

UMA PUBLICAÇÃO DA
semove



Vencedora do
Prêmio CNT de Jornalismo
2024 - Comunicação Setorial

ed.
129

ano
XXV

jun.
2025

Programa da Qualidade do Diesel



e mais...

Smart Cities
Toyota Woven City

**Combustível limpo
é garantia de menos
poluição para as cidades
e mais economia para
as empresas**

*Descarbonizar
o transporte*
é um desafio
que tem
solução:

**ATTIVI
INTEGRAL,
ÔNIBUS ELÉTRICO
100% MARCOPOLO.**



Feito com
tecnologia brasileira



Zero emissões
de carbono



Circula com
autonomia



Baixo ruído

Desenvolvido pela Marcopolo, o ônibus **Attivi Integral** é a solução ideal para descarbonizar o transporte por meio da eletromobilidade. Feito para avançar nas cidades com eficiência, inovação e sustentabilidade em movimento.

Acesse o
QR Code
e conheça
mais:



Marcopolo
ATTIVI

A energia
da inovação
sustentável.

onibus.marcopolo.com.br
@onibusmarcopolo

Marcopolo



Imagem meramente ilustrativa. Consulte o representante da sua região para saber mais sobre os modelos e suas configurações. Desacelere. Seu bem maior é a vida.



e mais...

- 4** editorial
Os seres humanos por trás dos ônibus que percorrem as ruas de nossas cidades
- 14** inovação
Brasil tem única refinaria da América Latina de óleos lubrificantes usados e contaminados
- 27** riocard mais informa
Riocard Mais amplia pagamento por QR Code
- 31** mercado
Prodata incorpora o WhatsApp como meio de recarga
- 34** coluna ônibus
- 20** evento
"O Brasil é Coletivo" é lema da nova gestão da NTU para biênio 2025-2027
- 42** sustentabilidade
Viação Ideal: uma empresa de ônibus alinhada aos anseios mundiais
- 45** comunicação
Semove realiza campanhas "Depredação e pertencimento" e "O preço da pressa"
- 48** ponto a ponto
"Não se cale": campanha da Semove está entre finalistas do UITP Award
- 50** ponto a ponto
Projeto Impulsiona do Sest Senat atende pessoas em situação de vulnerabilidade
- 52** terminal



ed. 129

ano XXV

jun. 2025

Uma publicação da



MOBILIDADE EM TODOS OS SENTIDOS

Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro

www.semove.org.br

Presidente Executivo:

Armando Guerra Júnior

Conselho de Gestão

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

Capa: Semove

Fotografia: Arthur Moura / Agência Brasil / Toyota / Depositphotos / Reprodução de vídeos / Divulgação

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

Impressão

Power Print (21) 3078-4300

Publicidade

Verônica Lima (21) 98787-5730
publicidade@arquimedesedicoes.com.br

Os seres humanos por trás dos ônibus que percorrem as ruas de nossas cidades

Muitas vezes nos utilizamos de serviços públicos de forma automática, e queremos apenas que eles estejam disponíveis para o momento em que precisarmos deles. Não nos damos conta de que, por trás da prestação desses serviços, existem seres humanos como nós, que enfrentam dificuldades no trabalho, em casa, problemas familiares, financeiros, de saúde e outros. Seja nos altos postos ou naqueles mais simples, todos são seres como nós, com suas fraquezas e pontos fortes, dias maus e dias bons.

Por exemplo, quando precisamos de um ônibus, queremos apenas que ele esteja logo disponível, que tenha lugar para viajarmos sentados, que chegue rapidamente e em segurança ao nosso destino. Não

avaliamos os problemas que podem existir no caminho, quantos trabalhadores foram acionados para aquele veículo sair da garagem. Profissionais de administração, manutenção, limpeza, fiscais e muitos outros. Ignoramos os desafios enfrentados muitas vezes nas ruas, seja com a segurança viária, seja com a segurança pública. Na pressa do dia a dia, muitos passageiros se esquecem até de reparar naqueles profissionais que estão ali, trabalhando dentro do ônibus.

Está se aproximando o Dia do Rodoviário. E a figura que nos vem à mente nessa data é o motorista, herói nosso de cada dia, percorrendo as ruas violentas e de trânsito caótico de nossas cidades. Mas existe todo um imenso time por trás de cada ônibus que percorre as vias, por bairros diversos, ligando pessoas a lugares e a outras pessoas. Desde o profissional que lavou o ônibus, até o que separou a peça de reposição no almoxarifado, o que trocou a peça, o que reparou a pintura, o que consertou o banco rasgado, o que higienizou o interior do veículo, o profissional de RH – só para dar alguns poucos exemplos. Todos são rodoviários. E de cada um dependem os veículos que vão nos atender na ansiedade diária

da luta contra o tempo, no corre-corre dos diferentes compromissos.

Várias das empresas filiadas aos sindicatos associados à Semove mantêm programas de visitas às garagens. É comum perceber a surpresa dos visitantes ao constatarem tantas responsabilidades, quantas tarefas e ações são necessárias para manter um ônibus rodando. Através dessa experiência, entendem a complexidade de um serviço que até então consideravam de forma simplista. Veem de perto o comprometimento e esforço dos profissionais, a sinergia, a estrutura interna que dá o apoio necessário aos mais de 16 mil motoristas que trabalham nas ruas diariamente.

Nós, que representamos o setor de transporte público por ônibus em todo o estado do Rio de Janeiro, sabemos bem o valor e a importância de cada rodoviário, seja o que está por trás do volante, o que está diante da tela de um computador ou o que empunha uma ferramenta. Assim, prestamos uma sincera e efusiva homenagem a esses profissionais, não só pelo 25 de julho, mas por todos os dias de trabalho em prol da mobilidade. Os rodoviários movimentam o nosso País e mantêm as nossas empresas funcionando. A eles, a nossa gratidão.

Desde o profissional que lavou o ônibus, até o que separou a peça de reposição no almoxarifado, o que trocou a peça, o que reparou a pintura, o que consertou o banco rasgado, o profissional de RH – só para dar alguns poucos exemplos. Todos são rodoviários.

A solução para a

MOBILIDADE

urbana.



Desacelere. Seu bem maior é a vida.



FLEETBUS






CENTERBUS
Centro Especializado em Ônibus

Mercedes-Benz Ônibus Urbano. O coletivo de soluções.

Desempenho, segurança, conforto e muita tecnologia. Uma linha de ônibus que oferece a melhor solução para o transporte urbano de passageiros. E tudo isso com o atendimento da maior rede de concessionários do setor no Brasil. Sempre próxima da sua frota.

- A mais completa linha de Ônibus Urbano
- Fleetbus: telemetria para transporte de passageiros
- BlueTec6: motores com a nova tecnologia Euro6 para menores emissões de gases
- Centerbus: a maior rede de concessionários de ônibus, com centros especializados de atendimento
- Chassis fabricados com a avançada tecnologia alemã
- Rede pronta para te atender em qualquer parte do país

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

 [mercedesbenzonibus](https://www.facebook.com/mercedesbenzonibus)  [mercedesbenz_onibus](https://www.instagram.com/mercedesbenz_onibus)  [MercedesBenzBrasil](https://www.youtube.com/MercedesBenzBrasil)

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

Mercedes-Benz
Referência em Ônibus



Programa da Qualidade do Diesel

**Combustível limpo
é garantia de menos
poluição para as
cidades e mais
economia para
as empresas**



Simulação de teste em um filtro Racor, componente crucial no sistema de alimentação de combustível, essencial para a proteção do motor contra impurezas, incluindo a possibilidade de formação de borra

Lançado em setembro do ano passado, o Programa da Qualidade do Diesel (PQD) visa apoiar as empresas nos processos de recebimento, armazenamento e uso do combustível, contribuindo para a eficiência energética e a economia operacional. O PQD chega em momento em que os problemas com o biodiesel adicionado ao diesel convencional vêm se avolumando e gerando prejuízos aos frotistas de todo o País.

A adição de biodiesel ao óleo diesel é considerada uma boa solução para a redução de emissões de poluentes. Foi instituída no Brasil em 2004, com a criação do Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB). No ano seguinte, a Lei 11.097/2005 tornaria obrigatória a adição de biodiesel ao diesel, na proporção de 2% (B2). Esse percentual foi aumentando gradativamente, até atingir 10% em 2022, chegando a 12% em 2023 e 14% no ano seguinte. A ideia do PNPB era reduzir a utilização de combustíveis fósseis no País, com a introdução do combustível renovável na ma-

Programa da Qualidade do Diesel



triz energética, além de estimular a agricultura familiar e gerar empregos, ao mesmo tempo em que se aumentava a produção do biodiesel.

Prejuízos e danos a motores

A medida funcionou bem até a adição de 10% ao diesel (B10). A partir daí, começaram a ser relatados problemas nos motores, causados pelo surgimento de borra no combustível. Entupimentos de filtros e bicos injetores, diminuição da vida útil dessas peças, dificuldade para dar partida ao motor em locais mais frios, perda de força dos motores e até aumento de consumo do óleo diesel são queixas que se torna-

ram comuns entre os usuários a partir da introdução do B12. Após esse aumento na mistura, os gastos com manutenção cresceram, a utilização de aditivos passou a ser cada vez mais necessária e o controle dos tanques mais frequente. Isso numa fase pós-pandemia, cujo impacto no setor é bastante conhecido, com queda abrupta de demanda, diminuição de postos de trabalho nas empresas e grave crise de subsistência. Esse cenário levou a Semove a criar o PQD, prestando às empresas um apoio gratuito e oportuno na tentativa de evitar ao máximo as consequências nocivas do aumento do percentual do biodiesel no diesel convencional, fon-



Combustíveis coletados com níveis diferentes de impurezas e contaminação

te crescente de prejuízos no dia a dia das empresas.

O Programa foi cuidadosamente planejado e estruturado para atender as demandas das empresas que buscam aprimorar a qualidade do diesel utilizado. Reconhecendo a importância do conhecimento técnico especializado, a Semove buscou no mercado a renomada especialista Ana Paula Pinto da Silva, para orientar e apoiar as empresas participantes nas melhores práticas para controle da qualidade do diesel. A Federação adquiriu um veículo dedicado, um densímetro portátil e um contador de partículas, que permitem atendimentos nas próprias empresas. Foi também desenvolvido um aplicativo – App do PQD – que permite às empresas monitorar seus próprios indicadores, acompanhar os resultados das análises e ter acesso a recomendações práticas para manter e melhorar a qualidade do combustível.

Como funciona o programa

O primeiro passo é a coleta de amostras de diesel pela equipe de técnicos dos sindicatos associados à Semove, responsáveis pelas medições de fumaça do Convênio Selo Verde (parceria entre Semove, Instituto Estadual do Ambiente e Despoluir – Programa Ambiental do Transporte, da CNT e Sest/Senat). É gerado um book, cuja análise vai mostrar as práticas necessárias a cada garagem. Para se engajar no PQD, a empresa precisa manifestar seu interesse numa visita técnica às suas instalações, para diagnóstico da qualidade do diesel armazenado. Nessa visita, já de posse do book, Ana Paula e a equipe técnica do Programa fazem um checklist minucioso e coletam amostra de Arla para teste. É então elaborado um relatório, cuja entrega é feita pessoalmente, com apresentação do diagnós-

tico. A partir desse momento, a empresa pode formalizar sua adesão ao PQD, se assim o desejar. Nesse caso, o controle da qualidade do combustível passa a ser mensal, com sugestões técnicas de melhoria e acompanhamento de todo o processo, desde a gestão de manutenção de elementos filtrantes e sistema operacional até os cuidados para evitar perdas durante o abastecimento. Quando há evidências de contaminação, testes de diálise são feitos para identificar a possibilidade de reutilização desse diesel. As empresas participantes também contam com treinamentos individualizados e workshops sobre o tema. Em 8 de abril deste ano, como parte do Programa, a Federação promoveu o workshop “Sistemas de Filtragem e suas Aplicações - Diesel”, no Sest Senat de São Gonçalo, em parceria com a Hydac Brasil, com

Ferramentas para atendimento

Equipamentos adquiridos e aplicativo desenvolvido para acompanhamento das boas práticas nas garagens



Contador de partículas
Para análise dos particulados do produto



Densímetro portátil digital
Leitura rápida e precisa da densidade do produto – em atendimento a ANP



Frota
Para deslocamento da equipe para as visitas do programa

presença de 60 técnicos das empresas de ônibus.

Primeiros resultados e entusiasmo

Até o momento em que esta matéria foi escrita, 45 garagens já solicitaram o diagnóstico do Centro de Serviços Ambientais da Semove e 11 já receberam o relatório: Braso Lisboa, Linave, Pavunense, Ponte Coberta, Gardel, Real Brasil, Grupo Redentor (Barra I e II, Futuro e Redentor) e Tinguá.

A importância desse suporte oferecido às empresas de ônibus se traduz em entusiasmo dos seus dirigentes e técnicos, como foi o caso do diretor da Braso Lisboa, Gustavo Albuquerque que, após a primeira visita à sua garagem, assim que as profissionais Ana Paula e Christiane Chafim de lá saíram, enviou a seguinte mensagem para o gerente de Planejamento e Controle da Semo-



“ É melhor para todo mundo, para a nossa empresa, para a fornecedora de combustível, que é nossa parceira, para os nossos clientes. É como ter um diagnóstico correto do médico, e passar a contar com o tratamento certo, assegurando a cura do problema ”

Renata Antunes,
diretora do Grupo Redentor

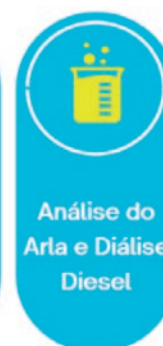
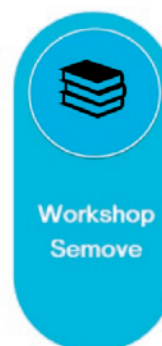
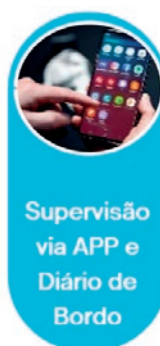
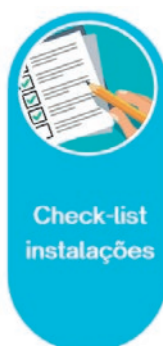
ve, Guilherme Wilson: “Oi, Guilherme, passando apenas para informar que a Ana Paula e a Chris saíram agora aqui da Braso Lisboa. Participei da reunião com elas e fiquei muito bem impressionado com o trabalho de vocês nesse Programa da Qualidade do Diesel. Já manifestei a ambas nosso desejo de aderir ao programa e manter esse acompanhamento mensal que, certamente, irá nos provocar a

melhorar continuamente, tanto em nossas práticas ambientais quanto em nosso resultado financeiro. Parabéns pela iniciativa e conte conosco nessa parceria. Forte abraço. Gustavo”

João Martins, diretor da Real Brasil, também demonstrou grande entusiasmo em relação ao programa: “Recebemos com muita alegria a visita da Christiane e da Ana Paula, em outubro do ano passado.



APP
Programa da Qualidade
do Diesel



Na ocasião, elas nos apresentaram o programa, realizaram uma primeira visita, passaram o dia conosco, fizeram o levantamento do nosso parque de abastecimento e, em fevereiro, emitiram o relatório para a empresa". Martins destaca que a questão do biodiesel é uma preocupação comum entre as empresas do setor. "É algo diretamente relacionado ao meio ambiente, mas sabemos que há também uma forte dimensão política envolvida", observa, referindo-se às políticas ambientais do governo federal. Ele menciona transtornos provocados pela atual mistura do biodiesel, especialmente em relação à limpeza de bicos injetores e tanques. Em sua visão, esses problemas tendem a se agravar com o aumento do percentual de biodiesel na composição do combustível. "É algo com que temos que conviver", lamenta.

A qualidade do diesel entregue pelas distribuidoras também é motivo de atenção para o diretor, que vê no PQD



“O Programa da Qualidade do Diesel veio ao encontro das necessidades do segmento, não apenas em relação ao biodiesel, mas também quanto à qualidade do diesel entregue pelas distribuidoras. Recebemos o primeiro relatório – um diagnóstico detalhado –, (...) e agora nos preparamos para o segundo encontro, voltado à fase de implantação”

João Martins,
diretor da Real Brasil

uma resposta oportuna às demandas do setor: “o Programa da Qualidade do Diesel veio ao encontro das necessidades do segmento, não apenas em relação ao biodiesel, mas também

quanto à qualidade do diesel entregue pelas distribuidoras. Recebemos o primeiro relatório – um diagnóstico detalhado –, participamos de uma reunião com todos os envolvidos e agora nos preparamos para o segundo encontro, voltado à fase de implantação”. Martins elogia a profundidade do relatório e o andamento das atividades: “O material é muito rico e completo. Já estamos providenciando a aquisição dos insumos recomendados para essa nova etapa. Estamos saindo da teoria e do planejamento para a prática, onde iremos testar a temperatura, a densidade do diesel e aplicar, de fato, esse conhecimento na nossa operação. E conclui, com otimismo: “Estamos muito confiantes e felizes por fazer parte do Programa”.

Para a diretora do Grupo Redentor, Renata Antunes, o PQD criou vários sinais de alerta, chamando a atenção para ações que podem ser feitas para se diminuir os danos provocados pelo alto teor do biodiesel no diesel e para que se possa tirar todo o proveito possível do combustível. “É melhor para todo mundo, para a nossa empresa, para a fornecedora de combustível, que é nossa parceira, para os nossos clientes. É como ter um diagnóstico correto do médico, e passar a contar com o tratamento certo, assegurando a cura do problema”, exemplifica. Renata considera a iniciativa muito positiva e diz: “quem não aderiu, deve aderir”. Na empresa, o entendimento da importância desse acompanhamento levou à criação de um comitê, onde



Instalações de armazenamento da Braso Lisboa

Levantamento da CNT (2021)

Consumo energético de biodiesel no Brasil



Comprometimento do diesel em função da adição do biodiesel



Teor de biodiesel aplicado no Brasil*



*A média internacional é de 7% e no Brasil se usa 14%

são trocadas informações e impressões sobre o andamento. Apesar de pouco tempo, a diretora afirma já estarem sendo observados resultados.

O gestor de Manutenção da Redentor, Fábio Moraes, falou dos impactos observados a cada aumento do percentual do biodiesel: a diminuição da vida útil de peças (a troca de bicos injetores, por exemplo, que era feita a cada 40 mil km, hoje é feita a cada 15 mil km); carros que falham na rua; contaminação do combustível pela geração de água nos tanques; e outros. "A manutenção tem de se readaptar a cada aumento, temos de estar cada vez mais alertas, preocupados com o cumprimento de metas que, às vezes, não conseguimos por causa dessas mudanças", afirma. Renata lembra que toda a cadeia por onde o combustível passa fica comprometida, o que prejudica muito o desempenho dos veículos. Ela elogia a criação e execução do Programa: "o trabalho está sendo muito bem-feito", conclui, dando os parabéns pela iniciativa da Semove e pelo trabalho dos profissionais envolvidos.

Mitigação de danos e boas práticas

Para o engenheiro Guilherme Wilson, os crescentes valores do diesel no orçamento de uma empresa de ônibus, aliados ao aumento de teor do biodiesel nos últimos anos – que leva esses custos já altos a gerar outros, de manutenção – vêm levando as empresas a uma situação financeira de insegurança e preocupação, aumentadas pelas previsões de acréscimo desse teor até 2030. "Essa situação nos levou a buscar uma forma de auxiliar o se-

tor, prestando um serviço que ajudasse a evitar tantas perdas, identificando pontos de melhoria, sugerindo ações corretivas, acompanhando os resultados e incentivando a aplicação de boas práticas. Esperamos contribuir para uma mudança de cultura e para a economia das nossas associadas", afirma.

A coordenadora Christiane Chafim lembra que o embrião do PQD ocorreu em 2023, com um projeto-piloto feito com uma empresa associada, onde foram implantadas algumas boas práticas que resultaram numa eco-



Armazenamento na Real Brasil

nomia de 4,66%. Com o diesel tendo se tornado o maior dos custos no orçamento das empresas de ônibus, toda economia é importante e ela considera que naquele momento “foi identificada a oportunidade de expandir o estudo e levar esse programa para todas as empresas filiadas à Federação”, explica.

Entidades nacionais se preocupam com percentual do biodiesel

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) vem se preocupando com o tema e promoveu um levantamento, em 2021, que mostrou o setor rodoviário como responsável por 83,7% do consumo energético do biodiesel no País. Outros números obtidos pela sondagem demonstram que mais de 60% dos empresários têm evidências de comprometimento do diesel em função da adição do biodiesel; 44,8% dos respondentes consideraram que suas demandas e interesses legítimos não foram consi-

derados na formulação de políticas públicas; e mais de 70% discordam do teor de biodiesel aplicado no Brasil (a média internacional é de 7%).

Em janeiro deste ano, a CNT e mais cinco entidades nacionais (IBP, Brasilcom, Fecomastíveis, Abicom e SindTRR) entregaram ao Ministério das Minas e Energia documento em que defendem o estabelecimento de critérios técnicos; a realização de testes em diferentes condições de uso e com tecnologias veiculares diversas; e estabelecimento de diálogo com todos os envolvidos, antes de qualquer alteração no teor de biodiesel aplicado ao diesel tradicional. As entidades pleiteiam também que eventuais mudanças nas especificações do biodiesel sejam precedidas por avaliações e ocorreram de forma transparente. O documento pode ser lido na íntegra no QR Code ao lado.



Mídia especializada também manifesta preocupação

A mídia especializada vem dedicando espaço à preocupação com as possíveis consequências de um aumento de biodiesel superior à capacidade de adaptação dos motores. O premiado jornalista Bóris Feldman, que acaba de ser reconhecido como “O + admirado da imprensa automotiva do Brasil”, vem há anos alertando para os problemas da adição de biodiesel acima do percentual de 10% (B10). No programa Autopapo, levado ao ar em 21 de abril do ano passado, ele denuncia: “a verdade pura e simples, que seus produtores negam para defender seu faturamento, é que, enquanto a mistura do biodiesel se manteve durante anos num limite de 10%, o chamado B10, 10% de biodiesel, não se registravam problemas. No ano passado, o percentual subiu para 12% e começaram as reclamações. Em março deste ano, o diesel foi de B12 para B14 e os problemas se agravaram”.



Teste rápido qualitativo Arla 32

INSTITUTO SENAI
Relatório de Ensaio Acreditado Nº: 794-BNU-2025-A-V.0

01. Dados Contratação:
 Cliente: [Redacted]
 Rua: [Redacted]
 Cidade: [Redacted]

02. Dados do amostra - Informação fornecida pelo cliente:
 Descrição do amostra: [Redacted]
 Método de amostragem: [Redacted]
 Marca e Origem Amostra: [Redacted]
 Ponto de coleta amostragem: [Redacted] - Coordenadas da amostra: [Redacted]
 Data de coleta: [Redacted] - Data de emissão do relatório: [Redacted]
 Responsável pela amostragem: [Redacted]
 Data de início do(s) ensaio(s): [Redacted] - Data de conclusão do(s) ensaio(s): [Redacted]
 Responsável pelo Controle: [Redacted] - Data Controle: [Redacted]

03. Resultados

Parâmetro	Resultado Analítico	Un. Med.	MARCA N.º	Un.	Suprimento	L.Q. Norm.	Nota Ensaio
Acidez	<0,30	mg/kg	448.01	%	1,7%	0,10	0705/0705
Alumina	<0,02	mg/kg	448.01	mg/kg	0,02%	0,00	0705/0705
Alumina	0,10	mg/kg	448.01	mg/kg	0,02%	0,01	0705/0705
Bromo	0,17	mg/kg	448.01	%	0,1%	0,20	0705/0705
Carbono	0,40	mg/kg	448.01	mg/kg	0,2%	0,20	0705/0705
Cloro	<0,05	mg/kg	448.01	mg/kg	0,01%	0,01	0705/0705
Compostos de enxofre	0,16	mg/kg	448.01	%	0,2%	0,10	0705/0705
Cromo	0,10	mg/kg	448.01	mg/kg	0,01%	0,01	0705/0705
Enxofre	1,040	mg/kg	448.01	mg/kg	0,5%	0,10	0705/0705
Enxofre	0,002	mg/kg	448.01	mg/kg	0,001%	0,00	0705/0705
Enxofre	0,21	mg/kg	448.01	mg/kg	0,01%	0,00	0705/0705
Índice de Refração	1,3820	sem unidade	448.01	sem unidade	-	0,00	0705/0705
Índice de Refração	<0,00	sem unidade	448.01	sem unidade	-	0,00	0705/0705
Índice de Refração	0,08	sem unidade	448.01	sem unidade	-	0,00	0705/0705
Índice de Refração	0,24	sem unidade	448.01	sem unidade	-	0,00	0705/0705
Índice de Refração	0,15	sem unidade	448.01	sem unidade	-	0,00	0705/0705
Índice de Refração	1,01	sem unidade	448.01	sem unidade	-	0,00	0705/0705
Índice de Refração	0,05	sem unidade	448.01	sem unidade	-	0,00	0705/0705

04. Referências metodológicas:
 Padrão: [Redacted]
 Norma: [Redacted]
 Norma: [Redacted]

INSTITUTO SENAI DE TECNOLOGIA AMBIENTAL
 Rua: [Redacted] - CEP: [Redacted] - [Redacted]
 Telefone: [Redacted] | E-mail: [Redacted]

Versão: 01 - Revisão: 104-BNU-2023 | Data Emissão: 27/01/2025 - Página: 03

Testes realizados com o B15 na empresa de ônibus Sambaíba, de São Paulo, são mostrados no vídeo de Feldman, com os resultados e a opinião dos envolvidos. O conteúdo integral pode ser visto no QR Code ao lado.



Também a Universidade de Brasília (UnB) promoveu estudo cujo resultado mostrou que o aumento no percentual de biodiesel a partir de 7% (utilizado nos países europeus) eleva a emissão de CO₂ e diminui a potência dos motores, provocando maior consumo de diesel e perdendo valor para a questão ambiental.

Aumento do percentual x preços dos alimentos

O início do abastecimento com o B15, previsto para março deste ano, foi adiado pelo governo federal. A decisão foi tomada pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), sob a justificativa de

que o biodiesel, embora mais interessante do ponto de vista ambiental, encarece o diesel, o que pode elevar os preços dos alimentos, uma vez que a maioria é transportada por caminhões. Note-se que não só os alimentos, mas produtos farmacêuticos e todo o tipo de bens, desde eletrodomésticos a vestuário, são deslocados no País pelas nossas rodovias.

A política ambiental brasileira prevê a continuação do

aumento do percentual do biodiesel até o ano de 2030. O ideal é que esse aumento não traga prejuízos a frotistas e proprietários de veículos movidos a diesel. Mas, enquanto a qualidade desse combustível não melhora, o que se pode fazer para evitar danos à economia das empresas é buscar minimizar os prejuízos causados por meio de medidas como aquelas introduzidas pelo Programa criado pela Semove.



Combustível após teste de diálise

“A verdade pura e simples, que seus produtores negam para defender seu faturamento, é que, enquanto a mistura do biodiesel se manteve durante anos num limite de 10%, o chamado B10, 10% de biodiesel, não se registravam problemas”

Bóris Feldman,
jornalista



Investimentos da ordem de R\$ 1 bilhão em nova unidade vão elevar a fábrica à segunda maior do mundo

Brasil tem única rerrefinaria da América Latina de óleos lubrificantes usados e contaminados

Resíduos são transformados em óleos básicos de alta performance

Investir em economia circular é investir na sustentabilidade e no futuro do planeta. Para quem desconhece o termo, trata-se de um conceito de utilização de resíduos para a produção de novos produtos, evitando o desperdício de recursos e possibilitando outras utilizações. A produção de biocombustíveis é um exemplo de economia circular em que o Brasil tem larga experiência. Mas não é o único em que nos destacamos. Contamos com a única fábrica da América Latina que produz óleos básicos

de alta performance (Grupo II) através do rerrefino de óleo lubrificante usado ou contaminado (OLUC).

A legislação ambiental brasileira determina que todo OLUC seja coletado e levado para o rerrefino, sendo proibidos a queima e o descarte. Por sermos um país de grandes dimensões e predominantemente rodoviário, geramos grandes quantidades desses resíduos, o que representa um risco considerável para o meio ambiente. Assim, contar com uma empresa que co-

lete, dê destino e os transforme em óleos básicos de alto grau de pureza é de extrema importância para o Brasil, que ainda não é autossustentável em óleos do Grupo II e, portanto, precisa importá-los.

Sobre a empresa

Cem por cento brasileira, a Lwart Soluções Ambientais é líder nacional no segmento de coleta e rerrefino de óleo lubrificante usado ou contaminado e a única produtora de óleos básicos de alta performance a par-

tir do óleo lubrificante usado da América Latina. Chega a atender anualmente cerca de 90 mil clientes. Tem, na cidade de Lençóis Paulistas (SP), uma planta considerada como uma das mais avançadas do mundo, e 19 unidades de armazenamento temporário espalhadas pelo País. A empresa está investindo R\$ 1 bilhão na expansão do parque produtivo (Projeto H+), com a conclusão de uma nova fábrica, também em Lençóis Paulistas, prevista para este ano. Com esse investimento, a Lwart Soluções Ambientais tornar-se-á a segunda maior rerrefinaria do mundo.

Segundo o CEO Thiago Trecenti, "a Lwart coleta o óleo lubrificante usado em todo território nacional e, com a expansão, devemos crescer ainda mais em capilaridade. Isso vai garantir que um maior volume do resíduo seja gerido de forma correta e que haja, consequentemente, uma maior produção de óleo básico Grupo II no País. Estamos falando de alta tecnologia para transformar um resíduo em um óleo de extrema qualidade. Co-

mo o processo de rerrefino pode ser realizado infinitas vezes, há um impacto muito positivo na preservação ambiental", avalia.

Várias utilizações

Os óleos do tipo G II produzidos a partir de OLUC são utilizados por mais de um setor: o de fabrico de lubrificantes automotivos e industriais (G 2, óleo básico); o agrícola (LWoma, óleo mineral agrícola); o elétrico (LW Volt, óleo mineral isolante) e a indústria alimentícia (Grau Alimentício, óleos de grande pureza, com padrão de segurança exigido pelo setor).

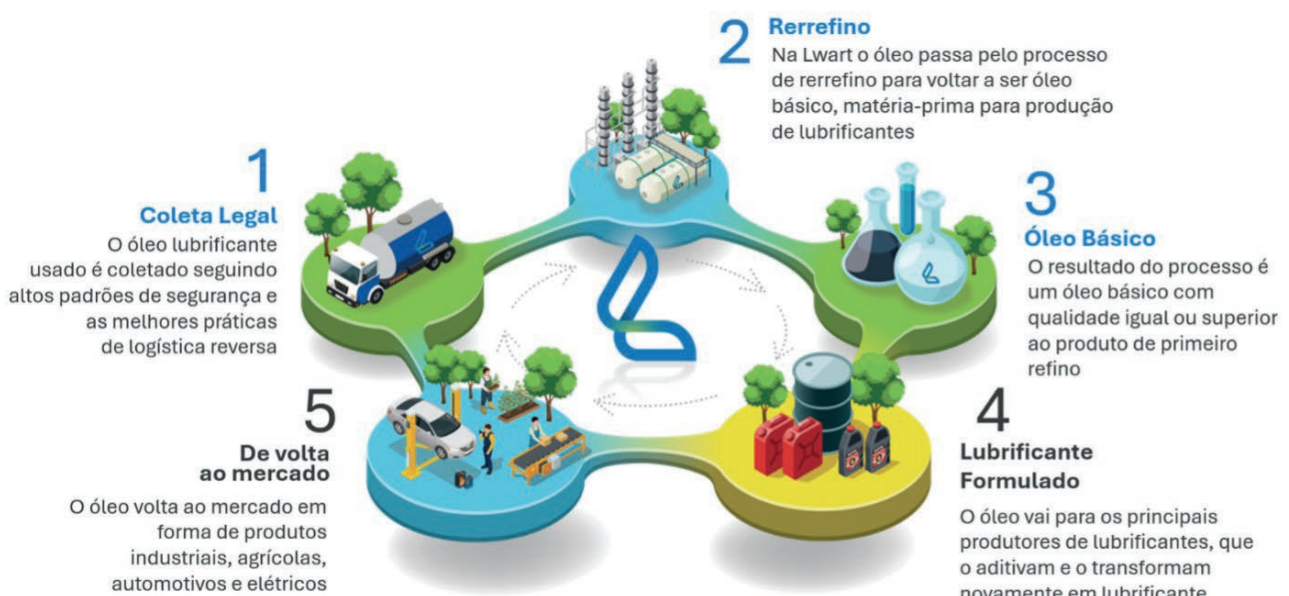
O processo de transformação dos óleos residuais é feito por hidrotratamento, que atua em nível molecular, resultando em óleos de maior pureza e melhor rendimento em motores de alto desempenho. É feita análise do ciclo de vida do produto e esse estudo comprova uma menor pegada de carbono no uso do óleo rerrefinado, em comparação com aqueles de primeiro refino, sejam nacionais ou importados.



“Estamos falando de alta tecnologia para transformar um resíduo em um óleo de extrema qualidade. Como o processo de rerrefino pode ser realizado infinitas vezes, há um impacto muito positivo na preservação ambiental”

Thiago Trecenti,
CEO da Lwart Soluções Ambientais

Mais informações sobre a empresa, sua atuação e o processo de rerrefino podem ser obtidas em <https://www.lwart.com.br/>



Woven City: tecendo a mobilidade do futuro



**Toyota cria laboratório vivo
de colaboração em uma "cidade
em constante evolução", sem
carros convencionais**

Anunciada em janeiro de 2020, em plena pandemia, a cidade futurística da Toyota, Woven City, lançou sua pedra fundamental no mês seguinte em uma área onde funcionava a fábrica de Higashi Fuji, fechada naquela época, situada em Susono, ao pé do Monte Fuji, símbolo nacional japonês.

A um custo estimado em 10 bilhões de dólares, o projeto, de aproximadamente 700 mil metros quadrados, teve a sua fase 1 concluída no começo de 2025. A previsão é que 360 pessoas irão morar lá até o fim deste ano, e 2 mil até o fim da implantação do projeto.

O nome da cidade, Woven, significa tecido e faz menção à história da Toyota, que começou em 1890 produzindo teares, máquinas de fabricação de tecidos.

Com construções corporativas e comunitárias, pretende-se que a cidade seja uma incubadora viva de projetos de no-

vos tecidos urbanos, facilitando testes e validação de produtos e serviços inovadores, através de inventores, que virão da Toyota ou de empresas parceiras da montadora. Essas ino-



vações têm como foco tecnologias como mobilidade autônoma, mobilidade pessoal, robótica, casas inteligentes e inteligência artificial.

Através desse arrojado projeto, o Grupo Toyota, que tem excelência em confiabilidade, valor agregado e transporte acessível, planeja se tornar uma empresa de Mobilidade e Sustentabilidade. Segundo Akyo Toyoda, presidente da Toyota, “a ideia é integrar as casas inteligentes com IA, robôs de estimacão que ajudam idosos e drones pessoais, além de ruas que separam robotáxis, bicicletas e pessoas”.

O design

Os telhados das edificações serão cobertos de painéis fotovoltaicos, para gerar energia solar e complementar a energia produzida por células de hidrogênio. Por todo o espaço urbano haverá vegetação nativa e cultivo hidropônico.

Woven possuiará três tipos de vias: só para veículos rápidos; para veículos mais lentos;



A cidade terá três tipos de vias: só para veículos rápidos; para veículos mais lentos, mobilidade pessoal e pedestres; e pista arborizada apenas para pedestres

Infraestrutura viária subterrânea

mobilidade pessoal e pedestres; e pista arborizada para pedestres. Somente veículos autônomos e de baixa emissão de carbono serão permitidos nas vias principais. Os Toyota e-Palletes serão utilizados para transporte e entregas. A Woven, que rece-



beu a primeira certificação ambiental Platinum, a de mais alto padrão do Japão concedida para uma comunidade, terá casas que usarão IA baseada em sensores, para verificar a saúde dos moradores, tomar conta de suas necessidades básicas e melhorar sua qualidade de vida.

“Esta cidade é mais do que um local para morar, trabalhar e se divertir. É um lugar em que as pessoas podem inventar e desenvolver todos os tipos de novos produtos e ideias, é um laboratório vivo, onde os participantes voluntários têm a oportunidade de testar livremente suas criações em um ambiente seguro da vida real. Um lugar onde podemos receber pessoas e parceiros de todo o mundo para se juntar a nós e em nossa busca para imaginar e melhorar como todos nós viveremos no futuro”, diz Toyoda.



Woven City já é uma realidade aos pés do monte Fuji, símbolo nacional do Japão



Rede de inventores



Rede de tecelões

Os moradores

Em Woven City residirão funcionários da Toyota, suas famílias, varejistas, cientistas visitantes, parceiros da indústria, empreendedores, acadêmicos e, claro, seus pets. Os moradores estão agrupados em dois segmentos fundamentais: os “inventores” e os “tecelões”.

O segmento dos inventores é composto por colaboradores do Grupo Toyota, empresas terceirizadas, startups e acadêmicos; são mentes inovadoras que desenvolvem diversos produtos e serviços com o objetivo de transformar o mundo da mobilidade como o conhecemos hoje. Essas pessoas terão a oportunidade de cocriar com os moradores e visitantes da cidade para rece-

ber feedback valioso em tempo real, durante todo o ciclo de desenvolvimento do produto. Todos os inventores têm acesso ao Woven Inventor Garage, o serviço proprietário da Woven City, projetado para acelerar o processo de inovação.

Já os tecelões são moradores e visitantes da Woven City, prontos para uma oportunidade prática de viver em um futuro mais conectado. Eles vêm de diversas origens, trazendo consigo perspectivas únicas para cocriar produtos e serviços inovadores junto com os inventores.

Mobilidade em quatro áreas

O desenvolvimento tecnológico está planejado para se concentrar em quatro áreas de pes-



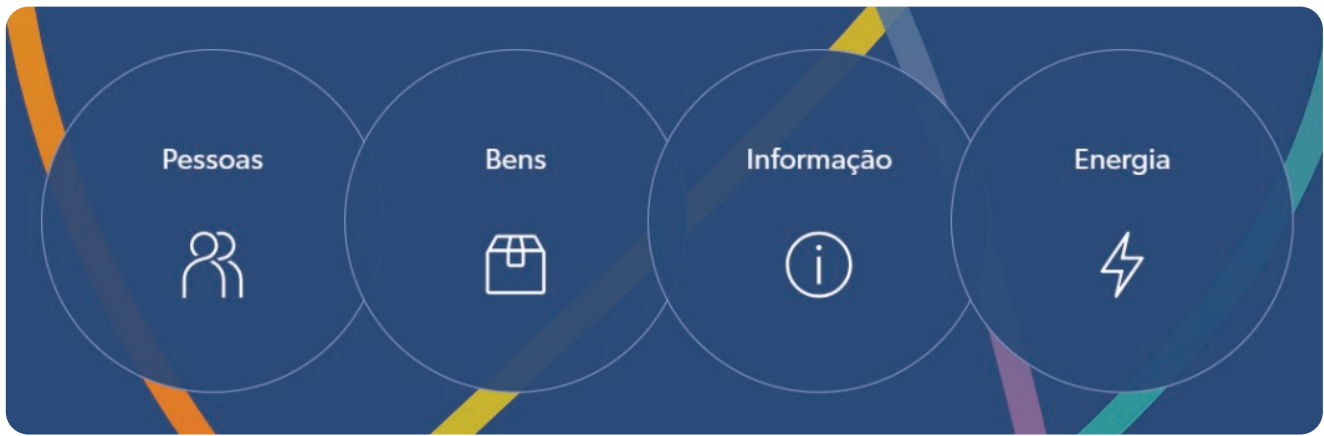
“Esta cidade é mais do que um local para morar, trabalhar e se divertir. É um lugar em que as pessoas podem inventar e desenvolver todos os tipos de novos produtos e ideias”

Akyo Toyoda, presidente da Toyota

quisa e inovações: mobilidade das pessoas, bens, informação e energia.

A própria cidade é pensada como um teste de mobilidade, onde se poderá desenvolver qualquer número de soluções, desde dispositivos de mobilidade pessoal, como uma cadeira de rodas esportiva, o primeiro drone que escolte com segurança o morador até a sua casa durante a noite, robôs interativos de estimulação que fornecem suporte e companhia para idosos, até carros que voam, como os produzidos pela Joby, que tornarão rápida, tranquila e sem trânsito a viagem da cidade até Tóquio.

Os inventores que precisam de um espaço realmente grande para trabalhar terão acesso a uma das antigas fábricas, que foi transformada em um laboratório grande o suficiente para abrigar um avião comercial, e terão em mente que as casas de Woven City even-



tualmente servirão de testes para suas futuras tecnologias.

A Toyota, por exemplo, está desenvolvendo robôs que aprendem tarefas diárias por meio de demonstrações humanas assistidas por câmeras. Dobrar camisas corretamente é um assunto levado muito a sério no Japão e na Ásia. Então, os assistentes ensinam robôs a fazer uma dobra tripla perfeita em uma camiseta demonstrando como fazem.

Veículos autônomos também são foco, incluindo a logística autônoma e transporte autônomo de passageiros com os e-Palletes que já estão circulando. E para quem acha que veículos autônomos são um pouco sem graça, a empresa tem carros de corrida autônomos, fazendo drift. Derrapando de forma autônoma e empolgante.

Autonomia em projetos

A empresa Woven by Toyota foi criada exclusivamente para apoiar esse projeto, e conta com 2.200 membros na sua equipe, oriundos de mais de 60 países diferentes, tendo como missão criar tecnologias centradas no ser humano.

Isso inclui o novo sistema para carros Woven Planet, que usa uma plataforma digital gêmea que replica o ambiente do mundo real e uma IA que analisa dados de vídeo, apreendendo a movimentação de pessoas e objetos, mesclando o ambiente real com o digital.

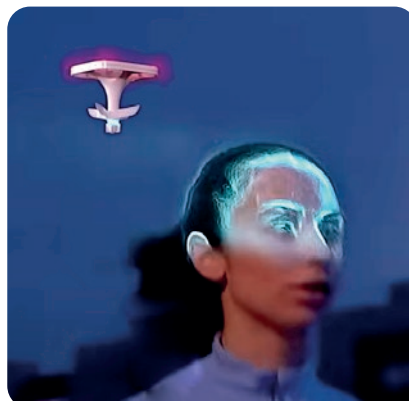
“Nós, da Toyota, como cidadãos globais, temos a responsabilidade de investir em nosso futuro coletivo, compartilhar o que aprendemos com os outros e apoiar novas ideias que benefi-

ciam o planeta e seu povo”, afirma Toyoda.

Em 2025 também será lançada uma competição de pitches (apresentações curtas e objetivas de uma ideia ou projeto, geralmente para convencimento de investidores, parceiros ou clientes) para obter bolsas de estudos voltadas para startups ou indivíduos que precisem de apoio financeiro para dar vida às suas ideias. “Acreditamos que, ao combinar a força da Toyota com a de diferentes indústrias, seremos capazes de criar um novo valor, novos produtos e novos serviços que nunca poderíamos alcançar sozinhos. Pensamos nisso como invenção por Kakean ou invenção por multiplicação. Pois, quando se trata do que é possível, quando você trabalha junto, o céu é o limite”, se empolga o líder da empresa.



Rôbos cuidadores de idosos



Drones para segurança pessoal



Ensinando robôs a fazer tarefas humanas

Agende-se



SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2025



DATA:

12 e 13 de Agosto de 2025



LOCAL:

Hotel Royal Tulip Brasília Alvorada

CONTATO COMERCIAL:



11 99280-2606



marcelofontana@otmeditora.com

Realização



Organização



Apoio Editorial



NTUrbano

Empresa de Transportes Flores: uma história iniciada há 68 anos

Como a operadora se tornou uma das maiores e melhores empresas de transporte público do estado do Rio de Janeiro?



A Empresa de Transportes Flores foi fundada em 1957, pelos primos Luiz de Andrade Flores e Mauro de Almeida Flores, e teve sua primeira garagem no município de Nilópolis (RJ), apesar de sua atuação ligando São João de Meriti (RJ) a Duque de Caxias (RJ). O início da operação se deu dois anos depois da fundação, com a linha 108 (São João - Caxias - via Matadouro), após autorização do Departamento de Estradas de Rodagem (DER).

No mesmo período, a Flores transferiu sua sede para a Rua Walter Arruda, já em São João de Meriti.

A criação da empresa foi fundamental para o crescimento da cidade e da região da Baixada Fluminense. Segundo o historiador e renomado pesquisador sobre a localidade, Gênesis Pereira Torres (1946 - 2020), a transportadora foi essencial para resolver o problema da malha urbana de São João de Meriti. "Vi a Flores asfaltar muitas ruas nas décadas de 1970 e 1980. A

empresa teve um papel social importante no desenvolvimento da cidade... Se a empresa cresceu, a cidade cresceu junto. E se a cidade cresceu, a empresa cresceu junto", afirmou em entrevista de 2007.

Início da era José Alves Lavouras

Foi nos anos 70, em especial a partir de 1975, quando o empresário José Alves Lavouras (1929 - 1993) adquiriu a Transportes Flores, que a operadora iniciou sua escalada para se tornar uma das



maiores empresas de transporte urbano do Brasil. Na época já atuava em duas linhas – além da 108, a 109 (São João – Caxias – via Vilar dos Teles) – e sua frota somava 36 ônibus. A garagem ficava na então Estrada São João Caxias, atual Estrada Municipal São João de Meriti, onde hoje está localizada a Turismo Três Amigos, que integra o Grupo JAL (José Alves Lavouras) ao lado da Flores, Rio D'Ouro, Mageli, Beira Mar, Real Rio e concessionária Miriam.

Quem lembra desse tempo é o atual diretor Sérgio Lavouras, filho de José Alves Lavouras. “Eu comecei a trabalhar na Flores em 1976, com 15 anos. Eu acho que o transporte por ônibus estava no sangue. Portanto, seria o meu caminho natural. Passei por diversos setores e cheguei a trabalhar por um dia como cobrador”, conta. Sobre os desafios enfrentados naqueles anos iniciais da administração de seu pai, o que mais marcou o diretor foi a

crise do petróleo. “Como eu era muito novo, começando, eu não tinha muito conhecimento das dificuldades, mas lembro que na década de 70 o barril de petróleo chegou a quadruplicar de preço, impactando fortemente o custo operacional e trazendo muitas dificuldades para manter o equilíbrio econômico da empresa”.

Relação com os funcionários

Com a chegada de José Alves Lavouras, iniciou-se uma fase con-

tínua de investimentos no bem-estar dos colaboradores. “Meu pai era um visionário. À época, já tinha um forte comprometimento com o social, sendo o pioneiro, no setor de transporte urbano, a implantar alimentação na empresa para os funcionários”, revela Sérgio. Lavouras entendia que o crescimento da empresa dependia da satisfação dos seus empregados. Por isso, uma das primeiras providências que tomou quando assumiu foi construir um refeitório na garagem para oferecer alimentação. Outra iniciativa pioneira do empresário foram os encontros periódicos com a equipe, reunindo grupos de motoristas e cobradores, pessoal de manutenção e da administração. Nesses encontros, ouvia sugestões, analisava os resultados e motivava a melhoria do desempenho de todos.

Um dos segredos de Lavouras como empresário era acompanhar de perto todas as etapas do negócio. Profissionais que trabalharam com ele contam que o empresário ia para as ruas com seu carro e seguia os ônibus para avaliar como os motoristas estavam conduzindo; e quando via algo errado, logo convocava o profissional para uma conversa. Não para chamar a atenção, mas para conscientizar, dar conselho e até mes-

mo estimular a estudar e crescer. Também costumava viajar como passageiro, se colocando no lugar dos clientes para saber como se sentiam. E estava sempre aberto a receber e ouvir seus então 250 funcionários. Qualquer empregado tinha acesso a ele, que conhecia todos pelo nome.

Novas linhas e nova garagem

Além do investimento no ambiente de trabalho e na satisfação dos funcionários, a Flores também iniciou um processo de ampliação de sua atuação através da aquisição de empresas e linhas, como as São João – Caxias – via Jardim Metrópole e Jardim Botânico – Caxias, ambas da Transportes Planalto. Em 1979, de olho no terreno de 56.000m², a Flores adquiriu a Auto Lotação Unidos e ali construiu a estrutura de sua nova e definitiva sede, na Avenida Automóvel Clube, Centro de São João de Meriti. Com a Unidos, vieram as linhas para Madureira, fazendo a empresa chegar ao subúrbio do Rio.

Nos anos 80, já com cerca de 600 funcionários, a Flores criou seu Departamento de Recursos Humanos e passou a investir na seleção, treinamento e capacitação de seu pessoal. Implantou também o Departamento Médico, hoje transformado em Centro Mé-

dico, com diversos serviços para os colaboradores; lançou o Jornal da Flores, que hoje circula no formato digital com o nome de Folha Verde, e o sistema de caixas de sugestões; e inaugurou o campo de futebol, onde realizou diversos torneios e festas de confraternização.

Com uma frota de 132 veículos em 1983, a Flores continuou fazendo novas aquisições de empresas, como a Rio D’Ouro, a Auto Viação Vera Cruz, a Transquinze e a Transportes Sol, e de linhas, que saíam de Nova Iguaçu e Nilópolis, expandindo sua operação para outros municípios da Baixada. Em 1990, a empresa já contava com 200 veículos e cerca de mil funcionários. Atualmente, são 1.616 funcionários e a frota é de 407 ônibus, operando 55 linhas, que atendem os municípios do Rio de Janeiro, São João de Meriti, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Belford Roxo, Mesquita, Nilópolis e Itaguaí e percorrem 2.500.000 quilômetros por mês.

Obras de ampliação e melhorias

Em outubro de 1991, foram inauguradas as novas instalações do processo de manutenção, no prédio de 5.856m² construídos, onde os serviços de mecânica preventiva e corretiva, lanternagem, pintura, montagem de componentes, elétrica, capotaria, bor-



Auditório



Centro Médico



Área de Lazer



Vista aérea da garagem

racharia, suspensão, tornearia, al-moxarifado, cabine de pintura, cabine de lixamento de veículos e serralheria ficaram melhor organizados, otimizando o trabalho da equipe. Todos esses setores contam com máquinas e ferramentas de alta tecnologia e funcionam 24 horas por dia para disponibilizar a frota para o processo de operação.

Em 1994, foi a vez de inaugurar o prédio que abriga o processo de administração, que inclui o auditório, os setores de Desenvolvimento Humano e Organizacional – recrutamento, seleção e treinamento –, de Administração de Pessoal, Compras, Financeiro, Tecnologia da Informação, Administração da Frota, Contabilidade, Centro Jurídico, Centro Médico, sala de imagem e setores de Apoio. Mais tarde, em 1998, no mesmo prédio, en-

traram em funcionamento os três restaurantes da empresa.

Também em 1998, foi inaugurado um novo edifício, onde funciona todo o processo de operação, expedição de frota, sala de estar social, para que os profissionais possam aguardar a liberação dos veículos em um ambiente confortável, cabeleireiro e engraxate, salas de treinamento, entre outras. Naquela época, a frota também passou por mudanças, ganhando nova pintura, com três tons de verde, ondulações e mais destaque para a marca.

Funcionários e responsabilidade social

A empresa atualmente desenvolve um intenso e reconhecido trabalho no campo da responsabilidade socioambiental, do

bem-estar e satisfação dos colaboradores e da comunicação interna e externa. Entre os principais programas e ações desenvolvidos pela Flores para seus funcionários estão: a Academia JAL, onde eles podem praticar atividade física sob orientação de profissionais especializados; o Centro Médico; as campanhas internas de saúde e segurança ocupacional; a Copejal (Cooperativa de Economia e Crédito Mútuo dos Funcionários do Grupo JAL); o Ação JAL, que reúne a SIPAT (Semana de Prevenção de Acidentes de Trabalho), a SVVT (Semana de Valorização da Vida do Trabalhador) e a SMA (Semana do Meio Ambiente); o Motorista Acidente Zero, que premia os profissionais com índice zero de acidentes de trânsito; o Motorista Super Meta, que destaca aqueles com melhores rankings no consumo de óleo diesel.

Já entre as ações sociais voltadas para comunidades e instituições de ensino, destacam-se: as atividades de conscientização da Semana Nacional do Trânsito, promovidas nas ruas para motoristas, pedestres e ciclistas; o apoio à creche Maria Alves Lavouras, em parceria com a Prefeitura de São João de Meriti e que atende cerca de 90 crianças, entre 0 e 5 anos; a cam-



Restaurante II



Prédio da Administração



Prédio Operacional



panha Natal Mais, de arrecadação de donativos para instituições filantrópicas, realizada anualmente e que irá para a sua 23ª edição este ano; a divulgação anual do seu Balanço Social; e a visita à sede da empresa por grupos de estudantes e familiares de colaboradores. O compromisso com o social e os programas voltados para crianças e jovens foram fundamentais para que a Flores conquistasse o selo de Empresa Amiga da Criança, da Fundação Abrinq, em 2000, com renovação ano a ano.

Meio ambiente e comunicação

No campo ambiental, a Flores mantém uma Estação de Reciclagem de Água, para aproveitar a água da chuva no processo de lavagem da frota; faz a coleta seletiva do lixo, mantendo vários ecopontos espalhados pela garagem; dispõe de uma Central de Resíduos Sólidos, onde os resíduos gerados são separados, acondicionados e armazenados para serem recolhidos por empresas licenciadas que dão a sua destinação final. Além disso, todos os ônibus são monitorados, mensalmente, para medir a intensidade de fumaça expelida pelos veículos. Com isto, 100% da frota es-

tão certificados com o Selo Verde, uma parceria entre o Instituto Estadual do Ambiente (Inea), Semo-ve e outras instituições. A Flores adota ainda o programa 3 Rs (Reciclar, Reutilizar e Reduzir).

No campo da comunicação, além das mídias internas como o jornal Folha Verde, a TV Corporativa, o Jornal Mural, a Intranet e o WhatsApp, dedicadas aos colaboradores, a Flores mantém perfis nas mais importantes redes sociais, como estratégia de aproximação com os clientes. Atualmente, a empresa possui perfis no Instagram, Facebook, Tik Tok, X e LinkedIn, além de canal no YouTube e do Podcast “Fala Motorista”, no Spotify, onde tem também playlists para os passageiros. Através das redes, a Flores promove diversas ações para seus seguidores, como concursos, quiz e desafios.

Certificação do Sistema de Gestão Integrado

Esses investimentos e todo o trabalho dedicado à melhoria contínua dos processos de Operação, Manutenção e Administração levaram a transportadora a conquistar, em 2013, a certificação do Sistema de Gestão Integrado (SGI),

constituída pelas normas ISO 9001 (Sistema de Gestão da Qualidade), ISO 14001 (Sistema de Gestão do Meio Ambiente) e OHSAS 18001, atual ISO 45001 (Sistema de Gestão de Saúde e Segurança Ocupacional).

Pode-se dizer que o SGI teve origem no Programa JAL de Qualidade, implantado em 1996, quando a Flores já vislumbrava a importância de adotar ferramentas para garantir a qualidade do ambiente e do serviço, como o programa 5S, a definição de seu planejamento estratégico e da missão, visão e valores. A partir de então, a empresa avançou passo a passo no processo de gestão, que culminou em um sistema sólido e reconhecido.

Sérgio Lavouras credita ao trabalho e à dedicação de toda equipe da Flores o fato de a empresa hoje ser considerada uma das maiores e melhores operadoras de transporte público do estado do Rio. “É preciso ter planejamento estratégico com uma gestão eficiente e atenta às demandas do mercado, implementar práticas que garantam o bem-estar dos seus colaboradores, ter foco na satisfação dos clientes e atuar com responsabilidade socioambiental. E é isso que nós fazemos”, afirma.



RIOCARD MAIS AMPLIA PAGAMENTO POR QR CODE

Chegou a vez dos passageiros SuperVia: agora, quem embarca no trem pode pagar a passagem com o QR Code. A novidade está disponível nas estações Central do Brasil, Maracanã e Engenho de Dentro. O passageiro tem mais essa opção no formato digital, por meio de um código gerado no celular no aplicativo da Riocard Mais, com segurança e praticidade.

O sistema ferroviário é o terceiro modo de alta capacidade que recebe os equipamentos com leitor de QR Code. Metrô e Barcas foram os primeiros a terem o dispositivo instalado no validador. A tecnologia foi bem aceita entre

os clientes. No MetrôRio, mais de 1 milhão de códigos foram gerados, enquanto cerca de 300 mil viagens já foram pagas desta maneira no sistema aquaviário.

“Levar essa tecnologia à SuperVia era um compromisso nosso. Começamos na Central do Brasil, a estação mais movimentada do sistema, expandimos para Maracanã e Engenho de Dentro e seguimos com a mesma ideia: conceder autonomia ao passageiro, tirá-lo das filas e reduzir o dinheiro em circulação”, explica Melissa Sartori, gerente de marketing e produto da Riocard Mais.

O sistema é compatível com dispositivos Android e iOS e, para utilizá-lo, o passageiro precisa ter o aplicativo Riocard Mais instalado em seu aparelho, estar conectado à internet e ter saldo suficiente no Cartão Digital. Com as estações de trem, já são 243 equipamentos capazes de fazer a leitura do QR Code. Em breve, o serviço será ampliado.

“Essa é uma solução que estudamos bastante antes de implementar. É uma inovação aguardada pelos clientes, pelos operadores e por nós também. Uma tecnologia que torna a bilhetagem mais eficiente”, reforça Melissa Sartori.



RIOCARD MAIS SOBE NO PALCO DAS GRANDES MARCAS COM SHOW DA CANTORA LADY GAGA

Todo grande evento no Rio de Janeiro tem a Riocard Mais nos bastidores. Mas, o histórico show da cantora Lady Gaga, na Praia de Copacabana, trouxe os holofotes para a principal empresa de bilhetagem eletrônica do país. Com um planejamento bem ensaiado, a empresa vendeu todos os produtos especiais, bateu recordes de transações e apareceu como uma das marcas mais citadas durante a passagem da cantora norte-americana pelo Brasil.

Com milhares de Little Monsters, como são conhecidos os fãs da cantora, se deslocando

pelo Rio de Janeiro, a Riocard preparou algumas ativações relevantes e conectadas com o público. Os influenciadores Diva Suburbana e Gui Albuquerque fizeram os primeiros arranjos dando dicas sobre como chegar do jeito mais prático e rápido ao show.

A estrela principal da Riocard Mais também chegou ao Rio de Janeiro cercada de expectativas. Penelopy Jean, sócia da artista Lady Gaga, desembarcou no aeroporto Santos Dumont, embarcou no VLT, fez a transferência para o metrô e seguiu até o Copacabana Palace, para surpresa de milhares de fãs e jornalistas

que aguardavam um aceno da famosa cantora em frente ao hotel.

“Essa campanha foi planejada com muito carinho e com total sinergia entre as nossas agências. Todo o esforço dessa ação é consequência daquilo em que acreditamos: ter uma relação próxima com o cliente e oferecer um serviço eficiente para quem precisa se deslocar com facilidade pela cidade”, explica Melissa Sartori, gerente de marketing e produto da Riocard Mais.

Se a Lady Gaga verdadeira não apareceu muitas vezes na varanda do Copacabana Palace, a sócia Penelopy Jean foi duas vezes

ao hotel mais famoso do país. E na véspera do show, Penelopy comandou o Riocardokê, uma ativação em parceria com o Burger King, parceiro do Clube Riocard Mais. O fã que acertasse trecho das letras das músicas da diva pop ganhava cupom de desconto para lanche na rede de restaurantes.

Esse não foi o único brinde para os Little Monsters. A Riocard produziu 3 mil produtos – entre cartões especiais e chaveiros – com temática especial para o show. Todos os 2,5 mil colocados à venda se esgotaram rapidamente. Outros 500 foram distribuídos entre os fãs-clubes oficiais da artista, o que gerou uma onda de repercussão nas redes sociais.



O Riocard salva

O apoio do público nas redes sociais gerou dezenas de conteúdos orgânicos. Moradores do Rio e turistas que entenderam que a Riocard ia salvar o rolê, mais uma vez, por estar presente em todos os meios de transporte, garantindo a mobilidade de todos. Como resultado das ativações, foram 15 postagens no perfil oficial da empresa, além de 53 stories e 154 reportagens de imprensa, com destaque para entrevista da sócia Penelopy Jean à GloboNews.

Em um estudo do Buzzmonitor publicado no veículo Meio e Mensagem sobre as marcas mais citadas durante a passagem da Mother Monster pelo país, a Riocard Mais ficou empatada com a cervejaria patrocinadora oficial do evento com 2% das citações.

Uso dos cartões supera o esperado

A análise do show mostrou um aumento de 35% nas transações com o cartão Expresso no metrô, o principal meio de transporte para chegar a Copacabana no dia do show, saltando de 104 mil para 140 mil na comparação entre as apresentações de Madonna, em 2024, e da Lady Gaga, em 2025. No total, no sábado, 3 de maio, foram registrados 302 mil embarques nas linhas 1, 2 e 4, o que representou aumento de 18%, considerando todos os cartões Riocard Mais.

Na comparação com a média dos sábados de abril, as transações com o cartão Expresso cresceram 115% no metrô, 78% nas barcas, 12% no VLT, 3% nos trens e 3% nos ônibus.

No total, foram contabilizados no dia do show da Lady Gaga mais de 2,2 milhões de acessos aos principais modos de transporte com os cartões Riocard Mais.

O público também utilizou o mais recente meio de pagamento da Riocard Mais: o QR Code. A nova opção registrou no metrô um crescimento de 239% nas validações no dia do evento, saltando de uma média de 3,7 mil para 12,6 mil transações, comparada à média dos sábados de abril. Nas barcas, subiu 71%, de 2,5 mil para 4,3 mil, levando em conta o mesmo período.





Prodata incorpora WhatsApp como meio de recarga

O aplicativo, presente em praticamente todos os celulares no Brasil, passou a ser usado como interface

A Prodata Mobility Brasil, líder no setor de bilhetagem eletrônica e soluções inteligentes para o transporte público, vem expandindo sua atuação em diversas regiões do País, ao mesmo tempo em que investe em inovação tecnológica com foco na experiência do usuário e na integração entre sistemas.

Com presença consolidada em 12 capitais brasileiras e também na América Latina, a Prodata atua diretamente na modernização dos sistemas de mobilidade urbana. Recentemente, iniciou suas operações na Região Metropolitana de Belo Horizonte, em um dos projetos mais expressivos da empresa. Lançado em novem-

bro de 2024, o sistema de bilhetagem de BH integra cerca de 3 mil ônibus ao metrô e aos trens da capital mineira, promovendo maior fluidez e conectividade ao transporte coletivo regional.

A expansão também chegou à capital Palmas (TO), onde o sistema entrou em operação em abril deste ano. A cida-

de, com mais de 300 mil habitantes, representa um ponto estratégico para o fortalecimento da presença da Prodata nas regiões Norte e Centro-Oeste do País. A iniciativa reforça o compromisso da empresa com a modernização do transporte público em diferentes contextos urbanos, promovendo mais acessibilidade e eficiência nos deslocamentos diários da população.

Além disso, a empresa acaba de renovar tecnologicamente o sistema de bilhetagem em Joinville (SC), cidade onde já mantinha uma operação consolidada. Essa atualização reafirma o foco da Prodata na inovação contínua e na melhoria da experiência dos usuários, contribuindo para a evolução da mobilidade urbana em todo o Brasil.

A Prodata também vem se destacando pelo investimento em soluções que simplificam o acesso e o pagamento no transporte público. Atenção às necessidades dos usuários e aos desafios enfrentados por quem depende diariamente dos serviços de

transporte coletivo, a empresa tem priorizado a digitalização de seus serviços e a inclusão tecnológica.

WhatsApp como interface

Entre as inovações mais recentes está a utilização do WhatsApp como interface para a bilhetagem eletrônica. O aplicativo, presente em quase todos os dispositivos móveis no Brasil, passou a ser utilizado para compra de créditos, consulta de saldo, bloqueio de cartões, solicitação de segunda via e cadastramento com envio de foto.

A escolha do WhatsApp como canal de atendimento foi estratégica. Trata-se de uma plataforma amplamente conhecida e acessível, inclusive para usuários com smartphones de menor capacidade. "Identificamos que muitos passageiros não dispunham de espaço para instalar novos aplicativos. Como o WhatsApp está presente em 99% dos celulares, fazia sentido utilizá-lo como uma solução de mobilidade", explica a empresa.

A jornada de compra e recarga de créditos foi redesenhada para operar diretamente no WhatsApp, com integração ao sistema bancário. Por meio de funcionalidades da plataforma da Meta é possível realizar o pagamento via Pix sem sair do aplicativo, com redirecionamento automático para o banco, seja no navegador ou no próprio app, proporcionando uma experiência fluida ao usuário. A recarga é

validada no momento do embarque.

A funcionalidade já está disponível em cidades como Manaus (AM), Pelotas (RS), Ribeirão Preto (SP), Campo Limpo Paulista (SP) e na região metropolitana de Sorocaba (SP), com expansão prevista para outras localidades ao longo de 2025.

Além do WhatsApp, os validadores da Prodata estão sendo atualizados para aceitar pagamentos via cartões de crédito, débito, QR Code e até Bluetooth, possibilitando o uso de carteiras digitais e aplicativos de mobilidade. A cidade de São Paulo, por exemplo, está em processo de atualização tecnológica para que, nos próximos meses, toda a frota esteja equipada com essas novas formas de pagamento.

"Tudo o que contribui para melhorar a experiência do usuário e tornar o transporte público mais acessível está no nosso radar. A recarga via WhatsApp é apenas o início de uma transformação mais ampla", afirma Kleber Rocha, diretor comercial e de operações da Prodata.

Integração e interoperabilidade como estratégia

A interoperabilidade — ou seja, a capacidade de que cartões e sistemas operem em diferentes cidades e modais — também figura entre as prioridades estratégicas da empresa. Um exemplo citado é o objetivo de integração entre os sistemas de bilhetagem das regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Porto Alegre e Rio de Janeiro. Apesar de a tecno-

A escolha do WhatsApp como canal de atendimento foi estratégica. Trata-se de uma plataforma amplamente conhecida e acessível, inclusive para usuários com smartphones de menor capacidade

PRODATA

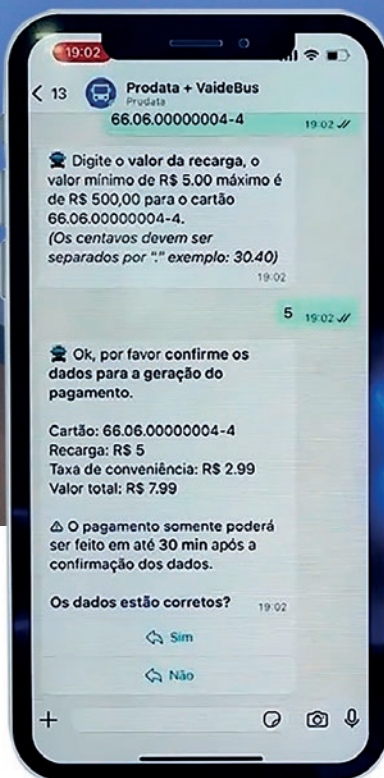
mobility Brasil



“Tudo o que contribui para melhorar a experiência do usuário e tornar o transporte público mais acessível está no nosso radar. A recarga via WhatsApp é apenas o início de uma transformação mais ampla”

Kleber Rocha,

diretor comercial e de operações da Prodata



logia já estar disponível, entraves institucionais e políticos ainda dificultam uma implementação mais ampla. “A tecnologia está pronta. A questão hoje é mais institucional do que técnica”, pontua Kleber.

Impactos da pandemia e mudanças de hábitos

Outro desafio enfrentado é a retomada dos níveis de demanda do transporte público. “Monitoramos o desempenho das cidades por meio do número de ônibus em operação e do volume de transações. Em muitas delas, ainda não atingimos os patamares pré-pandemia. O crescimento está ocorrendo, embora de forma mais lenta em algumas regiões. Em outras, infelizmente, ainda há queda no número de passageiros”, relata o diretor.

Diante disso, a empresa busca constantemente soluções que tornem o transporte público mais atrativo e conveniente. Isso inclui não apenas o avanço tecnológico contínuo, mas também o fortalecimento de parcerias com os órgãos gestores e operadores locais, com foco na personalização e adequação às necessidades específicas de cada localidade.

Perspectivas de recuperação do mercado de transporte público

Kleber avalia que o cenário do setor de transporte em 2025 é mais positivo do que

o inicialmente previsto. “Diante do contexto político e econômico do País, esperávamos uma retração significativa em comparação ao ano passado. No entanto, houve uma demanda crescente por atualização dos sistemas, o que aqueceu o mercado logo nos primeiros meses do ano”, explica.

Apesar das dificuldades no acesso a crédito, especialmente com a taxa Selic próxima de 15%, Kleber observa um movimento crescente por parte dos municípios em investir diretamente na mobilidade. “Hoje, muitos dos investimentos são públicos, e não privados, pois a receita tarifária, sozinha, é insuficiente para viabilizar melhorias estruturais. As prefeituras têm assumido um papel mais ativo nesse processo”, conclui.



Mecatrônica impulsiona eficiência e sustentabilidade no transporte

Tesla é especializada na remanufatura de módulos eletrônicos de veículos a diesel pesados

Com o avanço da digitalização e da automação nos veículos pesados, a mecatrônica vem se consolidando como um dos pilares mais estratégicos da mobilidade moderna. Presente em sistemas essenciais de motor, freios, emissões e segurança ativa, essa integração entre mecânica, eletrônica e controle computacional é fundamental para garantir eficiência, confiabilidade e desempenho — especialmente em ônibus e caminhões utilizados no transporte coletivo e de carga.

Nesse cenário, a remanufatura de módulos eletrônicos embarcados ganha protagonismo. Em vez da simples troca de peças, o processo envolve diagnóstico detalhado, reparo técnico e testes rigorosos que devolvem aos módulos o desempenho original. Trata-se de uma solução sustentável, que evita o descarte prematuro de componentes, reduz custos operacionais e prolonga a vida útil dos sistemas embarcados.

Referência nacional nesse segmento, a Tesla Mecatrônica, fundada em 2014, especializou-se na remanufatura de módulos eletrônicos de veículos a

diesel pesados. Diferentemente de empresas que apenas comercializam peças, a Tesla adotou um modelo focado exclusivamente na recuperação técnica, com alto padrão de confiabilidade. A atuação da empresa abrange módulos eletrônicos Euro VI (como MCM e CPC), Euro V (caso do Scania S8) e sistemas SCR Arla, das montadoras Mercedes-Benz, Volvo e Scania.

A proposta da Tesla é clara: oferecer uma alternativa técnica e eficiente à substituição de módulos, reduzindo o tempo de inatividade das frotas e mantendo o desempenho dos veículos. A empresa investe em infraestrutura de ponta, conhecimento especializado e mão de obra qualificada para garantir precisão nos reparos. Cada módulo é submetido a testes funcionais rigorosos antes de ser devolvido ao cliente.

Além do aspecto técnico, a remanufatura traz benefícios ambientais ao diminuir o volume de resíduos eletrônicos descartados e contribuir para a economia circular. No setor de transporte, essa abordagem tem impacto direto na operação das empresas, ao permitir mais previsibilidade, redução de custos e maior confiabilidade nos veículos em circulação.

À medida em que a eletrônica embarcada se torna cada vez mais complexa e presente na mobilidade urbana, soluções como as oferecidas pela Tesla Mecatrônica se mostram indispensáveis para um transporte mais inteligente, eficiente e sustentável.

Mercedes-Benz amplia testes com ônibus elétricos no Brasil e América Latina

A empresa também avança com o desenvolvimento do primeiro ônibus articulado elétrico da marca no Brasil, o eO500U

A Mercedes-Benz segue avançando em sua estratégia de eletromobilidade no transporte coletivo urbano. A marca vem ampliando a presença de seu modelo 100% elétrico, o eO500U, em operações reais no Brasil e em países da América Latina. Produzido em série desde o final de 2022, na fábrica de São Bernardo do Campo (SP), o chassi urbano elétrico já soma 436 unidades em operação, sendo 111 da própria marca e 325 em parceria com a Eletra. A maior parte dessa frota circula atualmente em São Paulo.

Além da capital paulista, o eO500U já passou por testes em cidades como Vitória, Belo Horizonte, Curitiba e Rio de Janeiro. "Nosso modelo elétrico está cada vez mais presente nas grandes cidades", afirma Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

No exterior, Chile e Argentina já receberam o modelo para demonstrações, e agora é a vez do México. No Chile, o ônibus foi aprovado em operação regular, com destaque para a eficiência energética e capacidade de transporte.

A empresa também avança com o desenvolvimento do primeiro ônibus articulado elétrico da marca no Brasil, o eO500UA, apresentado em 2024. Com carroceria da Caio, o novo modelo passará por um programa

de testes em 2025, incluindo avaliações em ruas de grandes cidades e no Centro de Testes Veiculares da Mercedes-Benz, em Itacemápolis (SP), em parceria com a Bosch. A expectativa é que comece a circular comercialmente a partir de 2026, com planos de exportação para outros países latino-americanos.

Barbosa destaca que o sucesso da eletrificação no Brasil depende de uma articulação ampla. "A descarbonização do transporte exige o comprometimento de todos os atores: governos, empresas e operadores. É essencial garantir financiamento e infraestrutura de recarga para tornar essa transformação viável", disse.

Para a Mercedes-Benz, a eletromobilidade é mais que tendência: é um passo decisivo rumo à mobilidade sustentável. "Com nossos ônibus elétricos, ajudamos a reduzir emissões e melhorar o tráfego urbano. Um único ônibus com 70 passageiros substitui cerca de 50 carros nas ruas. E um ônibus elétrico pode evitar a emissão de mais de 100 toneladas de CO₂ por ano, segundo dados da Prefeitura de São Paulo", conclui o executivo.



"A descarbonização do transporte exige o comprometimento de todos os atores: governos, empresas e operadores. É essencial garantir financiamento e infraestrutura de recarga para tornar essa transformação viável"

Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing, Peças e Serviços de Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil



“O Brasil é Coletivo” é lema da nova gestão da NTU para biênio 2025-2027

A NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) promoveu, dia 27 de maio, no Unique Palace, em Brasília, o evento de apresentação da nova direção da entidade e das prioridades da gestão 2025-2027. Estiveram presentes na cerimônia o governador do Distrito Federal, Ibaneis Rocha; o presidente da Câmara dos Deputados, Deputado Hugo Motta (Republicanos/PB); o presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP), prefeito Sandro Mabel; empresários do setor; autoridades do Executivo, Legislativo e especialistas em mobilidade urbana. Pela Semove, participaram: o presidente executivo, Armando Guerra; a diretora de Mobilidade Urbana, Richele Cabral; a diretora Jurídica, Daniele Massoto; e o presidente do Conselho de Gestão, Marco Antônio Feres de Freitas. O presidente do Rio Ônibus, João Gouveia, também esteve presente.

Com o lema “O Brasil é Coletivo”, a nova gestão da NTU lançou um alerta: as cidades brasileiras estão à beira do colapso, caso o modelo baseado no transporte individual continue avançando. Segundo dados da Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana 2024, os deslocamentos por carros e motos ultrapassaram pela primeira vez os realizados por ônibus, em algu-



João Gouveia, Daniele Massoto, Marco Antônio Feres, Richele Cabral e Armando Guerra participaram do evento

mas capitais. A entidade defende que é preciso frear esse avanço e promover uma transição que vá além da questão energética. Trata-se de uma transição modal, que reposicione o transporte coletivo como eixo central do planejamento urbano.

“Modo preferencial de deslocamento”

“Defendemos que o transporte coletivo seja o modo pre-

ferencial de deslocamento, ultrapassando 50% das viagens motorizadas na matriz de mobilidade urbana. Se o transporte individual avançar acima disso, o risco real de colapso no trânsito e na qualidade de vida urbana fica iminente”, afirmou Edmundo Carvalho Pinheiro, novo presidente do Conselho Diretor da NTU.

Nesse sentido, a NTU busca a recuperação integral da demanda de passageiros registra-



//Defendemos que o transporte coletivo seja o modo preferencial de deslocamento, ultrapassando 50% das viagens motorizadas na matriz de mobilidade urbana. Se o transporte individual avançar acima disso, o risco real de colapso no trânsito e na qualidade de vida urbana fica iminente //

Edmundo Carvalho Pinheiro, presidente do Conselho Diretor da NTU

da antes da pandemia, investindo na ampliação da oferta de serviços, conforto, segurança e eficiência. A entidade também defende o fortalecimento das empresas operadoras por meio de contratos equilibrados do ponto de vista econômico-financeiro, que considerem a separação entre tarifa pública e tarifa técnica (que cobre os custos da operação), além da necessidade de políticas públicas que desonerem o impacto das gratuidades, hoje responsáveis por 22% do custo médio das tarifas do setor.

Subsídios públicos e novos ônibus

A entidade reforça ainda a adoção de subsídios públicos aos passageiros pagantes como uma política permanente para assegurar tarifas públi-

cas mais acessíveis. Atualmente, existem 395 cidades que têm subsídio para o transporte coletivo, mas apenas 148 adotam a separação tarifária, prevista na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Segundo o IBGE, o Brasil possui 2.703 municípios atendidos por serviços organizados de transporte público por ônibus.

Outro eixo de atuação da nova gestão será o estímulo à aquisição de novos veículos, com metas que retomem os volumes históricos das frotas de ônibus e promovam a modernização do serviço. "A meta é superar 13 mil ônibus adquiridos por ano no transporte coletivo das cidades brasileiras, aproveitando a capacidade instalada da indústria nacional", explicou Edmundo Pinheiro. Por fim, a NTU sugere, no campo da infraestrutura, a am-

pliação do tratamento preferencial ao transporte coletivo nas vias arteriais das cidades – principais eixos de ligação nas regiões urbanas – garantindo maior fluidez, integração e atratividade ao sistema.

O evento inaugurou uma nova fase de protagonismo institucional da NTU, baseada em metas, indicadores e propostas consistentes para um futuro urbano mais equilibrado. Para a entidade, mobilidade urbana é uma construção coletiva, que só será possível com envolvimento dos gestores públicos, do setor privado e da sociedade civil. "Queremos cidades feitas para pessoas, não para carros. Isso exige planejamento, financiamento, infraestrutura e um compromisso conjunto com o futuro das cidades", concluiu Pinheiro.



Ibaneis Rocha, governador do Distrito Federal, Hugo Motta, presidente da Câmara dos Deputados, e Sandro Mabel, presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos, também participaram do evento da NTU

Homenagem ao Dia do Rodoviário

Um mecânico, um assistente administrativo e um motorista e suas histórias profissionais e de vida

No próximo dia 25 de julho comemora-se o Dia do Rodoviário. A Revista **Ônibus** se antecipou e faz sua homenagem, nesta edição de junho, trazendo a história de três profissionais exemplares - Márcio Alves da Silva, mecânico do Grupo Ponte Coberta, Marcello Marques da Silva, assistente administrativo da Flores, e Márcio Marcolino da Silva, motorista da Coesa - representando os rodoviários do estado do Rio de Janeiro e os três setores que dão vida a uma empresa de ônibus - Manutenção, Administração e Operação.

Mecânico tem como premissa de vida a busca constante por conhecimento

Márcio Alves da Silva, 52 anos, mecânico do Grupo Ponte Coberta há dois anos, começou sua vida profissional em 1987, ainda adolescente, aos 15, quando se matriculou para fazer o curso de mecânica a diesel no então Senai de Deodoro, hoje Sest Senat. "Era algo semelhante ao Jovem Aprendiz de hoje. Foram dois anos de estudo com estágio. Eu comecei pela Viação São José, como ajudante de mecânico, em 1989".

Foi na Evanil Transportes e Turismo, onde entrou em 1991 e trabalhou durante 30 anos, que Márcio passou a atuar como mecânico profissional e depois supervisor. "Lá eu tive a oportunidade de fazer vários outros cursos... Fui passando de setor em setor, trabalhando, aprendendo, progredindo... Mas, em

2019, a empresa foi vendida e, em 2021, fui dispensado", explica. No período entre o final do seu contrato com a Evanil e o novo emprego no Grupo Ponte Coberta, de cerca de dois anos, Márcio trabalhou em uma retífica e depois "por conta própria". Porém, aquela velha máxima do meio rodoviário, de que quando se tem óleo diesel no sangue não há como fugir, falou mais alto para o experiente mecânico. "Se você é apaixonado por aquilo que faz, ama estar lá, não tem como...".

"Eu amo o que eu faço"

Casado há 13 anos com a pedagoga e professora Rita de Cássia Lomar de Oliveira, pai ambos de Thaís, 24 anos, e Rafael, 17, de um relacionamento anterior, e da pequena Alícia, de 8, Márcio conta que sua jornada na empresa começa às 21h e vai até 4h20. "A garagem à noite tem o maior contingente de ônibus. A gente tem esse período para fazer toda a manutenção e colocar os carros na rua a partir das 2h30", diz. "É gratificante ver que você recebeu o ônibus com determinado proble-



Márcio Alves da Silva

ma e encontrou a solução, utilizando seus conhecimentos... Aí você está na estrada, no dia seguinte, e passa aquele ônibus... As pessoas não sabem quem é o profissional por trás disso, que está somando para o ir e vir. Eu amo o que eu faço".

Márcio se formou, no ano passado, no curso superior de Tecnólogo em Processos Gerenciais. Outro curso recente, de dois anos, que concluiu ao lado da esposa, foi o de Formação Teológica. Ele também é ator formado. Antes da pandemia, terminou o curso técnico de Teatro, também de dois anos. Sua paixão pela arte de Shakespeare vem desde os 20 anos, quando já participava de grupos e companhias de teatro e interpretava personagens nas mais variadas peças. Recentemente, tem atuado nos espetáculos da igreja que frequenta com a família.

Assistente administrativo, professor de dança, coreógrafo e DJ

Marcello Marques da Silva, 52 anos, é assistente administrativo da Flores há 26 anos. Iniciou sua jornada como rodoviário na Expresso Nossa Senhora da Glória, trabalhando no CPD (Centro de Processamento de Dados). Na Flores, começou como digitador, também no CPD, passando a assistente administrativo da Manutenção e, hoje, atua no Almoxarifado. "A Flores é uma empresa muito boa de se trabalhar, nos oferece uma boa estrutura e suporte. A responsabilidade de quem trabalha no Almoxarifado é grande, porque a gente está diretamente ligado à manutenção dos ônibus, à entrega do material, que vai garantir o conforto e a segurança dos passageiros", afirma.

O pai da Myllena, 28 anos, e avô do Miguel, 5, também é professor de dança, coreógrafo e DJ. Ele começou na dança aos 21 anos, quando se inscreveu na academia do bailarino Jaime Arôxa. "Fiquei 15 anos lá. Comecei como aluno, fui bolsista e de-



Marcello Marques da Silva

pois monitor. Me formei lá e também pelo Sindicato da Dança. Me profissionalizei e nunca mais parei".

Companhia e academia de dança

O assistente administrativo montou uma companhia e academia de dança, a Cia. Marcello Marques, que funciona no centro de Nilópolis, perto de onde mo-

ra com sua esposa Vanessa, que trabalha na administração do empreendimento. Além das aulas, as portas do estabelecimento costumam abrir para eventos, como bailes de forró e outras modalidades. Ele também realiza workshops, onde reúne professores de outras academias para aulas intensivas. Outro talento do rodoviário é como DJ. Além de comandar a mesa de som dos diversos bailes dentro da academia, Marcello faz bailes de charme no Shopping Nova Iguaçu e no Shopping Carioca. Como coreógrafo, ele tem atuado na criação de danças para festas de casamento e de 15 anos.

Para o assistente administrativo, o trabalho em empresa de ônibus e como professor de dança se complementam em sua vida. Ele sabe da importância do seu papel para os usuários do transporte público e para os funcionários dos demais setores da Flores. Esta, com certeza, é a sua melhor coreografia.



Academia de dança do Marcello

“Quando eu sento no banco do motorista, parece que sentei na poltrona da paz”

Márcio Marcolino da Silva, 47 anos, é rodoviário desde 2016. Começou como manobrista, na Viação Pendotiba, de Niterói (RJ), sendo promovido a motorista com apenas dois meses de empresa. No ano seguinte, surgiu a oportunidade de ingressar na Coesa Transportes, mais perto de sua casa, em Itaúna, São Gonçalo (RJ), e ele abraçou a chance, mesmo tendo que voltar para a manobra, já que a operadora exigia dois anos de experiência como manobrista. Hoje, atua na linha intermunicipal São Gonçalo – Castelo, dirigindo ônibus modelo rodoviário, de uma porta, conhecido como “Tarifa”.

Apesar de ter iniciado no setor de transporte por ônibus aos 39 anos, sua vida na labuta começou ainda aos 13, quando foi trabalhar com um tio que possuía uma kombi para frete. “Desde pequeno, eu tinha esse tio como foco, porque ele era motorista de caminhão... Foi ele quem me ensinou a dirigir”. Márcio trabalhou depois em uma farmácia de Niterói, como entregador de remédio, serviço que fazia a pé ou de bicicleta. Aos 24 anos, tirou sua carteira de habilitação enquanto trabalhava como atendente numa padaria. “Como minha patroa sabia que eu dirigia, passei a fazer entrega e buscar mercadorias também”. Depois, conseguiu seu primeiro emprego oficial como motorista, fazendo entrega para uma empresa de ferramentas. “Fiquei seis anos e passei a fazer o estado do Rio



Márcio Marcolino da Silva

inteiro. Foi ali que pensei: não vou largar esse negócio de motorista nunca”.

Márcio trabalhou, em seguida, com reboque, numa seguradora de veículos, como motorista de caminhão, como motorista operador de caminhão cesto aéreo e como motorista eletricitista, após fazer um curso.

“Amor à primeira vista”

Em 2016, iniciou em empresa de ônibus e conta que se encontrou profissionalmente. “Foi amor à primeira vista. Muita gente falava que eu era maluco de querer trabalhar em ônibus porque era muita perturbação. Mas, eu vi que não era nada daquilo e que, sendo quem você é, passando sua simpatia para as pessoas, você recebe simpatia de volta. Tendo empatia com as pessoas, também recebe empatia. Quando eu entro no ônibus, desfoco dos meus problemas. Aquilo ali, para mim, é o melhor lugar do mundo, onde eu tenho a chance de conhecer pessoas... Para mim é uma alegria tra-

balhar como motorista, poder transportar essas pessoas e seus sonhos”.

Márcio trabalha como TU - motorista que atua de segunda a sexta-feira, primeiro no turno da manhã, com um período de descanso em seguida, e retornando ao trabalho no final do dia, encerrando o expediente por volta das 21h. Nos finais de semana, eventualmente, faz viagens

de turismo para destinos no estado do Rio. “Eu trabalho por amor, não é trabalhar por trabalhar. Ser rodoviário para mim é uma alegria muito grande, é um amor que não tenho nem palavras. Eu, quando sento no banco do motorista, parece que sentei na poltrona da paz”.

Casado há 10 anos com a manicure Ana Paula, Márcio tem dois filhos – Richard, 26 anos, de seu primeiro relacionamento, e Murilo, 8 anos, que parece querer seguir os passos do pai. “Quando ele está comigo no ônibus, quer sentar no meu banco e pede para dirigir. Quando paro perto da minha casa para pegar um lanche com minha esposa, ele sai correndo para entrar no ônibus”. O rodoviário tem bons conselhos: “é preciso entender que essa profissão não é algo tão simples assim, porque você transporta vidas humanas e lida com pessoas no dia a dia. Além disso, é preciso ter muita atenção, porque você trabalha com trânsito e tem que tentar evitar o estresse”.

Rodoviário: herói da mobilidade urbana

A você, motorista, mecânico, eletricitista, lavador, pintor, estofador, borracheiro, despachante, fiscal, bilheteiro, manobrista, inspetor, auxiliar de administração...

A você, que garante a segurança, eficiência e o conforto das viagens, expressamos nossa profunda gratidão e reconhecimento.

Você é o verdadeiro herói da mobilidade urbana.

Feliz 25 de julho,
Dia do Rodoviário!



semove

Uma empresa de ônibus alinhada aos anseios mundiais



Viação Ideal adere ao Pacto Global da ONU e reforça compromisso com a mobilidade sustentável

A Viação Ideal anunciou, em abril passado, sua adesão ao Pacto Global da Organização das Nações Unidas (ONU), criado em 2000 para encorajar empresas a alinharem suas estratégias e operações a 10 princípios universais nas áreas de Direitos Humanos, Trabalho, Meio Ambiente e Anticorrupção (veja na página seguinte). Essa atitude significa, portanto, o compromisso da operadora com o desenvolvimento de ações que

contribuam para o enfrentamento de desafios socioambientais.

O Pacto Global da ONU é a maior iniciativa de sustentabilidade corporativa do mundo, com mais de 25 mil participantes, entre empresas e organizações, distribuídos em 67 redes locais, com abrangência e engajamento em 167 países de todos os continentes. As corporações que o integram assumem também a responsabilidade de contribuir ativamente para o alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), conjunto de 17 metas globais estabelecidas pela Assembleia Geral da ONU (veja página 44), em 2015, para serem alcançadas até 2030.

“Mobilidade com responsabilidade”

“A adesão da Viação Ideal ao Pacto Global da ONU re-

força nosso compromisso com a ética, a sustentabilidade e os direitos humanos. Queremos ser uma empresa que promove mobilidade com responsabilidade, contribuindo ativamente para um futuro mais justo e sustentável. Já somos uma empresa certificada em Compliance e Antissuborno, a primeira a se certificar no ramo do transporte de passageiros por ônibus no Brasil, e estamos trabalhando para que os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU estejam cada vez mais presentes em nosso cotidiano”, afirmaram os diretores Marcelo Ferreira e Maurício Cunha.

Com a decisão de aderir ao Pacto Global, a Viação Ideal passa a integrar um grupo seleto de organizações, que no Brasil inclui Ambev, Itaú, Na-

Os Dez Princípios Universais do Pacto Global com os quais as empresas devem se comprometer

Direitos Humanos:

1. Apoiar e respeitar a proteção de direitos humanos reconhecidos internacionalmente
2. Assegurar que não sejam cúmplices em violações dos direitos humanos

Trabalho:

3. Apoiar a liberdade de associação e o reconhecimento efetivo do direito à negociação coletiva
4. Apoiar a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou compulsório
5. Apoiar a abolição efetiva do trabalho infantil
6. Apoiar a eliminação da discriminação no emprego e na ocupação

Meio Ambiente:

7. Adotar uma abordagem preventiva aos desafios ambientais
8. Desenvolver iniciativas para promover maior responsabilidade ambiental
9. Incentivar o desenvolvimento e difusão de tecnologias ambientalmente amigáveis

Anticorrupção:

10. Combater a corrupção em todas as suas formas, inclusive extorsão e propina



tura, Carrefour, Boticário, Nestlé, Bradesco, Santander e Renner, entre outras, comprometidas com a construção de uma economia mais inclusiva e resiliente, ao mesmo tempo em que amplia sua atuação para além da mobilidade.

“Crescer com integridade e fazer a diferença”

“Aderir ao Pacto Global da ONU reforça nosso compromisso com a integridade, a responsabilidade social e ambiental. Para nós, o compliance não é só cumprir regras, é garantir que nossos valores estejam alinhados com nossas práticas diárias. Estamos construindo uma cultura ética que vai além do parecer ser. Essa adesão só reforça o que já acreditamos: que é possível crescer com integridade e fazer a diferença na



“Aderir ao Pacto Global da ONU reforça nosso compromisso com a integridade, a responsabilidade social e ambiental. Para nós, o compliance não é só cumprir regras, é garantir que nossos valores estejam alinhados com nossas práticas diárias”

Maria Aparecida Dutra,
coordenadora do Jurídico e
Compliance Officer da Viação Ideal

vida das pessoas e da cidade”, destaca Maria Aparecida Dutra, coordenadora do Jurídico e Compliance Officer.

O compromisso com os 10 princípios do Pacto Global pode ser traduzido como um importante diferencial, em especial no setor de transporte urbano de passageiros por ônibus, tradicionalmente desafiado a equilibrar eficiência operacional com responsabilidade socioambiental. Para a Ideal, a adesão representa mais um passo em seu processo contínuo de evolução institucional. “Integrar essa rede global é uma forma de reforçar nosso papel como agente de transformação social e demonstrar que é possível alinhar o transporte coletivo à agenda de desenvolvimento sustentável”, ressaltaram os diretores.

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

Em 2015, os 193 países-membros da ONU aprovaram, por consenso, uma nova agenda de desenvolvimento sustentável para os próximos 15 anos, a Agenda 2030, composta pelos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), um apelo global à ação para acabar com a pobreza, proteger o meio ambiente e o clima e garantir que as pessoas, em todos

os lugares, possam desfrutar de paz e de prosperidade.

Nesse esforço conjunto de países, empresas, instituições e sociedade civil, o setor privado tem um papel essencial pelo seu poder econômico e por ser um agente de inovações e tecnologias, influenciando outros públicos, como governos, colaboradores, clientes e fornecedores.

Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU (Agenda 2030):

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | 1 Erradicação da Pobreza |  | 10 Redução das Desigualdades |
|  | 2 Fome Zero e Agricultura Sustentável |  | 11 Cidades e Comunidades Sustentáveis |
|  | 3 Saúde e Bem-Estar |  | 12 Consumo e Produção Responsáveis |
|  | 4 Educação de Qualidade |  | 13 Ação Contra a Mudança Global do Clima |
|  | 5 Igualdade de Gênero |  | 14 Vida na Água |
|  | 6 Água Potável e Saneamento |  | 15 Vida Terrestre |
|  | 7 Energia Limpa e Acessível |  | 16 Paz, Justiça e Instituições Eficazes |
|  | 8 Trabalho Decente e Crescimento Econômico |  | 17 Parcerias e Meios de Implementação |
|  | 9 Indústria, Inovação e Infraestrutura | | |

Semove realiza as campanhas “Depredação e pertencimento” e “O preço da pressa”

Focos são os riscos do transporte por motocicletas e prejuízos causados pelas depredações

Durante todo o mês de maio, a Semove promoveu, através de seu perfil no Instagram (@semove.rj), a campanha “O preço da pressa”, sobre segurança viária, corroborando com o Maio Amarelo, movimento internacional com o objetivo de chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito. A campanha focou, principalmente, nos riscos que o serviço de moto, que vem crescendo como opção de transporte em grande parte das cidades brasileiras, gera para as vidas das pessoas. Outra campanha – “Depredação e pertencimento” -, ainda em an-

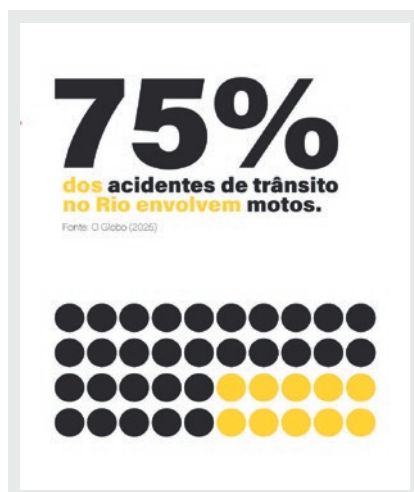
damento, destaca os prejuízos e consequências da depredação dos ônibus.

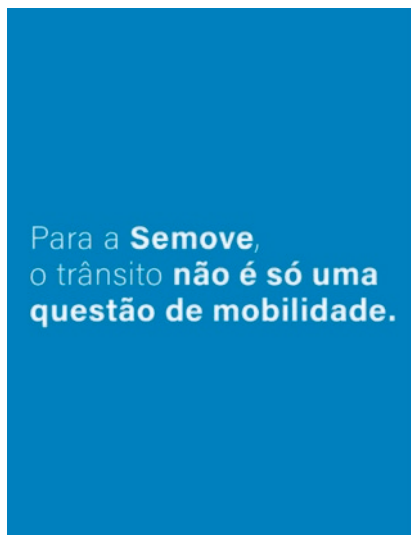
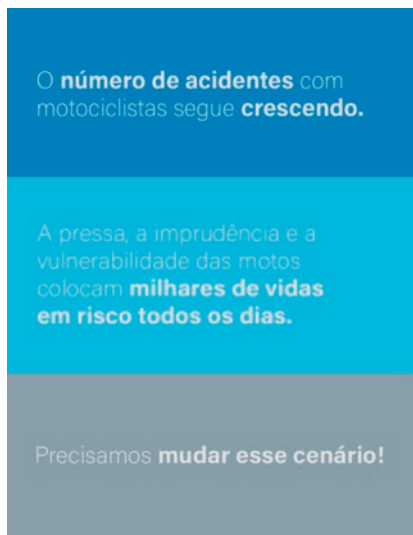
As peças de comunicação (vídeo e cards) da campanha “O preço da pressa” trouxeram informações essenciais e amplamente divulgadas na mídia, para esclarecer à sociedade sobre os perigos do serviço de moto e a importância de se fazer a escolha por um transporte mais seguro. Entre os dados já publicados na grande imprensa e utilizados na campanha estão: o fato de que três a cada quatro acidentes envolvem motos e uma pesquisa sobre o alto custo de internações por acidentes com

motociclistas em 2024. A partir da exposição dessa realidade, a campanha convida as pessoas a refletirem, por exemplo, que apesar da rapidez e do custo mais acessível, esse tipo de transporte, ao causar mais acidentes, coloca vidas em risco.

Ônibus é mais seguro

Ao mesmo tempo em que alerta para os perigos dos mototáxis, a campanha lembra que viajar de ônibus é mais seguro, tendo em vista que os veículos são guiados por motoristas profissionais, treinados constantemente. Além disso, os ônibus passam por manutenções pe-





riódicas nas garagens das empresas, para garantir seu perfeito funcionamento, evitando os riscos de acidentes. Outro fato destacado é que, ao contrário do transporte por ônibus, o transporte por aplicativo não é fiscalizado, regulamentado e não se responsabiliza por qualquer acidente que possa acontecer.

Os mototáxis têm sido alvo de questionamentos enquanto meio de transporte em várias cidades brasileiras. Em matéria publicada na edição 128, a **Revista Ônibus** falou sobre a polêmica envolvendo a Prefeitura de São Paulo e as empresas de transporte por aplicativo a respeito da legalidade do serviço de mototáxi. O texto lembrou um levantamento da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), de 2023, mostrando que o número de motociclistas mortos em decorrência de acidentes no Brasil chegou a 12.870 — média de 35 óbitos por dia. “A dificuldade de manter uma fiscalização eficiente em tempo integral e a falta de leitos hospitalares em alguns municípios levam as administrações locais a teme-

rem a implantação do serviço”, diz um trecho da matéria, da jornalista Tânia Mara.

“Com a campanha “O preço da pressa”, a Semove busca chamar a atenção da sociedade para esse problema, tentando impactar as pessoas, fazendo-as refletirem e concluir que não vale a pena economizar nem tempo, nem dinheiro em troca da própria vida”, afirma a gerente de Mobilidade Urbana da Federação, Eunice Horácio.

A lei do retorno

A campanha “Depredação e pertencimento”, ainda em andamento, também acontece no perfil da entidade no Instagram (@semove.rj), e tem como foco a conscientização sobre os problemas gerados em casos de depredação dos ônibus. A ideia é levar os usuários do transporte público a refletirem sobre os prejuízos provocados por esse tipo de atitude.

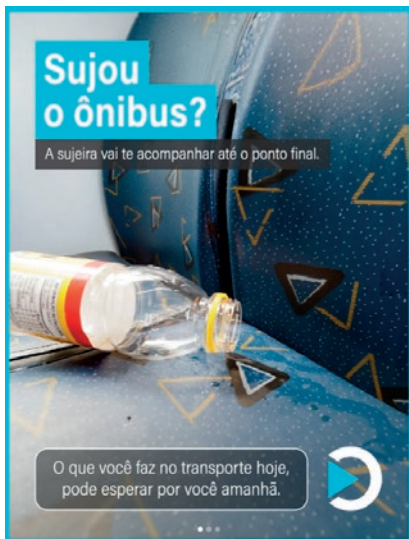
A base da campanha está na frase “O que você faz no transporte hoje pode esperar por você amanhã”. A ideia alerta diretamente sobre as atitudes de ca-

da pessoa e as consequências dessas atitudes. É a famosa lei do retorno, que trata sobre nossas escolhas e seus efeitos em nossas vidas.

Situações reais

Ao mostrar diversas situações reais de depredação, como assentos pichados, rabiscados e rasgados, janelas quebradas, ar-condicionado obstruído, chicletes no chão, nos vidros ou colados nos bancos e lixo deixado no interior do veículo, as postagens reforçam que cada atitude reflete tanto na experiência coletiva como na individual. Ou seja: a pessoa que cola um chiclete no banco hoje poderá ser a mesma que amanhã sentará nesse mesmo banco. Assim, frases como “Deixar lixo no transporte atrai mais do que problemas” e “Pichar o transporte deixa marcas em todos: no veículo e em quem depende dele” complementam o conceito central da campanha.

“De forma descontraída, essa campanha pretende criar uma conexão com o público, convidando-o à reflexão. Ao mesmo tempo, procura valorizar os pas-



sageiros que entendem a importância de manter o veículo limpo e conservado para o uso coletivo, e destacar o papel dos profissionais responsáveis pela limpeza e manutenção dos ônibus nas garagens”, esclarece a gerente de Comunicação Institucional da Semove, Verônica Abdalla.

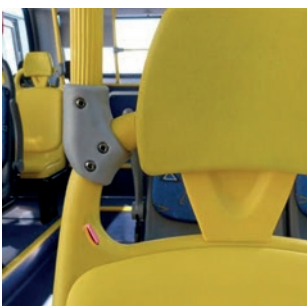
Responsabilidade de todos

A campanha explora ainda o fato de que um ônibus deprimido fica retido na garagem

para manutenção, resultando em menos veículos em operação e maior tempo de espera nos pontos, pois um banco rasgado, por exemplo, demanda um período de dois dias para conserto pelo profissional estofador, o que significa dois dias do ônibus fora de circulação e redução da frota na linha de operação do veículo. E aí, mais uma vez a lei do retorno se faz presente: quem rasgou o banco pode ser a mesma pes-

soa que vai esperar pelo ônibus no ponto por mais tempo.

Segundo Eunice Horácio, “a proposta, portanto, é reforçar que o cuidado com o ônibus, que sai da garagem limpo, revisado e preparado para transportar as pessoas com segurança durante todo o dia, levando-as até seus destinos, é responsabilidade não apenas das empresas e dos rodoviários, mas dos usuários desse modo de transporte”.



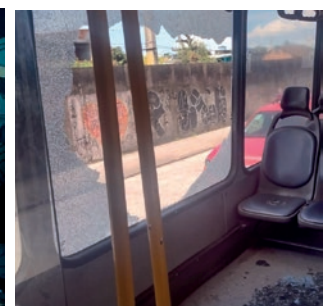
Chiclete na poltrona (encosto)



Chiclete na poltrona (costas)



Poltrona rasgada



Janela quebrada



Pichação no fundo



Pichação nos assentos



Janela quebrada



Pichação nos assentos

Campanha da Semove está entre os finalistas do UITP Award

“Não se cale!” é umas das cinco finalistas na categoria Campanha de Marketing

A campanha “Não se cale!”, lançada pela Semove em parceria com o Instituto MovRio, responsável pelo Disque Denúncia, em novembro do ano passado, está entre os cinco projetos finalistas da categoria Campanha de Marketing, da 8ª edição do UITP Award, considerado um dos mais importantes prêmios do setor de transporte no mundo. Os vencedores serão anunciados dia 16 de junho, em cerimônia de premiação global; nos dias 17 e 18 de junho, acontecem as cerimônias de Reconhecimento Especial. Os eventos serão realizados durante a Cúpula da UITP, em Hamburgo, na Alemanha, de 16 a 18 de junho.

“Sabíamos do grande potencial dessa iniciativa e de sua importância social. Estar entre os cinco do mundo nessa premiação tão conceituada é um reconhecimento que nos honra muito. Para nós, já é uma vitória”, afirma a diretora de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral. O presidente do Instituto MovRio e diretor-geral do Disque Denúncia, Renato Almeida, também se manifestou acerca da conquista: “gostaria de parabenizar a Semove por estar entre os cinco finalistas de um dos mais importantes prêmios internacionais do transporte. É uma honra fazermos parte dessa história com a Semove”.



// Sabíamos do grande potencial dessa iniciativa e de sua importância social. Estar entre os cinco do mundo nessa premiação tão conceituada é um reconhecimento que nos honra muito. Para nós, já é uma vitória //

Richele Cabral,
diretora de Mobilidade Urbana da Semove



AWARDS

2025

supported by



Projetos ambiciosos e inovadores

O UITP Award é promovido a cada dois anos pela Associação Internacional de Transporte Público (UITP), e é destinado aos associados da entidade. O prêmio foi criado em 2011 e destaca os projetos mais ambiciosos e inovadores dos últimos dois anos em cidades e regiões de todo o mundo. Um júri de 21 especialistas avalia os trabalhos inscritos com base em sua inovação, contribuição para o setor e perspectivas de transferência para outras cidades.

A premiação conta com nove categorias – Clima e Saúde, Design, Diversidade e Inclusão, Campanha de Marketing, Integração Multimodal, Excelência Operacional, Estratégia de Transporte Público e Urbano, Inovação Tecnológica e Jovens Pesquisadores. A categoria Campanha de Marketing reconhece campanhas criativas e impactantes que reforçam a imagem do transporte público e seus serviços.

Mais segurança às mulheres nos ônibus

O objetivo da campanha “Não se cale!”, que é permanente, é oferecer mais segurança às mulheres no transporte público coletivo por ônibus do estado do Rio de Janeiro, facilitando a denúncia de assédio e qualquer outro tipo de violência contra as mulheres que pos-

// Gostaria de parabenizar a Semove por estar entre os cinco finalistas de um dos mais importantes prêmios internacionais do transporte. É uma honra fazermos parte dessa história com a Semove //

Renato Almeida, presidente do Instituto MovRio e diretor-geral do Disque Denúncia

sam acontecer no interior dos veículos ou em pontos e terminais de ônibus.

A ideia é fortalecer a rede de proteção à mulher já existente 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”, defende Richele Cabral.

Segundo o presidente executivo da Semove, Armando Guerra, “respeitar a mulher é algo que deve estar intrínseco na nossa sociedade. Aqui na Federação, grande parte das nossas lideranças é composta de mulheres e isso nos coloca numa posição de maior responsabilidade, não apenas com a questão da igualdade, do

reconhecimento e valorização do público feminino, mas no aspecto da segurança e dignidade. Nossa campanha tem esse papel de alertar a todos e fazer de todos parceiros nessa luta contra o assédio e a violência a que as mulheres estão sujeitas no transporte público e nas ruas”, disse.

Denúncias em tempo real

A campanha integra o Programa de Combate à Importunação Sexual nos Ônibus, que tem o apoio do Detro-RJ e dos sindicatos filiados a Semove. Para facilitar o acesso aos canais de denúncia, todas as peças da campanha contam com um QR Code que direciona o passageiro para o número do Disque Denúncia (21 2253-1177). Esse formato permite fazer os relatos em tempo real, de forma anônima, inclusive com o envio de fotos e vídeos por WhatsApp. A campanha também dispõe de busdoor e panfletos, além de postagens nas redes sociais da Semove e do Disque Denúncia.

“Essa parceria entre o Disque Denúncia e a Semove foi mais uma importante iniciativa no combate ao crime e à impunidade. A participação da população, de forma anônima, mostra o quanto a denúncia é essencial para os órgãos de segurança. Combater a importunação sexual nos ônibus é também a nossa prioridade”, afirmou Renato Almeida.

Projeto Impulsiona do Sest Senat atende pessoas em situação de vulnerabilidade

Iniciativa proporciona qualificação profissional, oportunidades no mercado de trabalho e serviços de saúde, esporte e lazer a esse público

Lançado pelo Sest Senat em 2024, o Projeto Impulsiona visa à inclusão e qualificação profissional de pessoas em situação de vulnerabilidade social. A iniciativa oferece formação e capacitação gratuitas para jovens em situação de acolhimento institucional, mulheres vítimas de violência doméstica e pessoas com deficiência (PCDs). O objetivo é ampliar a empregabilidade desse público, principalmente no setor de transporte, onde há carência de mão de obra qualificada. Além disso, através do Impulsiona, o Sest Senat disponibiliza seus serviços de saúde, nas especialidades de fisioterapia, nutrição, odontologia e psicologia, bem como atividades de esporte e lazer.

Para expandir o alcance do projeto, o Sest Senat firmou acordos de cooperação técnica com instituições públicas e privadas, como: o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT), em maio de 2024; a Federação Nacional das Apaes (Fenapaes), em outubro de 2024; e o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), em março de 2025. “Queremos que os assistidos sejam realmente alcançados, os jovens

consigam emprego e todos tenham uma melhor perspectiva de vida. Muito mais do que transformar a vida do trabalhador do transporte, a gente quer transformar a vida do jovem, para que ele seja realmente incluído na sociedade”, afirmou a diretora executiva nacional do Sest Senat, Nicole Goulart, durante a assinatura do primeiro convênio.

Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Fenapaes

O acordo com o TJDFT, com prazo de dois anos, prevê que o Sest Senat ofereça, ao público do projeto, cursos para o desenvolvimento pessoal e profissional, de inglês básico, informática e sobre mercado de trabalho. Já o Tribunal, por intermédio da Coordenadoria da Infância e da Juventude, deve disponibilizar



Público do Projeto Impulsiona

- Crianças compreendidas na primeira infância;
- Crianças e jovens em situação de vulnerabilidade social, sob medidas protetivas previstas no art. 101 do ECA;
- Crianças, jovens e mulheres em situação de vulnerabilidade social, dentro da abordagem preventiva, não judicializada;
- Mulheres em situação de violência doméstica;
- Jovens em processo de desinstitucionalização institucional;
- Pessoas com deficiência.



Os atendimentos do acordo com a Fenapaes são realizados em 25 unidades operacionais do Sest Senat, entre elas a de Deodoro, no Rio de Janeiro (RJ), escolhidas com base na experiência de seus colaboradores em atender Pessoas com Deficiência

profissionais com conhecimento especializado em infância e juventude para ministrarem palestras e rodas de conversas para os alunos do projeto e os colaboradores do Sest Senat.

Já o acordo com a Fenapaes prevê a oferta desses mesmos cursos para cerca de 200 pessoas com deficiência (PCDs) indicadas pela instituição, que intermediará o contato com empresas para a entrada dessas pessoas no mercado de trabalho. Em janeiro passado, apenas três meses após a assinatura do convênio, já haviam sido criadas mais de cem vagas de emprego para PCDs em empresas de transporte.

perspectivas a jovens que deixam instituições de acolhimento. Dados do Sistema Nacional de Adoção e Acolhimento, mantido pelo Conselho, mostram que quase 33.800 crianças e adolescentes vivem em instituições ou famílias acolhedoras no Brasil. Desse total, cerca de 10 mil têm mais de 14 anos e podem ser beneficiados por programas de capacitação e empregabilidade, como o Projeto Impulsiona.

Presente ao ato de assinatura do convênio, o ministro Luís Roberto Barroso afirmou que a parceria beneficiará 5.750 jovens acolhidos institucionalmente em dez estados do País. "Iniciativas

como esta reforçam nosso compromisso com a construção de um País mais justo e inclusivo, oferecendo novas oportunidades a jovens que, muitas vezes, enfrentam o desafio da transição para a vida adulta sem a rede de apoio necessária", afirmou o ministro. Vander Costa, presidente do Sistema Transporte, também participou da cerimônia do acordo e destacou que "mais do que uma iniciativa de responsabilidade social, o setor de transporte enxerga essa ação como uma estratégia essencial para o fortalecimento da própria atividade. Inserir novos talentos qualificados significa garantir um setor mais eficiente, inovador e sustentável".

Parceria com CNJ amplia projeto pelo Brasil

O acordo firmado com o CNJ, com vigência de 24 meses, tem como principal estratégia a ampliação em nível nacional do Projeto Impulsiona. O Conselho assumiu o papel de atuar junto aos tribunais de justiça de estados em que haja empresas do setor interessadas em contratar o público do projeto. Além disso, o Impulsiona se une ao Programa Novos Caminhos, do CNJ, que oferece suporte e novas



O ministro do STF, Luís Roberto Barroso, e o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, participaram da assinatura do convênio entre o Sest Senat e o CNJ

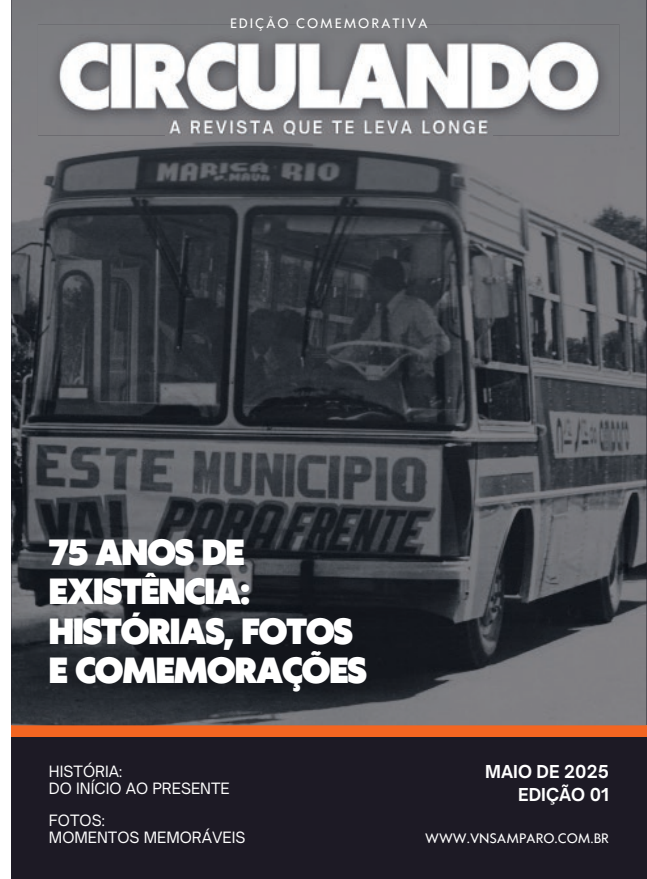
Viação Nossa Senhora do Amparo completa 75 anos e lança revista comemorativa

A Viação Nossa Senhora do Amparo, que completou 75 anos de fundação no dia 10 de maio, lançou uma revista digital para comemorar a data. Intitulada "Circulando", a publicação traz narrativas e fotografias históricas, que marcaram sua trajetória.

São 34 páginas, incluindo a capa, divididas em seis tópicos: História – do início ao presente; Nossa frota – evolução ao passar dos anos; Fotos e entrevistas – momentos memoráveis; Carta do diretor Luiz Ronaldo Caetano; Homenagem a Maria do Carmo e José Francisco; e Homenagem a Fernando dos Santos Caetano.

A revista "Circulando" foi editada por Manoela Caetano, que também coordenou toda a produção, Paulo Delabela e Larissa Martins. As imagens e fotografias são do acervo da empresa e da família Caetano.

Acesse a revista "Circulando" e deleite-se com a leitura e as imagens. É um verdadeiro passeio pela história da VNSA e de pessoas que ajudaram a construir essa empresa.



Na próxima edição da **Revista Ônibus**, a Série Histórica será dedicada à Viação Nossa Senhora do Amparo.

Empresas do Rio de Janeiro destacam-se em premiação do Grupo Guanabara

O Grupo Guanabara realizou, dia 13 de maio, no South American Hotel, em Copacabana, no Rio de Janeiro, a cerimônia de entrega do Prêmio Compliance 2025, que destaca os projetos e iniciativas empresariais na categoria Empresa Compliance e em quatro subcategorias – Inovação, Inspiração, Capacitação e Revelação. Empresas do estado do Rio de Janeiro se destacaram na premiação.

O primeiro lugar na categoria Empresa Compliance ficou com a Viação Nossa Senhora do Amparo, sediada em Maricá. A empresa também conquistou o segundo lugar na categoria Revelação, através do Instituto Jacintho Luiz Caetano, dividido com a Auto Viação Tijuca. Já o primeiro lugar nesta categoria ficou com o Grupo Salineira, a Util e a Viação Sampaio. Na categoria Inovação, a primeira colocada foi a Viação Dedo de Deus. Util e Sampaio ficaram com o segundo lugar.



Na categoria Capacitação, a Salineira conquistou a terceira colocação, com o gerente de Qualidade, Marcos Valério de Oliveira. Já a Viação Ideal ficou com o segundo lugar em Inspiração, com a coordenadora do Jurídico e Compliance Officer, Maria Aparecida Dutra.

Rio Ônibus e Secretaria de Política para Mulheres lançam cartilha contra o assédio

O Rio Ônibus e a Secretaria de Política para Mulheres e Cuidados lançaram, dia 9 de maio, na Casa da Mulher Carioca Tia Doca, em Madureira, a cartilha “Transporte sem Assédio”. No evento, estiveram presentes mais de 100 mulheres envolvidas com o órgão, além de lideranças das empresas associadas ao Rio Ônibus e rodoviários que terão o papel de multiplicadores do projeto durante o restante do ano.

O material visa conscientizar a população carioca e os profissionais que atuam no setor de transporte público por ônibus da cidade do Rio que todos podem contribuir para melhorar a vida de 73% das mulheres



que afirmam já terem sofrido assédio em seus deslocamentos, segundo o Instituto Patrícia Galvão. O guia conta com informações sobre o que é assédio e violência sexual, o que cada um pode fazer para auxiliar no combate a esse tipo de

crime, os principais canais de denúncia e os pontos de apoio às vítimas disponibilizados pela Secretaria.

A cartilha está disponível na onepage www.rioonibus.com/contraoassedio e pode ser acessada por meio de um QR code disponibilizado em adesivos afixados nos quatro mil ônibus da capital carioca.



Sest Senat São Gonçalo abrigará novo ecoponto do Município

O Sest Senat São Gonçalo assinou convênio com a prefeitura da cidade, em abril, para a criação de um ecoponto dentro do estacionamento da unidade, localizada em Tribobó. O espaço foi cedido de forma gratuita pelo Sest Senat, pelo prazo de 12 meses, podendo ser estendido.

O município já conta com outros dois ecopontos, em parceria com a Eccos Sustentável, nos bairros de Santa Luzia e Barro Vermelho. Para este ano, a previsão é instalar mais dois, um no bairro Zé Garoto e outro no Alcântara, além do que ficará no Sest Senat, que deverá estar funcionando até o segundo semestre.

O projeto será feito pela Secretaria de Gestão Integrada e Projetos Especiais (Semgipe) da Prefeitura de São Gonçalo e ficará sob a responsabilidade da Secretaria de Conservação, que já cuida dos demais.

Os ecopontos de São Gonçalo são locais onde as pessoas podem trocar resíduos e materiais recicláveis por dinheiro digital e onde já foram recicladas mais de 400 toneladas de materiais. Nesses locais, são aceitos materiais recicláveis de plásticos, papéis, vidros, metais, eletros e óleo de cozinha vegetal usado.

Sistema Transporte acompanha temas de interesse do setor junto aos Três Poderes

A Agenda Institucional Transporte e Logística 2025 do Sistema Transporte contempla projetos em tramitação no Congresso Nacional, assuntos conduzidos pelo governo federal — ministérios e agências reguladoras — e ações que aguardam decisões por parte dos magistrados dos tribunais federais, como o STF (Supremo Tribunal Federal), o STJ (Superior Tribunal de Justiça) e o TST (Tribunal Superior do Trabalho). As pautas de interesse do setor estão todas mapeadas na publicação, em um trabalho executado pela equipe técnica da CNT (Confederação Nacional do Transporte), com a colaboração das entidades associadas e filiadas à Confederação.



Os temas da Agenda Institucional Transporte e Logística 2025, que está disponível para consulta nos formatos digital e físico, são acompanhados de perto pelo Sistema Transporte junto ao governo. O

objetivo é buscar avanços em áreas essenciais, como infraestrutura, segurança pública, sustentabilidade, tributação, transição energética e inovação tecnológica.

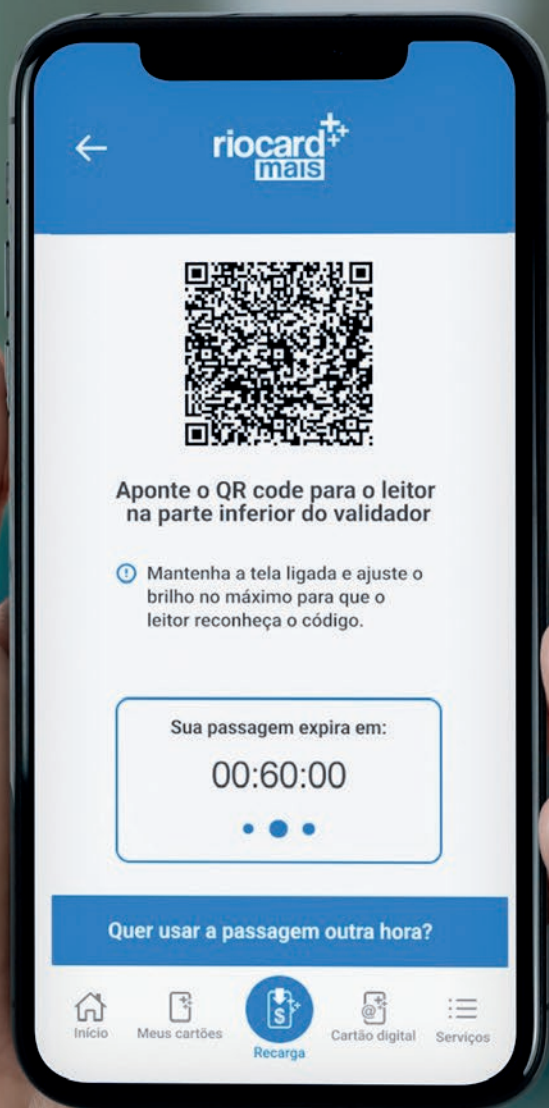
Acesse aqui o documento.



RIOCARD MAIS AGORA COM QR CODE.



Mais praticidade na
jornada do carioca.



Agora, quem utiliza o metrô,
as barcas ou os trens* no
Rio de Janeiro conta com
mais uma forma de pagamento
prática e acessível: o QR Code.
**Disponível nas versões digital
e impressa, ele simplifica
o embarque para quem
se desloca pela cidade.**

Disponível para aparelhos Android e iPhone.
*Disponível para trens apenas nas estações
Central do Brasil, Maracanã e Engenho de Dentro.

riocard
mais



**Se tem recarga,
tem Prodata.**

Mais um meio
de pagamento,
recarga via
WhatsApp