

UMA PUBLICAÇÃO DA
semove

ed.
127

ano
XXIV

dez.
2024

A saúde do usuário e os longos tempos de transporte urbano

E MAIS

▶ **Revista Ônibus vence
Prêmio CNT de Jornalismo 2024
na categoria Comunicação Setorial**




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.
127

ano
XXIV

dez.
2024

Uma publicação da

semove

MOBILIDADE EM TODOS OS SENTIDOS

Federação das Empresas de Mobilidade
do Estado do Rio de Janeiro

www.semolve.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: Arthur Moura

Fotografia: Arthur Moura / Agência
Brasil / Depositphotos / Reprodução
de vídeos / Divulgação / Bruno
Dantas (Prêmio CNT)

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

**Pesquisa mostra relação
entre viagens no transporte
por ônibus e saúde
na RMRJ**



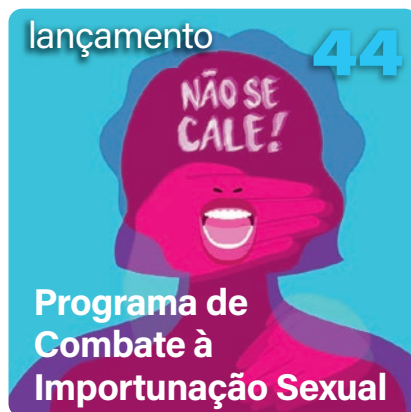
evento

**21º Rio de
Transportes**



comunicação

**Revista Ônibus vence
Prêmio CNT de Jornalismo**



lançamento

**Programa de
Combate à
Importunação Sexual**

e mais...

5

editorial

**Revista Ônibus fecha 2024
com importante conquista**

23

História da Mobilidade
**BRT completa 50 anos e UITP
promove evento comemorativo,
em Curitiba**

24

coluna ônibus

27

Riocard Mais Informa
**Vale Social é unificado no
cartão Riocard Mais**

30

termômetro

**Os números apontam os caminhos:
análise de dados da pesquisa sobre
mobilidade da CNT**

36

no radar

**O Impacto da Inteligência
Artificial no transporte público**

38

responsabilidade social

**Rio Ônibus e Into lançam projeto que
disponibiliza ônibus para reabilitação
de pacientes**

40

responsabilidade social

**Semove e Riocard Mais apoiam
projeto musical da Região Serrana**

42

lançamento

**Plataforma reúne dados de
incêndios em ônibus no estado do Rio**

46

ponto a ponto

**Grupo JCA tem programas para
incentivar colaboradores em
formação educacional**

48

ponto a ponto

**NTU lança simulador para
cálculo da reoneração da folha
de pagamento**

50

terminal

Revista Ônibus fecha 2024 com importante conquista

Eis que chegamos à última edição de 2024. A **Revista Ônibus** fecha o ano com uma importante conquista: matéria publicada em sua edição 123, assinada pela jornalista Tânia Mara, foi vencedora na categoria Comunicação Setorial do Prêmio CNT de Jornalismo, a maior e mais longeva premiação brasileira de Jornalismo.

Esse reconhecimento é motivo de muito orgulho para a Semove e seus sindicatos e, claro, para a equipe de Comunicação responsável por esta publicação. Os assuntos ligados à mobilidade urbana, quando a revista foi criada, no ano 2000, ganhavam pouco espaço na mídia. Apenas os aumentos de tarifas e temas negativos eram ex-

plorados, com pouco conhecimento de causa, em parte pela desconfiança do próprio setor em apresentar seus pontos de vista, posicionamentos e dificuldades. Era um segmento que não se manifestava e, por isso, permitia a proliferação de informações equivocadas sem se defender. A equipe da própria Revista e do seu antecessor, o Jornal Ônibus, muitas vezes sentia dificuldade ao abordar fontes do setor, face a essa cultura.

Hoje, os tempos são outros, os operadores de transporte estão abertos ao relacionamento com os comunicadores, a mobilidade urbana é tema diário na mídia, não apenas sobre o que se vê nas ruas – congestionamentos, acidentes, poluição – mas sobre questões aprofundadas como a necessidade de um planejamento urbano integrado, a importância de um transporte público eficiente para a melhoria da qualidade do ar e a diminuição dos congestionamentos, a matriz energética ideal para o Brasil e outros. E a **Revista Ônibus** sente-se honrada ao ter seu trabalho reconhecido, em especial porque a matéria vencedora fala de pesquisa da Coppe/UFRJ sobre a mudança

de hábitos nos deslocamentos da população da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

É preciso entender o que o passageiro quer, o porquê de suas escolhas, quais as suas necessidades e anseios. Só assim, de posse de informações seguras e de fonte confiável, poder-se-á chegar a soluções que realmente funcionem. Não é tarefa fácil criar condições ideais de deslocamento em cidades como o Rio de Janeiro e tantas outras por esse Brasil afora. Somos um país cheio de contrastes, desde os topográficos até os sociais. Daí a importância de estudos, pesquisas e da união entre poder concedente, operadores e sociedade em geral em torno da mobilidade urbana. Contribuir para a divulgação desses temas e abrir espaço para sua discussão é útil e necessário.

Ao conceder essa premiação, a Confederação Nacional do Transporte (CNT), além de reconhecer o trabalho de profissionais do Jornalismo que se destacaram na cobertura dos deslocamentos diários dos cidadãos brasileiros e do que está por trás dessas viagens, estimula o interesse e a reflexão sobre o papel da mobilidade no funcionamento das cidades e na qualidade de vida de seus habitantes.

É preciso entender o que o passageiro quer, o porquê de suas escolhas, quais as suas necessidades e anseios. Só assim, de posse de informações seguras e de fonte confiável, poder-se-á chegar a soluções que realmente funcionem



Pesquisa mostra relação entre viagens no transporte por ônibus e saúde na RMRJ

Viagens longas, falta de segurança pública e congestionamentos causam desgaste físico e mental

A pesar do número cada vez maior de pessoas que se mudam para os grandes centros urbanos, viver numa metrópole não é fácil. O índice de ruídos, as lotações em postos de serviços, lojas, restaurantes, a pressa sempre presente, as ruas apinhadas, o trânsito... Quem vive numa cidade grande reconhece cada um desses itens como parte

de sua rotina. E também conhece de perto problemas como ansiedade, depressão, sensações de exaustão, desânimo e até de pânico.

Mas qual será o peso desse dia a dia corrido na saúde das pessoas? Existe, por exemplo, algum estudo sobre o tempo dos deslocamentos no transporte público e suas implicações

na saúde dos trabalhadores que o utilizam? Se estamos falando sobre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), podemos dizer que sim. Acaba de ser apresentado, no 21º Congresso Rio de Transportes, na capital fluminense, o "Estudo de Impacto do Tempo de Deslocamento no Transporte sobre a Saúde Ocupacional da População Econo-

micamente Ativa na Região Metropolitana do Rio de Janeiro". O trabalho foi conduzido pelo Laboratório de Otimização e Sistemas de Informações Geográficas (OPTGIS) da Coppe/UFRJ, e é o segundo realizado pela instituição de ensino com o objetivo de contribuir com a qualidade do sistema de transporte da RMRJ. Incluiu pesquisa de campo, quantitativa, para verificação da correlação entre o tempo de viagem e a incidência de problemas físicos e/ou mentais; pesquisa qualitativa com especialistas em saúde, a fim de elencar possíveis doenças ou problemas de saúde associados a longos períodos no trânsito; pesquisa qualitativa realizada com grupo de escuta e diálogo sobre sua percepção de como o tempo de deslocamento afeta produtividade, saúde e bem-estar; e revisão bibliográfica da literatura nacional e internacional sobre essa associação entre tempo de viagem e incidência de problemas físicos e/ou mentais.

Ônibus é principal meio utilizado

Na Região Metropolitana do Rio, o meio de transporte mais utilizado pela população é o ônibus, e por isso o estudo focou nesse modal para dimensionar o impacto de uma rotina de viagens longas na saúde e qualidade de vida das pessoas, segundo avaliação dos próprios passageiros e de profissionais da saúde. O estudo recomenda medidas para melhorar o transporte público e será apresentado a autoridades e especialistas em mobilidade urbana, com o intuito de contribuir para o planejamento de políticas públicas.

A metodologia utilizada na pesquisa de campo buscou garantir a sua representatividade e, por isso, foram selecionados municípios levando-se em conta a importância geográfica e estratégica e os índices demográficos. Para a aplicação dos questionários, foram identificados pontos de maior movimento, como áreas de comércio intenso, calçadões e praças. Disponibilizaram-se questionários on-line, a fim de aumentar a abrangência da pesquisa. Cerca de 2.800 pessoas foram ouvidas, entre os dias 2 e 12 de setembro de 2024, nos seguintes municípios da Região Metropolitana: Rio de Janeiro, São Gonçalo, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Belford Roxo, Niterói, São João de Meriti, Magé, Itaboraí, Maricá, Mesquita, Nilópolis e Japeri.

A maioria dos entrevistados (94,99%) declarou ser usuária de transporte público. Aqueles que utilizam transporte individual (automóvel, motocicleta, transporte por aplicativo) e transporte ativo (a pé ou de bicicleta) repre-

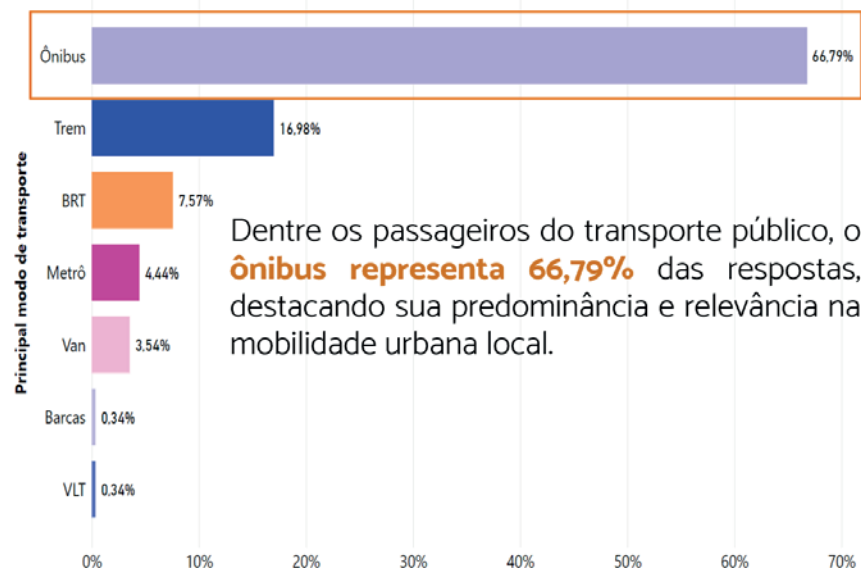
sentam apenas 5,01%. Essa diferença se explica pelo fato de os não usuários do transporte público, em grande número, terem deixado de concluir os questionários. Na distribuição dos passageiros por todos os modais, o ônibus aparece como o principal, com 63,45%, seguido pelo trem, com 16,13%, pelo BRT, com 7,19% e pelo metrô, com 4,22%. Ressalte-se que, dentre os usuários de transporte público, o ônibus representa 66,79% do total (vide gráfico abaixo). O nível de confiança da pesquisa é de 95%, com erro máximo de 1,96%.

Distribuição dos pesquisados por modo de transporte

Os percentuais apresentados no Gráfico 1 (abaixo) mostram a importância do ônibus para a rotina dos trabalhadores fluminenses, o que se deve à rede disponível, que chega aos locais considerados como centralidades, mas atende também as periferias, sendo o meio de maior abrangência.

Gráfico 1

Modo de transporte dos pesquisados



Perfil do passageiro de ônibus na RMRJ

A faixa etária predominante nos ônibus é de pessoas entre 25 e 54 anos. Os homens são maioria, com 54,49% de participação, enquanto as mulheres representam 45,83%. Um percentual de 0,68% não se identificou quanto ao gênero. Em relação à renda familiar, 79,93% afirmaram estar na faixa de até dois salários-mínimos. Entre dois e três é a faixa de 16,52% dos entrevistados e apenas 1,07% recebem mais de cinco salários-mínimos. Os que estão empregados representam 75,87%, contra 24,13% que afirmaram não estar trabalhando no momento. Dentre os que declararam ter alguma atividade remunerada, 58,69% têm carteira assinada. Os autônomos representam 23,70%, e os profissionais liberais, 7,58%. Os pesquisados que responderam trabalhar de forma presencial chegaram a 95,84%, enquanto 3,64% adotam o modelo híbrido e apenas 0,52% trabalham remotamente. Em relação à escolaridade, 37,26% completaram o ensino médio. Os que têm curso superior completo, incompleto, pós-graduação completa ou incompleta, somam 28,41% dos respondentes.

Perfil das viagens

A capital é responsável pela maior parte dos deslocamentos, apontada por 58,69% como origem das viagens, e por 49,32% como destino. São Gonçalo (11,16%), Duque de Caxias (6,76%), Belford Roxo (5,81) e Niterói (5,64%) seguem a capital, como locais de origem das viagens. Como destino, vêm depois da cidade do Rio os municípios de Niterói (8,29%), São Gonçalo (6,71), Nova Iguaçu (6,60%) e Duque de Caxias

(5,07%). Os demais têm participação abaixo de 5% no resultado da pesquisa.

Já com relação à frequência dessas viagens, 47,69% declaram viajar de três a cinco vezes por semana. Os que utilizam o ônibus diariamente representam 31,85% dos pesquisados. Os números ratificam a importância desse meio de transporte público para os habitantes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e a necessidade de que ele atenda aos anseios da população da melhor forma possível.

Quanto ao motivo que provocou o deslocamento, o trabalho foi apontado por 78,02% dos entrevistados, seguido por saúde, com 8,23%; estudo, com 8%; e lazer, com 4,62%. Perguntados sobre o tempo de viagem, a maioria (65,11%) declarou ser inferior a uma hora. Porém, há uma parcela significativa (27,56%) que informa levar de uma a duas horas, e 6,48% dizem gastar entre 2 e 3 horas em seus deslocamentos.

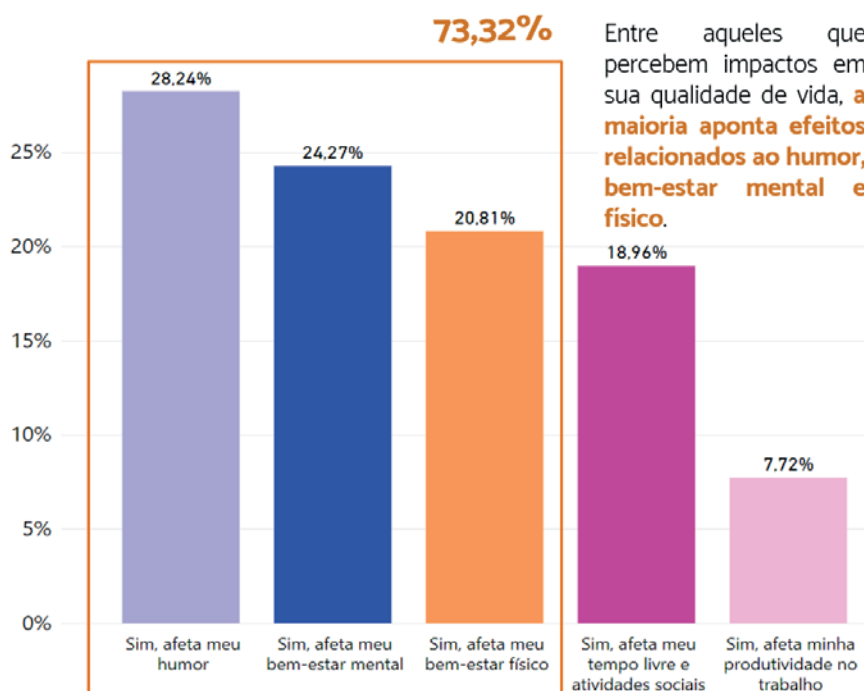
Qualidade de vida x transporte por ônibus

O Gráfico 2 (abaixo) demonstra que mais da metade das pessoas ouvidas (54,17%) disseram sentir que os deslocamentos causam impacto em sua qualidade de vida. Para 45,83%, no entanto, não há essa percepção, embora isso não indique que ele não exista. Quanto mais demorada e frequente é a viagem, maior a sensação de perda de qualidade de vida. Aqueles que dizem se sentir impactados, relatam perceber diferenças no humor, no bem-estar mental e físico e reclamam de ter menos tempo livre para atividades sociais. Outros dizem se perceber menos produtivos no trabalho.

Um dos fatores mais estressantes para quem utiliza os ônibus em seus deslocamentos é a ocorrência de congestionamentos de trânsito. Os passageiros que os enfrentam, mesmo que não por muito tempo, consideram que há queda de qualidade

Gráfico 2

Qualidade de vida x transporte por ônibus



Viagem de férias para
praia, cidade ou **campo**,
 minha passagem vou pegando.
Com a Marcopolo, já tô pronto.



EMBARQUE COM
TRANQUILIDADE.
EMBARQUE COM A
MARCOPOLO.



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



Marcopolo

onibus.marcopolo.com.br

@onibusmarcopolo

de vida, independentemente da frequência.

A pesquisa também analisou as diferenças entre quem usa o transporte integrado e o transporte direto. Embora as percepções sejam bastante semelhantes, os que usam a integração tendem a ter foco maior na questão da produtividade e do tempo livre. Aqueles que usam o transporte direto, por sua vez, tendem a sentir impacto maior no humor. O efeito se explica por um tempo maior num único veículo, a sensação de monotonia da viagem, agravada, muitas vezes, por congestionamentos, ruídos etc.

Impacto na qualidade de vida x frequência e tempo de deslocamento, na percepção dos passageiros

A pesquisa coletou dados sobre o tempo que as pessoas levavam no ônibus e as inquiriu sobre

o sentimento de haver correlação desse tempo com a maior ou menor qualidade de vida. Note-se, no Gráfico 3 (abaixo), que, quanto mais longa a viagem, maior a percepção dessa influência.

Saúde na percepção do passageiro

O estudo ouviu os relatos dos problemas de saúde dos pesquisados nos últimos cinco anos, e a provável ligação com o transporte, segundo os próprios usuários do transporte por ônibus. Os problemas mais relatados foram dores de cabeça (32,09%), dores no corpo (21,44%), ansiedade (19,16%) e irritabilidade/estresse (12,36%). Diante da pergunta sobre sentir ligação entre esses problemas e os deslocamentos no transporte público por ônibus, 62,43% optaram por responder “Sim, acredito que meu problema de saúde está relacionado”. O estudo verificou ain-

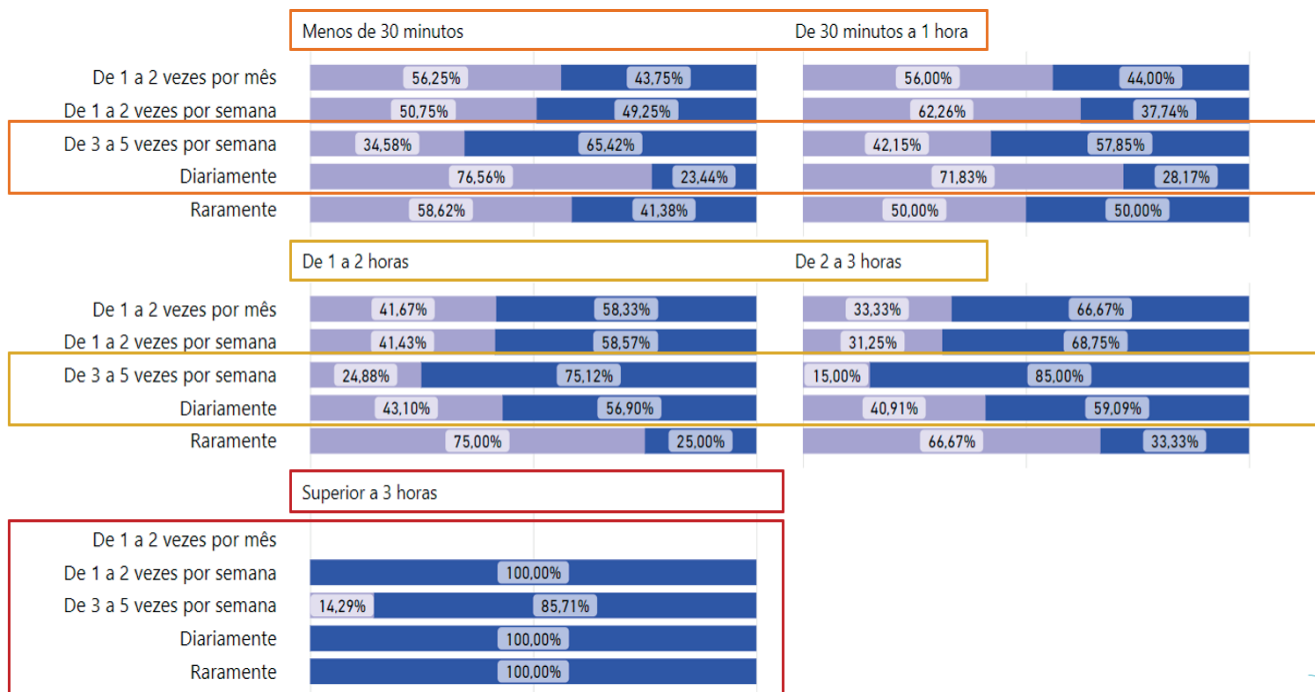
da as diferenças entre transporte direto e integrado, frequência das viagens e tempo nos deslocamentos. Um item interessante é a maior ocorrência de problemas cardiovasculares nos passageiros cujas viagens levam mais de duas horas. Isso poderia ser explicado pelo longo tempo na mesma posição.

Percepção dos especialistas: saúde mental

Participaram da pesquisa profissionais das áreas de Medicina, Enfermagem, Psicologia e Fisioterapia, com especializações diversas, além de pesquisadores e estudantes. A maioria (67,62%) tem mais de 10 anos de experiência. Os questionários foram dirigidos a especialistas na área mental e às demais, a fim de se perceber diferenças nos campos físico e psicológico. Os formulários foram disponibilizados também digitalmen-

Gráfico 3

Impacto na qualidade de vida x frequência e tempo de deslocamento



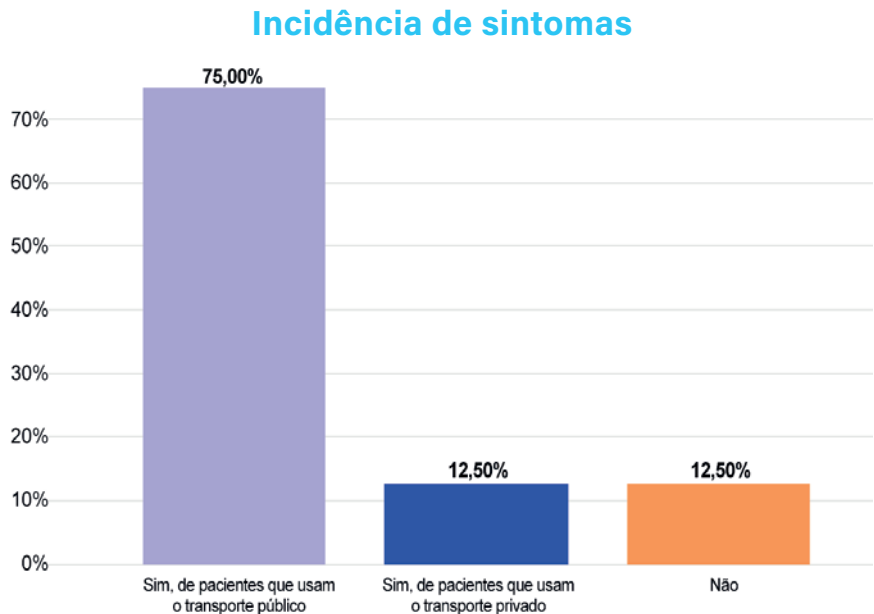
Legenda ● Não, não tenho a sensação de que há impacto na qualidade de vida ● Sim, tenho a sensação de que há impacto na qualidade de vida

te, e a pesquisa com os profissionais de saúde se deu entre os dias 24 de setembro e 5 de outubro.

A análise mostrou que períodos longos no trânsito e viagens frequentes e exaustivas no transporte público têm efeito significativo no bem-estar e esse tipo de rotina está associado ao aumento de casos de transtorno de ansiedade generalizada (TAG) e a sintomas de desânimo, estresse e esgotamento emocional. Há vários relatos de pacientes com sensação de perda de tempo, falta de produtividade, agravadas por exaustão física e mental. Esse quadro diminui a capacidade de participação em outras atividades, afetando a qualidade de vida. Tempos de viagens superiores a 40 minutos podem agravar problemas de ansiedade, depressão e estresse de forma significativa ou moderada. Os especialistas relatam que a rotina de longas viagens de retorno à casa, e o chegar em horário tardio afetam a qualidade do sono e a saúde mental dos pacientes. Há uma necessidade de buscar entretenimento

Períodos longos no trânsito e viagens frequentes e exaustivas no transporte público têm efeito significativo no bem-estar e esse tipo de rotina está associado ao aumento de casos de transtorno de ansiedade generalizada (TAG) e a sintomas de desânimo, estresse e esgotamento emocional

Gráfico 4



Pergunta: Já atendeu pacientes que relataram ansiedade, estresse ou outras questões psicológicas decorrentes de longos períodos no trânsito (incluindo congestionamento) ou associados a rotinas de transporte público?

antes de ir dormir, mesmo que de forma rápida, o que retarda o horário do sono, prejudicando a entrada em sono profundo, onde a atividade cerebral é menos intensa. Acordar mais cedo e ir dormir mais tarde em decorrência de viagens demoradas casa-trabalho-casa provoca estado contínuo de alerta, ou hipervigilância, o que leva a aumento do estresse e da ansiedade. O acúmulo de sono aliado a esse desgaste emocional pode ter consequências como quadros de tristeza, desânimo e dificuldade de concentração, criando um círculo vicioso prejudicial à saúde mental. Veja no Gráfico 4 (acima) as queixas de pacientes usuários do transporte público.

A maioria dos especialistas pesquisados (62,5%) disse recomendar mudanças nos hábitos de

transporte, a fim de aliviar sintomas provocados por longas jornadas de deslocamento, como adesão a trabalho remoto e até mudança de emprego ou local de trabalho. A adoção de atividades físicas diárias e de alternativas como ler ou ouvir música a bordo também são recomendadas para equilibrar os níveis de estresse. Em alguns casos, chegou-se a sugerir criação de redes de apoio, como locais para pernoite, a fim de diminuir as distâncias. Mas, na grande maioria das vezes, não há como fazer alterações tão drásticas. Assim, segundo os especialistas, a sobrecarga de tempo no transporte acaba levando ao acúmulo de responsabilidades para os fins de semana, o que diminui o tempo de relaxamento e lazer.

Percepção dos especialistas: saúde física

Os principais prejuízos físicos associados a longos períodos no trânsito/transporte foram as do-

res e tensões musculares nas pernas, costas, nos membros inferiores. Lombalgias, lombossacralgias, cefaleias (dores de cabeça) tensionais, dores nas articulações, fadiga ocular e cansaço generalizado foram outras consequências citadas.

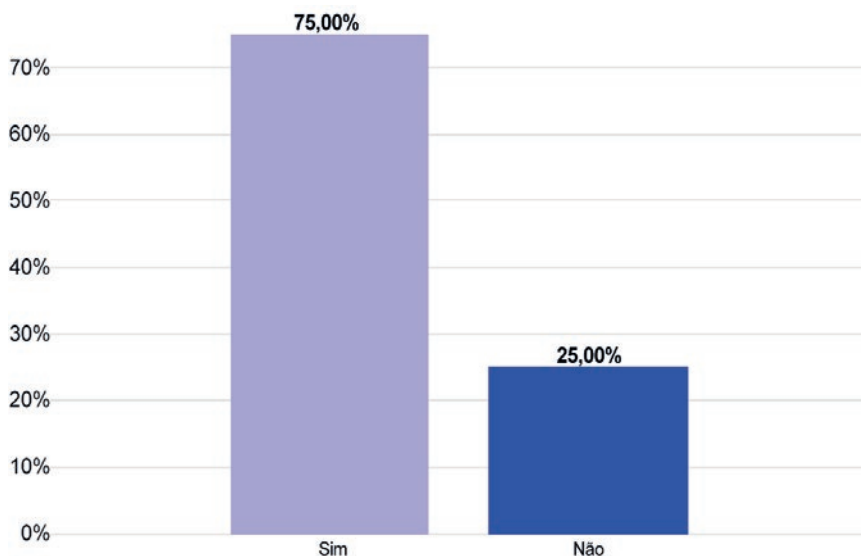
Apesar da opinião dos especialistas, o resultado da pesquisa mostra que o assunto é pouco discutido, pois 69,23% dos profissionais ouvidos declararam nunca ter discutido o impacto provocado por longos períodos no trânsito com seus pacientes. Entre aqueles que já abordaram (30,77%), a maior parte é da área de Enfermagem (23,08%).

Perguntados sobre se recomendam mudança na rotina de transporte dos pacientes, 61,54% responderam negativamente, sendo 30,77% de médicos, 22,08 de profissionais da Enfermagem e 7,69% de fisioterapeutas. O dado reforça a falta de discussão sobre o assunto e a importância de se fazer a associação entre o transporte e a saúde. Entre aqueles que recomendam mudanças, essas incluem atividades

O resultado da pesquisa mostra que o assunto é pouco discutido, pois 69,23% dos profissionais ouvidos declararam nunca ter discutido o impacto provocado por longos períodos no trânsito com seus pacientes. Entre aqueles que já abordaram (30,77%), a maior parte é da área de Enfermagem (23,08%)

Gráfico 5

Tempo de transporte / tempo de lazer e descanso



relaxantes durante o trajeto, consumo de alimentos mais saudáveis, uso de roupas confortáveis e caminhadas sempre que possível – saltar da condução um ponto antes e terminar o trajeto a pé, por exemplo. O uso de transporte ativo, de acordo com a distância, também é considerado uma boa alternativa. No entanto, a adesão dos pacientes a esse tipo de indicação é baixa.

Sensação de falta de segurança pública causa prejuízos emocionais

Fatores como o cansaço e a irritabilidade podem afetar a concentração e a capacidade de aprendizado, o que, por sua vez, pode levar à sensação de fracasso e prejudicar a autoimagem. Efeitos emocionais e psicológicos também foram apontados como consequência da falta de segurança pública no transporte. À pergunta “Os problemas de segurança pública en-

contrados no trânsito/transporte podem influenciar a qualidade de vida dos pacientes?”, 35,29% responderam afirmativamente, destacando prejuízos emocionais/psicológicos; o mesmo percentual apontou danos à produtividade e desempenho profissional, enquanto 22,53% citaram a vida social e familiar.

O que pode melhorar, segundo os passageiros

Perguntados sobre medidas que poderiam melhorar sua experiência no transporte, os passageiros sugeriram, como principais anseios: aumento da frequência dos veículos; mais segurança (menos risco de assalto); melhorias como assentos mais confortáveis e ar-condicionado; redução do tempo de espera; menor tempo de viagem; limpeza e higiene; e menos congestionamento.

Grupo de escuta: pesquisa qualitativa

O grupo de escuta e diálogo, realizado em 12 de novem-

bro de 2024, baseou-se em metodologias usadas em pesquisas e estudos do WRI para organização de escuta qualitativa no contexto do transporte público. Participaram 10 pessoas, com perfis distintos, garantindo a diversidade da amostra. A conversa foi organizada em quatro rodadas de perguntas, a partir de roteiro previamente elaborado. A maioria dos participantes faz viagens diárias e muitos deles fazem integração com outros modais de transporte público.

Na primeira rodada, os termos utilizados para definição do transporte deixaram evidente a insatisfação com o serviço. Alguns o taxaram de cansativo e demorado, destacando uma sensação de exaustão física e emocional provocada pelo tempo da viagem e a lotação dos veículos. O custo, a desorganização e a falta de linhas de ônibus foram apontados como aspectos negativos da experiência no transporte. Na segunda rodada, os participantes foram incentivados a descrever um dia típico de deslocamento por ônibus, explicar o sentimento no final do dia e relatar se já notaram algum impacto físico ou emocional associado ao tempo gasto no transporte. Na terceira rodada, foram apresentadas imagens de situações cotidianas enfrentadas pelos participantes, o que provocou comentários e troca de experiências, com críticas, relatos de cansaço físico e mental e sugestões. Na quarta e última rodada, os participantes refletiram sobre possíveis mudanças no transporte público por ônibus e como poderiam melhorar a qualidade das viagens.

Ônibus em congestionamento / Ônibus em faixas exclusivas



São necessárias políticas públicas de melhoria das condições de trânsito, como prioridade para o transporte coletivo; incentivo à sua utilização; melhor planejamento da rede de transporte; e conservação das vias

Essa etapa da pesquisa foi fundamental para o entendimento de como os passageiros percebem o serviço e quais as suas necessidades. O perfil diversificado dos participantes, de diferentes faixas etárias, classes sociais, escolaridade etc. permitiu o contato com experiências reais de utilização do transporte por ônibus cuja análise trouxe à baila uma série de questões críticas. A primeira rodada mostrou uma insatisfação generalizada com a qualidade do transporte público, com ênfase na precariedade da infraestrutura, na falta de organização e na tarifa, considerada alta em relação ao serviço oferecido. A segunda evidenciou o desgaste físico e emocional provocado pelos trajetos longos: cansa-

ço, estresse, frustração, dores no corpo, além da perda de produtividade. A terceira rodada provocou reflexões sobre os congestionamentos diários e a importância de soluções como faixas exclusivas para ônibus, apesar da intensidade do tráfego urbano ainda ser um desafio. As experiências dos participantes mostram a urgência de mudanças na mobilidade urbana na RMRJ.

Ficou bastante clara a percepção do grupo de que há relação entre o tempo gasto com deslocamento e a qualidade de vida, assim como a expectativa de que a redução desse tempo possa permitir a realização de atividades físicas e uma maior interação social e familiar. As conversas e relatos de experiências

mostraram a necessidade de se buscar soluções para a melhoria da infraestrutura, a fim de se reduzir o impacto psicológico e físico do transporte público. Segundo as considerações finais do estudo, “é possível concluir que a melhoria do transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro depende de ações integradas que envolvam a otimização dos serviços, investimentos em infraestrutura e a adoção de novas tecnologias. A partir dos dados coletados, fica claro que, para atender às expectativas da população, é imprescindível que políticas públicas de mobilidade urbana sejam pautadas nas demandas reais dos usuários, com o compromisso de oferecer um sistema mais eficiente, seguro, acessível e inclusivo”.

O que se pode deduzir

Fica evidenciada a influência de viagens frequentes em ambientes de trânsito pesado na saúde humana, uma vez que provocam irritação, cansaço, afetam o humor e ainda podem causar dores musculares e cefaleias tensionais. O acúmulo desses sintomas pode desencadear situações ainda piores, mas a pesquisa também mostrou que o assunto é pouco abordado pelos profissionais de saúde com seus pacientes. Podemos inferir que uma melhor mobilidade urbana pode significar menos gastos com saúde, profissionais mais ativos e motivados, melhor qualidade de vida. Para se conseguir melhorar a qualidade da mobilidade urbana, porém, são necessárias políticas públicas de melhoria das condições de trânsito, como prioridade para o transporte coletivo; incentivo à sua utili-



Fica evidenciada a influência de viagens frequentes em ambientes de trânsito pesado na saúde humana, uma vez que provocam irritação, cansaço, afetam o humor e ainda podem causar dores musculares e cefaleias tensionais

zação; melhor planejamento da rede de transporte; conservação das vias; construção de abrigos e pontos de embarque capazes de oferecer conforto e segurança para os passageiros. Concluindo, precisamos dar atenção ao fato de que a mobilidade urbana não é responsável apenas por deslocar pessoas de um local a outro, mas fazê-lo em condições saudáveis, de segurança, conforto, com previsibilidade de tempo de viagens, de forma a contribuir para a melhoria da qualidade de vida nas cidades. É importante destacar que o estudo se alinha aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU (ODSs) de números 3 (Saúde e Bem-Estar), 8 (Trabalho Decente e Crescimento Econômico) e 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), contribuindo para a implantação de políticas públicas de saúde, produtividade e inclusão urbana. Como

na pesquisa anterior, a Coppe/UFRJ produz documento com recomendações de medidas para a melhoria do transporte, a ser disponibilizado para governantes e autoridades da área.

Após a apresentação da pesquisa no 21º Rio de Transporte, pela professora Cyntia Oliveira, do Cefet-RJ, em 5 de dezembro, foi realizada mesa-redonda com moderação do professor Glaydston Mattos Ribeiro, da Coppe/UFRJ, e os painelistas Rodrigo Tortoriello, consultor em mobilidade urbana (Urucaia Mobilidade e RT2 Consultoria); Richele Cabral, diretora de Mobilidade Urbana da Semove; Gabriela Barbosa, psicóloga especialista em estresse e burnout; e Wilson Tayar, médico especialista em Medicina do Trabalho.

Veja o que eles falaram na matéria sobre o Rio de Transportes, nas próximas páginas.



Segurança pública e saúde da população são temas do 21º Rio de Transportes

Representantes da Semove, especialistas e pesquisadores avaliam a mobilidade urbana a partir da insegurança e do esgotamento físico e mental dos passageiros

Realizado nos dias 5 e 6 de dezembro, na Inova-teca, no Parque Tecnológico da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), o 21º Rio de Transportes, promovido pela UFRJ, através da Coordenação dos Programas de Pós-Graduação e Pesquisa em Engenharia (Coppe), debateu o desenvolvimento do transporte público no Brasil. O evento reuniu técnicos, pesquisadores, profissionais de transportes, e gestores públicos e de empresas privadas.

No primeiro dia, a gerente de Mobilidade Urbana da Semove, Eunice Horácio, partici-

pou da mesa-redonda sobre segurança pública na mobilidade das pessoas, que discutiu as iniciativas para combater aos assaltos, incêndios e importunação sexual nos ônibus. Eunice citou a recente pesquisa da CNT (página 34) que mostra que "a segurança pública ainda é um dos pontos que afasta as pessoas do sistema de transportes nas grandes cidades. A gente percebe que as pessoas não utilizam o transporte público porque têm medo. Assaltos, vandalismos, ônibus incendiados, tudo isso faz com que as pessoas se sintam inseguras no transporte

coletivo", disse. A gerente destacou algumas iniciativas da Semove para combater a violência urbana, como a parceria com o Disque Denúncia, o lançamento da plataforma Ônibus em Chamadas (página 42), o programa contra a importunação sexual nos ônibus (página 44) e o Safe (Sistema de Acompanhamento de Frota em Emergência).

Denunciar é responsabilidade de todos

Também integraram a mesa: o coordenador do Disque Denúncia, Renato Almeida, e a gerente de Gestão de Mo-

bilidade do ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento), Lorena Freitas. A moderação ficou a cargo do professor da Coppe Mathews Oliveira. Almeida ressaltou a importância de proporcionar um transporte seguro à população. “Com o Disque Denúncia, cada relato é uma ferramenta de proteção, sempre garantindo o anonimato para quem denuncia”, disse. Ele destacou que não apenas as vítimas da violência devem denunciar, mas todos que estão no entorno podem ajudar a tornar o sistema mais seguro e melhor para todo mundo.

A representante do ITDP falou das diferenças entre as realidades de quem mora em regiões distantes do seu local

de trabalho e de quem reside mais próximo. “Muitas vezes a gente não percebe o quanto o ambiente urbano e a distância entre pessoas e oportunidades colocam esses grupos numa situação de muita vulnerabilidade”, afirmou. Ela defendeu a aproximação entre os locais de moradia e de trabalho, lembrando, no entanto, que também é fundamental oferecer oportunidades de lazer e cultura, através do acesso inclusivo e equitativo às cidades, com a redução dos deslocamentos.

“A voz do passageiro é importante”

A diretora de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral, foi uma das oradoras na mesa-redonda sobre

“Impacto do tempo de deslocamento no transporte sobre a saúde ocupacional da população economicamente ativa na Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, no segundo dia de evento, quando a professora do Cefet-TJ, Cíntia Oliveira, apresentou estudo sobre o assunto (mais detalhes na matéria de capa, página 6).

“É sensacional a gente conseguir ter voz e mostrar o quão importante é o transporte público; não só para o deslocamento das pessoas, mas para a vida delas como um todo, mostrando a questão da qualidade de vida e bem-estar”, ressaltou Richele. Na opinião da diretora, há uma espécie de conformismo da população com relação ao tempo que as pessoas passam no transporte público. “É preciso mudar isso e lutar para que haja investimentos que possam alterar essa realidade. A voz do passageiro é importantíssima nesses casos”, finalizou.

“A segurança pública ainda é um dos pontos que afasta as pessoas do sistema de transportes nas grandes cidades. A gente percebe que as pessoas não utilizam o transporte público porque têm medo”

Eunice Horácio, gerente de Mobilidade Urbana da Semove



“Círculo vicioso do transporte”

A mesa foi moderada pelo professor da Coppe, Glaydston Mattos Ribeiro, e contou ainda com os palestrantes: Rodrigo Tortoriello, consultor em mobilidade urbana através da Uruçuia Mobilidade e da RT2 Consultoria; Gabriela Barbosa, psicóloga especialista em estresse e burnout; e Wilson Tayar, médico especialista em Medicina do Trabalho. Tortoriello chamou atenção para o risco de um “círculo vicioso do transporte”, pois, quando se entra nele, a tendência é migrar para o transporte particular, seja em automóvel próprio, veículo de aplicativo ou moto, na contramão da sustentabilidade.

Gabriela Barbosa disse que o profissional de saúde, muitas vezes, aconselha o paciente a mudar sua rotina de deslocamento, por verificar o estresse gerado por viagens cansativas no transporte público. Ela lembrou que muitas vezes, além do trânsito lento, a espera no ponto é acompanhada pelo desconforto e pelo medo causado pela falta de segurança pública, o que aumenta a ansiedade e a sensação do tempo transcorrido. Wilson Tayar enfatizou as consequências físicas de uma rotina estafante sem as necessárias pausas para o lazer.

Políticas públicas e planejamento

Outros importantes debates sobre a questão da mobilidade permearam grande parte do Congresso, como: “Desafios e oportunidades para a melho-



“É sensacional a gente conseguir ter voz e mostrar o quão importante é o transporte público; não só para o deslocamento das pessoas, mas para a vida delas como um todo, mostrando a questão da qualidade de vida e bem-estar”

Richele Cabral, diretora de Mobilidade Urbana da Semove

ria da qualidade do transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro: mobilidade, sustentabilidade e inclusão”, “A mobilidade estendida e o direito à cidade”, “Mobilidade corporativa: o papel das empresas em prol do transporte sustentável” e “Desafios e propostas para uma mobilidade integrada e sustentável na Região Metropolitana do Rio de Janeiro”. Todas as palestras estão disponíveis no canal do youtube do Rio de Transportes (www.youtube.com/@RiodeTransportes). Os vídeos de cada dia de evento estão publicados na página “Ao vivo”.

Os debates acabaram por se mostrar, de certa forma, semelhantes, uma vez que as soluções dependem muito de políticas públicas. Investir em

mobilidade urbana, como em segurança pública, é investir na saúde do cidadão, em qualidade de vida, no bom funcionamento das cidades. Pesquisa do ano passado, da Coppe/UFRJ, sobre as mudanças nos hábitos de deslocamento verificadas na população da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, como recente pesquisa publicada pela CNT sobre a mobilidade da população urbana mostraram que é preciso tirar o transporte público do círculo vicioso que provoca queda significativa de demanda, através de políticas públicas de priorização nas vias, subsídio, planejamento integrado, visão sistêmica e outras, que vêm sendo apontadas pelos técnicos do setor há bastante tempo.

Revista Ônibus vence Prêmio CNT de Jornalismo 2024 na categoria Comunicação Setorial

Matéria de capa da edição 123 é assinada pela jornalista Tânia Mara Leite e foi baseada em pesquisa da Coppe/UFRJ

Matéria sobre mudanças nos hábitos de deslocamento na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, da edição 123 da **Revista Ônibus**, publicação institucional da Semove, foi a vencedora do Prêmio CNT de Jornalismo, na categoria Comunicação Setorial (voltada a entidades representativas do setor de transporte). A reportagem, da jornalista Tânia Mara Gouveia Leite, teve como base uma pesquisa realizada pela Coppe/UFRJ e falou sobre os desafios e as responsabilidades da iniciativa privada, do poder público e da sociedade civil para a promoção de um transporte público mais sustentável no estado do Rio.

“O comportamento das pessoas em seus deslocamentos vem sofrendo mudanças, com o avanço da tecnologia e o consequente aumento das atividades on-line, além de questões como a distribuição da rede e a entrada no mercado dos aplicativos de transporte. Considero muito importante entender essas mudanças, pois isso vai permitir que o poder público e os operadores possam fazer as adequações necessárias para que a população possa contar com uma mobilidade mais eficiente, capaz de atender a essa nova realidade. A pesquisa da Coppe/UFRJ vem apro-

fundar essa questão, relativamente à Região Metropolitana do Rio de Janeiro, o que considero uma grande contribuição para todo o Estado, e fico feliz pela matéria ter alcançado essa im-

portante premiação, dando mais visibilidade à pesquisa”, afirma Tânia Mara.

O Prêmio destaca conteúdos jornalísticos com pautas relacionadas ao setor de transpor-



te e logística e é realizado anualmente, sendo dividido em sete categorias, além do Grande Prêmio: Áudio (para matérias de rádio e podcasts); Fotojornalismo; Impresso; Internet; Meio Ambiente e Transporte; Vídeo (para reportagens e documentários veiculados na TV e em plataformas de streaming); e Comunicação Setorial (para trabalhos jornalísticos das entidades representativas do setor de transporte – federações, sindicatos e associações), esta última instituída no ano passado e, conseqüentemente, iniciada este ano. Os trabalhos inscritos foram publicados entre 8 de agosto de 2023 e 5 de agosto de 2024.

“Recebemos com muito entusiasmo e muita honra a notícia de que nossa publicação conquistou esse prêmio, que é referência no cenário do transporte brasileiro e que já está em sua 31ª edição, o que confirma sua importância e credibilidade. A **Revista Ônibus** está completando 25 anos, com o propósito de contribuir para o posicionamento da nossa entidade frente aos temas regionais e nacionais da mo-

bilidade urbana. Ao ganhar esse prêmio, nosso sentimento é o de que estamos no caminho certo da comunicação e conseguindo alcançar esse objetivo”, afirmou Armando Guerra, presidente-executivo da Semove.

Os demais vencedores

O Grande Prêmio foi para a série “O tempo de cada um”, do jornalista Chico Regueira, da TV Globo. O especial mostra como o transporte de baixa qualidade contribui para a exclusão social, principalmente de negros e pobres, e funciona como uma barreira de acesso a oportunidades de trabalho e estudo para cidadãos da periferia que têm o exercício da cidadania dificultado.

Na categoria Áudio, o vencedor é o jornalista Rafael Campos, do Metrôpoles, com o podcast “As histórias de quem levou, por terra, ar e rios, a solidariedade ao RS”. A imagem vencedora da categoria Fotojornalismo é “Avião nas inundações devido a chuvas fortes no Rio Grande do Sul”, do profissional Adriano Henrique Machado, da Reuters. No Impresso, a matéria melhor avaliada foi “Rodovias que perdoam: quando as estradas salvam vidas”, de Roberta Soares, do Jornal do Comércio. O vencedor da categoria

Meio Ambiente e Transporte foi o trabalho “Desafios do transporte para a mobilidade sustentável”, da jornalista Giovana Ferreira, do R7. Em Internet, o prêmio ficou para o especial “O outro lado do paraíso”, de Jade Abreu, do Metrôpoles. E na categoria Vídeo, foi para a reportagem do

Fantástico, da TV Globo, “Aeroporto virou porto – águas invadem e fecham o Salgado Filho”, de Pedro Rockenbach.

As reportagens e fotografias inscritas foram validadas pela Comissão Organizadora; analisadas, inicialmente, por um grupo fixo de pré-selecionados, formado por cinco jornalistas com atuação acadêmica; e, por fim, avaliadas por um corpo de jurados formado por jornalistas de renome e um especialista em transporte. Integraram essa comissão julgadora: Alex Capella, secretário especial de imprensa da Presidência do Senado Federal; Roberto Munhoz, diretor de Jornalismo da TV Record; Samira de Castro, presidente da Fenaj (Federação Nacional dos Jornalistas); Thiago Bronzatto, diretor da sucursal de Brasília do jornal O Globo; e Andrea Santos, especialista em Transporte e codiretora do Hub da UCCRN (Urban Climate Change Research Network) para a América Latina. A avaliação se baseou nos seguintes critérios: relevância para o setor de transporte, para o transportador e para a sociedade; qualidade editorial; criatividade/originalidade; e atualidade dos temas.

A entrega da premiação foi no dia 4 de dezembro, em Brasília. Os vencedores em cada categoria receberam R\$ 35 mil. Já o Grande Prêmio foi no valor de R\$ 60 mil.

O jornalista Dimmi Amora, da Agência Infra, vencedor em outras duas edições, recebeu homenagem especial e afirmou que “mostrar a realidade do setor pode ser um pouco duro, às vezes, mas é o que nos faz refletir e caminhar para a frente, e o transporte tem colaborado para isso”.

“O comportamento das pessoas em seus deslocamentos vem sofrendo mudanças, com o avanço da tecnologia e o conseqüente aumento das atividades on-line, além de questões como a distribuição da rede e a entrada no mercado dos aplicativos”

Tânia Mara Gouveia Leite,
jornalista

Confira os trabalhos vencedores:



Grande Prêmio

O tempo de cada um

Chico Regueira – TV Globo

Essa série especial mostra como o transporte de baixa qualidade contribui para a exclusão social e bloqueia o acesso a oportunidades de trabalho e estudo para cidadãos da periferia, que têm o exercício da cidadania dificultado.

Comunicação Setorial (voltada a entidades representativas do setor de transporte)

Mudanças nos hábitos de deslocamento

*Tânia Mara Gouveia Leite – Revista Ônibus
(Semove / Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro)*

A reportagem buscou entender os desafios e as responsabilidades da iniciativa privada, do poder público e da sociedade civil para a promoção de um transporte público mais sustentável no Rio de Janeiro.



“ A Revista Ônibus está completando 25 anos, com o propósito de contribuir para o posicionamento da nossa entidade frente aos temas regionais e nacionais da mobilidade urbana. Ao ganhar esse prêmio, nosso sentimento é o de que estamos no caminho certo da comunicação e conseguindo alcançar esse objetivo. ”

Armando Guerra, presidente-executivo da Semove

Áudio (para matérias de rádio e podcasts)

As histórias de quem levou, por terra, ar e rios, a solidariedade do Brasil ao RS

Rafael Campos – Metrôpoles

O podcast Levando Esperança, do Metrôpoles, conta histórias de brasileiros que não hesitaram em doar e se doar para os gaúchos depois da tragédia.

Fotojornalismo

Avião nas inundações devido a chuvas fortes no Rio Grande do Sul

Adriano Henrique Machado – Reuters

Com as chuvas, o Aeroporto Salgado Filho foi completamente inundado, interrompendo as operações; aeronaves ficaram na água.

Impresso

Rodovias que perdoam: quando as estradas salvam vidas

Roberta Soares – Jornal do Commercio

A reportagem aborda o conceito de rodovias que perdoam, mostrando, com exemplos e dados, que elas podem salvar vidas na prática.

Internet

O outro lado do paraíso

Jade Abreu – Metrôpoles

O Metrôpoles percorreu 1.411 km para contar histórias de crianças que percorrem 200 km para chegarem à escola; há relatos de gestantes que deram à luz sem auxílio médico, porque estavam longe para serem atendidas.

Meio Ambiente e Transporte

Desafios do transporte para a mobilidade sustentável

Giovana Lopes Cardoso Ferreira, do R7

Em meio à corrida para a transição energética, o Brasil tenta aumentar o uso de fontes renováveis no setor de transporte, que foi responsável por 33% do consumo de energia do país em 2023, desbancando a indústria.

Vídeo

Aeroporto virou porto – águas invadem e fecham o Salgado Filho

Pedro Rockenbach, da TV Globo

O Fantástico entrou, com exclusividade, no terminal alagado do Aeroporto Salgado Filho e mostrou a situação do local.

Revista Ônibus, 25 anos entregando a melhor comunicação do setor



UMA PUBLICAÇÃO DA
semove

Anuncie
21 9-8787-5730

**Vencedora do Prêmio CNT de Jornalismo 2024
na categoria Comunicação Setorial**



Reconhecimento aos profissionais da imprensa e comemoração dos 70 anos da CNT

Realizada no Centro Internacional de Convenções do Brasil (CICB), na noite de 4 de dezembro, a solenidade de entrega do Prêmio CNT de Jornalismo reuniu grande número de jornalistas, personalidades do setor dos vários modos de transporte e autoridades de todo o País, numa noite de homenagem aos profissionais vencedores, mas, através deles, a todo o jornalismo sério que cobre o dia a dia da mobilidade, seus desafios e avanços. O presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, na abertura do evento, frisou a participação da CNT na COP29, Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança de Clima, em novembro, no Azerbaijão, onde o Sistema teve papel significativo, e outras ações de ESG que vêm sendo de-

envolvidas em decorrência da responsabilidade social, econômica e ambiental do setor. Com o tema "O Futuro em Pauta", a edição de 2024 destacou, segundo as palavras de Vander Costa, "a importância do Jornalismo em revelar os desafios e

as oportunidades do setor, promovendo uma reflexão essencial sobre o impacto de nossas ações no presente e no futuro". A entrega do Prêmio CNT de Jornalismo encerrou as comemorações de 70 anos da entidade em grande estilo. Tania Mara Leite, jornalista da **Revista Ônibus**, autora da matéria "Mudanças nos hábitos de deslocamento", premiada na categoria Comunicação Setorial, afirmou ao receber o Prêmio "é preciso estudar, entender e se aprofundar nos problemas a fim de buscar uma solução embasada em dados confiáveis". O presidente-executivo da Semove, Armando Guerra, o presidente do Conselho, Marco Antônio Feres de Freitas, e a gerente de Comunicação Institucional, Verônica Abdalla, estiveram presentes. Após a solenidade, teve show da dupla Bruno & Marrone.



Arquimedes Martins, da equipe da Revista Ônibus, Verônica Abdalla, gerente de Comunicação Institucional da Semove e a jornalista Tânia Mara recebem o troféu das mãos de Rubens Lessa, presidente da seção de Transporte Rodoviário de Passageiros da CNT

BRT completa 50 anos e UITP promove evento para celebrar a data

O BRT (Bus Rapid Transit) de Curitiba, primeiro sistema dessa natureza implantado no mundo, pelo então prefeito da cidade Jaime Lerner (1937 - 2021), em 1974, comemorou seus 50 anos de funcionamento com a realização de um seminário, promovido pela UITP (Associação Internacional de Transporte Público), entre os dias 27 e 29 de novembro, no Parque Barigui, na capital paranaense. O evento reuniu especialistas de todo o mundo para discutir o progresso do BRT nos seis continentes, seu impacto no planejamento urbano das cidades e o futuro do sistema.

A Semove foi representada pela diretora de Mobilidade Urbana, Richele Cabral, uma das oradoras na palestra "Impulsionando a eficiência: capturando a excelência operacional em sistemas BRT". A diretora falou sobre os projetos de BRTs no Brasil e em especial no Rio de Janeiro, onde os estudos para implantação do sistema foram iniciados em 2008, com a consultoria de Jaime Lerner, e cuja construção começou poucos anos depois, na preparação da cidade para receber a Olimpíada de 2016. Dividiram o palco com Richele: o diretor de Programa de Cidades, da WRI, Luis Antonio Lindau; da gerente geral adjunta do Estabelecimento de Eletricidade, Bonde e Túnel de Istambul (IETT), na Turquia, Zeynep Mutlu; e do diretor da Metbus, empresa de transporte por ônibus de Santiago, no Chile, Hector Moya. O debate foi



moderado pelo chefe da Unidade de Transporte de Ônibus, Conhecimento e Inovação da UITP, Arno Kerkhof.

Exposição e visitas técnicas

Paralelamente ao Seminário, foi realizada uma exposição de ônibus históricos do BRT. Além disso, houve duas visitas técnicas. A primeira, no dia 26 de novembro, ao sistema de BRT do Rio de Janeiro, para representantes de 14 países e do Brasil, que desembarcaram na cidade carioca antes de seguirem para o evento oficial em Curitiba. A segunda, no último dia, ao sistema da capital paranaense, que inspirou mais de 190 cidades no mundo, ao reduzir o tráfego, cortar emissões, melhorar a qualidade de vida de milhões de pessoas e mudar a história do transporte público.

Na visita ao BRT-Rio, uma equipe de cerca de 40 membros da UITP (Associação Internacional de Transporte Público) participou, reunindo representantes de Portugal, Canadá, Bélgica, Fi-

lipinas, Senegal, México, Nigéria, Arábia Saudita, Costa Rica, França, Suíça, República Tcheca, Itália, África do Sul e do Brasil. Os participantes estiveram no Terminal Alvorada, percorreram os trajetos da Transolímpica, Transcarioca e Transbrasil, encerrando no Terminal Gentileza, onde conheceram a integração com o VLT.

No Terminal Alvorada, os visitantes foram recebidos pelo diretor da Mobi-Rio, Alberto Zeraik, pela assessora chefe especial do Fundo de Mobilidade Urbana Sustentável da Prefeitura do Rio de Janeiro, Simone Costa da Silva, e pelo supervisor do Centro de Controle Operacional (CCO), Marcelo Antunes, que apresentaram a empresa, todo o sistema de BRT do Rio de Janeiro e explicaram sobre o funcionamento do CCO. A Semove também participou da visita, representada pela diretora e pela gerente de Mobilidade Urbana, Richele Cabral e Eunice Horácio, respectivamente, e pelo engenheiro de Transportes Pleno Rafael Ribeiro da Silva.

Mercedes-Benz inova com atendimento via WhatsApp

A Mercedes-Benz do Brasil passa a contar com um novo atendimento inteligente de serviços via WhatsApp exclusivo para clientes de caminhões e ônibus da marca.

O lançamento oficial do serviço aconteceu durante a Fenatran 2024. Com o nome de ZapBenz, a integração inteligente implementada pela Yalo tem como objetivo garantir mais agilidade e conveniência a fim de possibilitar interações de qualidade a qualquer momento, tais como: localizar concessionárias Mercedes-Benz, adquirir treinamentos, soluções de peças e serviços, acesso a manuais de bordo, acionar serviço assistencial e até comprar produtos licenciados da Mercedes-Benz Trucks Collection, tudo isso disponível 24h por dia. E, caso o cliente necessite de atendimento humano, basta acessar o suporte ao cliente de segunda a sexta-feira, das 8h às 18h.

A presença de agentes inteligentes na integração da ferramenta permitirá, em breve, novas funcionalidades além da disponibilidade de atendimento ágil com informações e serviços, possibilitando que o sistema aprenda todas as particularidades do negócio de cada cliente. Através do uso de IA, o canal será capaz de prover análises de comportamento dos usuários, o que facilitará a oferta de soluções precisas e personalizadas, garantindo a satisfação do cliente e a construção de uma relação muito mais próxima.

De acordo com João Marques, Customer Success Manager da Yalo, existem vários indicadores e ferramentas utilizadas para a realização do monitoramento, e é a partir delas que são construídas as integrações com o público através de dados em tempo real sobre todo o processo.



“Com esse projeto, a Mercedes passa a não só oferecer um serviço atual e inteligente, mas a entender melhor o comportamento dos seus usuários. Com isso, fica mais fácil oferecer soluções e atendimentos cada vez mais personalizados, garantindo a satisfação do cliente e a construção de uma relação de longo prazo”, explica.

VW inicia testes com caminhão movido a biometano

Entre os destaques apresentados pela Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) na Fenatran deste ano esteve o Constellation 26.280, modelo movido a biometano, com a maior capacidade de armazenamento em seu segmento de aplicação, motorização mais potente e potencial para redução de 90% das emissões de CO₂e. Os primeiros testes em operação real do veículo serão realizados por clientes a partir de 2025.

O veículo é equipado com tanques de aço carbono que somam 240 metros cúbicos (960 litros) de capacidade de armazenamento, a maior do seu

segmento, permitindo a cobertura de longas distâncias sem a necessidade de reabastecimento frequente, com uma autonomia de até 300 quilômetros.

Comprometida com as pautas ESG e atenta às necessidades do mercado, a VWCO investiu na utilização do biometano, combustível que impacta de forma positiva e significativamente nas emissões de gases do efeito estufa, reduzindo em até 90% as emissões de CO₂e no ciclo poço à roda. Em uma operação típica, em que o veículo percorre de 50.000 a 70.000 quilômetros ao ano, este valor equivale à redução de 150 toneladas de CO₂e emitidas ao ano. Além disso, trata-se de um combustível renovável, ou seja, sua produção pode ser contínua, desde que haja uma fonte constante de matéria orgânica.





Marcopolo apresenta o primeiro micro-ônibus híbrido elétrico do Brasil, com gerador a etanol

Com 75 anos de história, a Marcopolo transformou-se em referência mundial no desenvolvimento de soluções de mobilidade. A empresa tem investido na inovação e na tecnologia para desenvolver e oferecer produtos que atendam à demanda de cada região, mercado e matriz energética, como veículos elétricos, híbridos e movidos a combustíveis de fontes renováveis.

Em agosto último, a Marcopolo apresentou de maneira inédita no Brasil o primeiro micro-ônibus híbrido elétrico, que utiliza um motor a etanol como gerador para recarga das baterias, sem a necessidade de infraestrutura de recarga elétrica, um dos principais obstáculos para o avanço da eletrificação no País e para a descarbonização do transporte.

"Para nós é motivo de orgulho sermos responsáveis pelo desenvolvimento de um veículo eletrificado 100% brasileiro, que conta com a expertise da engenharia automotiva do País e alia a confiabilidade e segurança, que o mercado já tem na Marcopolo, aos mais modernos recursos tecnológicos", destaca André Vidal Armaganijan, CEO da Marcopolo.

O Attack 9 Híbrido tem elevado grau de nacionalização e reúne as vantagens e benefícios de um veículo

convencional movido a diesel e de um 100% elétrico alimentado por baterias, sem a necessidade de recarga e infraestrutura de recarregadores. O modelo é uma solução viável para a descarbonização do transporte e tem comercialização prevista a partir de 2026, possui um powertrain elétrico de tecnologia Range Extender. Isto permite recarregar as baterias através de um grupo gerador que conta com um motor turbo 1.0 de três cilindros flexfuel, movido a etanol. A tração nas rodas é gerada por motor elétrico, com a vantagem de as baterias serem alimentadas por gerador on-board movido por motor a etanol, que funciona apenas cerca de 1/3 do tempo de operação e na faixa ideal de rotação com máxima eficiência

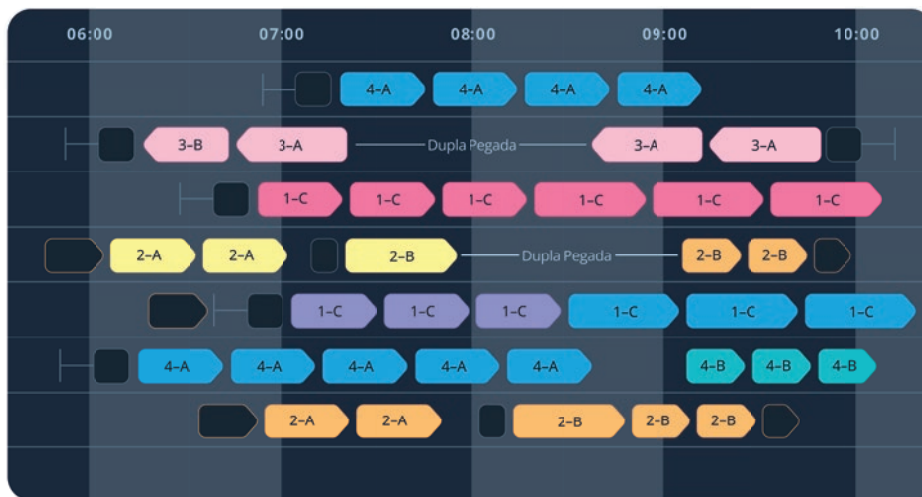
O projeto é resultado da parceria da Volare com a Horse, empresa da divisão da Horse Powertrain Limited, líder mundial em soluções híbridas e motores a combustão de baixas emissões, e com a Weg, multinacional brasileira fabricante de equipamentos eletroeletrônicos, que atua no setor de bens de capital com foco em motores, redutores e acionamentos elétricos, geradores e transformadores de energia, produtos e sistemas para eletrificação, automação e digitalização.



Optibus: transformando o Transporte Público com Inteligência Artificial (IA)

A inteligência artificial (IA) tem se mostrado uma ferramenta crucial para operadores de transporte público, auxiliando no planejamento e na programação de redes de transporte mais inteligentes e eficientes. Ao analisar grandes volumes de dados em tempo real, a IA otimiza as operações, melhorando a pontualidade, a alocação de recursos e a gestão da frota.

No Brasil, especialmente no Rio de Janeiro, diversos operadores já utilizam a IA e os algoritmos otimizados



da plataforma Optibus. Entre eles, destacam-se a MobiRio (BRT do Rio), Auto Viação Alpha, Nossa Senhora de Lourdes, Nossa Senhora do Amparo e Transportes Blanco. A plataforma também é utilizada em 100% das operações de transporte de Porto Alegre e Manaus, além de Santiago, no Chile.

Fundada em Israel em 2014, a Optibus está presente em mais de 6.000 cidades ao redor do mundo, oferecendo soluções para o planejamento e programação de operações de transporte, tanto para frotas a diesel quanto para veículos elétricos. A plataforma permite realizar operações complexas e em grande escala, planejar as ações de cada motorista e veículo, e identificar as melhores soluções, reduzindo custos

e aumentando a eficiência operacional. Os operadores de transporte podem criar e comparar múltiplos cenários em segundos, até encontrar a opção mais adequada para suas necessidades. Além disso, é possível personalizar regras e validar horários de acordo com preferências específicas, como horários de pausa e trocas de equipe, garantindo o cumprimento de requisitos regulatórios e regras trabalhistas.

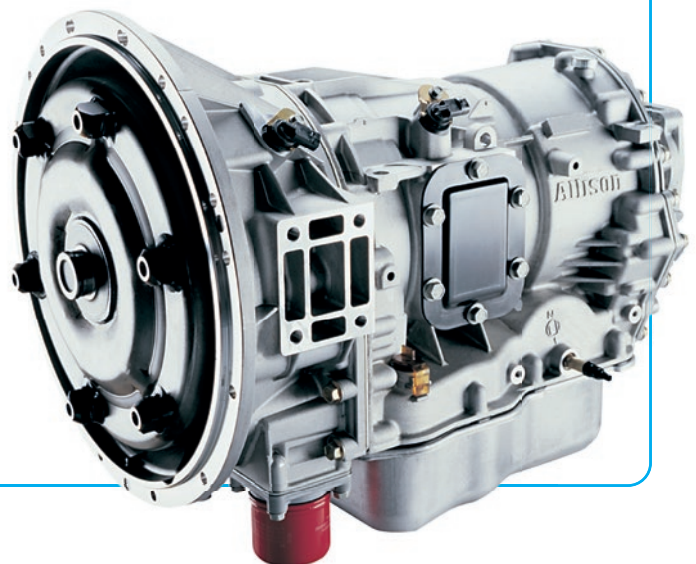
Ônibus com transmissões automáticas Allison para escolas

A Allison Transmission equipa os primeiros ônibus escolares com transmissões totalmente automáticas da América do Sul. Os modelos da série Torqmatic® proporcionam aos alunos das escolas públicas do Programa Caminho da Escola um transporte mais seguro e confiável. Os 320 Volare financiados pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento Educacional (FNDE), disponíveis nas versões 4x2 e 4x4, estão equipados com as transmissões Allison T2100 xFE®.

Os modelos com câmbio automático são mais fáceis de operar em estradas com lama, cascalho ou areia, o que é particularmente comum nas áreas rurais do Norte e Nordeste do Brasil, onde muitos desses ônibus vão operar. Ao eliminar a necessidade de mudanças manuais de marcha, os motoristas podem manter o foco na estrada à frente.

A fadiga do motorista foi considerada primordial nessa escolha, uma vez que testes realizados em

protótipos mostraram que as constantes paradas obrigam o condutor a fazer aproximadamente 675 mudanças de marchas por hora. Elas evitam erros durante as trocas de marcha e reduzem o desgaste dos freios de serviço, aumentando sua vida útil.





VALE SOCIAL É UNIFICADO NO CARTÃO RIOCARD MAIS

O mesmo cartão será usado em metrô, trem, barcas, ônibus e vans intermunicipais

Usuários do Vale Social, que hoje utilizam até quatro cartões nos deslocamentos, vão passar a usar apenas um. A unificação começou em 1º de outubro e o cronograma prevê trocas até o dia 20 de dezembro, de maneira escalonada, respeitando a ordem de nascimento. O benefício garante a gratuidade nos transportes públicos para pessoas com deficiência ou pacientes crônicos em tratamento médico.

A parceria é uma iniciativa que envolve Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana (Setram), concessionária do benefício, Riocard Mais, MetrôRio e SuperVia e visa garantir comodidade, acessibilidade e inclusão. A troca do cartão é indicada somente para quem embarca no trem e no metrô e ocorre na sede do Vale Social, na Central do Brasil. Até o fim do processo, são estimadas 64 mil pessoas contempladas com a unificação do cartão.

Passageiros das barcas, ônibus intermunicipais e vans intermunicipais que já utilizam normalmente o cartão Riocard Mais com o Vale Social habilitado não precisam realizar a troca. A atualização será automática para esse grupo. Basta que o usuário aproxime o cartão de qualquer validador para a unificação ser concluída.

Confira o cronograma de unificação do Vale Social

- Nascidos em janeiro e fevereiro: entre 1º e 11 de outubro
- Nascidos em março e abril: entre 14 e 25 de outubro
- Nascidos em maio e junho: entre 28 de outubro e 8 de novembro
- Nascidos em julho, agosto e setembro: entre 11 e 29 de novembro
- Nascidos em outubro, novembro e dezembro: entre 9 e 20 de dezembro

Vale Social

UNIFICADO



SUA ACESSIBILIDADE NUM SÓ CARTÃO

Beneficiário do Vale Social:
Agora você vai usar **UM ÚNICO CARTÃO** nos transportes estaduais autorizados para o seu caso.

- metrô
- trem
- barcas
- ônibus intermunicipais



SOLUÇÕES DE BILHETAGEM DA RIOCARD MAIS SÃO UTILIZADAS EM GRANDES EVENTOS

Rock in Rio

Nos últimos meses, a Riocard Mais contribuiu com a mobilidade em grandes eventos na cidade do Rio de Janeiro. Pela sexta vez, a empresa emitiu cartões comemorativos e colecionáveis para o público que foi à Cidade do Rock aproveitar o festival.

Os cartões Riocard Mais proporcionaram a cariocas e turistas a praticidade e a facilidade de usar o maior sistema de pagamento multimodal do Rio. A empresa registrou o aumento de 340 mil passageiros durante o Rock in Rio nos quatro corredores exclusivos do sistema BRT, o transporte que deixava o público em frente ao local dos shows. No metrô, que realiza a integração com o BRT, foi contabilizado o crescimento de 20% no uso dos

cartões do tipo Expresso. De acordo com dados analisados, 9 em cada 10 pessoas que usaram o BRT durante o Rock in Rio se deslocaram com o cartão Riocard.

Durante os sete dias de evento, a Riocard Mais disponibilizou pontos de venda em estações de metrô, BRT e VLT, priorizando terminais de conexão com outros modos de transporte, além da rodoviária e do aeroporto Santos Dumont. Os modelos especiais eram pré-recarregados, cobrindo ida e volta de metrô + linha expressa do BRT ou ida e volta somente na linha expressa do BRT.

A Riocard Mais apostou, também, em um jingle para o festival e na comunicação do serviço pelas redes sociais, alcançando mais 100 mil pessoas durante o evento.

Rio Oil & Gas

Pelo terceiro ano consecutivo, a Riocard Mais esteve presente como apoiadora no maior evento de energia da América Latina e um dos principais eventos globais do setor, o Rio Oil & Gas, agora ROG.e. A programação contou com os principais líderes do mercado, reuniu as maiores marcas de petróleo e gás e promoveu experiências relacionadas a tecnologia, sustentabilidade e transição energética para o público.

A Riocard garantiu a venda de cartões, recargas e apoio logístico para facilitar a chegada e saída dos visitantes da convenção, no Boulevard Olímpico, nos quatro dias de feira.



Bruno Mars

Em outubro, o cantor norte-americano Bruno Mars desembarcou no Brasil para uma série de shows. Três dessas apresentações aconteceram no Rio, no Estádio Olímpico Nilton Santos. A Riocard Mais, além de ser o meio de pagamento mais utilizado pelos fãs para chegar ao local, trabalhou a divulgação do evento em parceria com o influenciador mirim Tom Zé, cover do artista, conhecido nas redes sociais como Bruninho Mars.

E foi nos canais oficiais da Riocard e do Tom Zé nas redes sociais que foram aproveitados o gingo e o carisma do pequeno em ações de engajamento para os shows. Oito materiais foram produzidos, com destaque ao serviço para chegar e sair do Estádio Olímpico utilizando os produtos Riocard Mais, além da produção de um cartão personalizado do personagem.

AÇÃO AMPLIA ATUAÇÃO DA RIOCARD MAIS EM TERESÓPOLIS

Com o objetivo de mudar o hábito dos passageiros que embarcam no transporte público pagando em dinheiro, foi realizada em outubro uma campanha para expandir a atuação da Riocard Mais em Teresópolis. A ação contou com promotores nas ruas demonstrando as funcionalidades do aplicativo da empresa, cadastrando novos clientes no Clube Riocard Mais e comercializando cartões, além da ampliação dos pontos de venda para 33.

Para a estratégia de conversão de pagamento com o cartão Riocard Mais, os promotores se dividiram em quatro locais de grande circulação de pessoas: Rodoviária, Calçada da Fama, Terê Pão e Dom Atacadista. A ação promocional tem a intenção de incentivar o uso aplicativo e do cartão digital, além de demonstrar os benefícios da adesão ao Clube. As Viações Dedo de Deus e Primeiro de Março, operadoras dos ônibus em Teresópolis, também são parceiras no estímulo à redução do uso de dinheiro em seus veículos nessa campanha, que se estenderá até dezembro de 2024.



Dados da pesquisa

Boa parte das transações nos ônibus de Teresópolis são pagas com dinheiro em espécie. Quem utiliza o Vale-Transporte é a maioria dentre os clientes Riocard Mais: 82%. Ou seja, são passageiros empregados, que têm a recarga realizada pelo empregador. Os outros 18% dos pagantes usam o cartão Expresso e adquirem e controlam o próprio crédito de transporte.

Os números apontam os caminhos

Revista Ônibus destaca sete gráficos e tabelas da Pesquisa CNT de Mobilidade 2024 para uma análise mais crítica e com propostas de soluções



Baixe com o QRcode a Pesquisa CNT de Mobilidade 2024 completa

A Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana, apresentada durante o Seminário Nacional da NTU, realizado em agosto em São Paulo, é mais uma vez pauta da **Revista Ônibus**. Realizado pela Confederação, com o apoio da NTU, o estudo ouviu 3.117 pessoas em 35 municípios com mais de 100 mil habitantes, de 18 de abril a 11 de maio de 2024.

O levantamento traça o perfil atual dos usuários de transporte público no Brasil e compara dados entre os anos de 2017 e 2024, oferecendo um panorama das transformações no comportamento dos passageiros de transporte coletivo ao longo desse período. Entre outros aspectos, o trabalho buscou identificar os principais modos de transporte utilizados pela população brasileira, caracterizar os deslocamentos e avaliar a percepção dos passageiros sobre o setor de transporte urbano no País.

Vários resultados desse estudo já foram amplamente divulgados, tanto pela imprensa especializada como pela grande mídia. O que a **Revista Ônibus** traz, nesta edição, são im-

portantes recortes da pesquisa, feitos a partir de oito gráficos e tabelas, destacados pela equipe de mobilidade urbana da Semove (Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro), que faz uma avaliação aprofundada de seus dados, mostrando pontos de vista e propondo soluções.

Para facilitar o entendimento do leitor, as análises e pareceres serão apresentados separadamente, por gráfico ou tabela.

Principais problemas urbanos

A Tabela 4 (abaixo) mostra que, entre os principais problemas urbanos elencados pelos entrevistados, o transporte,

que em 2017 ocupava a quarta colocação na percepção da população, atrás de violência, saúde e desemprego, subiu uma posição e foi o único item que teve seu percentual praticamente dobrado, passando de 12,4% para 24,3%. Na abordagem por porte de municípios, o transporte se mantém em terceiro lugar em quatro das cinco faixas (de 100 mil a 300 mil habitantes, de 500 mil a 1 milhão, de 1 milhão a 3 milhões e acima de 3 milhões), descendo para quarto lugar apenas na faixa de 300 a 500 mil habitantes.

De acordo com a diretora de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral, esse é um dado preocupante, que exige um olhar atento por parte

Tabela 4 – Comparação da percepção dos problemas urbanos (2017 e 2024)

| Problema do país | 2017 | 2024 |
|------------------------------|-------|-------|
| Falta de segurança/violência | 67,8% | 48,7% |
| Saúde | 51,5% | 54,5% |
| Desemprego | 36,6% | 20,8% |
| Transporte | 12,4% | 24,3% |
| Educação | 10,8% | 17,6% |
| Outros | 13,1% | 16,4% |

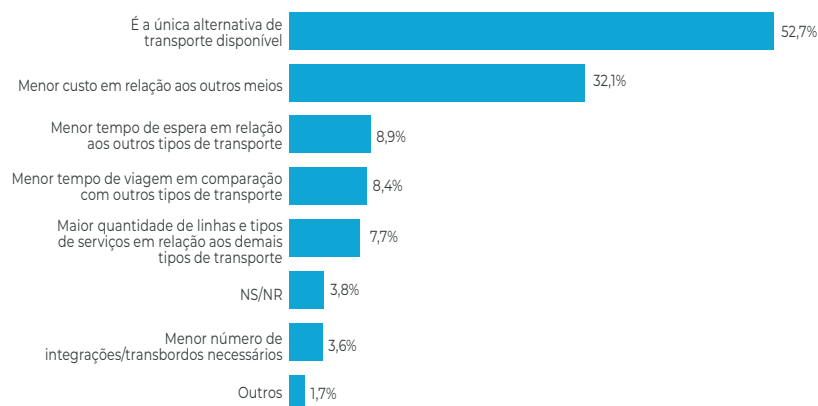
dos transportadores e do poder público. “Um dos fatores que contribuem para essa percepção é, sem dúvida, o tempo de viagem. A própria pesquisa nos mostra que quanto maior o porte da cidade, maior o tempo gasto pela população no transporte público. O que nos aponta a necessidade de implementação de políticas públicas voltadas para a melhoria da velocidade dos ônibus, a partir da adoção de faixas exclusivas e preferenciais e sistemas como o BRT, além da racionalização das redes”, afirma.

A qualidade do serviço prestado é outro fator preponderante, segundo a diretora. “É preciso investimento em veículos novos e modernos, uma frota climatizada nas cidades mais quentes, com tecnologias que contribuam para a rapidez do embarque e a segurança, como os pagamentos de tarifa através de Pix, além dos cartões. Mas, para isso, é fundamental que tenhamos políticas de subsídios, que são as únicas maneiras das empresas conseguirem manter os padrões de operação e atendimento em alto nível”.

Motivos que os levam a utilizar o transporte público por ônibus

Ao serem questionados sobre os motivos que os levam a utilizar o transporte público por ônibus, mais da metade dos entrevistados (52,7% - Gráfico 45 ao lado) disseram que esse modo de transporte é a única alternativa disponível de transporte. Para Richele, o dado acende a luz vermelha. “Porque isso nos mostra que aquela pes-

Gráfico 45 – Motivos para utilização do transporte público por ônibus em sua família



Nota 1: Os entrevistados podiam responder mais de uma opção nesta questão.

Nota 2: Pergunta feita para as pessoas responsáveis pelo domicílio que afirmaram utilizar ônibus.

soa, na primeira oportunidade que tiver, sairá do sistema. Então, o que podemos fazer para evitar mais essa perda de demanda? Que políticas podemos adotar? Que investimentos devem ser realizados? Mais uma vez, reforçamos a importância de equipar as cidades com infraestrutura e veículos que permitam a diminuição do tempo de viagem e ajudem a melhorar o conforto, a facilidade de acesso, a agilidade de embarque...”, afirma.

A segunda razão apontada é que o ônibus tem um custo menor em relação aos outros meios de transporte. “Apesar de não ser o motivo principal, o índice de 32,1% não pode ser desconsiderado. E, nesse caso, voltamos à questão da necessidade de os governos sub-

sidiarem o transporte por ônibus, para que as operadoras consigam manter tarifas mais baixas, beneficiando a população sem prejudicar a qualidade do serviço”, defende. O fato das pessoas apontarem o custo como razão para a utilização do sistema por ônibus mostra a importância desse atributo na escolha modal e nos leva a perceber que, com tarifas mais baixas, mais pessoas poderão ser beneficiadas e atendidas.

Utilização do transporte individual

A Tabela 12 (abaixo) mostra o crescimento no percentual de utilização do transporte individual pela população, na mesma proporção da diminuição do uso do transporte cole-

Tabela 12 – Comparação do percentual de utilização de transporte coletivo e individual (2017 e 2024)

| Segmento | 2017 | 2024 |
|------------|-------|-------|
| Coletivo | 49,8% | 31,7% |
| Individual | 50,2% | 68,3% |

tivo. “Infelizmente, o que estamos vendo agora é um retrocesso sem precedentes”, destaca Richele.

De acordo com a diretora da Semove, a defesa da priorização do coletivo sobre o individual sempre foi pauta principal do setor. “Durante décadas, temos levantado essa bandeira. Sabemos que é a única maneira de construirmos cidades sustentáveis, com menos emissão de gases poluentes e do efeito estufa, já que um carro consome 30 vezes mais combustível por passageiro do que um ônibus; menos acidentes de trânsito e mais segurança; menos congestionamentos, pois o ônibus é capaz de transportar o equivalente a 25 automóveis; mais acessibilidade e inclusão social; e mais tempo para o descanso e lazer com as famílias”, explica.

Sobre as medidas que precisam ser tomadas para o enfrentamento deste problema, a executiva reafirma a necessidade de políticas públicas de infraestrutura que privilegiem o transporte por ônibus, como os já citados corredores e faixas exclusivas. Além disso, ela defende também o financiamento para a aquisição de novos ônibus. “Não podemos, daqui a mais sete anos, numa próxima pesquisa comparativa como esta, ver esse fato se repetir”. O transporte público por ônibus tem que ser atrativo, ao mesmo tempo em que políticas públicas de restrição ao uso desenfreado do automóvel particular têm que ocorrer, juntamente com o planejamento do uso do solo integrado ao sistema de transporte público.

Tabela 13 – Comparação da substituição do ônibus por outros meios de transporte (2017 e 2024)

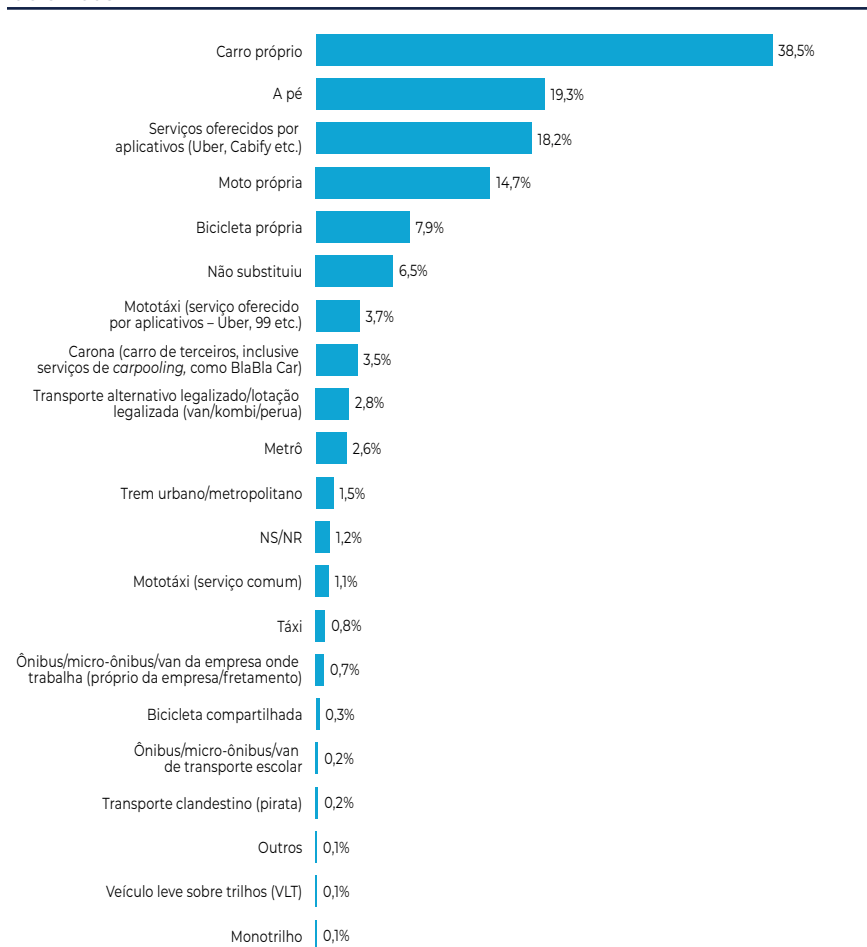
| Substituição por outros meios | 2017 | 2024 |
|--------------------------------|-------|-------|
| Sim, deixou de usar totalmente | 16,1% | 29,4% |
| Sim, diminuiu o uso | 22,1% | 27,5% |
| Não | 56,3% | 32,1% |
| Nunca utilizou | 4,8% | 10,4% |
| NS/NR | 0,7% | 0,6% |

Substituição do ônibus

A Tabela 13 (acima) mostra que passou de 16,1% para 29,4%, quase dobrou, o número de pessoas que deixou totalmente de usar o serviço de transporte por ônibus. “Isso é

grave e nos remete novamente à questão da priorização, que apesar de sempre ter sido uma reivindicação do nosso setor, jamais ganhou a devida importância. O resultado está aí”, diz Richele.

Gráfico 60 – Meio de transporte que passou a ser utilizado após a substituição do ônibus



Nota 1: Considerando os 1.771 entrevistados que afirmaram ter deixado de usar totalmente o ônibus ou ter reduzido seu uso.

Nota 2: Os respondentes puderam escolher mais de uma opção para esta pergunta.

No Gráfico 60 (página anterior) é possível ver, claramente, qual o meio de transporte que as pessoas passaram a utilizar em substituição ao ônibus: carro próprio (38,5%), a pé (19,3%), serviços por aplicativo (18,2%) e moto própria (14,7%). “Esse é, sem dúvida, um problema que merece atenção dobrada por parte do setor de mobilidade urbana. Tirando a caminhada, temos uma transferência enorme de pessoas do transporte público para o transporte individual motorizado. Essa mudança, em um futuro breve, agravará o caos do trânsito nas cidades, com consequências graves para a saúde física e mental da população”, afirmou Richele.

Segundo Richele, o gráfico deixa claro que “há uma urgência de entendimento de que essa migração modal para o transporte individual, seja próprio ou por aplicativo, gera um problema de espaço viário, pois não cabem mais carros nas ruas. Não é uma solução sustentável, nem a curto prazo e, muito menos, num período mais longo. Além disso, gera consequência não apenas para as pessoas que utilizam o automóvel de forma individual, mas para aquelas que optaram pelo coletivo e se veem presas nos mesmos congestionamentos dos particulares, devido à falta de capacidade do sistema viário”.

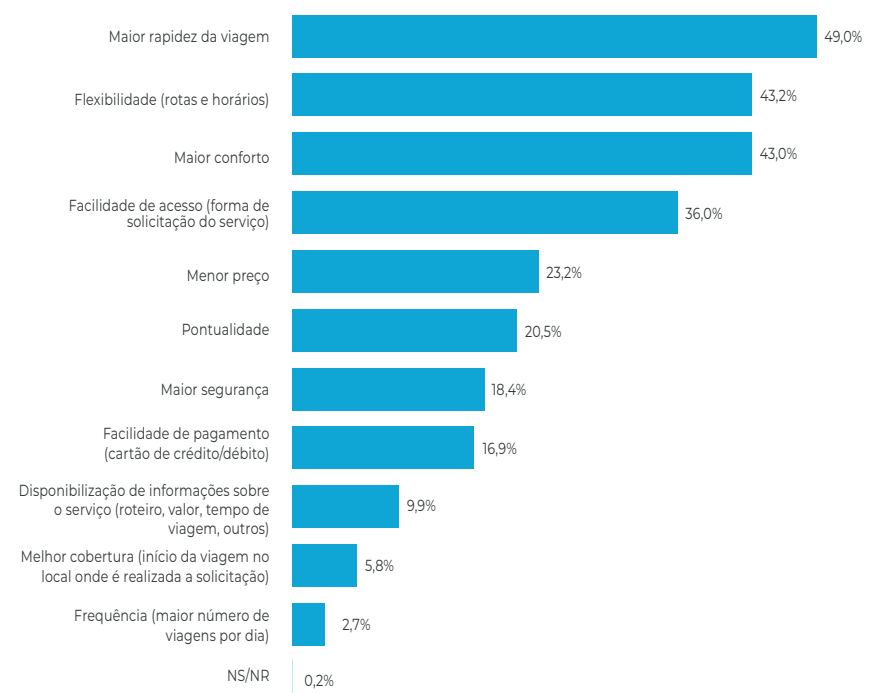
Motivos para usar aplicativos

O Gráfico 46 (ao lado) destaca os motivos que levaram as pessoas a optarem pelo transporte por aplicativo e o principal é a maior rapidez da via-

gem (49%). “Ou seja, enquanto a gente não ofertar infraestrutura suficiente, com prioridade, para que as viagens realmente sejam mais rápidas, a gente vai continuar perdendo para o individual”, diz Richele. A flexibilidade de rota e horário (43,2%), considerada a segunda maior razão para essa migração, esbarra, segundo a diretora, na questão dos contratos de concessão, pois não é possível para o segmento trabalhar com rotas de serviço sob demanda. O conforto aparece em terceiro lugar e está ligado, provavelmente, à facilidade do porta a porta, de acordo com Richele. Facilidade de acesso, preço, segurança, facilidade de pagamento, entre outros, também foram justificativas apontadas pelos entrevistados.

“Temos um problema sério, que precisa ser enfrentado. Esbarramos, mais uma vez, na questão da infraestrutura e da necessidade de políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana, com programas de financiamento de infraestrutura permanentes e a racionalização das redes. Já entendemos o que as pessoas anseiam. O que precisamos agora é de governança, que todos os atores envolvidos na mobilidade urbana, direta ou indiretamente – operadores, poder concedente, Poder Executivo, Poder Legislativo, entre outros –, estejam unidos pelo bem da sociedade, criando e aprovando ferramentas, como o Marco Legal, por exemplo, que nos permitam vislumbrar cidades mais humanas”, defende a diretora.

Gráfico 46 – Motivos para utilização dos serviços oferecidos por aplicativo



Nota 1: Os entrevistados podiam responder mais de uma opção nesta questão.

Nota 2: Pergunta feita para as pessoas responsáveis pelo domicílio que afirmaram utilizar mototáxi ou serviços oferecidos por aplicativos (Uber, 99 etc.).

O que é necessário para que voltem a usar ônibus

No Gráfico 64 (ao lado), estão elencadas as opções apontadas pelos entrevistados como razões necessárias para que eles voltem a utilizar o ônibus como meio de deslocamento. Tarifas mais baixas são o primeiro motivo para esse retorno (21,2%) - acima disso, com 26,6%, estão aqueles que não retornariam ao ônibus por nenhuma razão.

“Então, mais uma vez, precisamos direcionar nosso trabalho para a questão do subsídio. É certo que, após a pandemia, os governos perceberam a necessidade de ampliar esse tipo de política, caso contrário a crise dos sistemas de transportes que se instalou em todo o Brasil resultaria em consequências ainda mais graves do que as que enfrentamos. Porém, é fundamental que isso seja ampliado e que se torne uma política nacional, através de programas de inclusão de pessoas de baixa renda, por exemplo. Somente assim será possível cobrar tarifas mais baixas sem prejuízo do serviço e com melhorias no conforto, que é o segundo item que traria de volta os passageiros para o ônibus”, ressalta Richele. Porém, destaca: “precisamos identificar se esse conforto relatado diz respeito apenas ao ônibus ou estende-se ao ponto, às calçadas, à infraestrutura como um todo”.

A rapidez é novamente um dos aspectos levados em consideração pelos entrevistados e já foi analisada nesta matéria. A pesquisa identifica que o tempo médio de viagem supera 35 minutos nas grandes cidades. Nas capitais brasileiras, o tempo para percorrer um trajeto de 10 quilômetros em um dia de sema-

Mais uma vez, precisamos direcionar nosso trabalho para a questão do subsídio

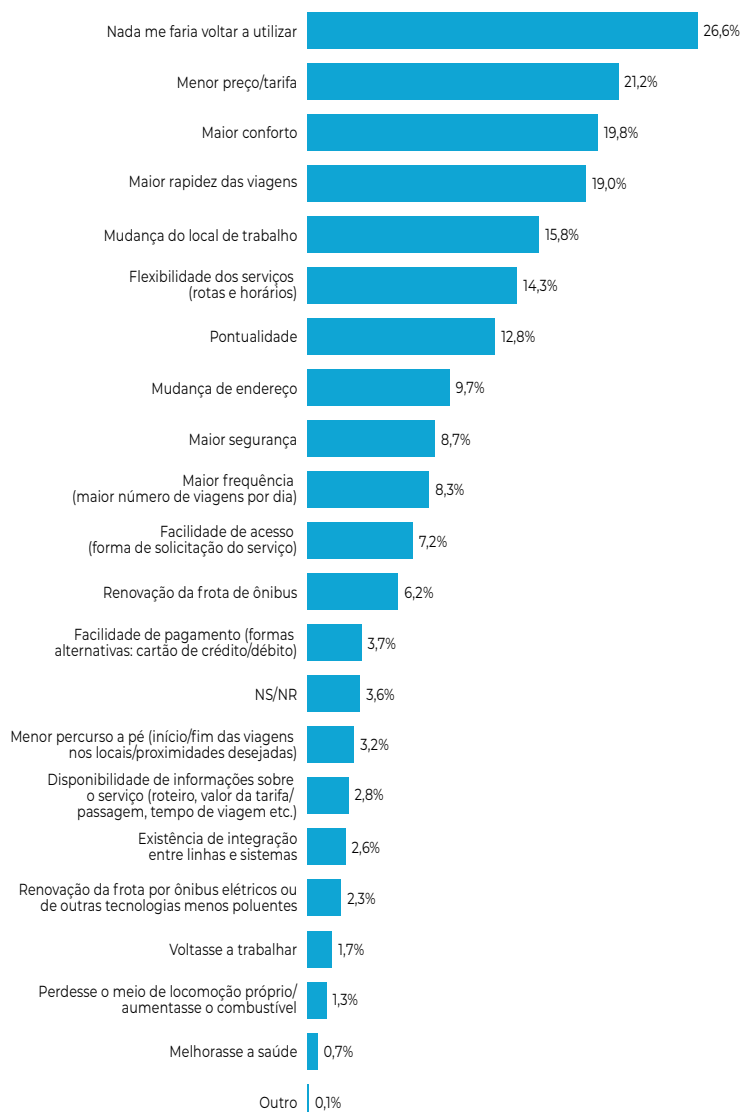
Richele Cabral,

diretora de Mobilidade Urbana da Semove

na normal chega a ser, em média, 90% maior, em momentos de congestionamento, ante períodos com trânsito menos intenso. Em Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife, o tempo dobra. “Um aspecto que precisamos levar em consideração é que con-

forto e rapidez estão diretamente ligados. Se você está dentro de um ônibus cheio pelo período de uma hora, a sensação é muito ruim. Mas, se esse tempo é de apenas 20 minutos, sua sensação de desconforto reduz”, destaca a diretora.

Gráfico 64 – Opções necessárias para retornar a utilizar o ônibus como meio de deslocamento



Nota 1: Considerando os 1.771 responsáveis pelo domicílio que deixaram de utilizar ônibus ou diminuíram o seu uso e fizeram substituição por outro meio.

Nota 2: Os participantes puderam escolher até 4 opções para esta pergunta.

O Impacto da Inteligência Artificial no transporte público

A inteligência artificial (IA) faz parte do cotidiano de pessoas do mundo todo, de diferentes formas, impactando diversos setores da economia e diferentes mercados. Neste artigo, o impacto da IA será explorado especificamente para o transporte público.

Desde na recomendação de vídeos no YouTube até em sugestões de palavras em aplicativos de mensagens, a IA se tornou uma ferramenta que está presente em quase todos os aspectos da vida digital. Tecnologia que pode replicar o pensamento humano por meio de sistemas, na prática, ela consegue automatizar tarefas avançadas, processar grandes quantidades de dados, tomar decisões baseadas em informações disponíveis e aprimorar-se a partir de experiências passadas.

No transporte público, a IA vem promovendo mudanças significativas, que impactam positivamente a experiência dos passageiros, a gestão das operações e a segurança dos sistemas de transporte. Algumas destas mudanças, são: **as melhorias operacionais e a tomada de decisão em tempo real** – uma das grandes vantagens da IA no transporte público é a possibilidade de realizar análises em tem-

po real e tomar decisões mais rapidamente. A aplicação da inteligência artificial aos dados operacionais permite que gestores acompanhem de perto o fluxo de passageiros e as condições de cada veículo, possibilitando decisões ágeis para otimizar a operação. Com os números da operação em mãos, é possível intera-

“É possível prever qual será a próxima integração do passageiro e, com isso, ajustar a oferta de serviços para evitar lotações e reduzir o tempo de espera”

gir com a IA por meio de perguntas. E, a depender do questionamento realizado, dados sobre o número de passageiros em uma linha específica ou sobre a localização de um veículo podem ser cruzados e analisados em tempo real, por exemplo. Assim, é possível prever qual será a próxima integração do passageiro e, com isso, ajustar a oferta de serviços para evitar lotações e reduzir o tempo de espera. **Análises preditivas e eficiência na manutenção** – através da análise constante de dados sobre o estado dos componentes dos ônibus, por exemplo, a inteligência artificial pode prever problemas mecânicos antes que ocorram, minimizando falhas e aumentando a segurança para os passageiros.

Além disso, com o monitoramento das condições do veículo, a IA pode indicar quando é necessário realizar uma manutenção preventiva, reduzindo os custos com reparos emergenciais e melhorando a eficiência operacional. **Segurança e monitoramento do comportamento dos motoristas** – a IA também tem papel fundamental na segurança do transporte público. Com a análise do comportamento dos motoristas em tempo real, é possível monitorar se a condução está dentro dos padrões de segurança ou se apre-

senta riscos. Caso um motorista exiba um comportamento de alto risco, como uma direção agressiva ou exaustão, a IA pode alertar a equipe de gestão para atuar com medidas imediatas, prevenindo acidentes. Este monitoramento é essencial para garantir que os motoristas cumpram horários e condições de trabalho adequadas, além de promover um ambiente mais seguro para todos. **Análises de uso e otimização de rotas** – com dados dos validadores, a inteligência artificial identifica padrões de uso e preferências dos passageiros. Isso viabiliza o ajuste de rotas e horários para atender à demanda de forma mais eficiente, prevenindo superlotação e otimizando recursos.



// A inteligência artificial, ao contrário de sistemas tradicionais de automação, não depende exclusivamente de regras predefinidas. Ela é capaz de aprender com os dados que recebe, indicar decisões e se ajustar de acordo com as informações que lhe são fornecidas //

Tomada de decisão apoiada pela IA e o elemento de reforço – a IA tem potencial para revolucionar o transporte público, tornando-o mais eficiente, seguro e personalizado. Mas, para alcançar todos esses benefícios, é fundamental entender de que forma ela indica opções para a tomada de decisão.

A inteligência artificial, ao contrário de sistemas tradicionais de automação, não depende exclusivamente de regras predefinidas. Ela é capaz de aprender com os dados que recebe, indicar decisões e se ajustar de acordo com as informações que lhe são fornecidas. Esse processo de aprendizado e melhoria contínua se dá através do que chamamos “elemento de reforço”. Trata-se, essencialmente, de um processo de feedback que ajuda a refinar as decisões. Cada vez que um passageiro utiliza o transporte público – seja validando um bilhete, trocando de linha ou seguindo um trajeto habitual – ela armazena e processa essas informações em tempo real. Pouco a pouco, essas interações constantes formam um padrão que a

IA reconhece e valida como verdadeiro. Este acúmulo de dados permite à inteligência artificial identificar comportamentos previsíveis e usar essas informações para formular suas respostas. Apesar da sua capacidade de aprender de forma autônoma, o papel do feedback humano continua crucial. Quando a IA indica uma resposta incorreta, ou apresenta uma análise que não corresponde à realidade, é necessário que haja intervenção humana para ajustar o seu raciocínio.

O feedback corrige a trajetória de aprendizado da inteligência artificial, indicando que um determinado padrão ou linha de raciocínio estava incorreto. Um exemplo deste processo pode ser a intervenção de um operador que identifica que uma previsão de demanda ou de manutenção não correspondeu ao que de fato ocorreu.

Ao receber esse feedback, a IA registra essa informação e evita seguir aquela mesma linha de raciocínio no futuro. A cada correção, ela se torna mais precisa, refinando sua capacidade de tomar decisões de forma autôno-

ma. Assim, graças ao elemento de reforço e ao feedback humano, a IA atinge alto nível de precisão na tomada de decisões. Esse ciclo contínuo de aprendizado e aprimoramento permite que todos os benefícios mencionados anteriormente sejam promovidos, como otimização de rotas, economia de combustível, análises preditivas de manutenção e melhoria na comunicação com os passageiros.

Com informações precisas em mãos, as empresas de transporte conseguem ajustar as operações em tempo real, proporcionando um serviço mais eficiente e personalizado para os passageiros. Esse processo também contribui para reduzir custos, melhorar a segurança e aprimorar a experiência de mobilidade nas cidades.

A IA, portanto, torna-se uma ferramenta poderosa, não apenas por sua capacidade de análise e previsão, mas também pela forma como aprende e se adapta ao longo do tempo sem grandes esforços – apenas ao continuar consumindo dados da operação e recebendo feedback humano.



Rio Ônibus e Into lançam projeto que disponibiliza ônibus para reabilitação de pacientes do Instituto

No Dia Internacional da Pessoa com Deficiência (3 de dezembro), o Rio Ônibus (Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro) e o Into (Instituto Nacional de Traumatologia e Ortopedia), após cerca de um ano de negociações e trabalho, lançaram o projeto “Eu Vou!”, durante o Fórum de discussão sobre acessibilidade, inclusão e antipacitismo, realizado no auditório do Instituto.

O projeto tem como objetivo proporcionar a melhoria da mobilidade das pessoas com deficiência no transporte público. Através da parceria, o Sindicato disponibilizou um ônibus para a reabilitação de pacientes do Into que apresentam algum tipo de dificuldade em seus deslocamentos por meio desse modo de transporte, especialmente aqueles que foram submetidos a uma amputação ou fazem uso recente de cadeira de rodas, muletas ou próteses e, por isso, experimentam insegurança e até medo de sair de

casa e embarcar em um coletivo. “O objetivo é treinar esse paciente no acesso ao ônibus: a maneira segura de subir, se locomover dentro do veículo, a forma adequada de sentar, ensinar quem é cadeirante a usar o elevador. Ou seja, garantir que o direito deles de usar o transporte público seja uma opção viável e acessível”, explica a terapeuta ocupacional do Instituto, Sandra Helena Moura.

O veículo ficará estacionado no pátio do Instituto para a realização dos treinamentos desses pacientes e também poderá ser utilizado para ações de instituições públicas voltadas para pessoas com deficiência (PcDs), bem como para trabalho direcionado aos rodoviários de empresas de ônibus da cidade do Rio de Janeiro, que poderão interagir diretamente com os pacientes.

“Sistema mais humanizado”

“O projeto 'Eu Vou!' é um passo importante para garantir que as pessoas com deficiência possam viver de forma mais autô-

noma e integrada à sociedade. A mobilidade é um direito fundamental e precisamos proporcionar condições para que todos tenham acesso aos mesmos serviços e oportunidades”, afirma a diretora do Into, Germana Bahr. O presidente do Rio Ônibus, João Gouveia, destacou que, com a entrega do ônibus, cumpre parte do propósito do Sindicato. “Estamos transformando o nosso sistema em um sistema mais humanizado, pensando nas pessoas; afinal a gente transporta pessoas. Por isso nos envolvemos nesse projeto tão grandioso e que, com certeza, será muito exitoso”, afirmou.

Também participaram da mesa de abertura: a assistente social da Coope/Into, Mariana Maciel, que apresentou o projeto para a plateia; e o coordenador da Área de Reabilitação do Into, José Paulo Aramburu Filho. O coordenador geral de Saúde da Pessoa com Deficiência, do Ministério da Saúde, Arthur Almeida Medeiros, enviou um vídeo parabenizando a iniciativa.



“Estamos transformando o nosso sistema em um sistema mais humanizado, pensando nas pessoas; afinal a gente transporta pessoas. Por isso nos envolvemos nesse projeto tão grandioso e que, com certeza, será muito exitoso!”

João Gouveia,
presidente executivo do Rio Ônibus

Responsabilidade de todos

O Fórum contou com duas mesas redondas – “Acessibilidade: responsabilidade de todos” e “Pessoa com Deficiência: direitos, transporte público e anticapacitismo”. O primeiro tema foi mediado pela fisioterapeuta Mônica Giannini, do Centro de Amputados do Into, e teve como palestrantes a subsecretária municipal da Pessoa com Deficiência, Flávia Cortinovis, e o defensor público do estado do Rio de Janeiro, Valmery Jardim.

Flávia falou sobre a metodologia do emprego apoiado, estratégia de equidade adotada pela prefeitura para a inclusão laboral da pessoa com deficiência que necessite de apoio para ingressar e permanecer no mercado de trabalho. Já Valmery, que é deficiente visual e já esteve à frente do Nuped (Núcleo de Atendimento à Pessoa com Deficiência), contou sobre as dificuldades que encontrou para estudar, destacou a importância da Lei Brasileira de Inclusão

e defendeu que a sociedade e o poder público devem derrubar as barreiras e limitações impostas às pessoas com deficiência.

Direitos, transporte e anticapacitismo

A segunda mesa redonda, mediada pela gestora de Responsabilidade Social do Rio Ônibus, Marcia Vaz, contou com a participação do advogado, mestre e doutor em Direito Público e Evolução Social, Caio Silva de Souza, e da terapeuta ocupacional da área de Reabi-

litação do Into, Sandra Helena de Mora.

Caio falou sobre as dificuldades de acesso ao transporte público para pessoas com deficiência, lembrou que a gratuidade nas passagens para as PcDs é custeada pelos demais passageiros, citou a Convenção da ONU de 2007 e ressaltou a importância de se garantir a autonomia dessas pessoas. Sandra Helena destacou o trabalho realizado pela equipe de reabilitação e reafirmou a necessidade do respeito e da empatia para com o outro.



Participantes do Fórum visitaram a exposição com depoimentos de pacientes atendidos pelo Into

Projeto da Região Serrana do Rio conta com parceria da Semove e da Riocard Mais



Empresas patrocinaram os instrumentos para a formação musical de crianças e adolescentes e a manutenção da única orquestra profissional de Teresópolis



A Semove e a Riocard Mais tornaram-se parceiras de um importante projeto de cunho social, educativo, artístico e cultural da Região Serrana do estado do Rio de Janeiro: o Centro Cultural Feso Pro Arte (CCFPA), que é mantido pela Fundação Educacional Serra dos Órgãos (Feso) e promove aulas de teoria musical, instrumento, canto coral, teatro, dança, inglês e literatura infantojuvenil para cerca de 180 crianças e adolescentes, entre 6 e 18 anos, de escolas públicas ou bolsistas de escolas privadas de Teresópolis e cidades vizinhas.

Mas não é apenas das aulas que as crianças e adolescentes podem desfrutar no CCFPA. Segundo sua diretora, Edenise Antas, o trabalho vai além: “nosso projeto é também, e principal-

mente, um trabalho sociocultural e educativo. Aqui, as crianças e jovens passam oito horas por semana, no período de contraturno escolar, minimizando sua exposição às diferentes formas de violência, enquanto vivenciam experiências de fruição e estética, uma vez que são estimulados a participarem de toda a programação que oferecemos”.

Através da Lei Federal de Incentivo à Cultura, a Semove e a Riocard Mais passaram a patrocinar a Orquestra Feso Pro Arte e o projeto Música para a Juventude, iniciativas do CCFPA.

Música para a Juventude

No Música para a Juventude, os alunos têm a oportunidade de formação musical gratuita. São aulas teóricas e práticas, aliadas a oficinas de história da arte e ci-

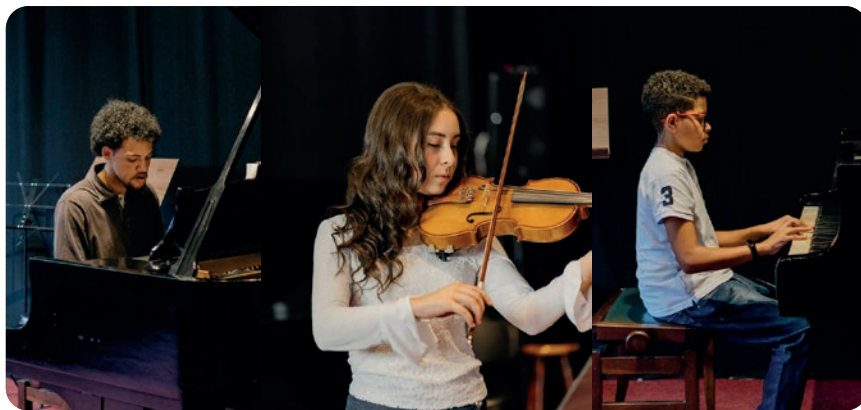
dadania, visitas guiadas a equipamentos culturais, observação de ensaios da Orquestra Pro Arte, concertos e recitais didáticos, preparatórios para exames de seleção para a faculdade de música, e formações orquestrais e de grupos camerísticos, além de apresentações dos próprios alunos para parentes e amigos, permitindo seu contato e familiarização com o palco. No dia 5 de dezembro, eles fizeram o recital de encerramento do ano de 2024.

De acordo com Edenise, a parceria com a Semove e a Riocard Mais foi fundamental para o sucesso do Projeto. “Foi através desse patrocínio que conseguimos proporcionar aos estudantes o estudo com instrumentos, pois antes tínhamos poucos instrumentos. Agora, com a doação feita pela Federação e pela Rio-

card Mais já contamos com um instrumento para cada aluno. Isso permitiu também que eles pudessem levar esses instrumentos para casa, em regime de comodato, para praticarem, podendo influenciar outras crianças e jovens da família e comunidade”, comemora a diretora. É assim que as crianças e jovens do Música para a Juventude entram em contato com importantes nomes da música nacional, como Villa Lobos, Guerra Peixe, Carlos Gomes, Francisco Mignone, Edino Krieger, Radamés Gnattali, entre outros. “Um dos nossos propósitos é a valorização da cultura brasileira”, afirma Edenise.

Orquestra Pro Arte

A Orquestra Feso Pro Arte, outro projeto do CCFPA que conta com patrocínio da Semove e da Riocard Mais, também possui um repertório formado, na maior parte, por música nacional de concerto. Ao longo do ano a Orquestra faz diversas apresentações, e é aí que entra a parceria com as patrocinadoras. Ambas ajudam a



proporcionar concertos gratuitos em Teresópolis e em cidades do interior da Região Serrana do estado do Rio de Janeiro, como Guapimirim, Carmo, São José do Vale do Rio Preto e Sumidouro, contribuindo para difundir a música clássica internacional e brasileira. Desde o início do patrocínio, foram realizados mais de 30 concertos, além de quatro apresentações didáticas, com repertório educativo, para 1.600 estudantes e professores da rede de ensino de Teresópolis.

Para celebrar a parceria com a Semove e a Riocard Mais, a Orquestra fez sua última apresentação do ano no Terminal Rodov

viário Menezes Cortes, no centro do Rio de Janeiro, dia 10 de dezembro. O espetáculo apresentou repertório com músicas populares e clássicos das festividades de final de ano.



Plataforma reúne dados de incêndios em ônibus no estado do Rio

Entre 2014 e 2024 um coletivo foi incendiado a cada nove dias. Prejuízo chega a R\$ 363 milhões

A Semove lançou, em novembro, a plataforma Ônibus em Chamas, que agrupa dados sobre os coletivos incendiados em atos de vandalismo desde 2014. O objetivo é alertar as autoridades responsáveis pela segurança e informar a sociedade sobre os prejuízos à mobilidade urbana. A ferramenta reúne, em forma de mapa, informações como data e localização (cidade e bairro) de cada ataque registrado nos últimos 10 anos, bem como a empresa operadora da linha que teve seu veículo atingido e os custos para reposição dos ônibus destruídos.

Entre 2014 e 2024, esse tipo de crime foi registrado em 25 cidades fluminenses, principal-

mente em municípios da Região Metropolitana. O estado do Rio teve, em média, um ônibus incendiado de forma criminosa a cada nove dias. No total, 427 veículos foram atacados e destruídos, causando graves impactos à mobilidade da população que depende do transporte público para trabalho, estudos, acesso à saúde e lazer. Durante o período de pandemia, entre 2020 e 2022, mesmo com as restrições impostas para deslocamento, foram queimados 25 ônibus. A análise dos números ano a ano revela tratar-se de um crime que se manteve constante, com ápice em 2017, que registrou 94 casos. Em 23 de outubro do ano passado, aconteceu a maior sé-

rie de ataques: 35 veículos foram destruídos em diversos pontos da Zona Oeste da cidade do Rio.

A perda financeira nesses 10 anos chega a R\$ 363 milhões, já que um ônibus novo custa, em média, R\$ 850 mil. Esse prejuízo enorme é outro fator preocupante, pois reduz a possibilidade de investimento do setor e impacta na capacidade operacional das empresas. "Deve ser lembrado que não há seguro para ataques criminosos a ônibus. E esses são recursos que poderiam estar sendo investidos na melhoria da mobilidade urbana, em busca da qualidade que o passageiro tanto deseja", afirma Richele Cabral, diretora de Mobilidade Urbana da Semove.



População é maior prejudicada

O crime também tem efeito no deslocamento da população - um veículo incendiado deixa de transportar até 70 mil passageiros em seis meses, que é o tempo necessário para a reposição do coletivo com as condições adequadas de operação. Assim, desde 2014, mais de 30 milhões de lugares deixaram de ser oferecidos no sistema de transporte por ônibus do estado do Rio em linhas municipais e intermunicipais. O número de usuários não transportados é equivalente à soma do total de habitantes dos estados do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul, segundo dados do IBGE. "Cada ônibus incendiado é menos um ônibus nas ruas no dia seguinte e menos um ônibus que está em circulação que deixa de ser renovado. Sem dúvida, o maior prejuízo é o do passageiro, que terá menos opções de transporte", destaca Richele.

Além de afetar a operação do transporte, com a diminuição da oferta, cada veículo atacado interrompe vias públicas, paralisa atividades econômicas no entorno e põe em risco a segurança de passageiros, rodoviários e moradores, gerando pânico entre as pessoas. "A segurança, não só nos ônibus como também nos acessos e no ponto de espera, é um fator que influencia o comportamento do usuário e pode afastá-lo do transporte público. Compartilhar essas informações numa ferramenta pública é uma contribuição importante que o setor de ônibus pode dar às autoridades responsáveis e a toda sociedade em prol de um transporte

cada vez melhor, mais seguro e eficiente", defende a diretora.

Campanha nos terminais e nas redes

À nova plataforma se une a campanha "Quando um ônibus é queimado, quem perde é você", visando à conscientização da população e das autoridades sobre as consequências e a gravidade desse tipo de crime. A campanha utiliza cartazes com imagens dos ônibus queimados e adota a estética de divulgação de filmes e séries. São pôsteres com títulos dramáticos e visuais baseados em matérias de jornais sobre os ataques. Segundo a equipe de comunicação da Semove, o objetivo foi atrair a atenção do público a partir do estilo popular dos streamings, porém mostrando a urgência e a seriedade da situação.

A campanha foi realizada em terminais de ônibus, em pontos de grande movimento e nas redes sociais da Semove, com postagens no feed, fazendo uma sequência para dar a ideia de

série, mostrando informações sobre o impacto que os ataques causam diariamente a quem precisa se deslocar utilizando o transporte público. Além disso, foram publicados teasers e trailers curtos nos reels e nos stories destacando os "episódios". Nos terminais, a iniciativa contou com uma ação diferenciada: foram desenhadas imagens de cinzas nos pisos, acompanhadas da frase "quando as chamas consomem o seu ônibus, a sua liberdade vira cinzas" e cercadas por placas de atenção indicando que ali havia um ônibus queimado.

Todo o projeto contou com o apoio do Disque Denúncia, que tem uma parceria com o setor de ônibus para o registro e a análise de informações sobre casos de violência no transporte público, a fim de contribuir com as autoridades policiais. A colaboração com as forças policiais para ações de prevenção e repressão a ataques ao sistema de ônibus é cada vez mais importante pela repetição dos casos ao longo dos últimos dez anos.



Empresas de Ônibus e Disque Denúncia lançam Programa de Combate à Importunação Sexual

Programa vem acompanhado da campanha "Não se Cale!".
Vítimas e demais passageiros do ônibus podem denunciar o crime acessando um QR Code

Mulheres mais seguras no transporte público coletivo do estado do Rio de Janeiro. É isso que pretende o Programa de Combate à Importunação Sexual nos Ônibus, lançado dia 13 de novembro, na sede da Associação Comercial do Rio de Janeiro, pela Semove, em parceria com o Instituto MovRio, responsável pelo Disque Denúncia. O programa tem o apoio do Detro-RJ, órgão que coordena as mais de mil linhas de ônibus intermunicipais do Estado.

A iniciativa vem acompanhada da campanha "Não se cale!", já em circulação nos ônibus do Rio. Os cartazes e adesivos afixados no interior dos veículos, em pontos de fácil visualização como as janelas, estampam um QR Code que direciona os passageiros para o número do Disque Denúncia (21 2253-1177). Esse formato permite fazer os relatos em tempo real, inclusive com o envio de fotos e vídeos por WhatsApp. A campanha também dispõe de busdoor e panfletos, além de postagens nas re-

des sociais da Semove e do Disque Denúncia.

Equipe treinada

Ao receberem as denúncias, os atendentes fazem o registro e a análise das informações, que são imediatamente encaminhadas às autoridades policiais. A vítima e o denunciante têm o anonimato garantido e são orientados também sobre como buscar ajuda psicológica ou médica ou, ainda, registrar a ocorrência em uma delegacia.

"A regra de ouro do Disque Denúncia é o anonimato. Nós temos uma escuta qualificada e um canal muito rápido com os órgãos de segurança. Gostamos de falar que nós transformamos aquele sussurro de uma denúncia em um grito de socorro... Com esse trabalho conjunto, nós vamos pegar os dados e preparar relatórios; através desses relatórios, conseguimos municiar os órgãos de segurança para termos mais respostas e políticas públicas", afirmou Renato Almeida, presidente do Instituto MovRio e coordenador do Disque Denúncia.

Maior proteção

O Programa de Combate à Importunação Sexual nos Ônibus tem como objetivo criar um ambiente de maior proteção às mulheres, mobilizando usuários e rodoviários para a formação de uma rede de vigilância que possa inibir casos de importunação sexual nos ônibus e, se for necessário, permitir a identificação imediata dos agressores. É importante lembrar que tal prática é considerada crime, com pena prevista de até cinco anos de reclusão.

"Estamos fortalecendo a rede de proteção à mulher que já existe com a inclusão do sistema de ônibus, responsável pelo transporte de mais de 4 milhões de passageiros por dia em todo o Estado. Nossa intenção é estimular as denúncias, não só por parte das vítimas, mas, principalmente, de outros passageiros que presenciarem casos de importunação sexual. Temos que criar um ambiente seguro para as mulheres", afirmou a diretora de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral.

Pesquisa e mesa redonda

No lançamento do programa e da campanha, a coordenadora de Comunicação do Instituto Patrícia Galvão, Julia Cruz, apresentou o resultado da pesquisa de 2024 sobre vivências e demandas das mulheres por se-

gurança no deslocamento. O levantamento indica que 97% das mulheres deslocam-se com medo de que aconteça algo, como assalto, sequestro, estupro e assédio, e que 71% já passaram por situações de violência durante seus deslocamentos, sendo que 45% desses casos foram dentro de ônibus. Além disso, 74% nunca reagiram, 73% preferiram mudar seus hábitos e comportamentos, 72% não registraram queixa por meio de canal de denúncia do meio de transporte e 66% não procuraram a polícia.

“É um grande desafio engajar a sociedade, mas é importante promover uma mudança de cultura, sobre como a gente enxerga e valoriza as mulheres. Esse é um tema que precisa ser trabalhado desde a primeira infância e em todas as etapas da nossa vida. Precisamos pensar na informação, na educação, nos direitos e investir na discussão sobre igualdade de gêneros”, afirmou Julia durante a mesa-redonda formada ao término de sua palestra.

Além de Julia Cruz, a mesa-redonda contou com a participação de Richele Cabral, Renato Almeida e da ouvidora do Detra-RJ, Karina Continentino Porto. Também estiveram presentes ao evento a delegada titular da Delegacia de Atendimento à Mulher (Deam) de Duque de Caxias (RJ), Fernanda Fernandes, e a major Bianca Neves da Silva, coordenadora do Programa Patrulha Maria da Penha no Rio de Janeiro.



NÃO SE
CALE!



Grupo JCA tem programas para incentivar colaboradores em sua formação educacional

“Essas iniciativas nos dão a oportunidade de aprimorar, desenvolver e reter talentos. A partir delas, vemos carreiras serem construídas, promovendo esses colaboradores para posições que estejam mais de acordo com seu atual momento acadêmico”

Simone Poubel,
Gerente de Recursos Humanos
do Grupo JCA

O Grupo JCA, que reúne as empresas Auto Viação 1001, Viação Cometa, Auto Viação Catarinense, Rápido Ribeirão e Expresso do Sul, mantém, desde 2018, um programa chamado “JCA Educa”, voltado para seus colaboradores. Desde sua criação, mais de 500 funcionários concluíram o ensino fundamental e médio, após serem aprovados no Exa-

me Nacional para Certificação de Competências de Jovens e Adultos (Encceja).

O programa financia cursos preparatórios on-line, incluindo materiais teóricos, aulas ao vivo e simulados, e tem sido fundamental para o sucesso educacional e profissional dos trabalhadores. Ao concluírem o ensino regular, os funcionários também se tornam elegíveis para outro programa do Grupo, o “Prata da Casa”, que apoia o ingresso no ensino superior e sua conclusão. O Prata

da Casa já formou quase 200 colaboradores.

Os resultados das duas iniciativas somam mais de 700 colaboradores impactados positivamente e tornando-se exemplos de superação e desenvolvimento pessoal e profissional. “Essas iniciativas nos dão a oportunidade de aprimorar, desenvolver e reter talentos. A partir delas, vemos carreiras serem construídas, promovendo esses colaboradores para posições que estejam mais de acordo com seu atual momento acadêmico”, explica Simone Poubel, gerente de Recursos Humanos do Grupo JCA, no perfil do Grupo no LinkedIn. Ela acrescenta que a meta da empresa é que os colaboradores não parem no ensino básico, mas sigam em frente com os estudos.

Fabiano Alves e Alexandre Nogueira são dois exemplos de como esses programas impactam a vida dos colaboradores. De acordo com o perfil do Grupo no LinkedIn, Fabiano começou sua trajetória no Grupo JCA em 2011, como cobrador. Com o incentivo do programa “Prata da Casa”, ingressou no curso superior de Logística e concluiu a graduação durante a pandemia. Agora exerce o cargo de supervisor Operacional da Auto Viação Catarinense. Já Alexandre Nogueira ingressou no Grupo JCA em 2008, como cobrador, na Auto Viação 1001, em Niterói (RJ). Com o apoio do “Prata da Casa”, graduou-se em Administração e foi promovido a Analista de Planejamento; atualmente é gerente de Controladoria.



Instituto JCA já beneficiou mais de cinco mil jovens em 20 anos de atuação

Fundado por Jelson da Costa Antunes, o Instituto JCA (IJCA), mantido pelos acionistas do Grupo JCA, formado em grande parte por familiares do seu fundador, e por recursos provenientes de lei de incentivo, comemora 20 anos de atuação em 2024. Ao longo desses 10 anos de atividades, a entidade, com sede em Niterói (RJ) e uma unidade no Parque da Vila Maria, Zona Norte de São Paulo (SP) já beneficiou mais de cinco mil jovens em condições de vulnerabilidade. Na região de Niterói, o IJC tem suas ações voltadas para programas educacionais. Já na Vila Maria são direcionadas ao esporte e à cultura.

Na área educacional, mantém os programas: Fortalecendo Trajetórias, que tem como objetivo oferecer aos jovens entre 13 e 18 anos a oportunidade de uma boa formação no ensino médio, facilitando seu ingresso no ensino superior e que já recebeu cerca

de dois mil jovens, com 80% de aprovação em universidades; e Oficina do Ensino, que atua na qualificação profissional para a superação das dificuldades na hora de ingressar no mercado de trabalho e cuja taxa de empregabilidade, entre 2020 e 2023, chegou a 64% nas áreas de manutenção, administração, logística e tecnologia.

Também promove o movimento #TamoJunto9ºano, projeto de articulação que une secretarias de educação, organizações da sociedade civil e estudantes para mobilizar os jovens, oferecendo e identificando oportunidades educacionais na transição do ensino fundamental para o ensino médio, e o Beleza & Empreendedorismo, voltados para mães solo, que visa capacitá-las para atuar no mercado da beleza. Além disso, o Instituto JCA também disponibiliza um e-Book com orientação para os jovens que buscam ingressar no ensino superior.

Se estiver zerado irá considerar o valor de:

Receita Líquida: ex.: 89,2%
(% da Receita Bruta)

Custo da Folha de Pagamento: ex.: 50%
(% da Receita Líquida)

Salários: ex.: 2/3
(% do Custo da Folha de Pagamento)

Alíquota CPRB: ex.: 4,5%
(De acordo com a Lei da Desoneração para cada setor)

| Ano | Contribuição pela Desoneração | 20% da Folha |
|------|-------------------------------|--------------|
| 2024 | 4,50% | 5,9% |
| 2025 | 5,09% | 5,9% |
| 2026 | 6,67% | 5,9% |
| 2027 | 6,26% | 5,9% |
| 2028 | 5,95% | 5,9% |

Simulação da Contribuição Previdenciária Patronal

Premissas:

*O valor utilizado para Receita Bruta para os cálculos deve ser 100%
Lei 12.546 e PL1847

O simulador desenvolvido pela Brasscom tem como objetivo auxiliar na avaliação de até quando vale a pena optar pela desoneração. Ele permite a alteração dos valores nas células, e automaticamente calcula e sinaliza, por meio de bandeiras e gráfico, se é mais vantajoso manter a desoneração (considerando a escala gradual do PL 1847) ou optar pela contribuição de 20% sobre a folha de pagamento.

Vale a pena continuar na desoneração até: 2026

| Ano | CPRB + Folha | | 20% da Folha | Ano | PL 1847 Escala da transição | |
|------|--------------|-------|--------------|------|-----------------------------|-------|
| | CPRB | Folha | | | CPRB | Folha |
| 2024 | 4,5% | 0,0% | 5,9% | 2024 | 100% | 0% |
| 2025 | 3,6% | 1,5% | 5,9% | 2025 | 80% | 5% |
| 2026 | 2,7% | 3,0% | 5,9% | 2026 | 60% | 10% |
| 2027 | 1,8% | 4,5% | 5,9% | 2027 | 40% | 15% |
| 2028 | 0,0% | 5,9% | 5,9% | 2028 | 0% | 20% |

Notas: Bandeira verde indica que vale a pena continuar na Desoneração naquele ano
 Bandeira amarela indica que as contribuições na Desoneração e os 20% da Folha são iguais
 Bandeira vermelha indica que não vale a pena
 Se nenhum valor for inserido nas caixas com "insira o valor", serão utilizados os exemplos
 As tabelas acima são calculadas com base nos valores inseridos nas células com fundo verde

Valores Iniciais:

*Os valores utilizados como exemplo são referentes à DRE de uma empresa fictícia do setor de TI

NTU lança simulador para cálculo da reoneração da folha de pagamento

A reoneração gradual da folha de pagamento para os 17 setores beneficiados pela desoneração da folha desde 2011, entre eles o de transporte rodoviário coletivo, sancionada em setembro, causou dúvidas quanto ao melhor formato para as empresas voltarem a contribuir ano a ano: se devem aderir à escala gradual da reoneração ou optar pela contribuição integral sobre a folha de pagamento já de imediato.

Para que as empresas de transporte por ônibus possam calcular os impactos da reoneração e escolher a melhor maneira de contribuição a cada

ano, a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) lançou um simulador. A ferramenta foi desenvolvida em parceria com a Brasscom e criada a partir do DRE (Demonstrativo de Resultado de Exercício) de uma empresa fictícia do setor de Tecnologia da Informática. Seu objetivo é auxiliar as empresas a adotarem a opção ideal.

Uma planilha de Excel

O processo de reoneração da folha de pagamento começa em janeiro de 2025 e encerra em dezembro de 2027. Durante esse período, a parcela dos encargos que incide sobre a re-

ceita bruta diminuirá gradativamente e a parcela dos encargos que incidirá sobre o valor da folha de pagamento irá aumentando, até chegar, em 2028, à alíquota de 20%. Ou seja, a contribuição previdenciária aumentará, a partir do ano que vem, de forma gradual, sendo 5% a cada ano, até atingir 20% em 2028, que é a reoneração integral.

“As empresas enquadradas nesse processo podem, a cada início de ano, optar por continuar na sistemática da desoneração ou retornar à contribuição original de 20% sobre o valor da folha de pagamento. A ferramenta divulgada pela NTU, que nada mais é do que uma plani-

Iha Excel, calcula, com base em informações próprias de cada empresa, se é mais conveniente continuar na sistemática da desoneração ou retomar a contribuição original antecipadamente. De uma maneira geral, o que se verifica é que, para as empresas do setor de transporte público coletivo urbano, é mais vantajoso continuar na sistemática de desoneração até o final do processo de reoneração”, explica Marcos Bicalho, diretor de Gestão da NTU.

Como usar a ferramenta

Para fazer a simulação, é necessário inserir os percentuais da receita líquida sobre a receita bruta, do custo da folha sobre a receita líquida e dos salários sobre o custo da folha. Também é preciso informar a alíquota da CPRB (Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta) de acordo com a Lei da Desoneração. A partir da análise desses dados, o simulador faz o cálculo, apontando o melhor cami-



As empresas enquadradas nesse processo podem, a cada início de ano, optar por continuar na sistemática da desoneração ou retornar à contribuição original de 20% sobre o valor da folha de pagamento

Marcos Bicalho,
diretor de Gestão da NTU

nho, utilizando gráficos e bandeiras. A bandeira verde indica que vale a pena continuar na desoneração do ano em questão; a amarela indica que ambas as situações – continuidade ou contribuição de 20% – são iguais; a vermelha mostra que não vale a pena manter a desoneração.

“A reoneração da folha de pagamento representará, sem

dúvida, um aumento dos custos para as empresas operadoras, que poderá variar de 5 a 7% até o final do processo de reoneração. Essa variação do reflexo nos custos depende do peso da folha de pagamento nos custos totais, o que é uma característica de cada empresa, ou de cada sistema de transporte”, afirma Bicalho. Segundo o diretor, a maneira de compensar esse aumento de custos decorrente do aumento de encargos oficiais, “a rigor, seria através de um aumento da tarifa pública cobrada dos usuários, naqueles sistemas onde não existe subsídio, ou por um aumento do valor do subsídio, naqueles sistemas que já praticam essa política de complementação dos custos”.



Brasília (DF) 12/09/2024 - Sessão da Câmara dos Deputados para conclusão da votação do projeto de lei que propõe uma transição de três anos para o fim da desoneração da folha de pagamentos de 17 setores da economia



Acesse a planilha (NTU-Simulação-Tributária-v.17-setores .XLSX) usando o QR Code



Rio Ônibus lança primeiro Plano de Gestão e Contingência de crise do setor

O primeiro Plano de Contingência e Gestão de Crise do setor de transporte por ônibus foi lançado pelo Rio Ônibus, dia 9 de setembro, durante o Workshop de Comunicação, realizado pelo Sindicato em sua sede. Estavam presentes diretores, lideranças e profissionais de Comunicação e de Recursos Humanos das empresas operadoras de ônibus da capital carioca, além de representantes de outros sindicatos do sistema de transporte do estado do Rio de Janeiro.

Desenvolvido pelo Rio Ônibus, em parceria com as empresas consultoras FSB Comunicação e Bowler, o documento servirá como guia, preparando e padronizando a atuação de todas as operadoras em momentos críticos, como acidentes, falhas operacionais, e outras situações de risco. A proposta é promover uma gestão mais eficaz das crises, garantindo agilidade e eficiência na comunicação com a imprensa, autoridades e o público e preservando a reputação do sistema.

Motorista Samuel Gonzaga vira notícia por conta de sua simpatia

O motorista niteroiense Samuel Gonzaga da Silva, 55 anos, virou notícia na seção "Diferenciado", do portal Enfoco (enfoco.com.br), por conta de sua simpatia e atenção com os clientes. A matéria destaca a forma como o profissional recebe os passageiros todos os dias em seu ônibus, na linha 30 (Martins Torres x Terminal João Goulart), operada pela Viação Araçatuba. Vários clientes foram ouvidos e teceram elogios a Samuel, que tem 24 anos como rodoviário. Seu sorriso largo está estampado na foto de Péricles Cutim que abre a matéria, escrita por Sofia Miranda. Acesse a reportagem pelo QRCode.



Semove é agraciada com o Selo de Responsabilidade Social do TJRJ

A Semove recebeu, no dia 28 de novembro, do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ), o Selo de Responsabilidade Social, entregue a empresas parceiras do Tribunal pela promoção de inclusão e acesso ao trabalho de adolescentes em situação de vulnerabilidade social ao longo do ano de 2024. A gerente de Comunicação Institucional, Verônica Abdalla, representou a entidade.

Também receberam o Selo, na solenidade realizada na sede do TJRJ: Comlurb, Nossa Drogaria, CIEE, Senac, Fiotec, Senai, CCR Barcas e Grupo Solidez.



Dedo de Deus recebe novamente a certificação Great Place to Work

A Viação Dedo de Deus recebeu, pela segunda vez consecutiva, a certificação Great Place to Work, selo da consultoria global GPTW que destaca as melhores empresas para se trabalhar em 98 países ao redor do mundo. No segmento de transporte urbano de passageiros, apenas a Dedo de Deus e outras duas empresas possuem essa certificação.

O selo é concedido às empresas a partir dos resultados apurados na aplicação de Pesquisa de Clima Organizacional, onde os funcionários participam de forma 100% anônima e espontânea. Para ser considerada uma excelente organização para se trabalhar, é necessário que metade dos colaboradores realizem integralmente a pesquisa que avalia a gestão de pessoas e identifica a qualidade do ambiente de trabalho da organização, que conta com mais de 60 perguntas. A empresa precisa atingir 70 pontos no levantamento. A Dedo de Deus alcançou 78 pontos.



Renata Machado Cotta, desembargadora presidente da Comissão de Articulação de Programas Sociais (Coaps); Verônica Abdalla, gerente de Comunicação Institucional da Semove, e Vitor Marcelo Aranha Afonso Rodrigues, desembargador integrante da Coaps.

NTU divulga estudo sobre renovação da frota de ônibus e transição energética

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) divulgou, dia 10 de dezembro, o estudo inédito “Modernização tecnológica da frota do transporte coletivo urbano”, que trata do processo de renovação da frota de ônibus do transporte coletivo urbano no Brasil, abordando a transição energética e os caminhos para a descarbonização do transporte público.

De acordo com o levantamento, as emissões dos ônibus (urbanos, rodoviários e de fretamento) representam apenas 0,8% do total do País. Além disso, a frota urbana dos principais sistemas de transporte do Brasil é composta, na sua maior parte, por veículos da fase 7 do Proconve, sendo que muitas capitais já utilizam veículos da fase 8. Desta forma, o ônibus consolida-se como uma alternativa de transporte não poluente, ficando bem à frente dos carros e motos.

A pesquisa analisa também o PAC da Mobilidade Urbana – Renovação da Frota, iniciativa do Governo Federal com investimento de R\$ 9,8 bilhões para aquisição de 2.296 ônibus elétricos (R\$ 7,3 bilhões) e 3.015 ônibus a diesel Euro 6, correspondente à fase 8 do Proconve (R\$ 2,6 bilhões). Um total de 98 municípios em 20 estados tiveram suas propostas aprovadas. Acesse o estudo completo usando o QR code ao lado.



Reajuste da tarifa em Niterói não vai pesar no bolso da população

A Prefeitura de Niterói acatou a decisão da 7ª Vara Cível da cidade e anunciou um aumento na tarifa dos ônibus municipais para R\$ 5,15, em resposta a uma ação judicial movida pelos consórcios Transoceânico e Transnit em 2022.

O reajuste não será sentido pela população, já que a prefeitura irá subsidiar a diferença de R\$ 0,70. Porém, o subsídio será apenas para os usuários do Bilhete Único municipal. A medida entrou em vigor dia 1º de dezembro e custará cerca de R\$ 2,5 milhões mensais aos cofres públicos.

O Setrerj considerou a novidade um avanço na gestão do transporte público, mas alertou que o



valor de R\$ 5,15 deve ser visto como emergencial, pois não cobre todos os custos operacionais enfrentados pelas empresas durante a pandemia e o congelamento tarifário.



Feira de Empregabilidade do Sest Senat Deodoro recebeu 2.540 pessoas

O Sest Senat Deodoro realizou, nos dias 30 e 31 de outubro, a segunda edição da Feira de Empregabilidade Sest Senat. O evento teve como objetivo promover o encontro entre pessoas que estão à procura de uma oportunidade de trabalho e empresas parceiras da entidade em busca de novos profissionais. A Feira recebeu 2.540 pessoas durante os dois dias. Vinte e duas empresas do setor de transporte de carga e passageiros participaram da iniciativa. Foram oferecidas 1.100 vagas de emprego.

Sest Senat promove Encontro Nacional de Lideranças e lança tema de 2025

O Encontro Nacional de Lideranças (ENL) do Sest Senat, realizado em Brasília (DF), entre os dias 7 e 9 de novembro, reuniu 7.900 integrantes das equipes das 169 unidades operacionais da entidade em todo o Brasil, sendo 1.300 presencialmente, no CICB (Centro Internacional de Convenções do Brasil), e 6.600 de forma virtual.

O evento teve como objetivo alinhar o corpo funcional do Sest Senat às estratégias institucionais, incentivando a inovação e a busca constante por conhecimento. A programação do ENL foi elaborada para capacitar as equipes e aprimorar a qualidade dos atendimentos



oferecidos aos trabalhadores do transporte, aos seus familiares e aos demais beneficiários, promovendo saúde, qualidade de vida e qualificação profissional.

No encerramento, foi lançado o tema que norteará as ações do próximo ano no Sest Senat: transformação digital.

Na rota pela igualdade: Rio Ônibus lança campanha para enfrentar o racismo



Em uma iniciativa inédita para enfrentar o racismo no transporte público e nas vias da cidade, o Rio Ônibus se juntou ao Ministério da Igualdade Racial e à Coordenadoria de Igualdade Racial do Rio de Janeiro para lançar a campanha "Na rota pela igualdade". O evento de lançamento aconteceu em 20 de novembro, Dia da Consciência Negra, no Monumento a Zumbi dos Palmares, e contou com a presença da ministra da Igualdade Racial, Anielle Franco.

A campanha reforça o compromisso do Rio Ônibus em promover a igualdade racial e a inclusão social



nos serviços de transporte coletivo. Para isso, os 4 mil ônibus da frota municipal passaram a conter adesivos com QR codes que direcionam os passageiros à página oficial da iniciativa. Por meio desta plataforma, será possível acessar conteúdos educativos sobre racismo, além de realizar denúncias de situações discriminatórias.

A ministra Anielle Franco destacou a importância da campanha para enfrentar o racismo estrutural e encorajar a denúncia de ocorrências. "Essa campanha é para reforçar que o racismo no transporte é inadmissível. Não é normal que pessoas negras sejam mais de 70% da população que já sofreu discriminação racial no transporte público. Precisamos cada vez mais fazer com que as pessoas tenham conhecimento e entendam que o transporte é lugar de dignidade", afirmou.

Para João Gouveia, presidente do Rio Ônibus, a campanha representa mais um passo na construção de um transporte público mais igualitário e acolhedor. "Estamos numa busca incessante de promover um ambiente inclusivo e humano no nosso setor. Desta vez, temos a honra de contar com a expertise do governo federal para darmos voz às vítimas do racismo. Nosso objetivo é conscientizar passageiros e rodoviários e ressaltar o papel essencial das denúncias para contornarmos a impunidade".



Sest Senat de Três Rios inaugura nova sede

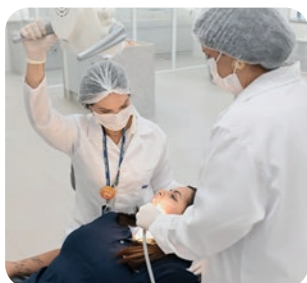


O Sest Senat de Três Rios (RJ) agora conta com uma nova sede, maior e mais moderna, localizada em um terreno de 9,5 mil metros quadrados, próximo à região central da cidade. Inaugurada no dia 27 de novembro, a unidade tem capacidade para 54 mil atendimentos anuais, serviços de saúde nas áreas de fisioterapia, nutrição, psicologia e odontologia, e dispõe de um simulador de direção e três salas de aula, para ensino presencial e educação a distância. Na área de esporte e lazer, o espaço conta com campo de futebol society com medidas oficiais.



A nova unidade, com atendimentos voltados para os trabalhadores do transporte e a comunidade local, recebeu o nome de Hélio Soares da Silva (em memória), um dos fundadores da Viação Progresso, tradicional empresa de transporte rodoviário de passageiros com sede na cidade. A inauguração contou com a presença do presidente do Sistema

Transporte, Vander Costa; do prefeito de Três Rios, Joa Barbaglio; do presidente do Conselho do Sest Senat no Rio de Janeiro, Eduardo Rebuzzi; do presidente do Conselho Diretor da Semove e empresário da Viação Teresópolis, Marco Antônio Feres de Freitas, além de outras autoridades, empresários e sindicalistas da região.



Com Riocard, o transporte público não apenas circula, ele avança.



MAIS FACILIDADE PARA OS USUÁRIOS DE GRATUIDADES

De quatro cartões para um. Agora, o Vale Social da Riocard Mais será aceito em todos os meios de transporte estaduais.

O TOMAIS NÃO PARA DE EVOLUIR

Nosso assistente virtual simplificou o fluxo de recarga e aceita pagamento com crédito e débito. Além disso, com a integração do Buszap, ele faz a venda de passagens rodoviárias para todo o país.

O CLUBE CHEGOU AO APP

Clube Riocard Mais integrado ao app. E mais de 1 milhão de clientes já aproveitaram as vantagens dos nossos parceiros.

ATENDIMENTO ONLINE POR VIDEOCHAMADA

Diversos serviços disponíveis na plataforma para que o usuário possa resolver o que precisa com toda a praticidade.

NOVOS MEIOS DE PAGAMENTO

Agora, é possível pagar a passagem com QR Code em algumas estações de metrô. Além de cartão, pulseira, chaveiro, adesivo e cartão digital, mais uma forma de facilitar o embarque. Acompanhe em nossas redes sociais a implantação dessa novidade.

riocard⁺
mais

PRODATA 
mobility Brasil

18
VEZES

ELEITA PELA 18ª VEZ CONSECUTIVA,
NO PRÊMIO MAIORES & MELHORES DO TRANSPORTE

**MELHOR EMPRESA DE SISTEMA
DE BILHETAGEM DO BRASIL.**

prodatamobility.com.br