebook, dia 6 de outubro, véspera do aniversário de 66 anos da operadora, sediada em São João de Meriti (RJ), viralizou, chegando a um milhão de visualizações e sendo repostado por vários perfis sem ligação com a empresa.

No X (antigo Twitter), o vídeo foi republicado por um perfil da Islândia e alcançou 16,9 milhões de visualizações. No texto que acompanha a postagem, o usuário afirmou: "Isso diz muito sobre uma empresa".



O conteúdo mostra fotografias de colaboradores da empresa no ambiente de trabalho, num antes e depois, após décadas de atuação. Imagens de agora foram sobrepostas por imagens antigas dos profissionais, nas mesmas poses. Segundo Vanessa Lavouras, diretora da empresa, a ideia surgiu a partir de uma "trend" das redes sociais.

Turp Transporte reformula Código de Ética e Conduta com pautas inclusivas

A Turp Transporte reformulou seu Código de Ética e Conduta, que vinha sendo adotado desde abril de 2021, para dar lugar a questões ligadas aos campos social e coletivo, como assédio e discriminação. Entre as novidades do documento, estão informações como: religião, gênero, classe social, poder aquisitivo, convicção filosófica ou política, origem, cor, etnia, deficiência, idade, orientação sexual, escolaridade, biotipo e sobre a

diferença entre o assédio moral e o assédio sexual.

O conteúdo do novo Código trata também dos valores e princípios éticos, de integridade e de respeito da empresa, contendo temas como: práticas anticorrupção, suborno e brindes, envolvimento político e conflito de interesses. Segundo o diretor da operadora, Jean Moraes, o documento foi finalizado após um período de dez meses em que foram ouvidos os colaboradores da empresa, especialistas e uma consultoria de qualidade. O

Código é destinado aos funcionários da Turp Transporte, bem como aos prestadores de serviços, fornecedores, clientes, acionistas e agentes públicos.



Riocard Mais. Há 20 anos no seu trajeto.

**São 20 anos de história.
De histórias. De milhares de pessoas.**

Porque Riocard não é apenas um meio de locomoção pelas cidades, e, sim, a forma de chegar aos encontros. De reunir pessoas no trabalho, unir amigos no fim de semana, de chegar em casa para o abraço da família.

Esse cartão viaja pelo tempo e já acompanhou gerações. Anda na mochila da garotada que vai pra escola e também leva e traz quem já merece a gratuidade. Está na bolsa e no app de quem está no corre do dia a dia.

Há 20 anos, fomos os pioneiros e abrimos caminho para a modernização: trouxemos o pagamento por aproximação para os transportes bem antes de essa facilidade se espalhar por aí. Investimos em tecnologia e operamos em todos os meios de transporte para, hoje, estarmos presentes em mais de 70 cidades. Recarga por Pix, via WhatsApp, clube de vantagens, cada detalhe é pensado para trazer agilidade e conforto para a sua jornada.

**Riocard Mais, 20 anos.
Chegamos longe, mas estamos
só no início do caminho.**

riocard
mais

+20

ANOS
AVANÇANDO
SEMPRE



UM ANO PARA COMEMORAR



Quando, no resultado de uma jornada encerrada, consolidamos conquistas, reconhecimento e liderança, só nos resta comemorar, agradecer e esperar o novo ano com confiança renovada.

**PORQUE 2024 JÁ ESTÁ NO PONTO,
ESPERANDO POR NOVAS SOLUÇÕES PARA
OS DESAFIOS QUE VIRÃO.**

PRODATA 
mobility Brasil