

UMA PUBLICAÇÃO DA
semove

ed.
126

ano
XXIV

set.
2024

Vandalismo em ônibus prejudica empresas, economia e população

E MAIS

▶ Seminário NTU e Lat.Bus mobilizam 14 mil pessoas em SP

▶ Trel completa 50 anos e tem muita história para contar




Encarte

riocard⁺⁺
mais
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

Paz no trânsito começa por você.



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





ed.
126

ano
XXIV

set.
2024

Uma publicação da

semove

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

Presidente:

Marco Antônio Feres de Freitas

Vice-presidente:

Jorge Manuel Pereira Dias

(Titulares)

João Gouveia Ferrão Neto

Aloísio Ribeiro Alencar Rosa

Valmir Fernandes do Amaral

Fábio Teixeira Alves

Francisco José Gavinho Geraldo

(Suplentes)

Diego da Cunha Rodrigues Alves

Alexandre Ribeiro Antunes

Marco Henrique Alves Coutinho

Francisco Carlos Félix Teixeira

José Carlos Cardoso Machado

Lucas Arbache Arantes

João Henrique de Paula Fonseca

Revista Ônibus

Gerente de Comunicação

Institucional: Verônica Abdalla

Editora chefe: Tânia Mara Gouveia

Leite

Redação: Tânia Mara / Roselene

Alves / Arquimedes Celestino

Foto da capa: Divulgação Mobi-Rio

Fotografia: Arthur Moura / Agência

Brasil / Divulgação / Depositphotos

/ Reprodução de vídeos

Revisão: Tânia Mara / Roselene Alves

Editoração e produção gráfica:

Caminho das Ideias

Arquimedes Martins Celestino

/ Marina Nunes

Encarte Riocard Mais informa

Texto: Rafael Brakarz

Diagramação: Ana Victória Carvalho

Publicidade

Verônica Lima (21) 98787-5730

publicidade@arquimedesedicoes.com.br

capa

6



**Vandalismo em
ônibus prejudica
empresas, economia
do Estado e população**

entrevista

14



**Renato Almeida,
coordenador
geral do Disque
denúncia**

evento



**Seminário
Nacional
NTU**

22

meio ambiente

38



**Convênio
Selo Verde
2024**

e mais...

5

editorial

**Que transporte público
a população merece?**

12

educação para o trânsito

**Programa Criança Viva
ensina sobre preservação
do patrimônio público**

18

termômetro

**Pesquisa mostra difusão
e impacto da depredação
nos ônibus**

20

eu, rodoviário

**Fabiana Montenegro
e o transporte por ônibus
como negócio de família**

27

riocard mais informa

**Campanha de estímulo ao
Bilhete Único Niterói**

31

coluna ônibus

36

estação digital

**Baterias com nióbio
possibilitam recarga de
10 minutos em ônibus**

42

exposição

**Primeira Expobus RJ exhibe
95 ônibus antigos e modernos**

46

ponto a ponto

**Trel completa 50 anos e
tem muita história para contar**

50

ponto a ponto

**Viação Ideal recebe
certificações internacionais
de antissuborno e de
gestão de compliance**

53

terminal

Que transporte público a população merece?

O ser humano costuma deixar de valorizar aquilo que é corriqueiro, mesmo que se trate de coisas que são rotineiras exatamente por serem muito necessárias. No que se refere a serviços essenciais, por exemplo, só são notados quando deixam de ser oferecidos. É o que acontece quando, ao abrir uma torneira, não sai água, ou se, ao apertar um interruptor, a luz não é acesa. Com o serviço de transporte público acontece o mesmo. O cidadão comum não se dá conta, ao utilizar um meio de transporte coletivo, de tudo o que é necessário para que este esteja circulando, seja qual for o modal. Mas se sente altamente prejudicado quando a oferta falha.

Diz o bom senso que devemos preservar bens ou objetos que nos são úteis e necessários. Mas nem sempre o

ser humano utiliza o bom senso. É cada vez mais comum encontrarmos bens públicos depredados, pichados, vandalizados por aqueles a quem eles se destinam. Praças dilapidadas por quem poderia usá-las como lazer, placas de segurança nas vias destruídas por alguém que poderia ter a sua vida, ou a de alguém que lhe é caro, protegida por elas e por aí afora. E o que dizer dos ônibus nossos de cada dia? São o meio de transporte público mais utilizado pelos brasileiros. Mas são diariamente agredidos por quem deles precisa. É difícil entender por que alguém rasga o banco em que se senta, arranha ou picha a condução que o leva para atividades de trabalho, lazer, saúde etc.

Um ônibus é tirado das ruas para reparo quando esse tipo de coisa acontece, e às vezes pode levar dias parado. Milhares de pessoas ficam prejudicadas em seus deslocamentos quando um único ônibus para de circular. As finanças das empresas são comprometidas com os constantes reparos e isso diminui sua capacidade de investimentos em frota nova, por exemplo.

Mais incompreensível ainda é a incidência de queima de ônibus como forma de protesto contra fatos que nada têm a ver com o serviço. Os

prejuízos são enormes. E não unicamente para as operadoras. O maior atingido é sempre o público usuário.

O zelo pelas coisas de que precisamos é uma necessidade óbvia. Ninguém, em sã consciência, vandaliza a própria casa ou depreda seus bens. Acreditamos que os merecemos, desejamos que passem uma boa imagem de nós mesmos. O que queremos passar com uma cidade feia, suja, e com a mobilidade prejudicada? É isso que acreditamos merecer como cidadãos? É preciso pensar sobre que cidades queremos, que mobilidade queremos, que tipo de ambiente merecemos.

O transporte público é serviço essencial, reconhecido pela Constituição, assim como educação e saúde. Esses serviços são direitos do cidadão. É fundamental que se leve essa discussão para a sociedade, pois não podemos destruir o próprio direito pelo qual lutamos. Um veículo de transporte público é mais do que um simples equipamento. É aquele que conduz as pessoas para seus destinos diários, que possibilita o comparecimento ao trabalho, ao médico, à escola, ao lazer, que leva e traz os entes queridos, que movimenta a cidade. É preciso que cada cidadão possa exercer o seu direito social ao transporte público de forma digna.

O zelo pelas coisas de que precisamos é uma necessidade óbvia. Ninguém, em sã consciência, vandaliza a própria casa ou depreda seus bens

Vandalismo em ônibus prejudica empresas, economia do Estado e população

A violência urbana cresce em todo o mundo e vem aumentando também no Brasil, com índices maiores a partir da segunda metade do século passado, o que levou o País a liderar o ranking de homicídios publicado pela ONU em 2023 (45.562, em 2021). Dados coletados no ano passado pela ONG mexicana Conselho Cidadão para a Segurança Pública e a Justiça Penal colocam o Brasil em segundo lugar entre os países com maior número de cidades classificadas entre as 50 mais violentas do planeta. Na lista, 10 municípios brasileiros: Feira de Santana (BA); Manaus (AM); Salvador (BA); Recife (PE); Macapá (AP); Maceió (AL); Fortaleza (CE); Porto Velho (RO); Teresina (PI) e Caruaru (PE).

Embora fora desse triste rol, o Rio de Janeiro, conhecido pelas inúmeras belezas naturais, perde para cidades como Cusco, no Peru, Cartagena, na Colômbia, e a brasileira São Paulo, quando se trata de outra lista: a dos destinos latino-americanos mais desejados

pelos turistas, segundo a revista americana "Travel + Leisure". A sensação de insegurança sentida pela população e a divulgação constante dos números de assaltos, assassinatos, arrastões, incêndios criminosos de ônibus e outras demonstrações de violência urbana pela mídia de todo o planeta afasta os turistas. Pesquisa recente da Confederação Nacional do Comércio, a pedido da revista Veja, confirma a percepção dos leitores da revista americana: mostra que o estado do Rio de Janeiro deixou de arrecadar, em 2023, com o turismo, R\$ 3,3 bilhões em consequência da imagem de local perigoso.

Vamos abordar aqui um dos aspectos da criminalidade e as suas consequências: os atos de depredação, vandalismo e os incêndios contra ônibus, que atingem fortemente a mobilidade das cidades fluminenses, cerceando o direito de

ir e vir dos cidadãos e causando outros danos.

Ônibus urbano: preço e tempo de entrega

Com valor em torno de R\$ 850 mil, um ônibus urbano é vendido sob encomenda, em virtude de haver diferenças nas especificações determinadas pelo poder público dos di-



versos municípios, em itens como altura dos degraus, disposição do cano de descarga e outros. Ou seja: a empresa de ônibus não chega no fabricante e encontra um modelo pronto. O que quer dizer que, além do esforço financeiro para a compra do veículo, há uma demora no recebimento (cerca de 180 dias), deixando os passageiros sem aquele coletivo por cerca de seis meses – o que acarreta ainda mais prejuízo para a empresa, tanto financeiro quanto no que se refere ao índice de satisfação dos usuários, que reclamam da queda na oferta do transporte.

Mas não se trata apenas disso. Paulo Valente, diretor de Comunicação e Relações Institucionais do Rio Ônibus, sin-

dicato das empresas de ônibus da capital, em cuja base ocorrem mais da metade dos atos de violência contra o transporte público por ônibus no Estado, explica: “quando se compra um novo ônibus, ainda há que se aparelhar com validador, GPS, equipamento de filmagem, pagar o IPVA novo, dar baixa no antigo, o que chega a um custo de quase R\$ 900 mil. Só neste ano, o Rio Ônibus já teve prejuízo de R\$ 5.600.000 com ônibus incendiados”. Quanto aos vandalismos que classifica como “corriqueiros” – quebra de lâmpadas, vidros, bancos, para-brisas e outros itens, os gastos com consertos e reposições já atingem R\$ 12 milhões.

No estado do Rio de Janeiro, principalmente na capital, ônibus são sequestrados para utilização em barricadas, in-

cendiados em reação a incursões da polícia em comunidades ou à morte de algum traficante, além dos prejuízos citados por Valente como aqueles do dia a dia. Segundo ele, só em 2024 foram sequestrados 89 ônibus, utilizados como barreiras para atrapalhar a ação policial, oito foram incendiados e cerca de 1,3 mil foram vandalizados. Mas o vandalismo ocorre também em cidades da Baixada Fluminense e até fora da Região Metropolitana do Rio, como nos municípios de Angra dos Reis, Cabo Frio, Paraty e Resende.

Problema é antigo

O caso é grave e antigo: nos últimos 10 anos, foram queimados 426 ônibus no estado do Rio de Janeiro, causando prejuízo de R\$ 23 milhões. Paulo Valente destaca que esse tipo de crime vem acontecen-



“Há todo um dano para a sociedade, as pessoas são impedidas no seu direito de ir e vir”

Paulo Valente, diretor de Comunicação e Relações Institucionais do Rio Ônibus

do, pelo menos, nas últimas três décadas. E alerta para o fato de que não se trata de um prejuízo apenas para as empresas de ônibus: “há todo um dano para a sociedade, as pessoas são impedidas no seu direito de ir e vir”. Em alusão a recente operação policial na área conhecida como Complexo do Chapadão, na Zona Norte do Rio, no dia 14 de agosto, onde um ônibus foi queimado e nove outros, assim como três caminhões, foram sequestrados, ele diz: “um ônibus que sai de Anchieta passa por outros bairros até chegar ao seu destino. Pessoas que moram no meio do caminho ficam sem sua condução, e até quem não usa ônibus é prejudicado. Desde a pessoa que fica retida no engarrafamento causado por esses fatos, até a que fica sem conseguir a consulta previamente agendada porque o médico suspendeu os atendimentos em virtude de sua assistente ter sido impedida de fazer o trajeto até o consultório. Com isso, perde a economia da cidade, perde o turismo local, e a sociedade fica à mercê dessa situação”, lamenta.



Valente lembra o problema que as empresas enfrentam em decorrência do temor dos motoristas de operarem nas regiões consideradas mais violentas. Muitos se recusam a rodar em determinadas linhas. Aqueles que chegam a passar por momentos de medo sofrem traumas psicológicos, e as próprias famílias são afetadas. Há dificuldade de substituir os profissionais que se ausentam ou trocam de itinerários.

Dia a dia de risco

Para tentar mostrar a visão de quem já passou por situações de risco, a repórter tentou entrar em contato com André Rodrigues de Lira, gerente de Operações da empresa Vila Real. Foi-lhe solicitado que ligasse após as 16 horas. Ao conseguir falar com o rodoviário, ficou sabendo o motivo. André estava em área de tiroteio, no Chapadão, onde foi orientar o motorista a voltar com o ônibus do horário. “Passo por isso todos os dias, só tenho paz aos domingos”, diz ele. Sobre seu dia a dia, afirma: “Você sai de casa e não sabe se vai

voltar. Temos de lidar com polícia, com bandido, com miliciano. Não é fácil. Os motoristas ficam com o psicológico abalado. Todo dia tem motorista pedindo pra mudar de linha. E não temos tanto pessoal assim, os ônibus precisam atender a população, não tem jeito”, diz.

Os episódios de 14 de agosto foram muito marcantes, lembra ele. Dentre os ônibus sequestrados, quatro eram da Vila Real e ficaram retidos entre as ruas Al-



cobaça e Marques de Macedo. André conta que em 2017, dirigindo um carro auxiliar da empresa, também teve seu veículo sequestrado em ação criminosa que incendiou três ônibus. E, enquanto falava com a repórter, recebeu um carro da linha 378 que sofreu vandalismo. “Vai ser menos um na rua”, contabilizou.

Apesar desses percalços, o rodoviário diz que só sai da empresa se for mandado embora. Tem prazer de ver a frota bem cuidada, e afirma que as pessoas não têm noção do que é colocar ônibus nas ruas todos os dias, de toda a estrutura que existe por trás. “As pessoas dizem que é só jogar os carros na rua e esperar o dinheiro entrar. Mas estão muito enganadas. Vem ver aqui como é! Os carros saem limpinhos, higieniza-

// Temos de lidar com polícia, com bandido, com miliciano. Não é fácil //

André Rodrigues de Lira, gerente de Operações da Vila Real

dos e cheirosos, e voltam sujos, precisando de conserto. A gente fica triste de ver isso. Aqui, os ônibus são trocados a cada três anos”, defende. Hoje com 43 anos, casado, ele se orgulha da trajetória profissional e lembra que entrou no setor em maio de 1994, na empresa São José, onde “batia pneu e colocava água no radiador”. Entrou na atual empresa em 2017, já como inspetor, passando a inspetor geral em 2019. Para as autoridades do País, mandaria um recado: “Deem segurança ao rodoviário. O rodoviário não tem um pingo de segurança em seu dia a dia”.

Reflexos na garagem

Luiz Carlos Pereira do Nascimento, mecânico da Ideal, diz que o vandalismo aumenta bastante o seu trabalho no dia a dia. “Mas, para o cliente é pior”, frisa. E explica: “duas horas sem o ônibus na rua é prejuízo. A pessoa que está no ponto e esperaria 5, 10 minutos, vai esperar meia hora, quarenta minutos.

Um cara resolve jogar uma pedra no vidro, e o ônibus volta para a garagem. Às vezes, não tem a peça em estoque, o fornecedor também não tem, e isso pode levar dois, três dias sem o ônibus rodar”. Há 17 anos na empresa, Luiz tem preocupação com os passageiros, que considera os maiores prejudicados nesses casos. E destaca que eles costumam reclamar, sem saber o que aconteceu, e a tendência é colocar a culpa na empresa pelo atraso da condução.

No caso de quebra de portas, considera ainda pior: “a pessoa força a porta, arranca o sensor, e o motorista não consegue sair com o carro, é preciso tirar um profissional da garagem, parando o que estava fazendo, para ir ao local fazer o reparo. Isso leva tempo, gasta material, tira a mão de obra da garagem. Só hoje, já chegaram três carros com portas quebradas”, reclama. Luiz diz não conseguir entender por que uma pessoa faz essas coisas. Ele se indigna com os danos ao elevador de cadeirantes, feitos de propósito, muitas vezes por brincadeiras de escolares. Segundo o mecânico, a chave do elevador fica no controle e as pessoas a arrancam e jogam fora ou levam para casa. A empresa prende com abraçadeiras mas, ainda assim, cortam a peça, só pelo gosto de vandalizar. Luiz pondera que “não se pode dizer não ao cadeirante, que tem seu direito de ir e vir. Então, o motorista tem de levá-lo no colo, criando constrangimento e risco para os dois”. O rodoviário lamenta que, nessas ocorrências, normalmente são feitas queixas contra a empresa, pois os passageiros concluem que o elevador



é que não funciona. “Ninguém sabe que foi um vandalismo que aconteceu, e que a empresa ainda vai ter prejuízo”, diz. Com relação a reclamações, ele conta de sua insatisfação com a forma como isso respinga nos motoristas. Muitas vezes, em decorrência de uma demora por causa de um recolhimento de ônibus devido a atos de vandalismo ou depredação, o motorista que está no seu horário é maltratado, ouve reclamações, xingamentos e até ameaças.

Na busca de soluções

Conhecedor de toda essa situação e sentindo suas consequências nefastas, o setor não fica parado e, através de suas entidades representativas, como a Semove e os seus sindicatos filiados, busca o auxílio das autoridades de segurança pública, promove campanhas de conscientização quanto à importância do transporte coletivo e realiza parcerias para tentar evitar o atual cenário, que prejudica não só o deslocamento seguro das pessoas, como as finanças das empresas, a confiança da população no transporte público e a imagem do Estado. Diante dessa situação, a Semove realizou



// Duas horas sem o ônibus na rua é prejuízo. A pessoa que está no ponto e esperaria 5, 10 minutos vai esperar meia hora, quarenta minutos //

Luiz Carlos Pereira do Nascimento,
mecânico da Viação Ideal

pesquisa com as empresas de ônibus fluminenses, a fim de levantar dados mais precisos referentes à incidência de atos criminosos contra ônibus e passageiros. A pesquisa abrangeu frota de 8.200 ônibus, o equivalente a cerca de metade da frota do sistema. Os resultados poderão ser consultados na seção “Termômetro” desta edição. São números expressivos, que delineiam o retrato de um Estado violento e de um modal de transporte público que necessita urgentemente de sistema de

proteção efetivo, para ter condições de oferecer experiências de mobilidade mais tranquilas aos cidadãos que o utilizam.

Outra iniciativa da Semove é a plataforma Safe (Sistema de Acompanhamento de Frota em Emergência), em parceria com órgãos de segurança pública, que permite o imediato registro de casos de assalto, depredações, incêndios e outros crimes realizados a bordo de ônibus, facilitando a ação das autoridades. O Safe permite o mapeamento dos locais onde esses crimes ocorrem com maior frequência, favorecendo as ações preventivas. Outra parceria, esta com o Disque Denúncia, ajuda a alimentar a plataforma com os dados das informações recebidas pela população. Além disso, a Semove e seus sindicatos promovem campanhas em suas redes sociais que pretendem mostrar à população o quanto o ônibus é importante na vida da cidade, e por que deve ser preservado e respeitado, para que o serviço seja cada vez melhor. Essas iniciativas se intensificam no verão, quando o número de vandalismos aumenta, principalmente nas linhas que circulam próximo às praias.



SER PROTAGONISTA É ESTAR PREPARADO PARA OS DESAFIOS DA MOBILIDADE.



A capacidade de atender diversas demandas em transporte de passageiros é um dos pilares da nossa história. Levamos conforto, segurança e inovação para os segmentos rodoviário, intermunicipal, urbano e de micro-ônibus. Também oferecemos soluções avançadas para o setor metroferroviário.

Queremos seguir à frente da transformação na mobilidade, superando cada desafio na jornada.

MARCOPOLO 75 ANOS
PROTAGONISTA
EM MOBILIDADE



Acesse o
QR Code e
saiba mais.



marcopolo.com.br  [marcopolo-sa](https://www.linkedin.com/company/marcopolo-sa)

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



Marcopolo

75 anos
years
years

Programa Criança Viva ensina sobre preservação do patrimônio público

Interrompido durante a pandemia, Programa será retomado. TransÔnibus está em fase de captação de recursos

Um caminho fundamental para evitar prejuízos ao transporte público provocados por depredações é a conscientização de crianças e jovens em fase escolar, através de ações voltadas para a cidadania e a educação para o trânsito. Esta é justamente a proposta do Programa Criança Viva (PCV), criado em 1996 pelo TransÔnibus (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Nova Iguaçu), associado à Semove, e cujo público-alvo são crianças entre 7 e 12 anos.

Até 2020, quando o Programa foi interrompido devido à pandemia da Covid-19, as aulas eram ministradas em Transitópolis, minicidade de trânsito construída pelo Sindicato dentro do 20º Batalhão da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro. Com 1.620m², a cidadezinha comportava um ce-



Um dia de aula na antiga Transitópolis, minicidade de trânsito do Programa Criança Viva

nário realista de centro urbano, com vias, hospital, escola, lanchonete, praça da bandeira, prefeitura, passarela, linha férrea, ponto de ônibus, faixa de travessia de pedestre, semáforo e demais sinalizações de trânsito, além de uma arquibancada e um espaço para eventos.

Conteúdo de aprendizagem

Em Transitópolis, os alunos aprendiam, através de orienta-

ções práticas e teóricas, sobre urbanidade, cidadania, ética, convivência social, respeito às leis de trânsito, respeito ao patrimônio público, preservação do meio ambiente, preservação dos meios de transporte, entre outros. Ao entender seu papel na sociedade,

as crianças tornavam-se multiplicadoras desse aprendizado nas suas famílias. Algumas aulas aconteciam também nas escolas, conforme a demanda das secretarias de Educação.

Em seus 24 anos de atuação, o PCV atingiu 136 mil crianças de instituições de ensino de Nova Iguaçu, Queimados, Nilópolis, Mesquita, Itaguaí, Japeri, São João de Meriti, Seropédica e Belford Roxo, municípios da base do TransÔnibus. Seu sucesso

Projeto da nova Transitópolis



também pode ser aferido através de conquistas ao longo de sua história: menos de um ano após sua criação, venceu o 10º Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, na categoria Escola; depois, recebeu diversas menções de congratulações em plenários de Câmaras Municipais e da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro; também serviu de benchmarking para várias cidades do Brasil e para países como Peru, Chile e Japão.

Nova fase: mais moderna e tecnológica

Agora, o Sindicato irá retomar o Programa, num formato ainda melhor e mais abrangente e com uma nova Transítópolis, que será construída em área cedida pelo Sest Senat dentro da unidade São João de Meriti, município da Baixada Fluminense. O novo PCV vai oferecer aos alunos uma estrutura cênica semelhante à anterior, porém modernizada, com inserção de elementos tecnológicos para dinamizar a didática das aulas. Além dos elementos existentes na primeira fase do Programa, contará com Corpo de Bombeiros, polícia, banco, supermercado, biblioteca e parquinho. Para fazer essa nova proposta acontecer, o TransÔnibus conseguiu registro na Lei Rouanet de incentivo à cultura e já está em fase de captação de recursos e patrocínios.

O novo Criança Viva contará com seis eixos de atuação para a aprendizagem das crianças: Educação Cidadã e Social, com ensino de cidadania, ética, convivência social e respeito ao patrimônio público,

Novo projeto prevê:



de forma interativa; Educação Ambiental, com atividades que destaquem a importância da sustentabilidade e da preservação do meio ambiente; Trânsito Seguro, sobre regras de trânsito e a importância de comportamentos seguros, preparando futuros pedestres e motoristas responsáveis; Pluralidade Cultural, através da exploração das diversas culturas e tradições, incentivando o respeito e a inclusão; Habilidades Sociais,

voltado para o desenvolvimento de habilidades essenciais, como tomada de decisões, resolução de problemas e interação em diversos contextos; Educação para a Saúde, enfatizando hábitos saudáveis e a prevenção de doenças através de visitas simuladas a hospitais e centros de saúde; e Aprendizado Lúdico e Educativo, utilizando jogos e simulações e tornando o processo educativo mais atrativo e eficaz.

Coordenador do Disque Denúncia fala sobre o serviço e parceria com a Semove

Depredações e ações de vandalismo são maioria entre denúncias sobre ônibus

O presidente do Instituto MovRio e coordenador geral do Disque Denúncia, Renato Gonçalves Almeida, conversou com a **Revista Ônibus** sobre a central de atendimento para o combate ao crime no estado do Rio de Janeiro e a parceria com a Semove. Almeida, formado em gestão empresarial, atuou como oficial de reserva dos fuzileiros navais da Marinha do Brasil, participou da Missão das Nações Unidas no Haiti, em 2007, e foi conselheiro internacional do Esporte Militar, na Bélgica, entre 2012 e 2015.

Quando foi criado o Disque Denúncia, o que motivou sua criação, como funciona e quem administra?

O Disque Denúncia foi criado em agosto de 1995, quando os índices de sequestro eram os mais elevados do País, impactando a economia, com a transferência de empresas para outros estados. Lideranças empresariais e comunitárias se



“A ideia principal era estimular a participação da população com informações que pudessem colaborar com as autoridades policiais na prevenção, repressão e investigação de atos de vandalismo, roubos e furtos no interior dos ônibus e incêndios criminosos a coletivos”

reuniram para enfrentar o problema. Para ajudar a combater esse tipo de crime, foi criado o Disque Denúncia, que funciona como uma central comunitária de atendimento telefônico, destinada a receber informações anônimas da população. O serviço foi inspirado na experiência internacional do Crime Stoppers (iniciado nos

Estados Unidos e depois expandido para outros países, como Austrália, Canadá, Irlanda e Reino Unido).

O Disque Denúncia não é um serviço governamental. É uma iniciativa do Instituto MovRio, organização da sociedade civil, sem fins lucrativos e independente, dedicada às agendas da segurança e da justiça. O ser-

// A população funciona com estímulo, com a lembrança de que ela não está só e o Disque Denúncia é a melhor ferramenta para denunciar anonimamente //

viço é financiado por empresas através de parcerias, contribuições e convênios.

Qual o papel do Disque Denúncia diante da sociedade do estado do Rio de Janeiro?

O papel do Disque Denúncia é mobilizar a população para denunciar atividades criminosas em todo o estado do Rio de Janeiro, com o auxílio de campanhas e da imprensa.

A que podem ser creditadas a confiança e credibilidade perante a população?

Podemos creditar a relação de confiança entre a população e o Disque Denúncia ao anonimato, que é garantido ao longo desses 29 anos de existência.

Como funciona a parceria com a Semove e desde quando ela existe?

A parceria com a Semove teve início em junho de 2023, e a ideia principal era estimular a participação da população com informações que pudessem colaborar com as autoridades policiais na prevenção, represen-

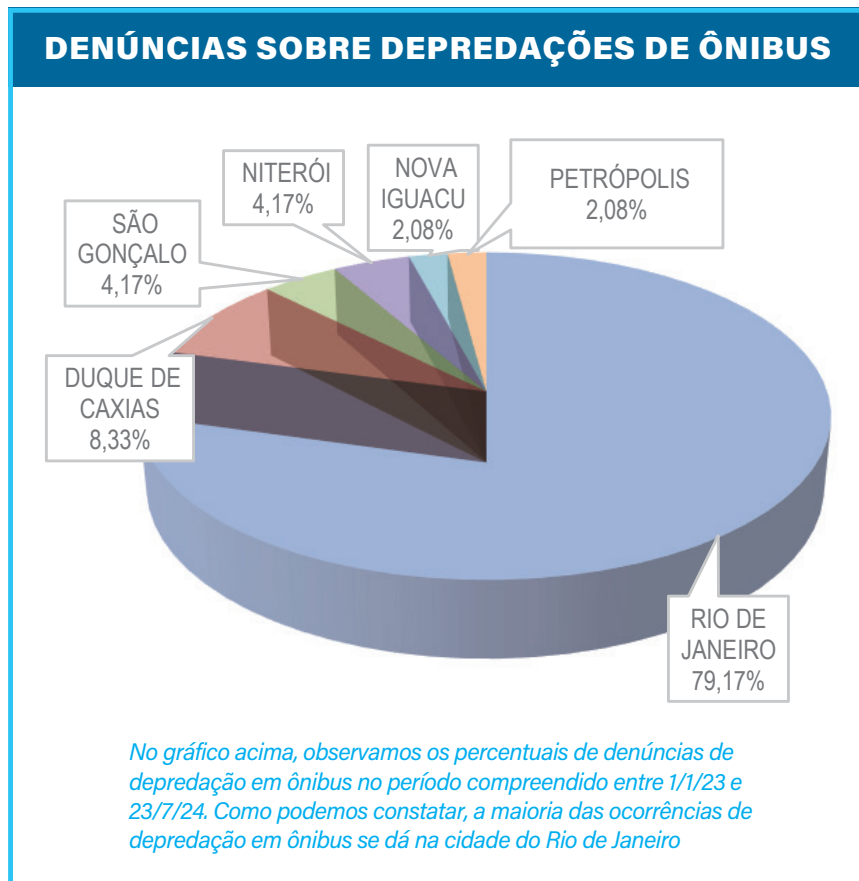
são e investigação de atos de vandalismo, roubos e furtos no interior dos ônibus e incêndios criminosos a coletivos.

Que tipos de denúncias são feitas sobre ônibus e quantas relacionadas a esse modal foram registradas em 2023 e 2024?

A maioria das denúncias fala sobre depredações dos ônibus e ações de vandalismos a mando de criminosos, geralmente como forma de represália contra operações policiais. Nos primeiros seis meses de 2023, o Disque Denúncia recebeu 207 denúncias relacionadas a ônibus, representando 0,5% do total de 36.375 denúncias recebidas. Já no ano de 2024, no mesmo período, foram registradas 269 denúncias, o equivalente a 0,6% de 40.821 denúncias cadastradas sobre diversos tipos de crimes. O estímulo com campanhas nas redes sociais e a divulgação dos resultados na imprensa são fundamentais para que a população denuncie.

No âmbito geral do Disque Denúncia, quais tipos de registros se destacam e como eles estão divididos percentualmente?

Entre os crimes mais denunciados nos seis primeiros meses de 2023 estão o tráfico de drogas (32.77%), seguido de maus tratos contra animais (15.16%) e o uso ilegal de serviços públicos (6.76%). No mesmo período, no ano de 2024, o três primeiros permaneceram os mesmos: tráfico de drogas continuou como o mais denunciado (30.33%), vindo depois maus tratos contra ani-





“A ação do Estado é fundamental para combater os atos criminosos. É preciso investir na qualidade das práticas de inteligência para fazer investigações que desarticulem os grupos criminosos”

mais (14.12%) e o uso ilegal de serviços públicos, que teve um aumento significativo (10.44%).

As empresas de ônibus sofrem alguns tipos de violência que não são comuns em outros segmentos econômicos e da sociedade: os incêndios e sequestros de coletivos por vingança e para uso em barricadas pelo crime organizado.

Na sua visão, como se deve enfrentar esse problema?

A ação do Estado é fundamental para combater os atos criminosos. É preciso investir na qualidade das práticas de inteligência para fazer investigações que desarticulem os grupos criminosos. O Disque Denúncia entra contribuindo com esse trabalho, uma vez que o programa é a voz do cidadão e a interface entre as polícias e a população.

Entre janeiro e fevereiro deste ano, a Semove realizou campanha em suas

redes sociais, em parceria com o Disque Denúncia, contra o vandalismo e a depredação dos ônibus, destacando o número do serviço de denúncias. Isso repercutiu de alguma maneira nos registros?

Houve um aumento no número de denúncias e a parceria na divulgação da campanha foi fundamental. A população funciona com estímulo, com a lembrança de que ela não está só e o Disque Denúncia é a melhor ferramenta para denunciar anonimamente. Em janeiro, foram recebidas 32 denúncias, em fevereiro foram 48, em março 51 denúncias e em abril foram 62 registros. Isso foi reflexo das campanhas.

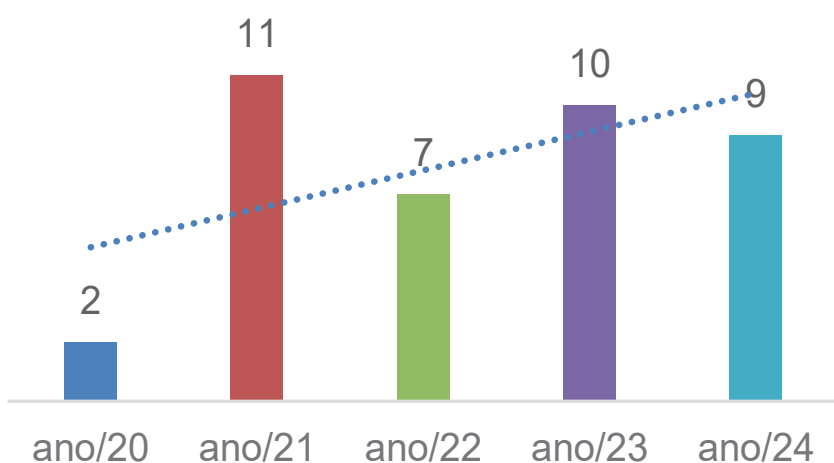
Que outros convênios, além do firmado com a Semove, o Disque Denúncia mantém?

O Disque Denúncia tem grandes parceiros e apoiadores, como: Naturgy, Fecomercio, Leste Telecom, Sindicarga, Sindseg, Ipiranga, BarraWorld

Notas da redação sobre os casos célebres do Disque Denúncia citados na última resposta da entrevista

- Marcos Chiesa tinha 16 anos, em outubro de 1995, quando foi sequestrado chegando na porta da escola, na Ilha do Governador.
- Carolina Dias Leite tinha 18 anos, em outubro de 1995, quando foi sequestrada na porta da Sociedade Hípica Brasileira, na Lagoa, Zona Sul do Rio.
- O ex-capitão Thadeu Fraga foi acusado do sequestro e assassinato do jovem Jefferson Tricano, filho do então prefeito de Teresópolis, Mário Tricano.
- O jornalista Tim Lopes foi assassinado em junho de 2002, na Vila Cruzeiro, enquanto conduzia investigações para sua reportagem sobre abuso de menores e tráfico de drogas. Seu corpo foi queimado e enterrado em um cemitério clandestino. O traficante Elias Maluco e outros seis comparsas foram condenados pelo crime.
- A Chacina da Baixada, uma das mais brutais do estado do Rio, ocorreu na noite de 31 de março de 2005, em Queimados e Nova Iguaçu, e deixou 29 mortos. Onze policiais foram acusados de envolvimento no crime.

CRESCIMENTO DAS DENÚNCIAS NOS ÚLTIMOS 5 ANOS



O gráfico dos últimos 5 anos, acima, mostra clara tendência de aumento de denúncias

- 47.89% do total das denúncias sobre vandalismo em ônibus registradas no Disque Denúncia (1.184) estão ligados a ações de traficantes de drogas;
- A maioria desses casos são ações de represália contra operações policiais em comunidades controladas por traficantes de drogas;
- 41 denúncias (3.46%) mencionam ações de vandalismo praticadas a mando de grupos de milicianos, sendo as causas as mesmas das ações praticadas por traficantes de drogas.

e outros, que preferem não ser mencionados. Temos parcerias também com algumas prefeituras de municípios do estado do Rio de Janeiro, como: Angra dos Reis, Niterói, Maricá, Paraty e a capital, Rio de Janeiro.

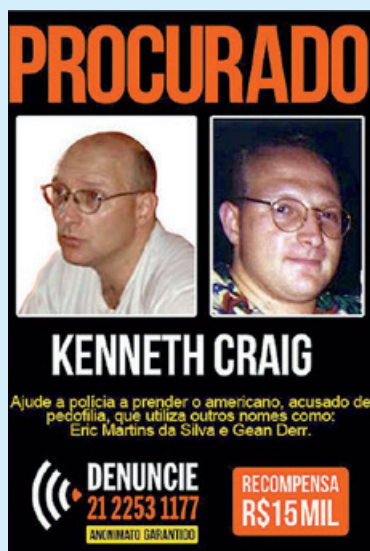
Ao longo da história do Disque Denúncia, quais os cri-

mes de maior repercussão solucionados com a ajuda do órgão?

Houve a solução de casos emblemáticos de sequestros, como os dos estudantes Marcos Chiesa e Carolina Dias Leite; a prisão do ex-capitão da Polícia Militar, Thadeu Fraga, em Maceió; o caso do jorna-

lista Tim Lopes; a chacina da Baixada Fluminense; o caso do menino João Hélio; a prisão do pedófilo americano Kenneth Craig; a prisão do ex-vereador de Duque de Caxias, Maninho do Posto, e tantos outros casos que o Disque Denúncia vem recebendo e repassando para as polícias.

- João Hélio, de 6 anos, estava no banco de trás do carro dirigido pela mãe quando esta foi assaltada, em Oswaldo Cruz, Zona Norte do Rio. A mãe e a irmã, que estavam na frente, conseguiram deixar o veículo. Mas, ao tentarem tirar o menino, soltando o cinto de segurança, foram impedidas pelos assaltantes, que arrancaram com o carro arrastando João Hélio pendurado por cerca de sete quilômetros. Os cinco bandidos foram identificados e presos 18 horas após o crime.



- O pedófilo estadunidense Kenneth Craig era um dos homens mais procurados pela justiça americana quando foi preso no Rio de Janeiro, em 2011.
- Maninho do Posto liderava grupo que roubou 14 milhões de litros de combustível entre junho de 2015 e março de 2017, gerando prejuízo de R\$ 33,4 milhões à Petrobras. O criminoso foi preso em 2020, em Vila Velha (ES).

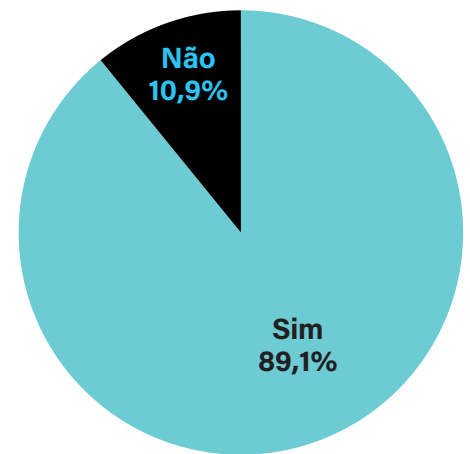
Pesquisa mostra o dia a dia dos ônibus no Rio de Janeiro: incêndios, assentos vandalizados, vidros quebrados etc.

A Semove realizou pesquisa com as empresas de ônibus fluminenses, a fim de levantar dados mais precisos referentes à incidência de atos criminosos contra ônibus e passageiros. A pesquisa abrangeu 8.200 ônibus, o equivalente a cerca de metade da frota do sistema estadual do Rio de Janeiro.

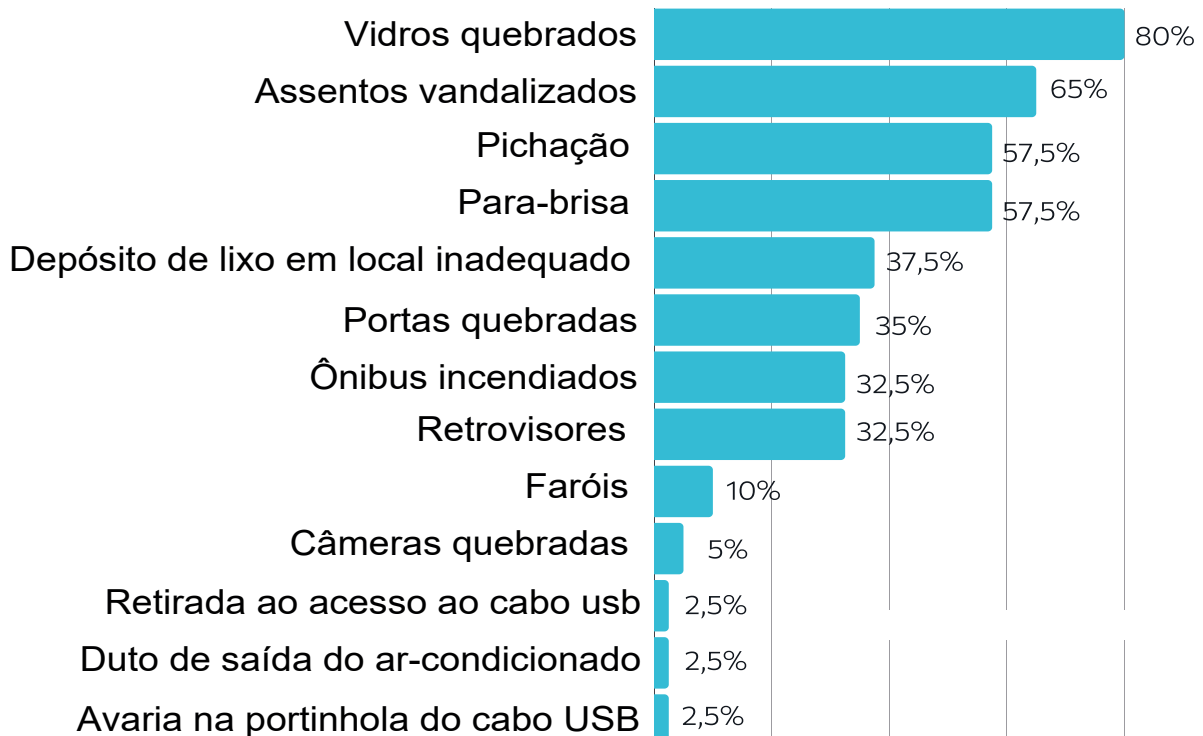
Foram pesquisadas empresas filiadas a oito dos dez sindicatos associados à Semo-

ve. O levantamento demonstrou a grande difusão dos atos de vandalismo: só 10% das empresas não foram afetadas por estes crimes, que geram enorme prejuízo para a comunidade, pois, dependendo da gravidade, um ônibus pode levar até um mês para voltar a circular e, no caso de incêndio, se dá perda total do veículo. O aumento de custos operacionais provocado por esses atos pode variar entre 5% e 30%.

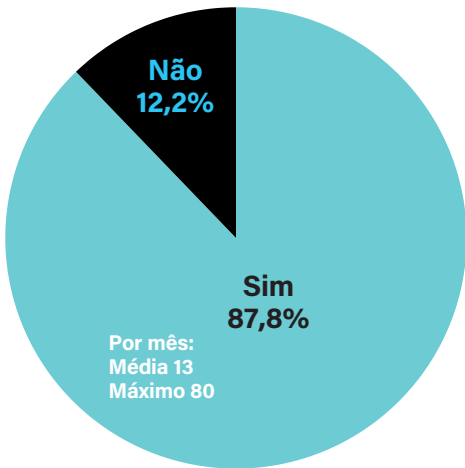
Sua empresa sofre algum tipo de depredação / vandalismo em sua frota?



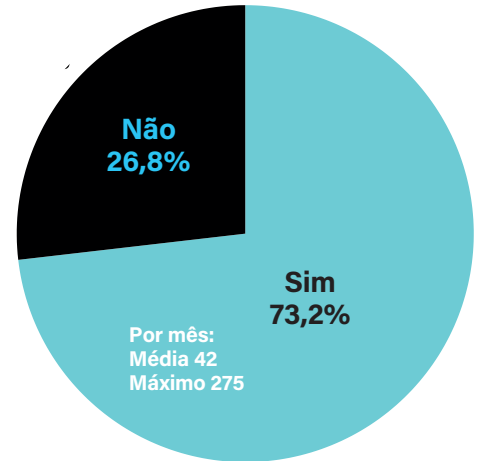
Quais são os tipos mais comuns de depredação que você observa em seus ônibus?



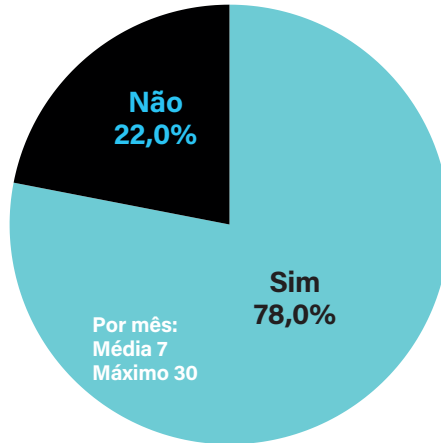
Sua empresa teve vidros depredados nos últimos 12 meses?



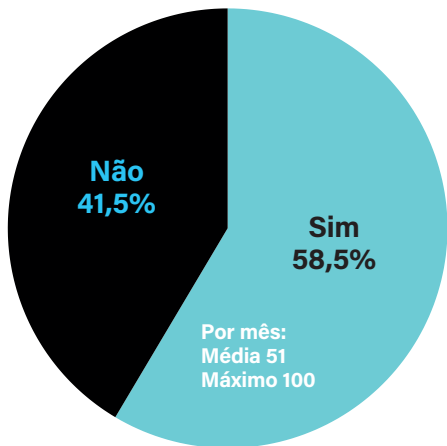
Sua empresa teve assentos depredados nos últimos 12 meses?



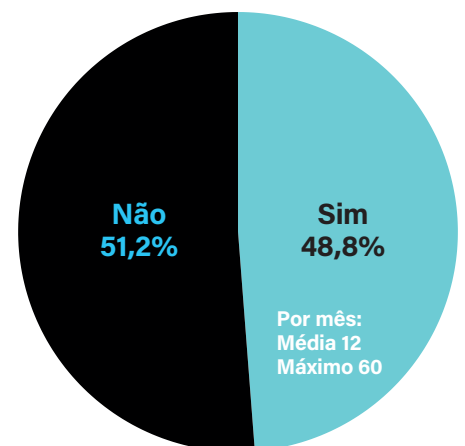
Sua empresa teve para-brisas depredados nos últimos 12 meses?



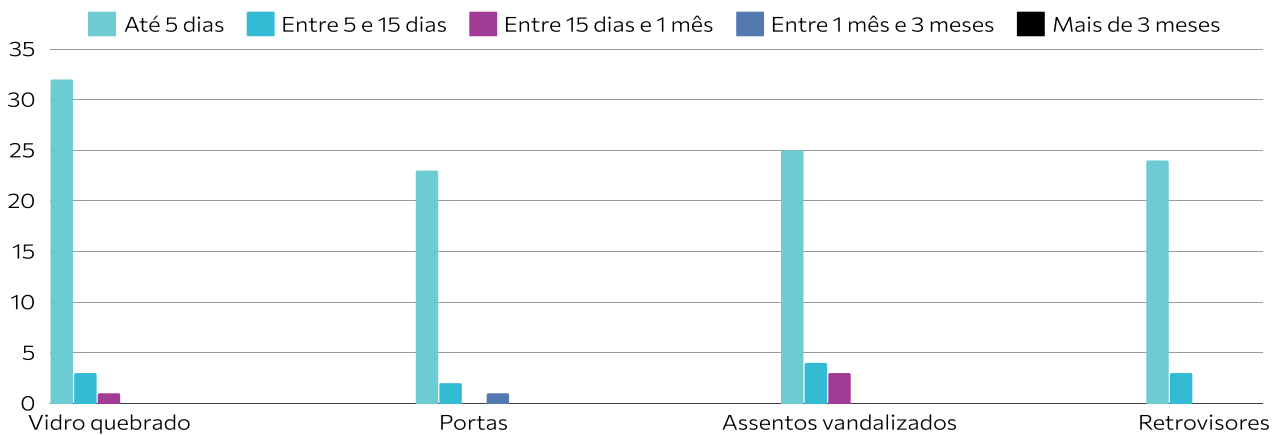
Sua empresa teve ônibus pichados nos últimos 12 meses?



Sua empresa teve portas de ônibus depredadas nos últimos 12 meses?



Tempo médio para reparo de um ônibus vandalizado



Rodoviário: um negócio de família na história de Fabiana Montenegro

A Revista Ônibus traz, do Portal do Rodoviário, matéria que revelou uma família inteira de rodoviários

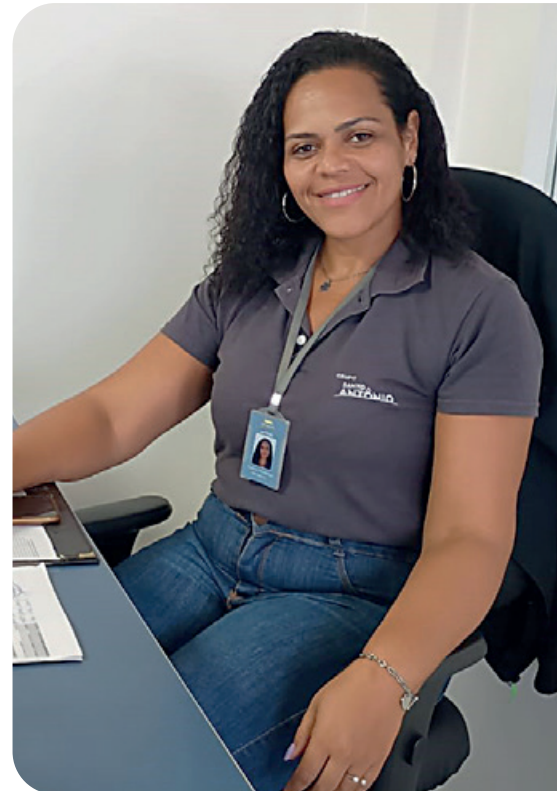
O Portal do Rodoviário (portaldorodoviario.com.br), site de notícias e informações sobre o setor de mobilidade urbana e muitas dicas voltadas exclusivamente para os trabalhadores de empresas de ônibus do estado do Rio de Janeiro, mantém uma seção intitulada “Perfil”. Nesse espaço são publicadas matérias que contam a história de vida e profissional de rodoviários que atuam na linha de frente, junto aos clientes, nos ônibus e terminais, como motoristas, fiscais e despachantes, e daqueles que atuam nos bastidores, nas garagens, fazendo a manutenção dos veículos e a administração das operadoras.

Desde sua criação, em maio de 2022, o Portal já entrevistou 24 rodoviários, de várias áreas profissionais e empresas, para a seção “Perfil”. São relatos que falam de sonhos, do amor ao trabalho e à família, do orgulho de ser rodoviário, de como era a vida antes de ingressar no setor de mobilidade urbana, de como é agora, no dia a dia cumprindo seu ofício, nos dias de folga... Em meio a tantas histórias, trouxemos, para esta edição da

Revista Ônibus, a de Fabiana Montenegro dos Santos Freitas Tavares, 41 anos, auxiliar de Departamento Pessoal da empresa Santo Antônio Transportes, sediada em Pendotiba, Niterói (RJ). Ela ingressou na empresa em 2010, no setor de monitoramento de câmeras e, apenas um ano depois, participou de processo seletivo interno e foi aprovada para atuar no Departamento Pessoal, área na qual adora trabalhar: “é o que eu amo fazer”, diz. Além dela, mais gente entre os Montenegro dos Santos Freitas Tavares embarcou nessa jornada do transporte por ônibus, fazendo da família uma verdadeira fábrica de rodoviários.

Pai, marido, irmão, padrasto, sogro, tios e primos

Na vida de Fabiana, fazer parte da categoria profissional rodoviária é praticamente um negócio de família. “Meu pai, meu marido, meu irmão, meus tios, meus primos, meu padrasto, meu sogro... Todo mundo trabalha ou trabalhou em empresa de ônibus”, conta. O marido, Alessandro Magalhães Tavares, com quem é casada há 18 anos, atua como



motorista na Expresso Garcia, empresa do mesmo grupo da Santo Antônio. O irmão, Isaac, de 18 anos, é jovem aprendiz na área de mecânica na mesma empresa de Fabiana. O pai trabalhou como cobrador na extinta Viação Santa Izabel. O padrasto foi porteiro, e o sogro, encarregado de manutenção, ambos também na Santo Antônio. Os tios e primos são motoristas da Fagundes, Rio Ita, 1001 e por aí vai. Resta saber o destino do pequeno Bernardo Montenegro, de 11 anos, filho de Fabiana e Alessandro.

Questionada sobre um sonho que ainda pretende realizar na área profissional, Fabiana responde sem pesta-



Irmão, Isaac, jovem aprendiz da Santo Antônio Transportes



Marido, Alessandro, motorista da Expresso Garcia



Primo, Eduardo Júnior, motorista da Auto Viação 1001



Primo, Fábio, motorista da Auto Ônibus Fagundes



Primo, Marcelo, motorista da Auto Ônibus Fagundes



Primo, Marcelo Elísio, motorista da Auto Ônibus Fagundes



Primo, Márcio Roberto, motorista da Auto Ônibus Fagundes



Tio, André, motorista da Bel Tour Turismo e Transportes

nejar: fazer uma faculdade, de preferência na área de gestão de Recursos Humanos, para se aprimorar na relação com os funcionários, nas admissões, que é um trabalho que já realiza no seu dia a dia como auxi-

liar de DP. "É o que gosto mesmo de fazer. Quero ter tempo para estudar mais. Na época da pandemia, que a gente ficou parado, fiz um curso de especialização. A gente precisa se atualizar sempre", diz.

Como oriunda de uma família de rodoviários e como auxiliar de DP, Fabiana pontuou algumas dicas para quem vai ingressar na categoria e pretende seguir carreira numa empresa de ônibus: "é preciso ter ética profissional, ser discreto no ambiente de trabalho, ter comprometimento com o que faz, ter proatividade, ou seja, não esperar a pessoa pedir para fazer... vai lá e pergunta se pode ajudar, tem que estar sempre disposto, e, principalmente, não parar de estudar, porque a nossa vida é uma eterna aprendizagem. Eu falo isso pro meu irmão, que é sempre bom ter novos cursos para agregar", finaliza.



Armando Guerra, ao centro, foi moderador do painel que contou também com Rafael Pimentel, do BNDES, e Karisa Ribeiro, do BID

Seminário da NTU promove debates e, junto com Lat.Bus, leva mais de 14 mil pessoas ao São Paulo Expo

Em três dias de evento no São Paulo Expo Center, o Seminário Nacional da NTU 2024 e a Feira Lat.Bus reuniram cerca de 14 mil pessoas para participarem dos debates sobre o futuro do setor e verem de perto as novidades do mercado.

No discurso de abertura, o presidente do Conselho Diretor da entidade, João Antônio Setti Braga, enfatizou a importância de avanços como a mudança do modo do poder público e a sociedade enxergarem o transporte público, exemplificando com a concessão de subsídios e a adoção de tarifa zero por vários mu-

nicipios brasileiros; a criação do marco legal; a regulamentação da reforma tributária, a desoneração da folha de pagamentos e outros itens.

Em palestra proferida no dia 7 de agosto, o ministro Jader Barbalho Filho, das Cidades, abordou a proposta que sua pasta enviou ao Congresso Nacional para o novo marco legal, destacando que houve cerca de 800 contribuições e constante diálogo com os congressistas para elaboração do documento, que vai substituir o PL 3278/2021. Barbalho alertou para a necessidade de medidas urgentes, a fim de evitar o colap-

so do sistema do transporte público, pois, em muitas cidades, "a tarifa é muito baixa para o operador e muito cara para o usuário". Ele falou da previsão de aplicação de recursos do Programa de Aceleração do Crescimento, PAC, com vistas à melhoria da mobilidade urbana e à descarbonização. Serão destinados R\$ 9,9 bilhões para projetos em 60 municípios, de 24 estados. Jader abordou também a previsão de recursos de R\$ 7,3 bilhões para investimentos em ônibus elétricos, com apoio do Fundo Clima e do FGTS. Além disso, o governo federal investe em um plano nacional de mobilidade urbana,

em parceria com o BNDES, que prevê o desenvolvimento de 21 planos regionais. "Estamos buscando diagnósticos e soluções que atendam às diferentes realidades do país", disse.

Palestra master: "Infraestrutura, renovação da frota e descarbonização do transporte público"

O presidente da Comissão de Meio Ambiente da ANTP (Associação Nacional dos Transportes Públicos), Olímpio Alvares, proferiu a palestra master, no dia 6 de agosto, e abordou aspectos históricos sobre o tema. Considerou que infraestrutura nacional de ônibus, renovação de frota e descarbonização do transporte público são temas que se interligam e exigem atenção constante. Embora vinda à tona recentemente, a questão da sustentabilidade do setor é urgente, frisou. A meta de emissão zero para 2050 (Net-Zero) ainda não tem disponíveis os US\$ 100

bilhões anuais do caixa mundial que deveriam ser alocados para seu cumprimento. Segundo Olímpio, esse valor ainda é muito pequeno diante do que seria realmente necessário: cerca de US\$ 275 trilhões.

Alvares avaliou que, em relação aos investimentos em infraestrutura, o Brasil não está atrasado em comparação a outros países. Mas, para melhorar a qualidade de vida em nossas cidades, acha necessária a adoção de novas tecnologias e de políticas públicas que garantam um transporte público mais eficiente, sustentável e acessível. "Temos um desafio enorme. Além de todos os aspectos apresentados, o Brasil é imenso e cada região conta com suas particularidades. Mas o que vejo hoje é um setor mais organizado e disposto a investir em soluções sustentáveis. Ainda precisamos de mais apoio da população e dos órgãos públicos, mas estamos avançando significativamente", conclui.



“Temos um desafio enorme. Além de todos os aspectos apresentados, o Brasil é imenso e cada região conta com suas particularidades”

Olímpio Alvares, presidente da Comissão de Meio Ambiente da ANTP

**LAT.BUS
TRANSPÚBLICO**

Feira Latinoamericana
do Transporte



**SEMINÁRIO
NACIONAL
NTU 2024**

Semove participa do 37º Seminário Nacional NTU

A Semove esteve presente ao evento, com participação do presidente-executivo, Armando Guerra Júnior, e da diretora de Mobilidade Urbana, Richele Cabral. Guerra atuou como moderador do Painel 2 – “Custeio e Investimento no Transporte Público” –, que teve como expositores Rafael Pimentel, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, BNDES, e Karisa Maia Ribeiro, do Banco Interamericano de Desenvolvimento, BID. Armando Guerra provocou os painelistas com a pergunta: “deveríamos priorizar o investimento na infraestrutura viária, com novas tecnologias visando reduzir a emissão de CO₂, ou na aquisição de ônibus elétricos?”. Em sua fala, Pimentel apresentou estudo realizado pelo Banco que demonstrou déficit nos investimentos em infraestrutura, no período entre 2015 e 2020, nas 15 maiores regiões metropolitanas

brasileiras, num montante de nada menos do que R\$ 360 bilhões. No entanto, considerou que o problema não é a falta de recursos, mas de projetos consistentes. Ele falou sobre a preocupação do BNDES de manter o Brasil como polo produtor de ônibus e explicou que, desde 2019, a instituição financeira flexibiliza os critérios para nacionalização do processo de eletrificação. Já Karisa Ribeiro frisou que a eletromobilidade é questão de política pública e envolve não só a eletrificação da frota, mas a mobilidade em si. Aludiu à diferença de preço entre um ônibus diesel (R\$ 1 milhão) e o elétrico (R\$ 3 milhões), e perguntou: "Quem paga a conta?". A panelista considerou estarmos em plena transição, num processo de aprendizado quanto à transparência, adoção de sistemas de compliance etc. Segundo ela, existem linhas de crédito para o setor privado e quem tem governança consegue acesso. Acredita que a indústria precisa se estruturar e mencionou que a fala do ministro Jader Barbalho trouxe esperança, mas que ainda falta cons-



“A tarifa é muito baixa para o operador e muito cara para o usuário”

Jader Barbalho Filho, ministro das Cidades

cientização quanto ao modelo de negócio. “O modelo de negócio precisa que a indústria se estruture e evolua dentro desse ecossistema. Aqui no Brasil algumas cidades já iniciaram esse processo, e estão fazendo a transição de forma consciente”, disse.

Richele Cabral mediu o painel “Unificação de Contratos: Modelos Inovadores no Brasil Transformam Gestão Urbana”, que contou com apresentações de Fabrizio Braga, da Next Mobilidade, sobre o BRT ABC; Maurício Gulin, Presidente da Viação Cidade Sorriso e do Sindicato das Empresas

de Ônibus da Região Metropolitana de Curitiba (Setransp), que abordou os esforços da cidade para a descarbonização; Nieve Chaves, cuja apresentação foi sobre o BRT Sorocaba, e Edmundo de Carvalho Pinheiro, diretor da HP Transportes Coletivos e da Urbi Mobilidade Urbana, que enfocou a evolução do sistema de transporte em Goiânia.

Richele fez provocações, como perguntar: “Como é que a gente de fato torna o nosso País um país coletivo?” e defendeu uma maior adoção de soluções como faixas seletivas, exclusivas e BRTs.

Pesquisa CNT mostra perfil do passageiro e mudanças em seu comportamento

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) apresentou, no segundo dia do Seminário Nacional NTU 2024, a Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana, que mostra o perfil dos usuários de transporte público no Brasil. A apresentação foi feita pelo diretor executivo da entidade, Bruno Batista.

Comparando dados de mobilidade urbana entre os anos de 2017 e 2024, o documento ofe-

rece um quadro das mudanças de comportamento dos usuários de transporte público. A utilização do ônibus caiu, entre os pesquisados, de 45,2%, em 2017, para atuais 30,9%. O aumento do uso de veículos próprios, especialmente entre as classes B e C, o adensamento das áreas urbanas,

as grandes concentrações populacionais, o aumento do acesso à internet e a consequente facilitação de implantação de sistemas de home office, a falta de prioridade para os coletivos nas vias foram apontados como alguns dos fatores que provocam essas mudanças e dificultam um planejamento eficiente para adequação do transporte às necessidades dos passageiros.

Bruno Batista falou sobre as transformações ocor-



NTU lança Anuário 2023-2024

Estudo mostra mudanças expressivas na última década



Mudanças expressivas no setor de mobilidade urbana ocorreram na última década e, através de indicadores coletados desde o ano de 1994, é possível fazer comparações e analisar o panorama do transporte público no Brasil. A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos lançou, durante o seu 37º Seminário Nacional NTU, o Anuário 2023-2024, que traz dados relevantes para o aprofundamento do estudo sobre transporte público no País.

Índices como diminuição nas viagens de ônibus de 44,1% na última década, diminuição de 19,1 milhões de passageiros, entre o volume transportado em 2014 e o transportado em 2023, e outros igualmente preocupantes para o setor justificam a escolha do tema para o Seminário deste ano: “A revitalização do transporte pú-

ridas no setor e a necessidade de conscientização do empresariado de que, “enquanto empresas do meio, precisamos entender que somos insubstituíveis para a mobilidade urbana, seja por trabalho, lazer, saúde ou outros motivos, e, quando entendemos isso, precisamos ouvir o nosso cliente e aperfeiçoar o nosso trabalho”.

A pesquisa demonstrou que, nos últimos anos, quase dobrou o percentual de passageiros que consideram o transporte um dos principais problemas urbanos. Mais de 13% dos usuários deixaram de usar ônibus. Desses, 63%

blico e a reconquista do passageiro”.

Além de problemas estruturais que afetam as empresas do segmento, a queda contínua de demanda observada reflete principalmente mudanças ocorridas na sociedade: aumento do acesso à internet, que permite que se resolva inúmeras questões sem sair de casa, desde fazer um curso até adquirir objetos, alimentos ou trabalhar em home office; o aumento da frota de automóveis e motos; a intensificação do uso de veículos como bicicletas e patinetes. O mundo mudou, e a mobilidade muda com ele. Francisco Christóvam, diretor executivo da NTU, avalia assim a situação: “Os dados mostram que a demanda de passageiros dificilmente retornará aos níveis pré-pandemia sem a adoção de novas políticas públicas, como um novo marco legal, priorização para o transpor-

te público e incentivos governamentais”.

considerariam voltar a utilizar o modal, caso houvesse melhorias em conforto, flexibilidade e frequência dos serviços. O transporte público aparece em terceiro lugar entre as maiores preocupações urbanas dos pesquisados, atrás apenas de saúde e segurança pública. Batista considerou que só políticas públicas bem conduzidas poderão resolver as demandas da população por mais linhas, horários flexíveis e implementação da tarifa zero. Entre as propostas apresentadas para reversão da queda de passageiros do transporte público, defendeu a



racionalização das redes, os programas de financiamento para infraestrutura permanente e a melhoria da governança por meio de autoridades metropolitanas.

Certamente, os dados presentes no Anuário vão ajudar a analisar o panorama da mobilidade urbana no Brasil e buscar soluções para a esperada revitalização do transporte e a consequente reconquista dos passageiros.

A vice-presidente do Conselho de Inovação da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), Luciana Herszkowicz, reforçou a necessidade de maior comunicação com os passageiros, de focar na informação de que ele pode voltar para o sistema e procurar entender sua experiência com o serviço de transporte.

te público e incentivos governamentais”.



Conselheiro da Semove e fundador da Braso Lisboa são homenageados com a Medalha do Mérito do Transporte

O empresário Fábio Teixeira Alves, diretor da Transportes Fábio's, da Auto Ônibus Vera Cruz e da Gire Transportes (empresas de Duque de Caxias e Magé, Rio de Janeiro), conselheiro da Semove, foi homenageado com a Medalha do Mérito do Transporte Urbano Brasileiro 2024, entregue pela NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), em solenidade realizada na noite de 6 de agosto, em São Paulo. Também foi condecorado com a comenda, *in memoriam*, o empresário Hélio Veiga Vieira (1941 – 2023), fundador da Braso Lisboa e sócio da Viação Ideal, empresas da cidade do Rio de Janeiro. Seus filhos estavam presentes para a homenagem e receberam a medalha.



A comenda é dedicada a pessoas físicas ou jurídicas que se destacam pela prestação de serviços relevantes ao setor de transporte urbano e metropolitano de passageiros no País e é dividida em três categorias: Especial, *In Memoriam* e Empresário. Fábio Teixeira foi agraciado na categoria Empresário, ao lado de Donato Gulin, de Curitiba (PR); Luiz Augusto Saraiva,

de São Paulo (SP); Murilo Soares de Andrade, de Belo Horizonte (MG); e José Lessa Carvalho, também de Belo Horizonte e Região Metropolitana. Na categoria especial, receberam a comenda o empresário de comunicação e promoção de eventos no setor de transportes, Marcelo Fontana, e o presidente do Banco do Nordeste do Brasil, Paulo Henrique Saraiva Câmara.

Cartilha pretende munir candidatos de informações sobre desejos da população e possíveis soluções para questões de mobilidade urbana

"Diferentemente dos anos anteriores, neste ano nós focamos a cartilha nas necessidades dos usuários e trouxemos recomendações e abordagens de como os prefeitos e prefeitas podem atender essas necessidades, transformando conheci-

mento técnico em proposições". A frase foi dita por Luiz Carlos Mantovani Néspoli, superintendente da

Associação Nacional dos Transportes Públicos, ANTP, durante a apresentação de cartilha elaborada para oferecer informações, sugestões e respostas sobre as questões de mobilidade urbana a candidatos a prefeitos(as) e vereadores(as). A primeira edição foi publicada em 2020 e a ideia é promover atualizações a cada pleito, levando-se em consideração as questões do setor e do mercado e as necessidades dos usuários, coletadas em pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte, CNT.

A elaboração do documento contou com o apoio da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) e do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana.

A publicação pode ser acessada no site antp.org.br.





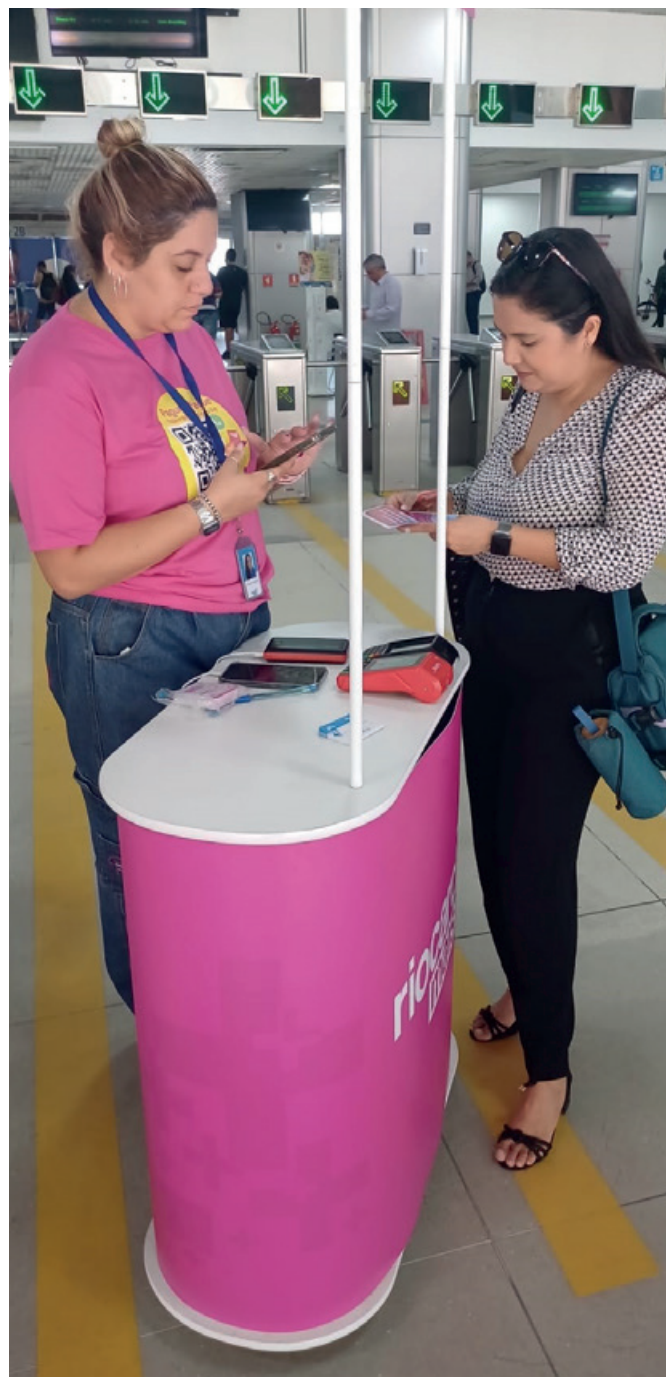
RIOCARD MAIS INICIA CAMPANHA DE ESTÍMULO AO BILHETE ÚNICO NITERÓI

A mais recente pesquisa card x cash, gerada para entender o perfil de pagamento do passageiro de Niterói, foi finalizada pela Riocard Mais. E, se embarcar no transporte público e pagar a passagem com desconto é o desejo de todo passageiro, uma das conclusões do trabalho foi: nem todos os niteroienses sabem o que fazer para ter esse direito. Com o objetivo de melhorar a comunicação e informar à população sobre cadastro e uso do Bilhete Único Niterói (BUN), a Riocard Mais, operadora do sistema de bilhetagem eletrônica na cidade, lançou, dia 5 de agosto, uma campanha para ampliar o conhecimento sobre o benefício.

Niterói tem o próprio benefício tarifário vinculado aos cartões Riocard Mais e 63% dos entrevistados disseram não saber o que fazer para ter direito à tarifa mais barata. Para levar o conhecimento à população, a ação conta com equipes de promotores itinerantes realizando o cadastramento do Bilhete Único e panfletagem em locais estratégicos e mapeados, divulgando o aplicativo Riocard e o clube de vantagens da empresa.

O levantamento mostrou ainda que 40% dos pagamentos no transporte público ocorrem em dinheiro. Um número que vai na contramão do investimento em tecnologia em bilhetagem que as empresas de ônibus do Município fizeram. Niterói possui 100% da frota com validadores online. São equipamentos modernos, que comunicam a informação em tempo real, e que aceitam inclusive leitura por NFC, tecnologia do Cartão Digital Riocard Mais, como forma de pagamento, além de validarem a recarga feita pelo app no ato do embarque.

A campanha terá duração de dois meses e irá reforçar as principais vantagens de economizar dinheiro ao usar um cartão Riocard Mais associado ao Bilhete Único Niterói em viagens dentro do Município. Neste período, a empresa também irá ampliar os locais de recarga, com mais 40 pontos disponibilizados na cidade.



PARTICIPAÇÃO EM EVENTOS FORTALECE RIOCARD MAIS

Rio Innovation Week

Entre os dias 13 e 16 de agosto, a Riocard Mais participou do Rio Innovation Week. A maior feira de inovação e tecnologia da América Latina aconteceu no Pier Mauá, região portuária do Rio de Janeiro, e atraiu 185 mil visitantes e 3,3 mil palestrantes. Oportunidade de agregar conhecimento sobre temas como sociedade, cidades inteligentes, inteligência artificial e alavancagem de negócios, dentre tantas outras trilhas de conhecimento. E a Riocard apostou no PodMais, o projeto de podcast com conteúdo exclusivo dos palestrantes do evento para os clientes.

Desenvolvido em parceria com a organização do Rio Innovation Week com o objetivo de democratizar o conhecimento gerado na Feira, o PodMais reuniu 31 convidados e contabilizou cerca de 600 minutos de transmissão ao vivo pelo canal do YouTube da empresa, o @RiocardMais, que atingiu pico de 11 mil visualizações por dia.





Lat.Bus

No início de agosto aconteceu o Lat.Bus, o maior evento de mobilidade da América Latina. A Riocard Mais foi uma das expositoras na feira, apresentando as soluções customizadas de bilhetagem eletrônica desenvolvidas nos últimos 20 anos, que levaram a empresa à liderança em transações no mercado. Cassiano Rusycki, CEO da Riocard, foi um dos convidados do painel “Tecnologia em gestão de bilhetagem eletrônica e meios de pagamentos”, ao lado de importantes nomes do setor.

RH Rio

Nos dias 11 e 12 de junho, aconteceu o Congresso RH Rio, voltado para profissionais de recursos humanos, gestores de pessoas e líderes de equipes. A área Comercial da Riocard Mais esteve presente na Marina da Glória, local da convenção, para apresentar as soluções sobre Vale-Transporte, Gestão Mais VT e Valida Mais Empresa, as duas últimas plataformas lançadas pela Riocard para facilitar a rotina do RH.



PARCERIA UNIU EMPRESAS DE MOBILIDADE NA ROTA SOLIDÁRIA

Para ajudar no reforço aos estoques de sangue do Hemorio, as empresas do setor de mobilidade se uniram em uma parceria inédita, viabilizando a integração entre os doadores e o Instituto. A campanha, batizada de Rota Solidária, fez parte das ações do Junho Vermelho, foi realizada entre os dias 10 e 14/06.

O movimento de doadores no Hemorio aumentou 27% nesses quatro dias, contabilizando 1.902 bolsas de sangue coletadas durante a ação Rota Solidária. Pelo segundo ano seguido, a parceria entre o hemo-centro e empresas de transporte do Rio ofereceu passagens de graça de ida e volta para voluntários que foram à unidade.

A Riocard Mais disponibilizou 400 viagens para a Rota Solidária. Os cartões, os únicos aceitos em todos os meios de transporte, foram os primeiros a esgotar.



RIOCARD MAIS PARTICIPA DO SUPER BOTS EXPERIENCE & FÓRUM DE AUTOATENDIMENTO DIGITAL



Em agosto, a gerente de logística e serviços de atendimento Savana Sá participou, em São Paulo, do Super Bots Experience & Fórum de Autoatendimento Digital, o mais importante seminário brasileiro sobre o mercado de chatbots, voice bots, assistentes virtuais e inteligência artificial.

O evento propõe a discussão em torno de oportunidades, tendências e desafios no autoatendimento digital, assim como a apresentação de cases de sucesso. A Riocard Mais foi convidada para compartilhar o caso "Tomais: um bot que planeja viagens no transporte público do Rio e realiza recargas por Pix".



Lat.Bus / Transpúblico, uma festa para os olhos dos amantes do transporte por ônibus

Nos dias 6, 7 e 8 de agosto, o São Paulo Expo se encheu com mais de 14 mil empresários, técnicos e apaixonados por ônibus de todo o Brasil e de vários outros países, principalmente da América Latina, naquele que é atualmente o maior evento do setor no continente, a Lat.Bus/Transpúblico (Feira Latino-Americana do Transporte), que aconteceu em paralelo ao Seminário Nacional NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos). O recorde de países presentes foi superado nesta edição, tanto em marcas expositoras como em visitantes. Mesmo quem foi nos três dias, dificilmente teve tempo de visitar os 42 estandes e conhecer as centenas de produtos e serviços oferecidos e expostos na feira, com destaque tecnológico para a eletrificação das frotas. Todas as montadoras de chassis, sem exceção, apresentaram veículos elétricos.

A Lat.Bus superou os 2,5 mil ônibus vendidos na edição de 2022, e seu sucesso como maior evento de transporte público da América Latina foi comentado pelo presidente da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), Márcio de Lima Leite, que destacou a coincidência de a feira acontecer em momento de alta relevante na produção e nas vendas do segmento e reafirmou o compromisso da entidade e suas associadas com a mobilidade sustentável. "Ao participar da Lat.Bus, a Anfavea reafirma seu compromisso com a mobilidade ambientalmente responsável e com o principal modal de transporte urbano, que é o ônibus. Nesta edição, nossas associadas apresentam o que há de mais moderno em termos de tecnologias nacionais de propulsão ligadas à descarbonização, segurança e eficiência para o transporte público", disse.





Prodata apresenta pagamento por smartphone via bluetooth

A líder absoluta em sistemas inteligentes para a mobilidade urbana na América Latina, Prodata Mobility, participou da Lat.Bus 2024 com um dos estandes mais movimentados da feira, que contava inclusive com o ilustrador Henrique Crivellari, realizando, em tempo real, caricaturas de todos os parceiros da empresa, brindados com lindas garrafas térmicas personalizadas com os desenhos de seus rostos.

Após estourar mais uma garrafa de champagne, João Ronco Júnior, presidente da Prodata Mobility Brasil, falou para a **Revista Ônibus**: "Estamos introduzindo no mercado algumas novidades, tanto em hardwares

quanto em softwares. Em hardware, está sendo lançado um novo teclado, com display gráfico colorido, imagem em alta resolução e touchscreen (sensível ao toque), o que vai permitir a implementação de novas funções para o motorista, integradas ao AVL (sistema de monitoramento de frota). Ampliando a lista de novos meios de pagamento, a empresa traz também o pagamento através da aproximação do smartphone, via bluetooth, que representa mais uma forma de facilitar a vida e integrar o dia a dia do usuário do transporte público. Quanto aos softwares, nossa empresa está oferecendo aos operadores de transporte de passageiros uma ferramenta baseada em dashboards de fácil acesso. Denominada Prodata Analytics, essa nova tecnologia dispõe informações gerenciais apresentadas em tabelas e gráficos de comportamento dinâmico para o aprofundamento da consulta aos detalhes do sistema de bilhetagem".

Nansen lança soluções para a mobilidade elétrica

A Nansen é uma empresa provedora de tecnologia e soluções de infraestrutura para a mobilidade elétrica e a geração de energia elétrica solar. Sendo uma das mais tradicionais fabricantes de medidores do mundo, hoje é conhecida no mercado não apenas pela sua tradição de mais de 90 anos, como pela cultura de inovação, com produtos de alta performance, precisão e confiabilidade.

A empresa lançou na Lat.Bus o carregador DC de geração 3, com balanceamento dinâmico de recarga. O carregador de módulos vai de 60 kW até 360 kW e permite o balanceamento de forma inteligente entre os conectores.



Nansen em números

- 91 anos de tradição
- 25 milhões de medidores/ano
- 100 milhões de medidores inteligentes instalados
- Presente em 50 países



Mercedes-Benz exhibe novo chassi articulado elétrico

Baseado no chassi eO500U, elétrico da Mercedes-Benz que já circula pelas ruas de São Paulo, o articulado eO500UA fez a avant-première na Lat.Bus. O primeiro elétrico articulado da marca foi desenvolvido e será produzido no Brasil e exportado para países da América Latina, começando a ser entregue em 2026.

“O eO500UA é um articulado de piso baixo para carrocerias de 18 metros, indicado para grandes capitais. Sua tecnologia se diferencia do irmão menor, eO500U, porque ele tem motor elétrico central, em vez de motor nas rodas. Além disso, utiliza tecnologia de baterias NMC3 de última geração, com autonomia de 250 km – e transportando até 120 passageiros”, informa Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Importância da viabilidade econômica e estrutural

Segundo o presidente da Mercedes-Benz do Brasil & CEO América Latina, Achim Puchert, a tecnologia do ônibus elétrico da marca já está pronta e pode ser utilizada para futuros lançamentos. “No entanto, é preciso reforçar um ponto muito importante: os operadores de transporte investem em veículos para gerir seus negócios da forma mais viável possível. Ou seja, os elétricos precisam ser viáveis economicamente para os clientes”, afirmou.

Na visão da empresa, quatro pilares precisam funcionar ao mesmo tempo para que a eletrificação seja possível: tecnologia, infraestrutura, financiamento e políticas públicas. “Hoje, cada município brasileiro vive uma realidade diferente, o que dificulta a adesão à eletrificação com maior velocidade e abrangência. Nós contamos com o apoio das autoridades públicas, da

cadeia de suprimentos e de outros elos do setor para acelerar o desenvolvimento da infraestrutura, como também de uma ampla rede de recarga de energia”, comenta Puchert.

“Sem dúvidas, os operadores de transportes somente investirão em veículos elétricos a bateria para cidades se puderem ser operados de forma tão viável como os veículos a diesel. É um papel social importante fazer essa conta fechar em prol do meio ambiente e em prol de todos”, reforça Barbosa.

“É por isso que todos nós precisamos agir juntos. A nossa missão tem que ser a mesma: construir um transporte coletivo cada vez mais limpo, inclusivo, seguro e eficiente para todos”, diz Puchert. “Nós temos expertise e tecnologia. Nossa indústria está preparada. Tenho certeza de que, juntos, nós vamos chegar lá. Afinal, como Mercedes-Benz, nós pensamos no coletivo, nós pensamos e fazemos o futuro”, completa.

Veículo em testes no Brasil e na Alemanha

Protótipos do ônibus articulado eO500UA, com carroceria Caio, cumprirão um programa de testes de funcionalidade e durabilidade nas pistas do Campo de Provas da Mercedes-Benz do Brasil em Iracemápolis (SP), como também em trechos urbanos da cidade de São Paulo. Outro protótipo vem sendo submetido a exigentes testes por parceiros da Daimler Buses na Alemanha e Finlândia, visando à validação de sistemas de frenagem e de segurança.

“Após uma série de simulações virtuais, é uma satisfação e orgulho ver o veículo iniciando testes nas pistas, ou seja, o nosso sonho virando realidade, um produto que traz o estado da arte da tecnologia da Mercedes-Benz e que estamos utilizando no Brasil”, destaca Walter Barbosa.



Marcopolo comemora 75 anos na Lat.Bus

Além de apresentar seus principais veículos, como o elétrico ATTIVI, de chassi próprio, e o Paradiso G8 1800 DD, de chassi Volvo 8x2, a Marcopolo, multinacional brasileira de carrocerias, sediada em Caxias do Sul (RS), apresentou na Lat.Bus rica exposição comemorativa dos 75 anos da sua fundação, com o nome de Nicola & Cia. O aniversário, 6 de agosto, coincidiu exatamente com o primeiro dia da feira latino-americana em São Paulo. Foram 75 anos em que a empresa criou soluções pioneiras no

mercado, conquistou importantes prêmios e também desenvolveu várias iniciativas educacionais e inclusivas para a comunidade.

Alguns números da Marcopolo

- Presente nos 5 continentes
- Presente em mais de 140 países
- 11 fábricas pelo mundo (3 no Brasil e 8 no exterior)
- Mais de 50 mil unidades fabricadas por ano
- Mais de 10 mil colaboradores no Brasil e no exterior



Caio, Busscar e Banco Luso Brasileiro trazem soluções inovadoras e sustentáveis

As principais atrações do Grupo Caio na Lat.Bus ficaram por conta dos ônibus elétricos apresentados; do lançamento do Panorâmico DD, novo modelo *double decker*, que compõe a família NB1 Busscar; dos ônibus urbanos Apache Vip e ORE3, fabricados na planta Caio de Botucatu, e dos rodoviários Vissta Buss 345 e Vissta Buss 365, produzidos no parque fabril da Busscar, em Joinville.

Durante os debates e seminários paralelos à feira, a gerente de Comunicação e Marketing, Tânia Pires de Souza, representou as marcas do Grupo Caio (Caio, Busscar e Banco Luso Brasileiro) no painel voltado aos prefeitos que aderiram ao PAC, sobre a descarbonização das frotas de ônibus das cidades brasileiras. “Pautas como essas são fundamentais para o crescimento das empresas e evolução da sociedade”, elogiou.

“O evento superou nossas expectativas ao receber um grande número de visitantes, que puderam conhecer e ver de perto muitas soluções inovadoras que oferecemos no segmento de ônibus urbanos e rodoviários, inclusive em serviços financeiros. Também permitiu realizar importantes avanços com grandes clientes e parceiros de negócios”, celebrou Paulo Ruas, CEO do Grupo Caio.



Para o diretor comercial da Busscar, Paulo Corso, a Lat.Bus foi a ocasião ideal para apresentar ao público o novo modelo *double decker* da marca. “O lançamento do Panorâmico DD NB1 na feira atraiu muitos visitantes e nos deu a oportunidade de estreitar relações com nossos parceiros e prospectar novos clientes. O Panorâmico DD NB1, junto dos modelos Vissta Buss 345 e Vissta Buss 365, premiados recentemente com o selo internacional iF Design, foi um dos mais visitados do evento e, de modo geral, foi muito bem avaliado pelo público”, destaca.

Já a participação do Banco Luso Brasileiro ao lado das empresas do Grupo, segundo o presidente Francisco Ribeiro, “fortaleceu a confiança e reforçou a robustez da marca. Foi uma excelente oportunidade de receber clientes e encaminhar novos negócios”, afirma.

Iveco Bus a gás natural e biometano é disponibilizado para test-ride na Lat.Bus

Apresentado no estande da IVECO BUS há dois anos, o chassi BUS 17-210 G, solução robusta movida a gás natural e biometano, esteve disponível para test-ride do público da Lat.Bus/Transpúblico/2024, na área externa da feira. O modelo tem alto potencial de aplicação, principalmente para transporte urbano: sua

configuração vai ao encontro da estrutura já existente em cidades com distribuição de GNV ou produção de biogás, além de ser uma alternativa econômico-financeira interessante para o transporte sustentável no Brasil e na América Latina, pois, com biometano, a emissão de CO₂ pode ser até 95% inferior à do diesel.

Com opção de até 9 cilindros para armazenamento, o BUS 17-210 G entrega autonomia de até 350 quilômetros. O tempo de abastecimento é de cerca de 20 minutos, assegurando a flexibilidade nas garagens e um menor tempo de ônibus parado.

A tecnologia de combustão estequiométrica do motor N60 CNG da FPT Industrial garante o melhor consumo de combustível da classe e níveis de ruído inferiores. São 210 cv de potência e 760 Nm de torque, que asseguram performance e rendimento no dia a dia, com alta potência e torque máximo em qualquer percurso. A confiabilidade e robustez do motor proporcionam uma economia de custos com combustível de até 40% na comparação com o diesel.



Baterias com nióbio possibilitam recarga de 10 minutos em ônibus



CBMM, Toshiba, VolksBus, Comil e ABB realizam o primeiro teste operacional no mundo deste conceito de sistema energético, que pode revolucionar o mercado de armazenamento de energia para a mobilidade e trazer benefícios significativos para o País, que detém 98% das reservas conhecidas de nióbio

Um dos maiores problemas operacionais detectados no processo de eletrificação da mobilidade é o grande tempo de recarga necessário nas diversas tecnologias que utilizam baterias de lítio. Os tempos de recarga típicos de um ônibus urbano vão de 4 a 6 horas, chegando, em alguns modelos de maior autonomia, a até 10 horas. O que exige uma grande quantidade de pontos de recarga e muito planejamento para ter a disponibilidade máxima dos veículos. A revolução proposta para a próxima geração de baterias é passar este tempo de recarga para, no máximo, 10 minutos, além de proporcionar maior segurança e ter vida útil até três vezes superior à das baterias convencionais.

Esta tecnologia de baterias de óxidos mistos de titânio com adição de nióbio para o ânodo das células das baterias de íons de lítio está sendo desenvolvida há seis anos pela CBMM e a Toshiba,

que a denominaram como NTO. O material substitui o grafite na composição do ânodo. Em 2021, o projeto se expandiu, com a parceria com a Volkswagen Caminhões e Ônibus, o que permitiu a aplicação dessa bateria em um ônibus elétrico, através do desenvolvimento dos sistemas de gerenciamento térmico, energético e carregamento ultrarrápido.

Toda essa tecnologia entrou em validação e aperfeiçoamento no meio deste ano, com a aplicação na operação real, pela CBMM, em que um veículo de chassi VolksBus de 18 toneladas e carroceria Comil está rodando diariamente numa rota fixa com autonomia de 60km, e faz recarga em um pantógrafo ABB (carregador fixo, que se acopla ao teto do ônibus automaticamente por sensores) de 300 kW, no início ou fim do trajeto. A operação fornecerá dados tanto sobre as características da bateria NTO quanto do veículo, com o objeti-

vo de sinalizar ajustes necessários para futura comercialização.

A proposta da tecnologia é que, no lugar de diversos carregadores instalados nas garagens das empresas de ônibus para recarga durante a noite, quando os veículos não estão em operação, seria instalado um carregador apenas em algum ponto da linha de ônibus, efetuando a recarga rápida de todos os veículos da linha, conforme chegarem ao local do ponto de recarga.

O ônibus do teste em si é equipado com quatro pacotes de baterias de lítio com ânodo contendo nióbio, cada um deles com capacidade útil entre 15 e 30 kWh, totalizando 60 e 120 kWh de capacidade. A autonomia é de 60 km com a bateria menor, chegando a 100 km com a maior. Mesmo com a maior, a recarga ainda pode ser feita em 10 minutos, caso se use um carregador de 600 kW.

As baterias instaladas no ônibus protótipo atual são de

Além da recarga rápida e da vida útil prolongada, com alto número de ciclos, as baterias com nióbio oferecem maior segurança



primeira geração. Para elas, declara-se uma densidade energética de 120 Wh/kg, menos que a média de 160 Wh/kg de uma bateria de lítio-ferro-fosfato (LFP). Mas a aposta está mesmo em aplicações como linhas de ônibus, onde as rotas são previsíveis e a recarga rápida compensa a autonomia menor.

Nesta fase, todos os componentes serão monitorados em tempo real para análise de seu comportamento e, assim, alimentar os processos de melhoria e desenvolvimento da tecnologia. Somente após essa fase será possível determinar os próximos passos para o lançamento do ônibus elétrico. Com relação à bateria com tecnologia NTO, a expectativa é que esteja disponível no mercado em 2025.

Principais vantagens

O nióbio é um metal não ferroso e tem, entre suas características, a alta condutividade

térmica e elétrica, maleabilidade e alta resistência à corrosão. No Brasil, temos ricas reservas de nióbio, que correspondem a 98,2% de toda a quantidade no mundo. Muitas dessas reservas não foram exploradas, pois a demanda comercial do mineral ainda não é tão alta.

Por sua capacidade de melhorar as propriedades de materiais, é utilizado para aprimorar ligas metálicas. Além da recarga rápida e da vida útil prolongada da bateria, com alto número de ciclos, as baterias com nióbio oferecem maior segurança. Ao contrário de outros tipos, não se degradam em temperaturas extremas, reduzindo o risco de incidentes de incêndio.

O desenvolvimento de baterias de nióbio representa um passo significativo em direção a um mercado de armazenamento de energia mais sustentável e eficiente. Ao aproveitar as abundantes reservas de nió-

bio do Brasil, a VWCO, a CBMM e a Toshiba estabeleceram um precedente importante para a economia do País. Só a CBMM está aplicando US\$ 80 milhões na implantação de uma nova fábrica, com capacidade para produzir 3 mil toneladas/ano de óxido de nióbio com características para uso em baterias. Com novos avanços e investimentos, essa tecnologia poderá se tornar um divisor de águas nas indústrias de energia renovável e veículos elétricos, pois as baterias de nióbio têm um tremendo potencial para o futuro do armazenamento de energia. Com suas propriedades e vantagens únicas, elas oferecem uma solução convincente para várias aplicações. Enquanto o Brasil continua a liderar na extração de nióbio e no desenvolvimento de tecnologia, o mundo aguarda a adoção generalizada dessa inovadora tecnologia de baterias.

Convênio Selo Verde traz novidades para 2024



Nova marca, nova norma, nova frota e mais qualidade para o ar do Rio de Janeiro

Neste mês de setembro, durante o evento Cidades Verdes, que será realizado no Rio de Janeiro, haverá o lançamento da nova marca do Selo Verde, convênio entre a Semove, o Inea (Instituto Estadual do Ambiente) e o Despoluir, Programa Ambiental do Transporte do

Sistema Transporte (CNT, Sest Senat e ITL). “Nossa ideia é dar mais visibilidade ao Selo nos ônibus aprovados nas medições das emissões e chamar a atenção da sociedade para esse trabalho ambiental que realizamos há quase três décadas”, afirma a coordenadora de Meio Ambiente da Semove, Christiane Chafim. Em outubro, será a vez da Federação e Inea renovarem a assinatura do Convênio Selo Verde, o que acontece a cada cinco anos.

A renovação traz consigo algumas outras novidades, além da marca. Uma delas foi pauta da última edição da

Revista Ônibus: o cumprimento da Norma de Operação do Programa de Relato de Emissões de Gases de Efeito Estufa 52 (NOP-52), do Inea, que estabele-

ce que as empresas dos setores de Transportes, Energia, Indústria e Resíduos e Efluentes devem apresentar, anualmente, ao Instituto, o inventário de emissões de gases de efeito estufa (GEE) verificado. “Além das questões que a gente já trabalha, como a redução de emissões, monóxido de carbono evitado, material particulado evitado, litros de diesel economizado, agora passaremos também a relatar as emissões das empresas que têm obrigação legal de fazer isso, que são aquelas com 200 veículos ou mais”, esclarece a coordenadora, lembrando que o Centro de Serviços Ambientais da Semove oferece esse serviço gratuitamente, inclusive para empresas sem obrigatoriedade de cumprir a norma, mas que também desejem fazer seus inventários de forma voluntária.

“ Nossa ideia é dar mais visibilidade ao Selo nos ônibus aprovados nas medições das emissões e chamar a atenção da sociedade para esse trabalho ambiental que realizamos há quase três décadas ”

Christiane Chafim,
coordenadora de Meio Ambiente da Semove

Unidades móveis

Outra novidade deste ano no Convênio Selo Verde é a renovação da frota do Programa Despoluir, cujos carros foram entregues em julho e já estão rodando. “Até 2020, a Semove contava com três kits, que incluem o carro, o equipamento (composto pelo opacímetro e o medidor de rotação) e a verba disponibilizada para custear o Programa. Em 2020, o convênio foi ampliado e passamos de três para cinco kits e, agora, em 2024, estamos operando com seis kits e todos os carros foram substituídos por novos, com os antigos sendo destinados às unidades do Sest Senat espalhadas pelo Brasil”, explica Chafim.

A ampliação de uma unidade móvel no estado do Rio de Janeiro, a partir do segundo semestre deste ano, permite ao Despoluir atender mais um sindicato associado à Semove. “Já estamos com seis sindicatos participando: Rio Ônibus, TransÔnibus, Setransduc, Setrerj, Sinfrerj e Sinterj, que foi beneficiado com esse último aumento de kits”, diz Chafim. Em outros três sindicatos – Setranspetro, Setransol e Setranspas –, que também fazem parte do Selo Verde, o trabalho é realizado com equipamentos do Programa Economizar que foram doados para a Semove quando o convênio foi interrompido. “Isso acontece porque estes sindicatos têm uma frota menor e a meta mensal é de 360 veículos verificados, sem repetir um veículo mais do que três vezes ao ano. Então, não é viável disponibilizar um kit para cada um. Nosso anseio é aumentar em mais uma unidade móvel para fazer um atendimento itinerante nestes sindicatos”, revela a coordenadora.

Sobre o Selo Verde

O trabalho voltado para o controle dos níveis de emissão de gases poluentes e para a redução do consumo de óleo diesel pela frota das empresas de ônibus do estado do Rio de Janeiro começou com a adesão voluntária das empresas, em 1997, através do Programa Economizar, fruto da parceria entre o Ministério das Minas e Energia, Petrobras/Conpet, Semove e seus sindicatos filiados. Em 2007, com a criação do Programa de Autocontrole de Fumaça Preta em Veículos do Ciclo Diesel (Procon Fumaça Preta), pela antiga Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente (Feema), que hoje integra o Inea, e do Programa Despoluir, pela CNT e Sest Senat, essa estrutura foi ampliada.

Com a entrada em vigor do Procon Fumaça Preta, o controle das emissões dos ônibus passou a ser obrigatório. O objetivo era identificar o nível de conformidade ambiental das frotas e integrar as ações já realizadas pela Semove, através dos programas Economizar e Despoluir. Assim, foi firmado convênio entre a Federação, o Inea, a Secretaria de

Estado de Ambiente e Petrobras/Conpet. Com a saída do Economizar, o Convênio Selo Verde passou a ser formado pelas parcerias entre a Semove, Inea e Despoluir.

Toda a frota de ônibus cadastrada na Semove é avaliada semestralmente, ou seja, duas vezes por ano, de acordo com os critérios definidos pelas normas e padrões vigentes (Resolução Conema no 58 e NOP-Inea 14 - Norma Operacional do Inea). Como resultado desse acompanhamento e das medidas corretivas adotadas, se obtém a diminuição dos níveis de CO₂ (gás carbônico) e de material particulado (MP), além de importante economia possibilitada pelo diesel não queimado.



A atual marca será substituída por uma nova, que será apresentada durante o evento Cidades Verdes

Semove, Fetranscarga e Sest Senat recebem encontro técnico do Programa Despoluir no Sudeste

Foi realizado, nos dias 29 e 30 de agosto, no Sest Senat São Gonçalo, o III Encontro Técnico Regional do Programa Despoluir 2024 – Sudeste. Promovido pela CNT (Confederação Nacional do Transporte), em parceria com a Semove e a Fetranscarga (Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro), o evento reuniu técnicos e coordenadores de toda a região para um treinamento de reciclagem e também apresentou as novidades do Despoluir.

A programação do Encontro inclui capacitações voltadas às linhas de atuação do Despoluir - Avaliação Veicular Ambiental e Avaliação da Qualidade do Diesel. A primeira diz respeito à aferição ambiental com a realização do teste de opacidade em veículos pesados movidos a diesel. A segunda trata da análise das especificações do combustível contido nos tanques de armazenamento das empresas atendidas pelo Despoluir.

A Semove e os seis sindicatos do estado do Rio de Janeiro integrantes do Despoluir (Rio Ônibus,



TransÔnibus, Setransduc, Setrerj, Sinfrerj e Sinterj) participaram do evento. A coordenadora de Meio Ambiente, Christiane Chafim, o especialista em Meio Ambiente, Vinícius Sampaio, e o analista Ambiental Sênior, Sérgio Peixoto, representaram a Federação.

Além da Semove e Fetranscarga, o evento contou com a presença de representantes da Fetce-mg (Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de Minas Gerais); Fetram (Federa-

ção das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Minas Gerais); Fettransportes (Federação das Empresas de Transportes do Estado do Espírito Santo); Fetcesp (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo); Fetpesp (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo); e Fetac MG (Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas e Bens do Estado de Minas Gerais).



UMA PUBLICAÇÃO DA
semove

 revista
ônibus
www.revistaonibus.com.br

O veículo da mobilidade no Rio de Janeiro



Anuncie
21 9-8787-5730

**Há 24 anos na mão de quem decide
os destinos do transporte coletivo**



Exposição mostrou veículos clássicos da história do transporte ao lado de modelos novos e com tecnologia de ponta

A Nova Arena Baixada, em Santa Cruz da Serra, Duque de Caxias (RJ), recebeu, dia 31 de agosto, a 1ª Expobus RJ, uma exposição de ônibus antigos e novos que celebra o transporte urbano rodoviário brasileiro apresentando a modernidade da frota atual e resgatando a memória afetiva de ônibus clássicos que fizeram parte da vida do País. Noventa e cinco veículos, de várias empresas sediadas no estado do Rio e até em outros estados, preencheram o grande pátio do local.

Na abertura do evento, os três organizadores, os busólogos Saulo Scoponi, Metusalen Amaral e Darles Amaral, falaram

de como surgiu a ideia de realizar a exposição no Rio. "A gente percebeu que o Rio de Janeiro estava com essa carência de eventos de transporte público... Isso aqui nasceu como um sonho compartilhado entre as pessoas e acabou tomando uma proporção que a gente nem imaginava... Acredito que lançamos hoje a pedra fundamental da Expobus RJ", disse Scoponi.

Valorização dos motoristas

Os organizadores agradeceram o apoio de dezenas de patrocinadores, como a Semove e o Rio Ônibus, da secretaria de Estado de Transportes e da prefeitura de Duque de Caxias. Dar-



Flecha de Prata, de 1964, foi o ônibus mais antigo exibido na exposição

les Amaral destacou a responsabilidade do motorista no setor de transporte por ônibus. "O motorista tem um papel importante dentro dessa cultura de transporte de pessoas e deve ser valorizado com boas ferramentas de trabalho, mas também com bom descanso e boa remuneração. O condutor é o cara que transporta vidas, sonhos... Temos as máquinas, mas também temos os ho-

mens e por trás desses homens há pais de família”, afirmou, ressaltando a presença de vários motoristas no local.

Entre as atrações, além dos veículos, a exposição contou com um espaço kids, oferecido pelo Rio Ônibus, com tobogã, pula-pula, totó e outros brinquedos para as crianças se divertirem, praça de alimentação e uma biblioteca móvel, montada dentro de um ônibus. Também foram disponibilizados serviços de saúde: a Pastoral do Menor do Rio de Janeiro realizou exames odontológicos em crianças e adolescentes, em ônibus adaptado, e a Ótica de Fábrica fez exames de vista gratuitos e forneceu óculos a preço de custo.

Vários parceiros da Expobus RJ apresentaram seus produtos e serviços, como reforma de pneus, para-brisas, vidros, entre outros. Além disso, fabricantes de miniaturas de ônibus comercializaram suas mercadorias no evento e atraíram a atenção de colecionadores.

Estrelas da exposição

O mais antigo ônibus exibido na Expobus, um Mercedes-Benz LP 321, carroceria Ciferal Flecha de Prata, de 1964, chamou a atenção dos visitantes, que fizeram vários registros fotográficos



Exposição também apresentou biblioteca montada dentro de um ônibus

junto ao veículo. O Papo Amarelo 139, relíquia que faz parte do acervo da Auto Viação 1001, do Grupo JCA, já integrava a frota da empresa quando o empresário Jelson da Costa Antunes (1927 – 2006) assumiu sua direção, em 1968. Em 1976, o veículo foi vendido. Mas, em 1995, Carlos Otávio Antunes, filho de Jelson, o comprou de volta, restaurando-o para presentear o pai em seu 71º aniversário, comemorado em 1997.

Outra estrela da exposição foi um ônibus de 1997, adquirido por Metusalen Amaral. Antes um veículo de transporte escolar, ele foi totalmente reformado, ganhando nova pintura, em homenagem à extinta Viação Acari, que operava linhas na cidade do Rio de Ja-

neiro e encerrou suas atividades em 2021, devido à crise enfrentada pelo setor de transportes e agravada pela pandemia. O veículo foi suspenso por um guindaste da Transportes Carvalho e ficou em exibição no alto.

Durante a Expobus RJ, foi realizada também uma roda de conversa sobre “Cultura de Segurança nas Empresas de Transportes”. O bate-papo aconteceu em duas sessões, às 11h e às 14h.

A sala vip do evento recebeu o nome da Semove, que foi representada na exposição por sua gerente de Comunicação Institucional, Verônica Abdalla. O local foi destinado para receber empresários e lideranças das operadoras do estado do Rio.



O espaço kids foi oferecido pelo Rio Ônibus



Marcopolo G8 double decker, da Viação 1001, um dos modernos

Trel completa 50 anos e tem muita história para contar

Empresa foi fundada pelo imigrante português Manoel Lavouras e hoje é administrada por seus filhos

A Trel (Transturismo Rei Ltda.) completou, dia 20 de maio, 50 anos de atividades. A empresa é fruto da fusão das antigas Junel Transportes, Viação Auto Luxo, Viação Parada Angélica e Táxi Rei Ltda., que operavam linhas em Duque de Caxias e Magé e ligando os dois municípios da Baixada Fluminense ao Centro do Rio. Ao assumir as quatro operadoras, Manoel Alves Lavouras (1931 – 1996), imigrante português que chegou ao Brasil em 1954, fundou a Trel.

Segundo Manoel Luís Alves Lavouras, seu filho mais velho, que hoje administra a empresa ao lado dos irmãos Armand Marcos e Márcio José Alves Lavouras, as empresas que deram origem à Transturismo Rei estavam sediadas em garagens distintas, localizadas em Duque de Caxias e Magé. “Ao unir as quatro, meu pai optou por manter apenas a garagem de Magé, da Táxi Rei Ltda, que também era chamada de Trel. Ele adotou a sigla para a empresa unificada, mas mudou o nome”, explica.

Fusão do Rio com a Guanabara

Menos de dois meses após Manoel Lavouras fundar a Trel, uma mudança estrutural aconteceu no Rio de Janeiro. O então presidente Ernesto Geisel decretou, em 12 de julho de 1974, a fusão do estado da Guanabara com o estado do Rio de Janeiro, sancionada pela Lei Complementar número 20, que passaria a vigorar a partir de 1º de março de 1975. A transformação afetou várias empresas de ônibus, por conta das regulamentações mais rígidas e da obrigatoriedade de investimentos mais altos.

Como estava iniciando seu novo negócio e já havia investido tudo o que podia para fundar a Trel, Lavouras se viu em uma encruzilhada, tendo como única saída a transferência das linhas com destino ao Centro do Rio para outra operadora. “Quando houve a fusão das quatro empresas, chegamos a contar com cerca de 170 ônibus. Quando meu pai se desfez das linhas



do Centro, ficamos com 90 ônibus. Mas isso foi crucial para que ele pudesse fazer os investimentos internos necessários, nas pessoas e na frota”, ressalta o atual administrador.

Da pipa à direção

Manoel Luís tinha apenas oito anos quando seu pai fundou a Trel, mas já visitava a garagem com frequência. “Eu gostava de ir pra lá para soltar pipa, porque o espaço era muito grande”, lembra. Aos 17 anos, já cursando a faculdade de engenharia mecânica, ele começou a trabalhar na empresa. “Meu pai me colocou pra trabalhar; eu estudava de manhã e de tarde ia pra empresa. Passei por vários setores: departamento pessoal, oficina, tráfego, fiz de tudo um pouco. Como eu tinha



carteira D, até ônibus eu dirigi, por iniciativa minha, pois a função de motorista não estava entre as minhas obrigações na empresa. Naquela época, quando dava algum problema com o trem, as empresas tinham que rodar com a frota completa para atender à demanda. Às vezes faltava motorista e eu ia pra linha para tentar ajudar de alguma forma”, conta.

Em 1989, Manoel Luís, que já vinha assumindo mais responsabilidades à frente da Trel, passou a atuar mais intensamente na direção. “Meu pai viajou e eu fiquei sozinho para tocar a empresa. Depois, meus irmãos se juntaram a mim. Não sem antes fazer a mesma trajetória que eu fiz, passando por alguns setores da empresa”, revela. Com a morte de Manoel Lavouras, em 1996, Manoel Luís, Armando Marcos e Márcio José assumiram definitivamente a Trel. “Meu pai deixou um legado e nós demos continuidade”.

“O mundo gira”

Uma importante vitória da nova administração se deu em

dezembro de 1998 e fez valer a velha máxima de que “o mundo gira”. Naquele ano, a Trel conseguiu reassumir seis das antigas linhas que ligavam Duque de Caxias ao Centro do Rio. Com isso, a empresa dobrou sua frota, passando de 98 para 196 ônibus. No começo dos anos 2000, outras cinco linhas, dessa vez de Petrópolis, ligando o município à Magé e Duque de Caxias, foram incorporadas à Trel, que aumentou a frota para 220 veículos.

A união dos irmãos Lavouras continuou rendendo suces-

so e crescimento para a Tranturismo Rei Ltda. Em 2012, a empresa venceu a licitação das 21 linhas municipais de Magé. Depois, assumiu também mais duas linhas municipais de Duque de Caxias, então recém-criadas pela prefeitura, além das que já operava anteriormente. “Chegamos ao final de 2012 com uma frota de 500 ônibus e uma equipe de 1.200 funcionários, sendo 430 em operação e o restante como reserva técnica”, lembra Manoel Luís.



Dona Arminda com os filhos Manoel Luís, Armando Marcos e Márcio José





Foto: Galeria BSG

Os investimentos internos para garantir a qualidade do serviço e a satisfação dos clientes e colaboradores envolviam diversas ações. “Tínhamos um setor exclusivo de Qualidade e realizávamos premiações para motivar os funcionários, como o Programa Acidente Zero, o Programa de Economia de Consumo de Combustível, além de eventos

de confraternização, torneios de futebol, entre outras coisas. Mas, veio a pandemia e tudo mudou”, lamenta Manoel Luís.

Subsídio governamental

A pandemia da Covid-19 afetou diretamente as empresas de ônibus, causando prejuízos decisivos; e a Trel não saiu ileso. “No dia 21 de março de 2020,

após determinação do governo para fechar tudo e paralisar várias linhas, passamos a rodar com apenas 41 veículos”, conta o diretor. A crise que atingiu as operadoras de transporte coletivo urbano por conta da pandemia não retrocedeu após o fim do período de emergência da saúde pública. Ao contrário, as mudanças sociais que vieram a reboque, como o aumento do trabalho remoto e do ensino à distância, o crescimento das compras on-line e atendimentos médicos virtuais, acentuaram as dificuldades. Atualmente, a Trel conta com 180 ônibus, com idade média de 9 anos. Em seu auge, a idade média da frota não passava de 3,5 anos, garantindo sempre veículos modernos, seguros e confortáveis para os passageiros e motoristas. “O que temos agora é uma frota degradada, porque a gente não consegue fazer investimento”, explica Manoel Luís. O diretor defende que o gover-



Foto: Ônibus Brasil

no subsidie o transporte público, serviço essencial para a população, mas que vem perdendo qualidade ao longo dos últimos anos por falta de capital para investir.

Com a reputação de uma empresa familiar, a Trel sempre se pautou na satisfação de seus clientes internos e externos e é considerada como uma segunda casa por muitos dos cola-

boradores. O desejo de Manoel Luís e de seus irmãos é poder manter sua equipe unida e motivada e oferecer aos clientes o mesmo padrão de serviço que já alcançou num passado recente.

Manoel Alves Lavouras: uma história de luta e empreendedorismo

Ao contar a história da Trel (Transturismo Rei Ltda.) é preciso também resgatar um pouco da jornada de vida e luta de seu fundador, Manoel Alves Lavouras (1931 – 1996). Nascido no dia 14 de janeiro, em Valongo, Conselho de Valpaços, em Portugal, imigrou para o Brasil em 1954, para tentar a vida do outro lado do Atlântico e também encontrar seu irmão, José Alves Lavouras (1929 – 1993), que já vivia em terras brasileiras.

Ao chegar ao Brasil, Manoel começou a trabalhar como carregador de caminhão nos mercados da Praça XV e de Madureira. Foi um período duro de labuta diária, de sol a sol. O encontro com o ônibus se deu mais tarde, quando conseguiu uma colocação como cobrador e depois como motorista. Empreendedor e desbravador que era, não demorou muito para iniciar seu pró-



prio negócio. Assim, juntando suas economias comprou uma lotação*.

Em pouco tempo, Lavouras ampliou seus horizontes, passando a atuar em outros mercados e aumentando sua participação no setor de transporte urbano no estado do Rio de Janeiro. Em 1958, tornou-se sócio do Posto de Molas Paraibana. Além disso, em parceria com os irmãos, assumiu a empresa

de Turismo Santa Bárbara e, em seguida, fundou a Auto Viação Três Amigos e a Turismo Três Amigos. Também foi proprietário do Posto de Molas Guanabara e da Companhia de Molas Cimebra, vendida em 1975.

Em 1974, após assumir a Junel, a Auto Luxo, a Parada Angélica e a Táxi Rei, unificou as quatro empresas fundando a Trel (Transturismo Rei Ltda.). Nessa trajetória à frente da Trel, contou com o apoio e parceria de sua esposa Arminda Lavouras,

do cunhado e amigo Antonio Alves dos Santos e dos filhos. “Minha mãe sempre foi o alicerce do meu pai e depois o nosso, meu e dos meus irmãos. Após a morte do meu pai, foi ela quem nos manteve de pé, lutando. Seu papel foi determinante para que os negócios e a família pudessem andar juntos e prosperar”, ressalta Manoel Luís.

* Termo usado para denominar o transporte rodoviário realizado de forma individual, por pessoas físicas, até o começo dos anos 1960, quando o estado do Rio de Janeiro iniciou o desmantelamento dos serviços de bondes e lotações e exigiu a formação de empresas de ônibus, levando os proprietários de lotação a se unirem para constituírem empresas jurídicas.



Viação Ideal: transparência, ética e respeito

Empresa é a primeira do setor de ônibus no Brasil a conquistar certificações internacionais de Antissuborno e de Gestão de Compliance



A Viação Ideal é a primeira empresa de transporte público por ônibus no País a conquistar duas importantes certificações no campo da transparência e da ética: a ISO 37001, de Antissuborno, e a ISO 37301, de Sistema de Gestão de Compliance. Tudo começou em 2021, quando o Grupo Guanabara, do qual a empresa faz parte, implementou seu programa de integridade. Segundo a coordenadora

do setor Jurídico e de Compliance da Ideal, Maria Aparecida Dutra, a partir da iniciativa do Grupo, foi necessário preparar a empresa para entender o Programa de Integridade. “Na época, passamos por treinamentos e apresentamos o programa para os colaboradores, colocando toda a equipe a par do que estava acontecendo no Grupo”, afirma.

Motivada pelo sucesso do trabalho desenvolvido no Grupo

Guanabara, em 2023, a direção da Viação Ideal resolveu implantar um programa de integridade personalizado, visando atender às normas ISO 37001 e 37301, para que fosse possível alcançar tais certificações. “Quando nós entendemos que deveríamos desenhar nosso próprio programa de integridade, que caminhasse junto com o do Grupo, que era algo mais macro, foi uma virada de chave”, conta Maria

Aparecida. O primeiro passo foi fazer uma ampla pesquisa sobre as certificações existentes nessa área de transparência e ética, e sobre o que seria necessário para a empresa adotar as normas, critérios e verificações exigidos pela ISO (Organização Internacional de Normalização) com relação às duas certificações internacionais que a empresa resolveu buscar - Antissuborno e de Gestão de Compliance.

Início da implantação

Com a decisão tomada e ciente dos desafios que viriam pela frente, a Ideal iniciou o processo de implantação de seu Programa de Integridade. Foram cerca de oito meses de preparação, com uma consultoria especializada, para que todos os requisitos das normas fossem observados e atendidos; isso demandou dedicação exclusiva do setor de Compliance e das lideranças. De acordo com Maria Aparecida, a construção do programa e de controles foi trabalhada a muitas mãos e cada dia foi desafiador, considerando que apesar de ser uma área específica no mercado, o transporte público urbano de passageiros requer atenção especial a muitos aspectos, desde operacionais e de manutenção até de meio ambiente, por exemplo.

“Foi preciso mapear todos os riscos, o que demandou tempo e atenção minuciosa a cada setor da empresa. Não é algo rápido, nem fácil; se algum risco faltar, você pode cair na “malha fina” da auditoria e não alcançar a certificação. Foi um longo caminho, que levou mais seis meses. Quando a parte de documentação ficou pronta, iniciamos a prática e os controles. Depois, veio a

fase de conscientização dos colaboradores, seguida pela estruturação do programa e verificação de sua efetividade. Somente então pudemos pensar em contratar uma certificadora”, explica Maria Aparecida.

Auditorias e avaliação final

A primeira etapa de auditoria, em novembro, durou cerca de 15 dias. “Foi um período exaustivo voltado para a verificação de nossas documentações internas e procedimentos, elaborados de acordo com as duas normas. O auditor foi bem exigente e tivemos que revisar muitos documentos em um curto espaço de tempo”, revela a coordenadora. Antes de avançar para a segunda etapa, realizada em dezembro, a empresa dedicou uma semana para fazer recapitulação sobre os aspectos envolvidos nas certificações. Quando o auditor voltou para a segunda fase, para confirmar se o sistema estava rodando, as lideranças envolvidas nos processos de risco de compliance e antissuborno foram convocadas novamente. Depois, o auditor selecionou

alguns colaboradores, de forma aleatória, incluindo motoristas, para participarem da sabatina.

A avaliação final do auditor foi ainda mais rígida, devido à complexidade de cada norma. “Preparamos todos os colaboradores de acordo com nosso plano de treinamento. Sabemos que para mudar uma cultura estamos sujeitos a encontrar resistências; colocar todos na mesma página não é uma tarefa fácil. Além de preparar, tinha a etapa de fazer com que todos cumprissem as normas e documentações. Depois de todas as fases e avaliações, veio a coroação do processo, com a recomendação das certificações”, conta Maria Aparecida. A informação chegou através de um e-mail da equipe de auditoria da certificadora Tüv Nord. “Foi uma alegria, ainda mais por sermos a primeira empresa de transporte urbano de passageiros no Brasil a conquistar essas duas ISO. Só não somos a primeira no transporte em geral porque o Metrô conseguiu os mesmos certificados em dezembro de 2023, o que é ótimo para todo o segmento de



transporte público”, comemora a Compliance Officer. As certificações da Viação Ideal foram emitidas dia 12 de janeiro de 2024; no final deste ano a empresa passará pela auditoria de manutenção das normas.

Treinamentos e mudança de cultura

“Foram meses de treinamentos, nos quais falamos sobre diversos temas e documentações, dentre eles: corrupção, fraude, assédio moral e sexual, LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados), código de ética e de conduta e canal de denúncias. Alguns treinamentos foram voltados apenas para lideranças”, explica a coordenadora.

Segundo Maria Aparecida, a norma exige da empresa a preparação dos colaboradores para toda documentação exis-



tente. “Como nosso programa é bem amplo, optamos pelo treinamento em vários outros conteúdos que julgamos importantes para mudar a cultura e para que os colaboradores entendam que aquilo ali deve fazer parte do nosso DNA”, explicou. A coordenadora destaca que são avaliados, além dos treinamentos e documentações, a estrutura física da empresa e o apoio da alta direção, que tam-

bém é auditada. “Esse apoio foi incondicional e é um dos pilares do Programa de Integridade, porque a gente precisa materializar a mudança de cultura e, para isso, depende desse apoio”, explica.

Prêmio Compliance 2024

Além de conquistar as ISO 37001 e 37301, a Viação Ideal ganhou, este ano, em maio, o Prêmio Compliance 2024 do Grupo Guanabara. A empresa venceu nas subcategorias Inovação e Inspiração, além de ter sua coordenadora Jurídica e de Compliance, Maria Aparecida Dutra, reconhecida com o troféu Inspiração.

O prêmio é dividido em quatro subcategorias – Inovação, Inspiração, Qualificação e Revelação – além da categoria principal de Empresa Compliance.

Canal de Denúncias

Com a aprovação da Lei 14.457, de setembro de 2022, todas as empresas precisaram, entre outras adaptações, fornecer canais de denúncia e suporte para seus funcionários, garantindo o anonimato e a confidencialidade. A chamada Lei da CIPA amplia as responsabilidades das empresas e da própria CIPA na prevenção de assédios, exigindo políticas claras, com treinamentos regulares, além dos canais de denúncias. Outra mudança foi a incorporação da palavra Assédio ao nome da CIPA, que passou a se chamar Comissão

Interna de Prevenção de Acidentes e de Assédio.

Na Viação Ideal, o canal de denúncias funciona desde antes de sancionada a lei. A empresa disponibiliza um formulário no site viacaoideal.com.br, na seção Canal Compliance, para fazer a denúncia de forma anônima e segura. “Isso também é uma exigência da norma. A gente deve ter uma política de não retaliação e para isso é preciso per-

mitir o anonimato e comprovar que está protegendo os dados do denunciante”, explica Maria Aparecida.

No treinamento sobre o tema, os colaboradores aprendem como acessar o formulário e encaminhar suas denúncias e são orientados para utilizarem a ferramenta com responsabilidade. “Esclarecemos que não pode ser um lugar para fofoca ou vingança e que alguns assuntos específicos devem ser tratados com o setor de Recursos Humanos ou com os superiores diretos ou gerentes”, finaliza a coordenadora.





Atleta paralímpica brasileira é patrocinada pela Autoviação Vera Cruz

Diana Barcelos, atleta paraolímpica patrocinada pela Auto Viação Vera Cruz desde 2017, garantiu a quinta colocação para o Brasil (subindo três posições em comparação com a Paralimpíada passada), no Double Sculls misto PR3, ao lado do remador Jairo Klug. A remadora integrou a comitiva de 277 atletas brasileiros dos Jogos Paralímpicos 2024, realizados entre 28 de agosto e 8 de setembro, em Paris, na França.

Na etapa de classificação, dia 30 de agosto, Diana e Jairo haviam registrado a marca de 7min40s91. No dia seguinte, participaram da repescagem e melhoraram o tempo, concluindo os 2.000m em 7min24s24 e conquistando a vaga na final, realizada dia 1º de setembro. A disputa aconteceu no Estádio Náutico de Vaires Sur Marne e o ouro ficou com a dupla da Austrália, Nikki Ayers e Jed Altschwager (7:26.74), a prata com Samuel Murray e Annabel Caddick (7:28.19), da Grã-Bretanha, e o bronze com Jan Helmich e Hermine Krumbein (7:28.31), da Alemanha. A dupla brasileira encerrou a prova em 7min45s02.

Diana foi duas vezes campeã mundial na categoria Remo 2 – em 2017, nos Estados Unidos, e em 2018, na Bulgária –, e medalha de prata em 2022, na Áustria. Também conquistou o ouro nos campeonatos sulamericanos de 2017 e 2022, no Brasil, e é tricampeã brasileira pelo Flamengo (2019, 2020 e 2021). Em 2020, a atleta participou da Olimpíada

de Tóquio, quando ficou entre as 10 melhores remadoras também na categoria Remo 2. Em 2021, foi a vez da Regata Internacional Paralímpica de Gavirate, na Itália, onde conquistou a segunda colocação. No ano passado, trouxe a prata novamente, ao participar da Copa do Mundo, também na Itália. Para completar, ela foi eleita a melhor de sua categoria no Prêmio Paralímpico de 2018 e 2023.

Para conseguir a classificação para os Jogos da XVII Paralimpíada, ou Jogos Paralímpicos 2024, ou apenas Paris 2024, Diana passou por várias competições este ano: Campeonato Sul-americano de Remo, em março, no Rio de Janeiro; Regata de Qualificação Paralímpica 1 e Copa do Mundo de Remo etapa II, ambas em maio, em Lucerna, na Suíça; Copa do Mundo de Remo (ainda etapa 2), na Itália, em junho; e Campeonato Brasileiro de Para Remo, no Rio de Janeiro, em junho.



Parte do elenco da próxima novela das 19h da Rede Globo visita a Novacap

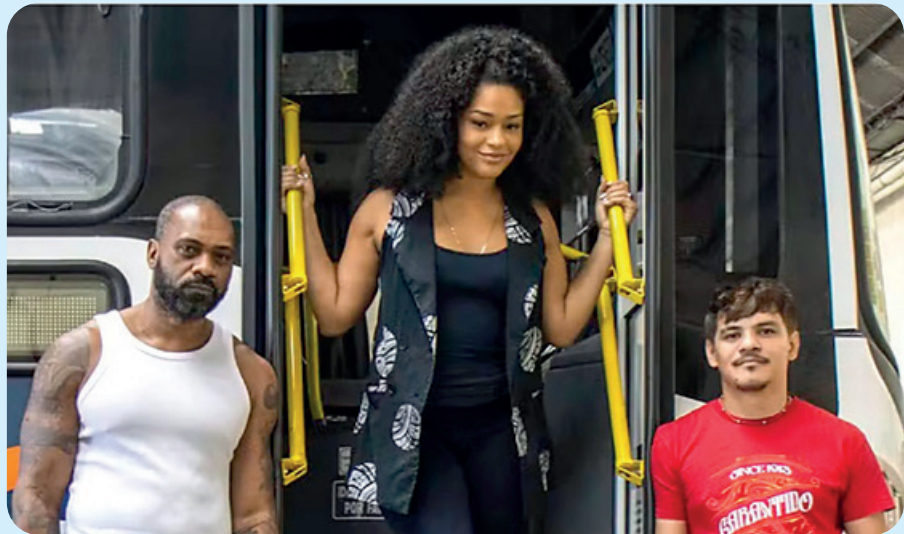
A Viação Novacap, empresa sediada no bairro de Vila Valqueire, no Rio de Janeiro, recebeu, em julho, parte do elenco da próxima novela das 19h da Rede Globo, Volta por Cima, que estreia em setembro e terá como um dos principais cenários uma empresa de ônibus fictícia, a Viação Formosa. Os atores Viviane Araújo, Fabrício Boliveira, Adanilo, Juliana Alves e MV Bill visitaram a garagem da operadora para que pudessem vivenciar o universo em que estarão inseridos seus personagens.

Na trama, Viviane Araújo fará Rosana Bacelar, casada com o dono da Viação Formosa, Edson Bacelar, que será interpretado por Ailton Graça. MV Bill será Lindomar, um motorista de ônibus prestes a se aposentar e pai da protagonista Madalena, vivida por Jéssica Ellen. Juliana Alves e Adanildo também farão papéis de

motoristas (Cida e Sidney) enquanto Fabrício Boliveira será o fiscal João.

Além de mostrar uma empresa de ônibus, Volta por Cima, ambientada no Rio de Janeiro, terá núcleos no subúrbio e falará sobre a cultura de bate-bolas e o empreendedorismo feminino.

A novela foi escrita por Claudia Souto, com colaboração de Wendell Bendelack, Julia Laks, Isadora Wilkingson e Juliana Peres, tem direção artística de André Câmara e direção geral de Caetano Caruso. A produção é de Andrea Kelly e Lucas Zardo, e a direção de gênero de José Luiz Villamarim.



Setransduc participa da campanha "Coração Azul" contra o tráfico de pessoas

O Setransduc (Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários em Duque de Caxias e Magé) celebrou o Dia Mundial e Nacional de Enfrentamento ao Tráfico de Pessoas (30 de julho) fazendo uma iluminação azul na fachada do Terminal José Carlos Lacerda, o Lacerdão, em prol da campanha "Coração Azul", contra o tráfico de pessoas. Além disso, o Sindicato convocou suas empresas associadas a utilizarem suas redes sociais na divulgação da iniciativa.

A entidade já vem atuando nessa causa há algum tempo. Em março, promoveu, nos dois terminais que administra (Lacerdão e Rodoviário Plínio Casado), na Agência de Gratuidades e no Posto de



**DIA MUNDIAL CONTRA
O TRÁFICO
DE PESSOAS
30 DE JULHO**

Atendimento do Riocard Mais, a distribuição de 2.500 panfletos do "Projeto Liberdade no Ar", de combate ao trabalho em condições análogas à escravidão e ao tráfico de pessoas, que é realizado em parceria com a campanha "Coração Azul". A ação se deu em conjunto com a Conaete (Coordenadoria Nacional de Erradicação do Trabalho Escravo e Enfrentamento ao Tráfico de Pessoas) e foi voltada para os rodoviários que atuam nos terminais e para os usuários. As empresas também receberam o material para distribuição nos ônibus.

Criança escolhe, pela segunda vez, comemorar aniversário na Turp Transporte

O menino Flávio Josué Pereira da Costa pediu aos pais, pela segunda vez, para comemorar seu aniversário na sede da Turp Transporte, em Petrópolis (RJ). A primeira celebração na garagem da empresa foi em 2021, quando ele tinha seis anos; agora, está completando nove. Todo esse tempo, entre uma visita e outra, só aumentou sua admiração pelos ônibus e a vontade de se tornar motorista na empresa.

A nova celebração aconteceu dia 12 de agosto, com a participação do irmão caçula, Flávio Calebe Pereira da Costa, de quatro anos, que segue os passos de Josué na paixão pelos ônibus, e dos pais, Fabiana e Flávio Maurício. Durante a visita, o menino ganhou uma festa surpresa, com bolo e guaraná personalizados. A família foi recebida pelas lideranças da empresa e pelo diretor Jean Moraes. "Foi um dia divertido, passeando de ônibus, conhecendo as salas da Turp, aprendendo como



funciona o monitoramento dos ônibus, além de conhecer o diretor da empresa", contou Josué.

Semove inicia serviço de controle da qualidade do diesel para empresas associadas

Programa
**Controle da
Qualidade do
Diesel**



A Semove passou a oferecer às empresas de ônibus do estado do Rio de Janeiro, a partir de setembro, o Programa de Controle da Qualidade do Diesel. O novo serviço é realizado pelo CSA (Centro de Serviços Ambientais) da Federação, em parceria com os sindicatos filiados, e tem como objetivo auxiliar às empresas associadas na melhoria dos processos de armazenamento do diesel.

Detro, Setram e Alerj lançam campanha sobre assentos preferenciais nos ônibus

O Detro-Rj (Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro), a Setram (Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana) e a Comissão da Criança, do Adolescente e da Pessoa Idosa da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj) lançaram, dia 14 de agosto, no Plenário da Alerj, a campanha educativa "Não finja que não me viu! Ceda o lugar".

O objetivo da campanha é conscientizar a população sobre a importância de respeitar a preferência de todos os assentos nos ônibus e vans da frota intermunicipal para idosos, pessoas com crianças de colo, obesos, gestantes, pessoas com deficiência e aquelas com limitação temporária de locomoção. A iniciativa busca reforçar o dever cívico e a empatia dos passageiros para garantir um transporte mais inclusivo e respeitoso para todos.



Detro-RJ promove consultas públicas sobre a licitação das linhas de ônibus intermunicipais

O Detro-RJ deu um passo importante para a mobilidade e a transparência pública fluminense, ao realizar três reuniões de consulta pública sobre a modelagem do edital de licitação dos transportes intermunicipais por ônibus do estado. As consultas públicas foram transmitidas ao vivo por meio do canal do órgão no YouTube (<https://www.youtube.com/@tvdetrorj8822>), nos dias 15, 21 e 22 de agosto de 2024.

A série de três encontros on-line reuniu técnicos do departamento, representantes do consórcio de consultoria, integrantes do Ministério Público, acadêmicos e outras autoridades, além de Francisco Christóvão, presidente da

NTU e de vários empresários do setor. O tema foi a prestação de contas das medidas e regras já definidas para o modelo de licitação, e o espaço também esteve aberto à população, que podia interagir e acompanhar a transmissão em tempo real.

Todos os comentários do público, incluindo dúvidas, críticas e outros tópicos, serão agrupados e respondidos por meio de uma ata oficial da reunião, que será publicada no site institucional do Detro-RJ.

Uma empresa inovadora, tecnológica e premiada.



3 milhões de downloads e mais de 3 milhões de recargas feitas via app.



5 vezes indicado ao Prêmio Reclame Aqui na categoria Transporte - Bilhetagem Eletrônica.



Vencedor do Prêmio Bots Brasil Awards na categoria atendimento, com o nosso assistente virtual Tomais.



Entre as **100 empresas mais influentes na categoria Tecnologia & Inovação para Mobilidade**, pela plataforma Connected Smart Cities.



Única empresa brasileira no palco do **Transport Ticketing Awards 2024**.



Vencedora do Prêmio Colunistas + CCRJ com a melhor Peça de Rádio com o jingle "Ainda Bem que Tem" pelo Juri de Marcas.

Ainda bem que tem



**riocard+
mais**



A **Prodata Mobility Brasil** se orgulha em conectar e integrar o **novo sistema** de bilhetagem eletrônica da região metropolitana de Belo Horizonte.