

O app de mobilidade urbana ideal para os cidadãos fluminenses




O único a fornecer informações sobre linhas municipais e intermunicipais do estado do Rio e que terá chatbot no WhatsApp

e mais...




▶ Entrevista com Sandro Mabel, prefeito de Goiânia





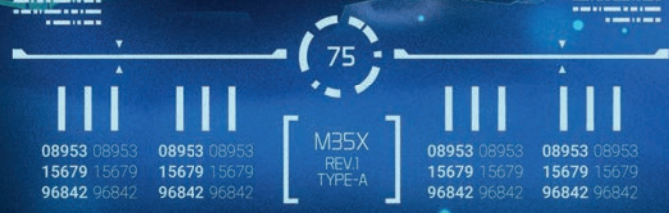
O PAPEL DE QUEM ESTÁ NA FRENTE É MOSTRAR O CAMINHO.

A Mercedes-Benz é líder em ônibus desde que chegou ao Brasil, em 1956. E oferece a melhor solução para rotas sustentáveis, com o eO500U. Mais autonomia, segurança e conforto e com menor custo operacional. Perfeito para a sua frota em qualquer cidade do país. Mude para um futuro mais sustentável e rentável. Acesse o site e descubra a concessionária mais próxima de você.

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

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

Mercedes-Benz
Referência em Ônibus



Desacelere. Seu bem maior é a vida.



A telemetria que ajuda sua frota a evoluir. Otimize sua operação na cidade com parametrização, diagnóstico, análise de veículos, performance do motorista e muito mais.

Saiba mais em: fleetbus.com.br





Revista
Ônibus
www.revistaonibus.com.br

ed.
130

ano
XXV

set.
2025

Uma publicação da

semove

MOBILIDADE EM TODOS OS SENTIDOS

Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro

www.semove.org.br

Presidente Executivo:

Armando Guerra Júnior

Conselho de Gestão

Presidente:

Marco Antônio Feres de Freitas

Vice-presidente:

Jorge Manuel Pereira Dias

(Titulares)

João Gouveia Ferrão Neto
Aloísio Ribeiro Alencar Rosa
Valmir Fernandes do Amaral
Fábio Teixeira Alves
Francisco José Gavinho Geraldo

(Suplentes)

Diego da Cunha Rodrigues Alves
Alexandre Ribeiro Antunes
Marco Henrique Alves Coutinho
Francisco Carlos Félix Teixeira
José Carlos Cardoso Machado
Lucas Arbache Arantes
João Henrique de Paula Fonseca

Revista Ônibus

Gerente de Comunicação
Institucional: Verônica Abdalla
Editora chefe: Tânia Mara Gouveia Leite

Redação: Tânia Mara / Roselene Alves / Arquimedes Celestino / Filipe Celestino

Capa: Semove

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

Revisão: Tânia Mara / Roselene Alves

Editoração e produção gráfica:
Caminho das Ideias
Arquimedes Martins Celestino / Marina Nunes / Vladimir Calado

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



e mais...

- 5** editorial
Um jeito plural de ser
- 22** série histórica
Viação Nossa Senhora do Amparo completa 75 anos
- 28** termômetro
Perfil CNT do Trabalhador no Transporte
- 29** riocard mais informa
PodMais, o podcast da Riocard Mais, gera debates ao vivo no Rio Innovation Week
- 36** eventos
Seminário Nacional NTU debate futuro da mobilidade urbana no Brasil
- 40** homenagem
Estado do Rio tem dois nomes condecorados com Medalha do Mérito do Transporte
- 41** publicação
Coletiva divulga o Anuário NTU 2024-2025
- 42** eventos
Rio Innovation Week: Semove realiza Fórum Mobilidade 5.0
- 44** eventos
Rio Bus Expo: exposição de ônibus antigos e modernos tem parceria da Semove
- 46** ponto a ponto
Safe: 10 anos promovendo segurança e ajudando a combater a criminalidade nos ônibus do Rio de Janeiro
- 48** ponto a ponto
Semove cria área de Relações Governamentais para interação com poderes públicos
- 49** ponto a ponto
Semove lança Programa de Diversidade e Inclusão
- 50** bilhetagem
Mais.Mobi: nova empresa vem transformar sistema de pagamento no transporte
- 51** coluna ônibus
- 55** terminal

Um jeito plural de ser

O mundo está mergulhado num período de guerras, recrudescimento de preconceitos, incompreensões e intolerâncias. Vemos os sinais diariamente, na mídia, no comportamento das pessoas e até dentro das famílias. Como reação a esse cenário, surgem movimentos de defesa de direitos humanos, em prol de grupos minoritários e pela liberdade de cada indivíduo poder expressar aquilo que é ou como se sente, mesmo que esses padrões não se encaixem em modelos vistos como "aceitáveis", "certos" ou, pelo menos, comuns.

Muitas corporações vêm adotando procedimentos de inclusão e de diversidade, a fim de manter fora de seus limites situações de confronto, constrangimento, abuso, ódio ou qualquer tipo de perseguição. Ambientes saudáveis incentivam atitudes saudáveis, e empresas inclusivas dão melhores

resultados. Pesquisa da Harvard Business Review mostrou que empresas onde há mais diversidade e inclusão têm 45% a mais de chances de apresentar crescimento acima da média.

Ciente da importância de oferecer um ambiente de trabalho ético, acolhedor e, principalmente, respeitoso, a Semove, desde 2019, vem adotando práticas de Diversidade e Inclusão (D&I), agora centralizadas no Programa Plural, que temos o orgulho de anunciar. Dentre outras inúmeras iniciativas que dele fazem parte, a sensibilização de lideranças para que os processos de desenvolvimento dentro da empresa sejam equitativos e justos desde o momento de recrutamento e seleção de cada colaborador – e que assim se estendam por toda sua trajetória profissional entre nós.

Sabemos que nem sempre essas mudanças são tão fáceis e rápidas, uma vez que mexem com características culturais, crenças, atitudes e vieses inconscientes. Por isso mesmo, são importantes a conscien-

tização e a criação de grupos de discussão e reflexão sobre temas de D&I, de forma a engajar toda a força de trabalho nesse esforço.

Definir metas e maneiras de verificar o progresso do Programa, criar treinamentos, workshops, palestras, produzir material informativo, incluir bibliografia específica na plataforma de autodesenvolvimento da Semove são algumas das ações que vão contribuir para que o Programa Plural não fique apenas no papel, mas se traduza em realidade perceptível no dia a dia de cada um de nossos trabalhadores. Afinal, como já dissemos, as transformações tiveram início em 2019, e as coisas já vão se tornando mais igualitárias, diversas e inclusivas por aqui desde então.

A ideia é que cada um internalize conceitos de ética, valorização do outro, justiça, respeito e igualdade, de forma que, ao fazê-lo em relação aos demais membros da equipe, da mesma forma se sinta imerso em ambiente ético, sendo acolhido de forma justa, respeitosa e em igualdade de condições. A Semove adotou um jeito plural de ser.

Dentre outras inúmeras iniciativas que dele fazem parte, a sensibilização de lideranças para que os processos de desenvolvimento dentro da empresa sejam equitativos e justos desde o momento de recrutamento e seleção de cada colaborador

O CAMINHO PARA A
SUSTENTABILIDADE É FEITO DE SOLUÇÕES
INOVADORAS, SEGURAS E EFICIENTES.

macau



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.

Conheça
mais sobre
essa solução:



Enquanto a cidade segue seu ritmo, uma transformação já está acontecendo nas ruas.
Sem ruído, sem poluição e com máxima eficiência.

O **Attivi Integral**, ônibus 100% elétrico da **Marcopolo**, é a resposta para a descarbonização do transporte urbano. Uma solução desenvolvida no Brasil, que une inovação, qualidade e sustentabilidade para garantir a mobilidade que o presente exige e o futuro agradece.



Produzido no Brasil.
100% elétrico e 100% Marcopolo.



Baixo ruído.
Silencioso e eficiente.



Autonomia e segurança para circular **até 250 km.**





Performance garantida. **Recarga em até 4h.***

*Estimativa variável de acordo com a potência do carregador.

Marcopolo
ATTIVI

A energia da inovação sustentável.

  @onibusmarcopolo
onibus.marcopolo.com.br

 **Marcopolo**

Na nova realidade do transporte, os operadores serão cobrados em investimento, transparência e gestão

Sandro Mabel, atual prefeito de Goiânia, é também presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP). Reconhecido por sua trajetória política e empresarial, tem se destacado pela defesa de um transporte público coletivo moderno, integrado e sustentável. À frente da capital goiana, conduz projetos que buscam aliar inovação, transparência e inclusão social, com foco na mobilidade urbana como direito fundamental. Nesta entrevista à **Revisita Ônibus**, ele compartilha sua visão sobre o Marco Legal do Transporte Coletivo e os desafios da gestão metropolitana.

O PL 3278/2021, já aprovado no Senado e em análise pela Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados, vem causando grande expectativa em gestores, operadores de transporte e sociedade em geral. Na sua opinião, quais são os pontos mais importantes que o Marco Legal do Transporte Coletivo vem trazendo?

A existência de um Marco Legal moderno e em sintonia com o que acontece no mundo desenvolvido já será uma grande conquista. Alguns pontos que merecem destaque em especial são aqueles que trazem o reconhecimento de que o transporte público coletivo (TPC) é um direi-



// A RMTC (de Goiânia) tem uma rede única que integra os 21 municípios que a compõem com uma tarifa única metropolitana, que permite integrações temporárias ou físicas (em terminais) durante duas horas e meia //

to social e dever do Estado. Também merece destaque a diferenciação entre tarifa pública e tarifa técnica. Igualmente importante é o incentivo à inovação e transparência.

Qual o papel dos operadores de transporte público por ônibus nessa nova realidade?

Sem dúvida haverá uma necessidade muito grande de aperfei-

çoamento por parte dos operadores. As cobranças por qualidade na operação serão feitas não só pelos usuários, mas pelo poder público, que também fará parte do pagamento do serviço. Os operadores serão muito mais cobrados para realizar investimentos na operação, na frota e, em alguns casos, até na infraestrutura. Por fim, haverá a necessidade de se dar muito mais transparência na gestão contratual e financeira da operação de transporte.

Como funciona a gestão metropolitana do transporte público em sua região?

A Rede Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia e Região Metropolitana (RMTC) é o melhor exemplo no País de como

deve ser uma gestão metropolitana de transporte público. Primeiro, porque ela está consolidada há mais de 30 anos, e foi, sem dúvida, a grande indutora do desenvolvimento urbano da região. Além disso, a RMTc tem uma rede única que integra os 21 municípios que a compõem com uma tarifa única metropolitana, que permite integrações temporárias ou físicas (em terminais) durante duas horas e meia. Por fim, o arranjo de governança desse sistema integrado de transporte está consolidado em um arcabouço legal muito robusto e que deixa muito claro os poderes e as responsabilidades do Estado de Goiás, da capital Goiânia e dos demais 20 municípios.

Que investimentos foram necessários para as mudanças implantadas até agora? Como avalia os ganhos advindos desses investimentos?

Para o desenvolvimento do projeto “Nova RMTc”, que, den-

tre outros investimentos, prevê a completa renovação e ampliação da frota com aquisição de diversos ônibus elétricos e a biometano; a reforma e conclusão da infraestrutura do Sistema Metropolitano BRT (um BRT Leste/Oeste com 68 km, incluindo as extensões, e um BRT Norte/Sul com 30 Km); um programa de implantação de abrigos novos e reformados, sinalização, informação e manutenção em mais de 7 mil pontos de parada; um Novo Plano Operacional (NPO); diversas ações na área de segurança, com a implantação de mais de 6.560 câmeras nas estações, terminais de ônibus e diversas outras atividades voltadas para a melhoria do serviço; para tudo isso está sendo necessário um investimento de mais de R\$ 2 bilhões em recursos públicos e privados. Com toda a execução do projeto sendo feita pela iniciativa privada, estamos experimentando um ganho muito

grande no tempo de execução e também no custo e na qualidade desses investimentos.

Como o aprimoramento desse sistema pode contribuir para políticas públicas de mobilidade?

O passo seguinte ao Projeto “Nova RMTc”, que tem o seu foco direcionado para o transporte público, foi o Projeto “Nova Mobilidade” com um foco mais amplo incluindo as ações de trânsito e de mobilidade ativa, numa integração inédita entre trânsito e transporte. No trânsito, o foco está na execução de intervenções de engenharia e modernização do sistema semaforizado, com objetivo de desobstruir as vias arteriais e dar maior fluidez. O projeto da “Metronização” é o grande exemplo dessa maior fluidez aplicada nos BRTs. A mobilidade ativa também terá muita importância com um olhar especial para as calçadas e as ciclovi-



A cidade de Goiânia é a primeira do mundo a ter biarticulados 100% elétricos em operação regular. A frota inédita de cinco biarticulados, que podem transportar até 250 pessoas, será operada pela Metrobus no BRT Leste-Oeste (Eixo Anhanguera)

Vá de Ônibus: a plataforma de mobilidade urbana ideal para os cidadãos fluminenses

Ferramenta criada e gerida pela Semove é a única a fornecer informações sobre linhas municipais e intermunicipais do estado do Rio



Em 1962, o estúdio de animação Hanna-Barbera lançou a série de desenho "Os Jetsons", que mostrava o dia a dia de uma família vivendo no ano de 2062. Robôs para todos os tipos de serviços, dispositivos móveis, ligações de vídeo e carros voadores faziam parte da rotina dos Jetsons. Ainda nem chegamos em 2062 e a maior parte das tecnologias futuristas apresentadas na série já é realidade; algumas foram introduzidas ainda no século XX. Hoje, vivemos a era da Inteligência Artificial e dos aplicativos. Todos os dias surgem novas e melhores ferramentas para facilitar o trabalho e a vida das pessoas, em todas as suas necessidades e demandas. É o caso do Vá de Ônibus.

Quando se fala em mobilidade urbana, o aplicativo Vá de Ônibus (VDO) apresenta importante vantagem para tornar mais prática e fácil a vida do cidadão fluminense que utiliza o ônibus como meio de transporte em seus deslocamentos: a plataforma fornece informações em tempo real não apenas sobre as melhores rotas referentes ao transporte público coletivo dentro de um município específico, mas dentro de quase todo o estado do Rio de Janeiro. Isso permite ao usuário o planejamento integral de suas viagens, sejam elas de um ponto a outro de uma mesma cidade ou de um ponto a outro entre cidades diferentes.

“É uma particularidade entre os aplicativos de mobilidade urbana, que faz com que o Vá de Ônibus seja uma plataforma única devido ao seu alcance mais amplo. O usuário que opta pelo ônibus para sair de um município da Baixada Fluminense para um bairro da Zona Sul do Rio, por exemplo, conta com as informações sobre o trajeto in-

“É uma particularidade (informações sobre as linhas intermunicipais e sobre boa parte das linhas municipais do estado do Rio de Janeiro) entre os aplicativos de mobilidade urbana, que faz com que o Vá de Ônibus seja uma plataforma única devido ao seu alcance mais amplo”

Guilherme Wilson,
gerente de Planejamento
e Controle da Semove

“O Detro, sempre preocupado com o bem-estar do cidadão, entende que um aplicativo que mostra os ônibus em tempo real facilita a vida do usuário, evitando longas esperas no ponto e permitindo uma viagem mais eficiente e tranquila”

Raphael Salgado,
presidente do Detro-RJ



teiro, do início ao fim, desde o primeiro embarque, no ponto mais próximo de onde ele estiver, incluindo os transbordos, até o último desembarque, no ponto mais próximo do seu destino”, destaca o gerente de Planejamento e Controle da Semove, Guilherme Wilson.

Aplicabilidade em nível estadual

Segundo o gerente, esse diferencial se dá pelo fato de o VDO abrigar, em seu banco de dados, informações sobre as linhas de ônibus da maior parte dos municípios do estado do Rio onde atuam empresas operadoras filiadas à Semove que disponibilizam dados de GPS, e sobre as linhas intermunicipais que ligam as cidades fluminenses entre si.

A aplicabilidade em nível estadual é possível devido ao acordo de cooperação técnica entre a Semove e o Detro-RJ (Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro), que viabiliza o intercâmbio de informações dos dados de GPS das empresas de transporte rodoviário intermunicipais. Ou seja: o Detro disponi-

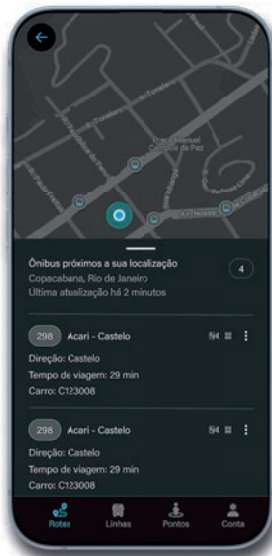
biliza os itinerários das linhas e o acesso on-line aos dados de GPS das posições dos ônibus em circulação, em tempo real, e a Semove mantém esse sistema de informação atualizado para o usuário, através do Vá de Ônibus. “O Detro, sempre preocupado com o bem-estar do cidadão, entende que um aplicativo que mostra os ônibus em tempo real facilita a vida do usuário, evitando longas esperas no ponto e permitindo uma viagem mais eficiente e tranquila”, afirma o presidente do Detro-RJ, Raphael Salgado.

“Capilaridade inédita”

Guilherme Wilson destaca que a equipe da Semove à frente da construção, formatação e manutenção do VDO “trabalhou incessantemente nos últimos dois anos para conseguir oferecer à população do estado do Rio uma plataforma diferenciada em comparação às disponíveis no mercado que cumprem atualmente a funcionalidade de oferecer informações em tempo real sobre o transporte público. Essa capilaridade inédita do Vá de Ônibus o diferencia de outros aplicativos de mobilidade”, afirma o gerente.



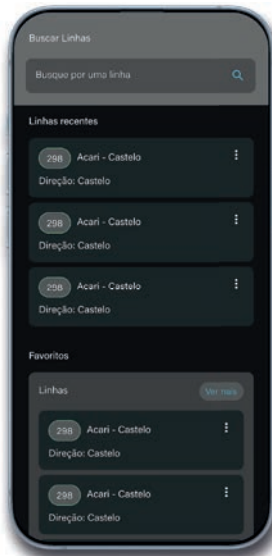
Detalhes da rota



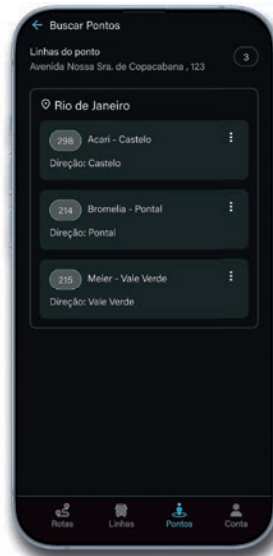
Ônibus próximos



Rotas recentes



Buscar linhas



Linhas do ponto

O especialista em Produtos Digitais da Semove, Guilherme Tavares, detalhou algumas das várias aplicações da plataforma: “o usuário consegue ter uma previsão de em quanto tempo aquele ônibus vai chegar ao ponto dele, de quanto tempo a viagem dele vai durar, qual o melhor caminho para chegar ao destino desejado, quais linhas pode utilizar, os pontos de parada existentes, os pontos de parada das linhas sugeridas ao longo dos trajetos... O aplicativo passou por vários testes pa-

ra conseguir entregar tudo isso. E, como se trata de uma plataforma que deve estar sempre em evolução, novas funcionalidades poderão ser incluídas”, explica.

Segundo Tavares, o VDO hoje já conta com dados de 1.900 linhas e dezenas de milhares de pontos de parada, abrangendo todos os municípios atendidos pelos sindicatos associados à Semove e diversas linhas intermunicipais do Estado, em especial da Região Metropolitana.

Ferramenta que alimenta

O Vá de Ônibus se destaca por ser uma ferramenta cujas funcionalidades vão muito além de atender de forma ampla, rápida e integrada os usuários do transporte público do estado do Rio, através de seu aplicativo móvel e do site. Ele alimenta dezenas de plataformas, entre elas o Google Maps, Apple e Microsoft, fornecendo itinerários, horários e previ-

sões de chegada, e permitindo que esses parceiros tecnológicos recebam dados para construir soluções complementares, como outros aplicativos de mobilidade e até painéis analíticos.

“Nossa ferramenta está presente em boa parte das plataformas utilizadas por milhões de pessoas na hora de escolher a melhor forma de chegar aos seus destinos. É a partir dos dados fornecidos por ela, para a maioria dos aplicativos de mobilidade, que os passageiros conseguem decidir sobre seus deslocamentos”, esclarece Tavares.

"Infraestrutura robusta"

A plataforma contribui também para a gestão das empresas de ônibus, que podem adotá-la não apenas para fornecer informações aos seus clientes/passageiros, mas, sob demanda, para monitoramento, ajuste de rotas e gestão de desempenho das linhas, otimizando a operação e proporcionando melhorias na qualidade do ser-

“Nossa ferramenta fornece os dados estáticos essenciais para o planejamento de rotas e exibição de mapas em plataformas globais como Google, Apple e Microsoft, impactando a forma como milhões de pessoas escolhem seus destinos”

Guilherme Tavares,
especialista em Produtos
Digitais da Semove

viço e na satisfação dos usuários.

“Por trás da interface simples do aplicativo ou do site há uma infraestrutura complexa e robusta, capaz de receber, validar e distribuir um volume massivo de informações 24 horas por dia. Por isso, podemos dizer que o Vá de Ônibus é mais do que um aplicativo, mais do que uma plataforma; trata-se de uma infraestrutura de dados. Ele torna a informação de ônibus útil, rápida e compartilhável; conecta o cliente, a operação e a gestão num mesmo fluxo, e transforma dados em serviços úteis não apenas para quem está no ponto, mas para quem decide sobre oferta, frequência e qualidade do transporte público”, explica o coordenador de Projetos da Semove, Andherson Ojeda.

Fontes de dados

O abastecimento de dados do VDO é proveniente de

diferentes fontes, como: a bilhetagem eletrônica; sistema de GPS, alimentado em tempo real pelos centros de controle operacionais das empresas (CCOs), possibilitando o acesso à localização de milhares de ônibus simultaneamente; o Detro-RJ, a partir do acordo de cooperação citado acima; e os próprios clientes do sistema de transporte público, que podem enviar, pelo próprio aplicativo, informações e feedbacks sobre pontos de parada e itinerários das linhas, contribuindo para melhorar e corrigir a base de dados.

Segundo Ojeda, as informações advindas dessas fontes variadas passam por processos de curadoria, validação e padronização, para garantir consistência e compatibilidade com formatos internacionais, como o GTFS (General Transit Feed Specification), usado por sistemas de todo o mundo. “É justamente isso

que possibilita ao VDO não ser apenas um aplicativo, mas um provedor oficial de dados para grande parte do ecossistema de mobilidade urbana do estado do Rio”, destaca.

Proprietária e gestora

Enquanto as operadoras de transporte público, as empresas de GPS, o Detro-RJ e os CCOs são os responsáveis pelo envio dos dados de localização dos ônibus, cabe à Semove, como detentora da propriedade integral e como gestora da plataforma, validar, administrar e organizar as informações recebidas para que possam ser acessadas. Os dados tratados são disponibilizados no site, no aplicativo do Vá de Ônibus, para boa parte dos aplicativos de mobilidade urbana existentes no mercado e para os APIs (conjunto de normas que permite a comunicação e a troca de dados e funcionalidades entre diferentes plataformas de software).



// O VDO torna a informação de ônibus útil, rápida e compartilhável; ele conecta o cliente, a operação e a gestão, num mesmo fluxo, e transforma dados em serviços úteis não apenas para quem está no ponto, mas para quem decide sobre oferta, frequência e qualidade do transporte público //

Andherson Ojeda,
coordenador de Projetos da Semove

“Temos uma equipe especializada em georreferenciamento, com formação avançada, que garante a sustentação técnica e a evolução desse ecossistema. Se, por um lado, nossos parceiros nos alimentam com os dados de localização, nós os retroalimentamos com o refinamento desses dados. Esse processo conjunto nos permite atender à principal demanda do cliente, que é saber onde e quando o ônibus vai passar”, defende Guilherme Wilson.

Constante evolução

Como qualquer ferramenta de ponta, o VDO exige evolução constante. Para os próximos anos, fazem parte do planejamento: a ampliação da cobertura GPS, visando atingir 100% da frota e reduzir lacunas de informação; a implementação de novos módulos de interação com o cliente, para melhorar o feedback; a integração com sistemas de pagamento digital de tari-

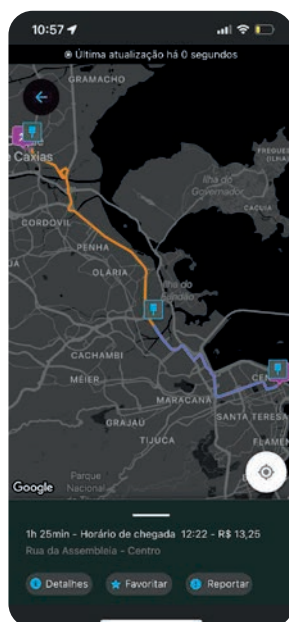
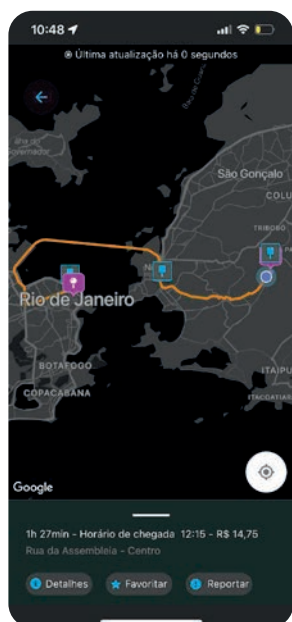
fas, como QR Codes e cartelas virtuais; a adoção de painéis de indicadores em tempo real, para monitoramento da qualidade operacional; e a atualização tecnológica, visando ao crescimento e adaptação às demandas dos usuários e demais públicos beneficiados com a plataforma.

“No momento, já estamos trabalhando para o lançamento, ainda este ano, de um chatbot, cuja base de dados é o Vá de Ônibus. Esse robô, que atua como assistente virtual, será utilizado para atendimento ao cliente, de forma bastante fácil e ágil. Sabemos que o WhatsApp é um aplicativo que se tornou essencial na vida dos brasileiros, sendo adotado por 98% das pessoas que possuem celular. E que essa ferramenta, associada à inteligência artificial, é uma ótima opção para que os usuários possam acessar informações sobre os serviços de utilidade pública, como o transporte por ônibus”, finalizou Guilherme Wilson.

História: quando e por que a Semove criou o Vá de Ônibus?

O Vá de Ônibus é uma das primeiras plataformas de mobilidade urbana surgidas no Brasil. Iniciado em 2005, tinha como objetivo atender à demanda da população do estado do Rio de Janeiro por informação confiável sobre os serviços de transporte por ônibus, bem como incentivar o uso desse modo de deslocamento pelos cidadãos fluminenses. “Na época, foi um grande desafio organizar os dados sobre linhas, itinerários, horários e pontos de parada, até então fragmentados, mantidos de forma isolada pelas empresas, consórcios ou órgãos públicos. As informações aos passageiros eram dispersas, sem uma fonte única, confiável e atualizada que orientasse suas viagens”, lembra a diretora de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral, que coordenou todo o processo de criação da plataforma.

Segundo a diretora, a ferramenta começou funcionando como um portal de consulta de linhas e evoluiu para uma central de compartilhamento de dados, integrando as empresas de ônibus, seus sindicatos e parceiros tecnológicos de mobilidade urbana no Estado. “A ideia era disponibilizar todas as informações do transporte coletivo por ônibus intermunicipal e municipal em uma única plataforma, tornando-a





“O VDO deixou de ser apenas uma plataforma para consulta sobre o serviço de ônibus e passou a ser um instrumento estratégico de planejamento do transporte coletivo por ônibus no estado do Rio”

Richele Cabral,

diretora de Mobilidade Urbana da Semove

referência, tanto para os passageiros, como para as operadoras, os órgãos gestores e os parceiros. Ou seja, o Vá de Ônibus nasceu como uma base de dados unificada de itinerários e horários, mas logo expandiu sua função tornando-se um sistema completo de mobilidade”, afirma.

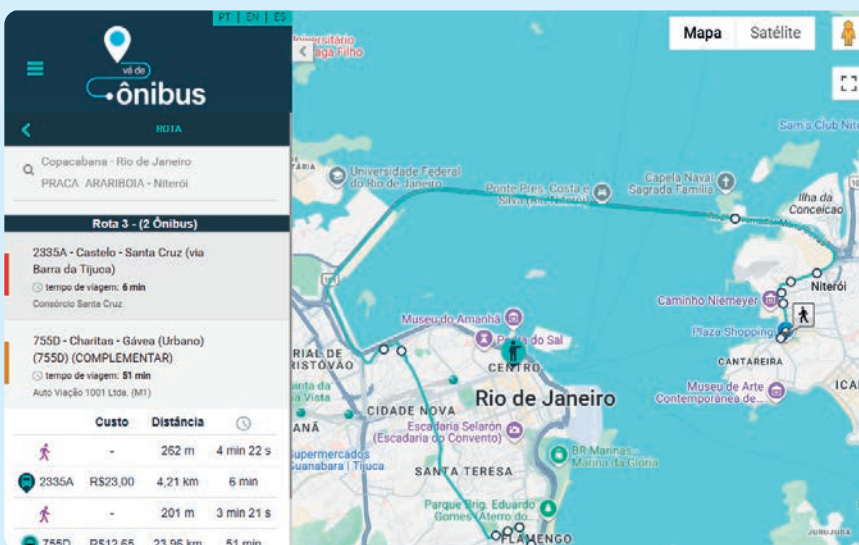
Já em 2007, informa a diretora, a plataforma passou a alimentar grandes portais e serviços como Google Transit e outros aplicativos de mobilidade. Mais tarde, começou a contar com novos parceiros, como Microsoft Bing Maps e Apple, consolidando-se como fonte oficial

para dados de transporte no estado do Rio. “Nosso diferencial não estava apenas em reunir informações estáticas, mas em criar um modelo vivo, dinâmico, que pudesse acompanhar mudanças diárias na operação dos ônibus”, reforça Richele.

Um importante passo na evolução do Vá de Ônibus foi dado em 2014, com o lançamento de sua primeira versão mobile. A iniciativa foi motivada pela realização da Copa do Mundo de Futebol no Brasil, visando atender turistas nacionais e internacionais que viriam para o evento. Dois anos depois, foi lançado o pri-

meiro aplicativo VDO, disponibilizado tanto para o sistema Android como para iOS e adotado como plataforma oficial da Prefeitura do Rio de Janeiro durante a Olimpíada de 2016, sediada na cidade. Em 2020, o início da pandemia da Covid-19 e a consequente necessidade de reclusão das pessoas em suas casas, por um longo período, no chamado lockdown, resultaram em várias alterações nas linhas de ônibus e, com isso, o aplicativo precisou ser interrompido e, logo em seguida, reestruturado.

A partir de 2024, com a integração do VDO aos sistemas de GPS das frotas de ônibus das empresas, já totalmente equipadas com validadores on-line, foi possível avançar numa das principais demandas dos passageiros: o posicionamento dos veículos em tempo real. “Essa funcionalidade revolucionou a experiência do cliente ao permitir o planejamento dos deslocamentos com previsões de chegada baseadas na realidade do tráfego e da operação. Além disso, a plataforma incorporou dados de bilhetagem eletrônica, monitoramento sob demanda da qualidade da operação e gerando até indicadores de desempenho. Com isso, deixou de ser apenas uma plataforma para consulta sobre o serviço de ônibus e passou a ser um instrumento estratégico de planejamento do transporte coletivo por ônibus no estado do Rio”, conclui a diretora.



Semove contribui para melhorar mobilidade das cidades fluminenses

Tamoios, em Cabo Frio, é exemplo mais recente do trabalho da equipe técnica da Federação

As cidades fluminenses já podem contar com uma ajuda valiosa no seu planejamento de mobilidade urbana. A Semove, Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro, através de sua Diretoria de Mobilidade, presta serviços de cooperação técnica a municípios do Rio de Janeiro com o objetivo de melhorar a mobili-

dade dessas cidades. É um trabalho de grande importância, de que poucos têm conhecimento.

Uma vez solicitado pela prefeitura e pelo sindicato de empresas de ônibus local, os técnicos da entidade fazem estudos aprofundados, envolvendo trânsito, linhas de transporte coletivo disponíveis, condições de paradas e terminais, desejos de viagens da população e, munidos dessas e outras informações, apresentam projeto para facilitar os deslocamentos e evitar

transtornos como gargalos de tráfego nas vias, pontos de parada em locais perigosos ou mal iluminados e oferta de transporte em desajuste com a demanda.

Esse trabalho é realizado desde 2012, com serviços prestados para os municípios de Barra Mansa, Cabo Frio, Duque de Caxias, Belford Roxo, Nova Iguaçu, São Gonçalo, Nova Friburgo, Petrópolis, Seropédica e Teresópolis, com impactos positivos para a população. Os acordos são extremamente convenientes e úteis, em especial para cidades de pequeno e médio porte, pois muitas não contam, em suas prefeituras, com equipes técnicas qualificadas para esse tipo de estu-



do. Assim, o poder público consegue, a um custo mais baixo do que a manutenção, em seus quadros, de equipe de funcionários especializados, atendimento por profissionais capacitados e experientes que, dentro de um tempo predeterminado, analisam a mobilidade dessas cidades, fazem vistoria em campo, com relatório fotográfico, pesquisas de demanda, levantamento dos problemas e oportunidades de melhoria. A equipe apresenta documento com sugestões que poderão melhorar a mobilidade urbana e, conseqüentemente, facilitar a vida dos cidadãos.

Para citar alguns exemplos, na cidade serrana de Nova Friburgo, houve reestruturação da rede de linhas municipais, com mudança de operação do terminal na região Central: anteriormente fechado, com controle de entra-

da/saída de passageiros, tornou-se aberto, permitindo que a integração, antes realizada majoritariamente de modo físico, no terminal, passasse a tarifária, possível em qualquer ponto da cidade.

Plano de mobilidade de Petrópolis

Na cidade histórica de Petrópolis, foram analisadas algumas regiões, com ênfase na reestruturação da rede de transporte, e em alguns projetos de tráfego, por meio de importante acordo entre Setranspetro (Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários de Petrópolis) e CPTrans (Companhia Petropolitana de Transportes). Parte dos estudos foi aproveitada no plano de mobilidade do Município. Já em Teresópolis,

houve intervenções no tráfego, a fim de otimizar alguns pontos da rede viária do centro da cidade, tais como: adoção de binário, mudança de fluxo de vias, ajustes de sinalização viária e outros. Lá, foi assinado um acordo de cooperação técnica para essas intervenções, e um segundo já está em andamento, visando à melhoria da fluidez do transporte público na região central.

Deslocamentos mais fáceis = economia de tempo

Dentre as vantagens percebidas pela população dessas cidades pós-implantação de medi-



Tamoios, distrito de Cabo Frio, onde o novo programa de mobilidade, "Integra Tamoios", provocou uma "revolução" na vida dos moradores

das de racionalização da mobilidade urbana, a principal é a economia de tempo. Essa economia é avaliada não só pelos moradores, pois a qualidade da mobilidade é um dos pontos que valorizam uma cidade e influenciam sua escolha por turistas. Afinal, quem quer enfrentar longos deslocamentos e trânsito lento em seus passeios de fim de semana ou férias? À medida que se destacam e atraem visitantes, é preciso que os espaços urbanos se preparem para evitar problemas como congestionamentos, vias ocupadas por veículos estacionados desordenadamente e outros, que acabam por afastar possíveis turistas, importantes para a economia local. Um exemplo de alterações bem-sucedidas na mobilidade de uma cidade é o trabalho que vem sendo feito em Tamoios, distrito de Cabo Frio com mais de 70 mil habitantes.

Cabo Frio: mudanças trouxeram mais vida a Tamoios

O projeto implantado no distrito de Tamoios, na cidade litorânea de Cabo Frio (RJ) provocou uma “revolução” na vida dos moradores, segundo descrição de um deles. Até o ano passado, apenas uma linha, com horá-

A operação do transporte coletivo por ônibus em Tamoios passou a ser diária, sem interrupções nos fins de semana ou feriados. O intervalo entre os ônibus é hoje de cerca de 8 minutos



Muitos usuários são atendidos pelas novas linhas. De 600 passageiros diários antes da implantação do “Integra Tamoios”, o número já chega a 5 mil passageiros/dia

rios restritos, fazia ligação com os outros bairros. As demais ligavam o distrito ao centro. Após os estudos feitos, porém, foram implantadas seis linhas interbairros (346, 355A, 355 B, 361, 363A e 364), com dois ônibus circulando também na área rural.

A política de mobilidade da Prefeitura da cidade tem foco no aumento da abrangência dos deslocamentos da população, com vistas a incrementar o comércio e o desenvolvimento econômico da região. A operação do transporte coletivo por ônibus em Tamoios passou a ser diária, sem interrupções nos fins de semana ou feriados. O intervalo entre os ônibus é hoje de cerca de 8 minutos. Foi adquirida nova frota pela Viação Salineira, concessionária local, composta por 10 veículos tipo micro-ônibus, equipados com ar-condicionado e elevadores para cadeirantes. Com a aquisição, a facilidade de circulação entre os bairros de Tamoios foi acrescida da melhoria da qualidade do transporte. Ou-

tra grande vantagem para a população foi o valor da tarifa, que caiu de R\$ 5,00 para R\$ 3,00.

Segundo o secretário de Mobilidade Urbana do Município, Josias Rocha de Medeiros, o Josias da Swell, “a implantação de novas linhas de ônibus e a significativa redução da tarifa do transporte público em Tamoios não foram fruto de uma única ação, mas sim de uma combinação estratégica de planejamento, legislação inovadora e parcerias eficazes”. O alicerce legal para a transformação foi a Lei Municipal 4.464, que permitiu a concessão de subsídio tarifário para o transporte público coletivo, permitindo a redução da tarifa. Para o secretário, isso tornou o serviço “muito mais democrático e inclusivo”. Ele chama a atenção para o fato de que o objetivo do subsídio “é assegurar a gratuidade para determinados grupos e a modicidade tarifária para a população em geral, preservando o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, conforme o artigo 175, parágrafo único, inciso III da Constituição Federal”.



O Secretário de Mobilidade Urbana, Josias Rocha de Medeiros, o Josias da Swell, e o prefeito de Cabo Frio, Sérgio Luiz Costa Azevedo Filho, o Dr. Serginho

O secretário lembra que o processo requer várias etapas, que “demandam tempo e dedicação”. São feitos diagnósticos detalhados pela equipe, seguidos de planejamento estratégico minucioso e da transformação das ideias aprovadas em ações de melhoria. Ele enfatiza que, “embora o tempo exato possa variar conforme a complexidade das ações e a abrangência dos estudos necessários, a Semmurb (Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Cabo Frio) tem trabalhado para que as melhorias sejam implantadas no menor prazo possível”. Essa celeridade advém da convicção do governo municipal de que a mobilidade é importante ferramenta de inclusão social e territorial, incremento ao comércio e à movimentação interna, melhorando a economia e até mesmo desestimulando o uso de veículos particulares, com ganhos para o meio ambiente.

O prefeito de Cabo Frio, Sérgio Luiz Costa Azevedo Filho, o Dr. Serginho, diz que “falar em

mobilidade e acesso a transporte de qualidade é falar em dignidade da pessoa humana, em inclusão social”. Ele diz que a criação do programa “Busão de Tamoios” expandiu o serviço até a zona rural “onde as pessoas não tinham acesso a transporte. Caminhavam quilômetros para conseguir chegar num centro urbano”, ressalta. Ele considera que o projeto mudou para melhor a vida dos locais: “Isso é a pessoa viver diferente. É ter qualidade de vida, é ter mais acesso a tudo aquilo que é essencial. É mais acesso à saúde, é mais acesso à educação, é mais acesso a lazer, é mais conforto, mais qualidade...” e conclui, orgulhoso: “a gente tem o maior prazer de ter implementado esse programa de transporte subsidiado em Tamoios e toda a zona rural de Cabo Frio”.

Esse “viver diferente” fica evidenciado no aumento do número de viagens. De 600 passageiros diários antes da implantação do “Integra Tamoios”, o número já chega a 5 mil passageiros/dia. Para Josias da Swell, esses dados

comprovam “a enorme demanda reprimida por transporte público de qualidade em Tamoios. Os números são um testemunho inequívoco do sucesso e da necessidade do projeto”, diz.

Depoimentos: a visão de rodoviários, moradores e comerciantes

A equipe da **Revista Ônibus** percorreu alguns pontos de ônibus de Tamoios e ouviu passageiros e rodoviários sobre as novas linhas. No ponto final de Santo Antônio (linha 364), o motorista Cleber da Fonseca, há 7 anos na Salineira, afirma: “O serviço aqui em Tamoios melhorou muito de quatro, cinco meses pra cá. E tem o aplicativo da Salineira, que informa para o passageiro exatamente onde o ônibus está”. Já no ponto final de Chavão, o motorista Robert Abreu, na empresa há 2 anos e meio, diz: “estou nessa linha desde que ela começou, com a prefeitura nova, tem uns 3 ou 4 meses. Já trabalhei em várias outras aqui da região”. Sobre os ônibus utilizados, destaca: “foram adquiridos zero quilômetro, direto com a fábrica”. Sua avaliação é positiva: “com certeza a população está satisfeita, tudo que vem pra somar é primordial para todos”, afirma. E conclui: “somou muito aqui, e a linha tem carregado bastante passageiro, atendendo a necessidade da população. Então, foi bem satisfatório aqui pra Tamoios”.

Ernesto José é frequentador assíduo da localidade conhecida como Chavão. Para o leitor ter uma ideia, Chavão fica mais no interior de Tamoios, distante da praia, cujo acesso se dá pela Estrada do Mico Leão Dourado, não pavimentada, a uns 3 quilômetros do asfalto, por onde se



// Com certeza a população está satisfeita, tudo que vem pra somar é primordial para todos, e a linha tem carregado bastante passageiro, atendendo a necessidade da população //

Robert Abreu, motorista da Salineira



// Eu tenho uma casa aqui dentro, no Chavão, e uma lá fora. Venho pra cá de vez em quando, para descontrair, né? Antes, tinha uma linha de ônibus até um pedaço, depois que chegou aqui dentro, aí ficou ótimo //

Ernesto José, frequentador de Chavão



// Essa linha foi importantíssima, não só para mim, como para todos os moradores. Ônibus que raramente atrasam. Motoristas muito educados, atenciosos, calmos e tranquilos //

Alba Maria, frequentadora de Chavão

chega ao Parque do Mico Leão Dourado. Ele diz: “Eu tenho uma casa aqui dentro, no Chavão, e uma lá fora. Venho pra cá de vez em quando, para descontrair, né? Antes, tinha uma linha de ônibus até um pedaço, depois que chegou aqui dentro, aí ficou ótimo!”, elogia. Alba Maria, sua esposa, também deu seu depoimento: “Venho aqui no Chavão dia sim, dia não. Atualmente, eu uso o ônibus para vir e voltar todas as vezes. Antes eu usava carona, às vezes de moto, ou então a pé. A pé leva muito tempo pra chegar aqui... mais de uma hora e meia andando por dentro do mato. Essa linha foi importantíssima, não só para mim, como para todos os moradores dessa localidade. Não tenho nada a reclamar. Temos ônibus de 20 em 20 minutos, que raramente atrasam. Motoristas muito educados, atenciosos, calmos e tranquilos”.

“Moro em Tamoios tem cinco anos, pego ônibus todo dia para ir à escola, lá pra Aquários (perto da ponte que vai para Barra de São João), e voltar. Salto aqui (em frente ao Shopping Unapark) na volta pra casa. Agora, com os novos micros, é mais rápido para pegar o ônibus. Antes demorava até uma hora”, diz o estudante Rafael de Souza, 18 anos. O aposentado Paulo Cezar da Silva também aprova as novas linhas, mas sente falta de um trajeto mais fácil para Cabo Frio. Segundo ele, é mais rápido chegar a Rio das Ostras. Ocorre que o centro de Tamoios fica realmente mais perto da área central de Rio das Ostras (25 km) do que da de Cabo Frio (31km), e o acesso é mais direto – uma reta na Av. Amaral Peixoto. Para o centro de Cabo Frio, passa-se por várias comunidades dentro do Município. A outra opção é contornar pela Av. Amaral Peixoto até São Pedro da Aldeia,

o que, apesar de poder ser mesmo mais rápido, vai fazer o percurso ultrapassar os 40 quilômetros. Destaque-se que, numa segunda fase, o estudo da Semove busca exatamente entender a demanda das linhas municipais para fazer novas propostas, visando à melhoria da oferta e a mais facilidades de integração.

A comerciante Rosiana Cypriano faz sua avaliação: “Sou lojista há dois anos aqui em Tamoios, mas a “Rosi Modas” já tem sete anos. Com relação à comodidade da população, e à minha também, pois não moro aqui perto e utilizo às vezes o transporte, eu vejo que teve essa melhoria na qualidade do serviço do ônibus, porque tem horário fixo e eles não atrasam, são muito pontuais, e com relação a ter esta disponibilidade, pois a gente não tinha. Ficávamos muito à mercê das lotadas, que nem sempre são um transporte seguro”, afirma. Juan



“Pego ônibus todo dia para ir à escola, lá pra Aquários. Salto em frente ao Shopping Unapark na volta pra casa. Agora, com os novos micros, é mais rápido para pegar. Antes demorava até uma hora”

Rafael de Souza, estudante de Tamoios



“Em relação à comodidade da população, e à minha também, eu vejo que teve essa melhoria na qualidade do serviço (...). Ficávamos muito à mercê das lotadas, que nem sempre são um transporte seguro”

Rosiana Cypriano, comerciante de Tamoios



“As novas linhas de ônibus estão facilitando bastante a clientela e os barbeiros a chegarem. Está dando um movimento maior. Pra mim, melhorou bastante, mesmo na baixa temporada (...), pois está melhor o acesso”

Juan Miguel, barbeiro de Tamoios

Miguel, barbeiro, sócio da “Barba Negra”, na Av. da Independência, percebe clara diferença no movimento: “Sou barbeiro há três anos aqui em Tamoios, as novas linhas de ônibus estão facilitando bastante a clientela e os barbeiros a chegarem. Está dando um movimento maior. Pra mim, melhorou bastante, mesmo na baixa temporada deu pra sentir, pois está melhor o acesso pra quem mora no “retão” e nos condomínios”, diz.

Segundo o secretário de Mobilidade, “a abordagem adotada pela Semove é pautada em análises baseadas em dados, combinadas com sua vasta experiência em projetos de mobilidade urbana. Essa metodologia tem resultado em propostas que estão alinhadas com as melhores práticas do setor. A Semurb reconhece e valoriza profundamente a qualidade do trabalho que tem sido apresentado, considerando-o fundamental para o avan-

ço de iniciativas de mobilidade no município de Cabo Frio.” Para a diretora de Mobilidade Urbana da Federação, Richele Cabral, “apoiar tecnicamente os municípios na qualificação do transporte público e da mobilidade urbana tem sido uma missão essencial da Semove. Cada cidade tem seus próprios desafios e, por meio desses acordos de cooperação, conseguimos oferecer soluções customizadas, viáveis e sustentáveis. É gratificante ver como intervenções bem planejadas, mesmo de baixo custo, podem transformar significativamente a vida das pessoas e tornar o sistema mais eficiente e acessível para todos.”

Soluções como as que trouxeram tantos benefícios a Tamoios e a outras localidades passam por adoção de medidas como a concessão de subsídio ao transporte coletivo, o planejamento integrado, a integração

entre os modos de transporte, o incentivo ao transporte não motorizado e ao transporte público coletivo de passageiros, de forma a permitir a este último a assunção do papel de espinha dorsal da mobilidade das cidades, contribuindo para deslocamentos mais seguros, confortáveis, pontuais e para cidades mais amigáveis. Esses são pontos defendidos pela Semove, resultado de estudos aprofundados sobre a mobilidade das cidades brasileiras e, em especial, as fluminenses. E, dentro da realidade do nosso País, em que poucos municípios têm condições de trabalhar a mobilidade urbana como um todo, é uma forma inteligente e eficaz olhar em primeiro lugar para localidades como pequenos distritos e bairros mais afastados, onde a dificuldade de deslocamento é maior, e ir resolvendo os problemas de uma forma sequencial e constante.

Viação Nossa Senhora do Amparo completa 75 anos

De dois veículos a uma frota de cerca de 300 ônibus: a trajetória da empresa que se tornou a maior empregadora privada e impulsionadora do crescimento de Maricá

Por Paulo Delabela



No dia 10 de maio de 1950, um sonho começou a rodar pelas estradas do estado do Rio de Janeiro. Fundada por Jacintho Luiz Caetano (1900–1986), a Viação Nossa Senhora do Amparo nasceu em Maricá, movida pela missão de conectar pessoas e comunidades.

A devoção à santa padroeira da cidade inspirou o nome da empresa, refletindo a forte ligação com a fé e as tradições locais. Nos primeiros anos, os ônibus só entravam em circulação após serem benzidos, em um gesto simbólico de proteção e boas viagens. Com dois ônibus em operação na linha



Ônibus dos anos 60, em frente à garagem da empresa.
Abaixo: Jacintho Luiz Caetano, o fundador da VNSA, com um dos primeiros veículos da operadora ao fundo, na década de 1950

Maricá x Niterói, a empresa deu seus primeiros passos acompanhando de perto o crescimento da cidade. Ao longo do tempo, os serviços foram se expandindo de forma contínua, sempre atendendo às necessidades da população e contribuindo ativamente para o desenvolvimento da região.



Crescimento na década de 70

Ao longo dos anos, a empresa cresceu junto com a região e com a confiança de seus passageiros. A década de 1970 foi especialmente significativa. A frota já contava com 30 ônibus, o que exigiu uma reestruturação na garagem de Maricá. E, em 1973, com a criação da linha Várzea das Moças x Niterói, via Maria Paula e via Tribobó, foi construída uma garagem de apoio em Rio do Ouro. Em 1974, a

empresa incorporou mais uma importante linha ao seu serviço: Jóquei x Niterói. Nesse mesmo ano, a inauguração da Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio-Niterói) marcou um novo capítulo na mobilidade da região, ampliando a possibilidades de novos trajetos.

Dois anos depois, em 1976, a empresa protagonizou mais um avanço estratégico com o início da operação da linha Maricá x Rio de Janeiro (Praça Mauá),

um passo ousado rumo à modernização dos serviços. Ainda naquele ano, foi implantado o serviço executivo na linha Maricá x Niterói, ampliando a presença da Viação Nossa Senhora do Amparo em trajetos de maior alcance e importância para a região. Até o fim da década de 1970, a empresa já contava com 60 veículos, 11 linhas e transportava cerca de 30 mil passageiros por dia. Ao completar 30 anos em 1980, a

frota saltou para aproximadamente 100 ônibus e a empresa passou a investir fortemente em modernização e responsabilidade social.

Encampação e reestruturação

Em dezembro de 1985, durante o governo de Leonel Brizola, a empresa foi encampada pelo governo estadual, que entregou sua administração a pessoas indicadas politicamente. Nesse período, a empresa sofreu um forte processo de sucateamento, perdendo parte significativa de sua frota e infraestrutura. Jacintho Luiz Caetano, fundador da empresa, faleceu em 1986 e não chegou a ver sua recuperação. A missão de reerguê-la ficou a cargo de quatro de seus 12 filhos - Maria do Carmo, José Francisco, Luiz Fernando e Luiz Ronaldo Caetano - que já faziam parte da sociedade desde 1972, quando a VNSA deixou de ser uma empresa individual e se transformou em sociedade por cotas. Segundo Luiz Ronaldo Caetano, sócio administrador, "a formalização da empresa como



Desfile dos ônibus da empresa, em 1980, durante a comemoração do aniversário de Maricá

sociedade, com a participação dos filhos, foi um passo importante para a profissionalização e continuidade do legado do meu pai e fundamental para a recuperação da empresa". A experiência adquirida ao longo dos anos pelos irmãos, que já atuavam na administração desde os primeiros tempos, foi essencial para lidar com os prejuízos da encampação e reestruturar o patrimônio dilapidado. A empresa retornou às mãos da família Caetano em

janeiro de 1988, dando início a um novo ciclo de reconstrução. Entre os maiores desafios do período pós-encampação estavam a necessidade de capitalização - o que exigiu a entrada de novos sócios, como os empresários José Fraga de Abreu e Jacob Barata - e as dificuldades para obter reajustes tarifários, fundamentais para equilibrar as finanças frente ao endividamento herdado.

Aos poucos, a empresa foi se reerguendo. No ano seguin-



Na década de 60, a empresa investe em ônibus mais confortáveis, para garantir qualidade aos passageiros



te, em 1989, a linha Maricá x Castelo foi inaugurada com ônibus executivo e ponto final no Terminal Menezes Côrtes, no Castelo, inovando mais uma vez no transporte intermunicipal. Em 10 de maio de 2000, uma nova garagem de apoio foi inaugurada em Rio do Ouro, acompanhando o crescimento contínuo da empresa.

Maior empregadora privada do município de Maricá

Em 2007, a empresa já possuía uma frota composta por 152 ônibus e contava com um quadro de 640 colaboradores, consolidando-se, assim, como a maior empregadora do setor privado no município de Maricá.

Em 2012, a Viação Nossa Senhora do Amparo construiu com recursos próprios o Terminal de Integração José Ferreira da Silva, em Itaipuaçu, entregue à Prefeitura e inaugurado em 31 de março. O Terminal trouxe mobilidade aos moradores da região e possibilitou a criação de diversas linhas municipais.

Modernização da frota

Em 2017, a empresa deu um novo passo em modernização e tecnologia, com a chegada de 64 ônibus Marcopolo Audace - 30 deles entregues já em julho. Naquele ano, foi criado também o serviço Expresso na linha Maricá x Castelo (Terminal Menezes Côrtes), com veículos mais confortáveis e apenas dez paradas por trajeto. Os novos ônibus receberam a cor laranja, em referência às cores que marcaram a identidade visual da empresa em seus primeiros anos.



Nova era na mobilidade urbana: Maricá adere ao Tarifa Zero

O compromisso com a cidade se intensificou ainda mais a partir de 2019, quando a empresa passou a operar no programa Tarifa Zero sob a gestão da Empresa Pública de Transportes (EPT), como parte de política pública da Prefeitura de Maricá de oferta de transporte coletivo gratuito à população. Com décadas de experiência em operação e logística, a Viação Nossa Senhora do Amparo foi selecionada, por meio de processo licitatório, contribuindo diretamente para a expansão, a regularidade, a segurança e a qualidade do serviço.

Em 2023, iniciou um novo capítulo com a autorização para operar, em parceria com outras empresas, três importantes linhas intermunicipais: Maricá x Cabo Frio, Maricá x Alcântara e Maricá x Itaboraí via Serra do Lagarto.

Em 2024, reafirmando seu compromisso com o meio am-

biente e a acessibilidade, a empresa adquiriu 15 novos ônibus equipados com tecnologias sustentáveis.

Com mais de sete décadas de atuação, a VNSA consolidou-se como um verdadeiro símbolo de eficiência, excelência e responsabilidade no transporte coletivo de passageiros. O que começou como um modesto negócio familiar em Maricá hoje é motivo de orgulho para toda a região, com uma operação robusta, moderna e fortemente comprometida com seus clientes, colaboradores e com o desenvolvimento sustentável da sociedade.

Atualmente, a empresa conta com uma frota de aproximadamente 300 ônibus, com idade média de apenas 2,5 anos - um dos índices mais baixos do setor. Diariamente, são cerca de 180 mil passageiros atendidos nos serviços tarifados e de locação, com o apoio de mais de 1.300 colaboradores altamente capacitados.



Reúso da água, energia solar e reciclagem de tampinhas plásticas: algumas ações na área ambiental

Gestão ética e comprometida

A Viação Nossa Senhora do Amparo adota um modelo de gestão pautado por valores éticos e pelas melhores práticas de governança corporativa. Com seu Programa de Compliance, criado em 2020, a empresa reforça o compromisso com a integridade, a transparência e a responsabilidade em todas as suas operações. Além disso, mantém uma política contínua de investimento na melhoria do ambiente de trabalho, valorizando seus profissionais e promovendo a excelência no atendimento ao cliente.

Sustentabilidade: Compromisso com o Meio Ambiente

Na área ambiental, a Viação Nossa Senhora do Amparo é referência. A empresa investe fortemente em tecnologias e práticas sustentáveis, como: sistemas de reúso da água em processos operacionais, instalação de placas solares fotovoltaicas, promovendo o uso de energia limpa, parceria com a One by One, que viabiliza a arrecadação de tampinhas plásticas para recicla-



Curso de manicure oferecido pelo Instituto Jacintho Luiz Caetano

ção, revertida em cadeiras de rodas, ações educativas como a distribuição de mudas de árvores e oficinas de reaproveitamento de óleo de cozinha e frota equipada com tecnologia sustentável e 100% certificada com o Selo Verde, em conformidade com a legislação ambiental vigente.

Transformando vidas com o Instituto Jacintho Luiz Caetano

No campo social, o grande destaque vai para o Instituto Jacintho Luiz Caetano, mantido pela VNSA desde 2018. Com foco na inclusão, educa-

ção e geração de renda, o Instituto oferece cursos gratuitos de manicure, elétrica, corte e costura, entre outros, ampliando as oportunidades de empregabilidade para a população de Maricá.

Além disso, promove projetos solidários com grande impacto comunitário, como a produção de enxovais e bolsas de maternidade por alunos dos cursos, destinados à doação para instituições de saúde locais, funcionários da empresa e suas famílias.

“Podemos dizer, sem qualquer traço de presunção, que, ao longo de mais de sete décadas, o que começou com um pequeno negócio familiar transformou-se em símbolo de eficiência e excelência no transporte coletivo por ônibus e motivo de orgulho para a população de Maricá e região”, afirma Luiz Ronaldo, diretor da VNSA.

A Viação Nossa Senhora do Amparo é, acima de tudo, uma empresa que transporta muito mais do que pessoas. Transporta valores, oportunidades, inclusão e um compromisso genuíno com um futuro mais justo, sustentável e humano para todos.



Valorização do colaborador: um pilar estratégico

O bem-estar e o desenvolvimento dos colaboradores são prioridades para a VNSA. Entre os diversos programas internos de valorização, engajamento e capacitação, destacam-se:

Programa Estamos Juntos: iniciativa que fortalece os laços entre colaboradores e suas famílias, com passeios culturais trimestrais;

Projeto Adapta: voltado à inclusão e qualificação profissional de pessoas com deficiência (PCDs);

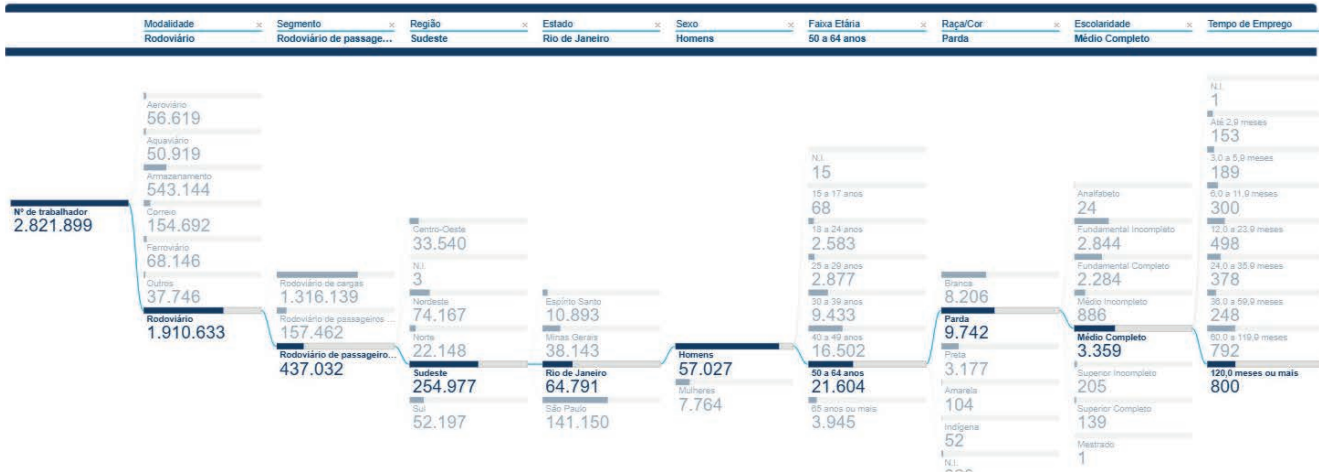
Programa Dirigindo com Resultados: programa de reconhecimento e bonificação de motoristas que se destacam nos aspectos técnico, operacional e comportamental;

Serviço de Fisioterapia: atendimento individualizado e ações preventivas contra lesões ocupacionais;

Coperfamp: cooperativa exclusiva para funcionários, voltada ao incentivo da educação financeira e concessão de crédito.

Além disso, são promovidos eventos regulares, como a Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho, Semana do Meio Ambiente e campanhas educativas de conscientização.





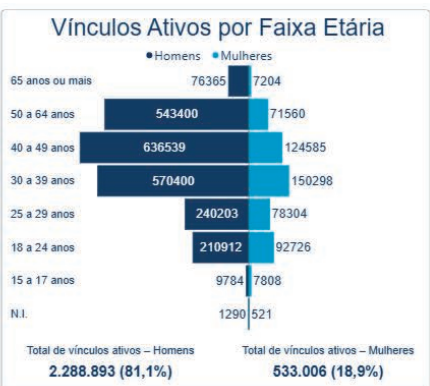
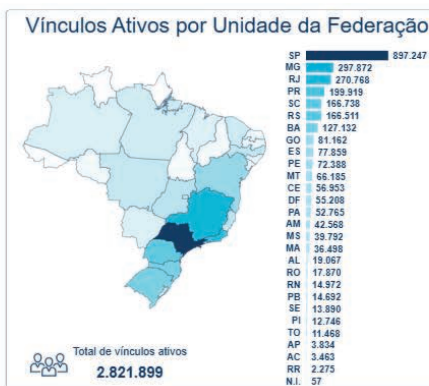
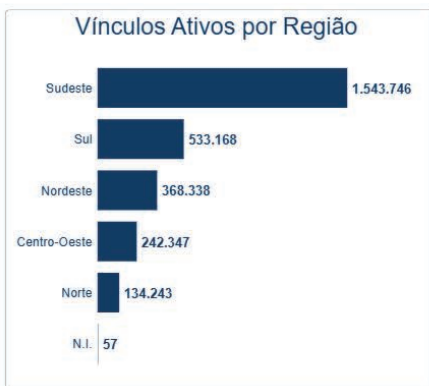
Perfil CNT do Trabalhador no Transporte

O Painel CNT de Perfil do Trabalhador no Transporte exibe o total de vínculos empregatícios ativos no setor durante o ano de 2024, categorizados conforme o perfil dos trabalhadores. Esta ferramenta analítica e dinâmica permite segmentação por modalidade de transporte ou perfil socio-demográfico. Adicionalmente, a funcionalidade de árvore hierárquica do Painel facilita a visualização de dados em diversos níveis de detalhamento, promo-

vendo uma melhor compreensão das relações pertinentes ao contexto em análise.

Clicando diretamente nos dados expostos em forma de árvore hierárquica, no alto da página que se acessa pelo link <https://www.cnt.org.br/painel-perfil-trabalhador-transporte>, pode-se ter os detalhes sobre qualquer segmento dos trabalhadores no transporte. Saber, por exemplo, como na imagem abaixo, que entre os 64.791 rodoviários do setor de passageiros re-

gistrados no estado do Rio de Janeiro, 57.207 são homens; desses, 21.604 têm entre 50 e 60 anos de idade, dentre os quais 9.742 declararam a raça/cor como parda. Desses que se consideram pardos, 3.359 completaram o ensino médio, 800 deles possuem mais de 120 meses no emprego atual. Mas poderíamos ter olhado qualquer combinação desejada, como os detalhes das rodoviárias do segmento de passageiros, de raça/cor branca, ou dos aeroviários pretos etc.





Aponte a câmera do seu celular e acompanhe todas as entrevistas do PodMais



Bruno Pinotti, apresentador, Priscila Sakalem e Patricia Tessarollo, das Barcas Rio, no estúdio do PodMais na Rio Innovation Week

PODMAIS, O PODCAST DA RIOCARD MAIS, GERA DEBATES AO VIVO DA RIO INNOVATION WEEK

A participação da Riocard Mais na Rio Innovation Week 2025 esteve ancorada na transmissão ao vivo de debates direto da maior feira de inovação do mundo. O PodMais, podcast oficial da empresa, foi levado pela segunda vez ao evento. O programa transmitiu quatro dias de entrevistas, com 23 convidados e mais de 13 horas de conteúdo ao vivo diretamente do pavilhão.

O PodMais se consolidou como espaço de conexão entre especialistas e público, discutindo temas como intermodalidade como pilar do transporte metropolitano, unificação do Vale-Social, retomada do investimento nas Barcas Rio, sistemas de controle de bilhetagem, o papel dos grandes bancos no transporte público de passageiros, dentre outros. Para quem não conseguiu acompanhar de perto o evento, o

podcast ofereceu uma versão resumida das principais discussões, ampliando o alcance dos debates produzidos no fórum Mobilidade 5.0.

Entre os 23 entrevistados, estiveram Priscila Sakalem (secretária estadual de Transportes do Rio de Janeiro), Renato Pizzo e Romario Velten (Superintendente Executivo Payments do Bradesco e Head do Bradesco Corporate Rio de Janeiro), Johnny Maycon (prefeito de Nova Friburgo), Rodrigo Vieira (ex-secretário de Transportes RJ) e Renata Ignarra (Coordenadora de Gestão do Vale-Social, da Setram).



Ao fundo: Bruno Pinotti e Romario Velten. À frente, Pablo Medeiros e Renato Pizzo

RIOCARD MAIS ORGANIZA DEBATE SOBRE MOBILIDADE 5.0 NA RIO INNOVATION WEEK



Paula Faria, Johnny Maycon, Rodrigo Tortoriello e Ivanice Schütz durante a palestra

Aponte a câmera do seu celular e confira as palestras do fórum Mobilidade 5.0



José Antonio Ribeiro, Raphael Salgado e Vanessa Alcântara debatem sobre fraude no primeiro painel do Fórum Mobilidade 5.0

A mobilidade urbana ganhou um protagonismo adicional na Rio Innovation Week com a participação da Riocard Mais, que organizou o fórum Mobilidade 5.0 com três debates sobre presente, tendências incorporadas e futuro da mobilidade urbana. Reunindo especialistas do setor privado, governos e instituições financeiras, os encontros discutiram o papel da tecnologia na transformação do transporte público e apontaram caminhos para o futuro da bilhetagem eletrônica.

Fraudes sob controle: inteligência artificial e segurança na bilhetagem

O primeiro painel destacou como a inteligência artificial está se consolidando como aliada

no combate a fraudes. Sistemas capazes de identificar padrões de recarga, confirmar identidades e detectar atividades suspeitas em tempo real já fazem parte da rotina de empresas de mobilidade, como é o caso da Riocard Mais. Além de proteger operações e passageiros, essas ferramentas trazem ganhos ao poder público — que economiza recursos — e às forças de segurança, que contam com dados para investigações em casos de infrações aos benefícios, como o uso do Bilhete Único por outras pessoas que não o titular do cartão. Participaram do debate Vanessa Alcântara (Riocard Mais), Raphael Salgado (Detro) e José Antonio Ribeiro (Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana do Estado do RJ).

O futuro dos meios de pagamento na mobilidade

O segundo fórum mergulhou nas tendências que estão redesenhando a experiência de pagamento no transporte. O avanço dos meios digitais, o papel das instituições financeiras e o modelo de pagamento aberto – no padrão EMV, que permite usar o mesmo cartão bancário em diferentes segmentos e até países – foram apontados como movimentos inevitáveis na evolução do setor.

O painel contou com Fernanda Caraballo (Mastercard Brasil), Artur Costa (Planeta Informática), Pablo Medeiros (Mais.Mobi) e Marcelo Sarralha (consultor).

Mobilidade centrada no passageiro: a nova experiência urbana

Encerrando a série, o terceiro painel tratou da mobilidade sob a ótica do passageiro. A visão

do passageiro foi o ponto de partida para discutir modelagem de contratos, integração entre modos, facilidades no pagamento, tarifas integradas, comunicação com o cliente e o uso intensivo de dados para planejamento urbano. A conectividade, cada vez mais presente, foi destacada como fator-chave para que cidades de diferentes portes ofereçam a nova experiência à população.

Participaram Paula Faria (Necta/Connected Smart Cities), Johnny Maycon (prefeito de Nova Friburgo), Rodrigo Tortoriello (RT2 Consultoria) e Ivanice Schütz (Prefeitura de Niterói).

Com os três painéis, a Riocard Mais mostrou como inovação, tecnologia e foco no cliente podem se combinar para transformar a mobilidade em grandes centros urbanos e em cidades médias.



Marcelo Sarralha, Pablo Medeiros, Fernanda Caraballo e Artur Costa após o debate sobre o futuro dos meios de pagamento na mobilidade

Filmes de violência e mistério no dia a dia do transporte público



Cena 1 - Em uma fria noite de quinta-feira, uma mulher está sentada do lado da janela de um ônibus que trafega na capital paulista. Em um primeiro momento, está distraída digitando algo no celular; no momento seguinte, uma grande pedra atravessa e estilhaça o vidro da janela e ela tem seu rosto gravemente ferido, o nariz quebrado. É socorrida e levada para o hospital mais próximo. O ônibus não termina a viagem e fica dias na garagem esperando a reposição do vidro. Os outros passageiros embarcam no próximo veículo da mesma linha. O motorista, embora traumatizado pela violência, no dia seguinte continua seu indispensável trabalho. Apenas o desconhecido criminoso que lançou a pedra volta tranquilo para casa. O espantoso filme foi gravado pelas câmeras de segurança do veículo. Um caso que, isolado, já é assustador, mas foi apenas um evento, em mais de cinquenta parecidos que ocorreram naquele 27 de junho de 2025, dia em que as câmeras da imprensa registraram grandes filas de ônibus parados em avenidas, todos com vidros estilhaçados. E esse foi apenas um dia dos últimos meses de terror contínuo contra o transporte público paulista.



Cena 2 - Em uma larga avenida de Madureira, passageiros descem desesperados de um ônibus articulado e seguem a pé, sem rumo. Muitas pessoas mostram-se nervosas, outras gritam. O imenso veículo, em seguida, sai da faixa exclusiva e interrompe o tráfego em um dos sentidos da avenida. Outros ônibus são abandonados atravessados na pista, no sentido oposto, e obstruem totalmente a via. Nesta ensolarada tarde de terça-feira, 14 de julho de 2025, ao menos 15 ônibus municipais e 5 intermunicipais foram sequestrados e tiveram as chaves levadas por criminosos na Zona Norte do Rio. Um filme de guerra com barricadas, sirenes e muitos tiros, que criaram o caos no tradicional bairro do samba. Tudo isso captado pelos celulares dos moradores. E esse foi apenas um dos frequentes sequestros de ônibus por facções criminosas do Rio neste ano, a maioria deles com o intuito de criar barricadas e dificultar o acesso da polícia aos locais de refúgio dos bandidos.

As maiores metrópoles brasileiras, Rio e São Paulo, sofrem com ondas de violência quase inacreditáveis. São fenômenos bem diferentes em suas características, mas iguais em seu absurdo.

É difícil decidir qual dos dois *thrillers* é mais perturbador e inacreditável, apesar de serem 100% verídicos. Se a rotina carioca de submissão às facções, que envolve, além de dezenas de sequestros de ônibus só este ano, episódios com armas de fogo, incêndios e ameaças explícitas é mais violenta e perigosa, no sentido de criar riscos imediatos de mortes e pânico na população, o mistério total que envolve as motivações por trás dos mais de 1.000 ataques surpresa, com pedradas em ônibus em pleno movimento, em qualquer região da metrópole paulista, sem nenhum aviso prévio ou objetivo identificável, torna viajar de ônibus uma atividade de alto estresse até esse fenômeno violento ser esclarecido e controlado.



As várias linhas de investigação em São Paulo

Nos 70 dias de apedrejamento de ônibus em São Paulo, até o fechamento desta edição, a polícia vem investigando a nova onda de violência por meio do Deic (Departamento Estadual de Investigações Criminais), da Polícia Civil, com apoio de unidades regionais e da Divisão de Crimes Cibernéticos, diz a SSP (Secretaria da Segurança Pública) de São Paulo. Já a Polícia Militar tem re-



forçado a presença em coletivos e a prefeitura da capital colocou 200 guardas-civis para circular em ônibus, nas linhas mais afetadas pelos ataques, assim como rondas também passaram a ser feitas nas garagens e nos percursos das linhas. Os principais caminhos de investigação são disputas entre empresas, o que é veementemente negado pelos empresários (veja o depoimento do presidente da Fetpesp na página abaixo), desafios de internet



“Nós nos preocupamos muito com a integridade dos usuários e com a integridade dos funcionários que estão dentro do ônibus”

Antes de junho, em São Paulo, havia apenas casos isolados de violência. Nos últimos dois meses, temos mais de mil casos de apedrejamento de ônibus. Na capital, está chegando a 700 carros. Na Grande São Paulo, quase 300 e mais alguns na Baixada Santista.

Nós, da Federação, particularmente, não entendemos como isso está acontecendo. Já foram levantadas várias hipóteses, mas em algumas delas eu não acredito.

to. Não acredito que seja algo ligado às empresas, ou que esses apedrejamentos estão ligados à facção criminosa PCC. Então, eu ainda acho que são casos relativos à internet e desafios, algo como isso. Mesmo depois da polícia prender várias pessoas, elas não têm ligação uma com a outra, nada em comum, são de lugares completamente distintos; São Paulo é uma cidade muito grande e a grande São Paulo, então, nem se fala. Então, nós

Depoimento de Mauro Herszkowicz, presidente da Fetpesp (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo), em 12 de agosto de 2025



A cidade maravilhosa sequestrada

Diferentemente de São Paulo, não existe dúvida quanto às motivações relacionadas a essa nova escalada de violência contra o transporte público no Rio de Janeiro, em que, segundo o Rio Ônibus, sindicato das empresas de ônibus da capital, 99 ônibus foram sequestrados e três incendiados, desde o início de 2025. A maioria dos casos é claramente de retaliações a operações policiais. Esta situação afeta diretamente a população carioca, pois cerca de 11 linhas têm seus itinerários alterados diariamente devido à violência. O caso mais recente ocorreu no dia 18 de agosto, durante uma operação da Polícia Militar no Morro do Dendê, na Ilha do Governador, Zona Norte do Rio. Criminosos incendiaram um ônibus da linha Ribeira-Bancários e sequestraram

e a já descartada participação do crime organizado.

Se em pouco mais de um mês do começo dos atentados, a Prefeitura havia registrado 506 ataques a ônibus na cidade de São Paulo, o ritmo parece ter diminuído, para cerca de 120 casos no segundo mês na capital. Porém, os apedrejamentos continuam, os prejuízos acumulados pelas empresas aumentam e o medo dos passageiros de viajar perto das janelas também.



outros 12 veículos menores, que foram utilizados como barricadas para dificultar a ação policial. Além dos coletivos, caçambas de lixo também foram incendiadas.

“Tiraram todo mundo do ônibus e falaram que iam tacar fogo, que iam matar. Foi um filme de terror ali na hora. Mandaram atravessar o carro, pegaram a chave do meu ônibus e do 37” O relato, apresentado no Jornal Nacional de 18 de agosto, é de um motorista que, por segurança, não quis se identificar.

não conseguimos entender o que vem acontecendo. O único consolo é que essa situação vem diminuindo. O que também é estranho, pois não sabemos por que está diminuindo agora.

A polícia tem feito o possível para descobrir o que vem acontecendo, mas são casos que acontecem na capital toda, na Zona Sul, na Zona Norte, na Zona Oeste, na Grande São Paulo, em São Bernardo do Campo, Santo André. Não são nem em regiões e nem em empresas específicas. Então, é muito difícil para a polícia conseguir coibir isso.

Pedimos à população que, se souber de alguma coisa, ou vir alguma coisa, acione a polícia imediatamente.

Nós nos preocupamos muito com a integridade dos usuários e

com a integridade dos funcionários que estão dentro dos ônibus; por isso pedimos tanto a ajuda da população.

Calculamos que, financeiramente, cada vidro de ônibus destruído custe de três a cinco mil reais, dependendo do local da peça. Vidro lateral é um pouco mais barato, para-brisa um pouco mais caro. Isso é o valor da reposição, somente do material. Sem falar da mão de obra. Se você fizer uma conta por mil ônibus, a gente chega fácil a 5 milhões. E também afeta a não disponibilidade do veículo no tempo parado para o material chegar na garagem. Essa reposição não é imediata. A empresa não tem estoque de vidros, mesmo porque a quantidade de tipos de vidros de carrocerias é enorme. Muitas vezes, o vi-

dro demora para chegar. Cinco, 10 e até 15 dias. E essa troca, dependendo da situação, não é só um homem que faz. São dois, às vezes até três.

Então, tudo isso é muito preocupante. Essa onda atual é o maior caso de vandalismo que conhecemos. Temos instruído as empresas para que nos informem, para termos a estatística desses casos. E orientado que, quando acontecerem os casos, imediatamente comuniquem-se com a polícia, com a delegacia próxima, para que a polícia tenha condição de tomar algum tipo de providência. Não tem muito mais o que se fazer, apenas informar às autoridades competentes, principalmente à polícia e aos órgãos gerenciadores e gestores do transporte aqui de São Paulo.



Seminário Nacional NTU debate futuro da mobilidade urbana no Brasil

Tarifa, investimento, sustentabilidade, gestão de dados e inteligência artificial foram alguns dos assuntos em pauta no evento

Realizado nos dias 12 e 13 de agosto, no Hotel Royal Tulip, em Brasília, o Seminário Nacional NTU discutiu o futuro da mobilidade urbana no Brasil com foco em sustentabilidade ambiental, inclusão social e governança eficiente, a partir do tema "Rotas para um Transporte Público Mais Sustentável". O evento reuniu empresários, especialistas representantes das

três esferas de governo e de entidades do setor. Paralelamente, foi realizada uma feira de produtos e serviços para o segmento do transporte público urbano.

No primeiro dia, logo pela manhã, em coletiva de imprensa, o diretor executivo da NTU, Francisco Christovam, apresentou o Anuário NTU 2024-2025, que consolida os dados mais importantes do transporte público coletivo por ônibus no Brasil. Em seguida, o presidente do Conselho Diretor da NTU, Edmundo Pinheiro, ao abrir oficialmente o evento, conclamou pela união entre entes federativos, operadores e sociedade para o bem da mobilidade urbana no País. Ainda durante a abertura, o prefeito de Goiânia, Sandro Mabel, ministrou a palestra master "Por uma Política Nacional de Transporte Público Coletivo", na qual abordou a necessidade de políticas públicas em todas as esferas

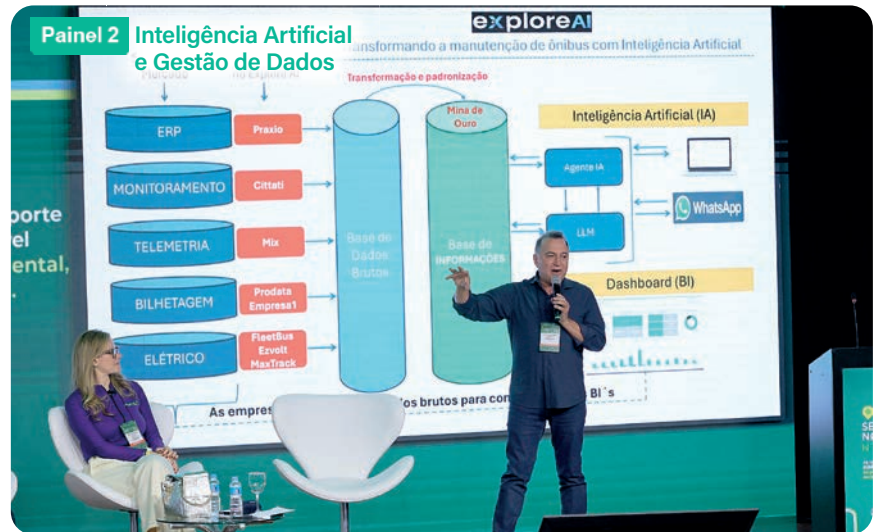


de poder, para assegurar o cumprimento do papel do transporte público como direito social e como um serviço essencial, incluindo a garantia de fontes permanentes de financiamento.

Tarifa Pública x Remuneração e IA e Gestão de Dados

Os debates técnicos começaram com o painel “Tarifa Pública x Remuneração: como financiar o complemento tarifário”, sobre a modernização das políticas de financiamento e custeio do transporte público coletivo, com separação tarifária e subsídios, visando oferecer acesso universal, continuidade e tarifas módicas para os passageiros, com aumento da qualidade do serviço. A mesa foi mediada pelo diretor de gestão da NTU, Marcos Bicalho, e o tema, defendido pelo secretário de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, Zeno José Gonçalves, que apresentou um diagnóstico da crise, usando Brasília como estudo de caso.

O segundo painel, “Inteligência Artificial e Gestão por Dados” foi apresentado pelo fundador da consultoria Avex, focada na implementação de IA em empresas, Celso Brandão de Oliveira Filho. Ele destacou que a nova tecnologia que está revolucionando



o mundo terá impacto comparável ao da eletricidade, transformando modelos de negócio e influenciando praticamente todas as profissões — 40% delas de forma direta. O palestrante falou sobre os ganhos de produtividade apontados em estudos da Microsoft: até 37% menos tempo para tarefas de escrita, aumento de 40% na qualidade e produtividade dobrada. O painel foi mediado pelo membro do Conselho Diretor da NTU, Murilo Soares Lara.

Estudo do BNDES e lançamento do NTU Mulher e Jovem

O terceiro e último painel do primeiro dia de Seminário apresentou o “Estudo Nacional de Mobilidade Urbana do BNDES”,

sobre os projetos de infraestrutura de mobilidade previstos em 21 regiões metropolitanas brasileiras até 2030. A palestra ficou a cargo do representante da área de Soluções para Cidades do Departamento de Mobilidade Urbana do BNDES, Cleverson Aroeira, e teve mediação do presidente executivo da Semove e membro do Conselho Diretor da NTU, Armando Guerra (matéria na página seguinte).

Encerrando o primeiro dia do evento, foram lançados os movimentos “NTU Mulher” e “NTU Jovem”, cujos objetivos são ampliar a diversidade, atrair e engajar novas gerações e valorizar talentos femininos no setor. A diretora de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral, e a CEO e fundadora da EKHOA, empresa de promoção de eventos na área de mobilidade, e diretora da Paraty Mobilidade, Luciana Herszkowicz, conduzirão ambas as iniciativas. Após a apresentação dos movimentos, o diretor executivo da NTU, Francisco Christovam, lançou o livro “Transporte Urbano – Origens e Destinos”, que traz um retrato de décadas de trabalho dedicadas ao setor.





Armando Guerra media painel sobre estudo de mobilidade urbana do BNDES

O presidente executivo da Semove, Armando Guerra, mediou o painel “Estudo Nacional de Mobilidade Urbana do BNDES”, apresentado durante o Seminário Nacional NTU 2025, dia 12 de agosto, em Brasília. Guerra abriu o debate destacando que a perda média de 40% na demanda nacional de passageiros no transporte por ônibus, que chega a 60% em alguns casos, se deve a fatores como: motorização crescente, impacto da pandemia, concorrência de aplicativos de transporte e ausência de investimentos consistentes em infraestrutura. Ele também ressaltou o aumento dos congestionamentos e dos impactos ambientais, bem como o custo por passageiro, apontando para a necessidade de subsídios. “Sem um diagnóstico confiável, não há como priorizar investimentos nem estabelecer um plano de longo prazo que incorpore benefícios sociais à análise econômica”, afirmou.

O levantamento realizado pelo BNDES, em parceria com diversas empresas, foi apresentado pelo representante da área de Soluções para Cidades do Departamento de Mobilidade Urbana do BNDES, Cleverson Aroeira. Foram mapeados mais de 400

planos de investimento já existentes, cruzando informações de matrizes origem-destino, bilhetação, telefonia celular e simulações de demanda para 30 anos. Isso resultou em 194 projetos prioritários, incluindo BRTs, metrô e VLTs, que somam 2.400 km de novos corredores e representariam um crescimento de 120% da rede atual.

Investimentos de R\$ 500 bilhões até 1055

De acordo com o estudo, serão necessários mais de R\$ 500 bilhões em investimentos até 2055 para ampliar o transporte público coletivo de média e alta capacidade no Brasil, atingindo 21 regiões metropolitanas com população total acima de 1 milhão de habitantes. A proposta prevê 2.400 km de novos eixos estruturais, cobertura de 40% da população e prioridade para áreas de menor renda. Segundo Aroeira, a etapa seguinte ao diagnóstico é selecionar de 30 a 40 projetos para início de execução em 2026. As projeções indicam que, apenas com a implantação da nova rede, o número de passageiros aumentaria em média 100%. Se forem adotadas medidas como tarifa única, integração mo-

dal, redução de custos operacionais e desincentivo ao transporte individual, a expansão pode chegar a 136%. No Rio de Janeiro, subiria de 4,6 para 5,9 milhões/dia.

Para Wagner Colombini Martins, CEO da Logit Engenharia Consultiva, a governança e a transparência serão determinantes para acessar recursos e atrair investidores. Ele destacou que a base de dados do estudo será disponibilizada em plataforma georreferenciada, acessível a governos, universidades e sociedade, e que o uso de inteligência artificial pode ampliar a eficiência operacional. Fábio Damasceno, presidente do Conselho Nacional de Secretários de Transporte e Mobilidade, alertou para a necessidade de preservar e aprimorar contratos já vigentes.

Ao final, os debatedores concordaram que o “Estudo Nacional de Mobilidade Urbana do BNDES” não é apenas um retrato do presente, mas um roteiro para as próximas décadas. Sua execução dependerá de articulação política, segurança jurídica, integração regional e de um compromisso federativo para colocar o transporte coletivo como prioridade central no planejamento das cidades brasileiras.



Após o encerramento dos trabalhos técnicos do primeiro dia de debates, foi realizada, à noite, a entrega da Medalha do Mérito do Transporte Urbano Brasileiro 2025, que homenageou duas personalidades do estado do Rio de Janeiro: João Gouveia Ferrão Neto, na categoria Especial, e o empresário do Rio de Janeiro, Manuel Pereira Teixeira, na categoria In Memoriam (matéria na página seguinte).

Capacidade de investimento e parceria na redução de emissões

O segundo dia do Seminário começou com o painel “Financiamento: como ampliar a capacidade de investimento no setor”, apresentado pelo superintendente de Infraestrutura do BNDES, Felipe Borim Villen, que falou sobre as iniciativas estratégicas conjuntas para o desenvolvimento e fomento a mecanismos regulatórios, legais e contratuais fundamentais à estruturação de novos projetos de transporte urbano. Villen também ressaltou que o setor vive um momento histórico, com a iminência da aprovação do marco regulatório e a apresentação do Estudo

Nacional de Mobilidade, que “caminham lado a lado para essa revolução na mobilidade”. A mediação foi feita pela vice-presidente da MobiBrasil, Niede R. Chaves.

Antes do último painel do evento, o coordenador do Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável do Insper, Sérgio Avelleda, apresentou o “Estudo Completo da Coalizão dos Transportes – Como Tornar o Setor de Transportes um Contribuidor Ativo para a Redução das Emissões Brasileiras”. Logo em seguida, foi debatido o tema “Inovação Tecnológica Veicular e Transição Realista”, que teve como mediador o membro do Conselho Diretor da NTU e presidente do Sindicato de Fortaleza, Dimas Ferreira. Nesse painel, o consultor es-

pecialista em transportes, ex-diretor da CNT, Bruno Batista, abordou os caminhos para a redução de emissões da frota nacional e etapas a serem vencidas para uma transição energética realista, frente aos desafios e oportunidades de cada região do País.

Encontro de colégios e eventos paralelos

Ao final do Seminário, foi realizado o Encontro dos Colégios de Advogados, de Comunicação e Marketing e Técnico da NTU, exclusivo para associados à entidade. Além disso, ainda no dia 13, aconteceram eventos paralelos, como a Reunião Extraordinária do Fórum Nacional de Secretários, Secretárias e Dirigentes de Mobilidade Urbana, o painel sobre tramitação do PL 3287 (Marco Legal do Transporte Público Coletivo), a apresentação do Portal de Boas Práticas em Mobilidade Urbana ANTP, e o Encontro Nacional de Mobilidade e Infraestrutura, juntamente com a 32ª Reunião do Consetram. Foram discutidos os temas: “O Papel dos Governos Estaduais na Governança Metropolitana para Transporte Público”, “Infraestrutura Sustentável e Descarbonização do Transporte Coletivo no Brasil”, e “Plano Nacional de Logística”.



Estado do Rio tem dois nomes condecorados com Medalha do Mérito do Transporte Urbano

Doze personalidades do transporte público do Brasil que colaboraram, de forma expressiva, para o desenvolvimento da mobilidade urbana no País, foram condecoradas, na noite de 12 de agosto, com a Medalha do Mérito do Transporte Urbano Brasileiro. A honraria é concedida anualmente pela NTU, durante seu Seminário Nacional, e representa o reconhecimento do setor às contribuições técnicas, políticas, empresariais e sociais de pessoas que fizeram a diferença na mobilidade urbana brasileira.

“A medalha é um reconhecimento à dedicação de profissionais e lideranças que construíram, com muito esforço, competência e compromisso, um setor mais resiliente e voltado ao bem público. São trajetórias que inspiram o presente e pavimentam o futuro da mobilidade urbana no Brasil”, afirmou Francisco Christovam, diretor executivo da NTU.

Duas importantes personalidades do transporte no estado do Rio de Janeiro foram homenageadas com a medalha – o presidente do Rio Ônibus, João Gouveia



Francisco Teixeira (à esquerda) e sua mãe Palmira Felix Teixeira, ao lado do presidente executivo da Semove, Armando Guerra

veia Ferrão Neto, na categoria Especial, e o empresário Manuel Pereira Teixeira, na categoria In Memoriam, representado na ocasião pelo filho, Francisco Teixeira, e pela viúva Palmira Felix Teixeira.

A comenda é dividida em três categorias: Empresário, Especial e In Memoriam. Segundo a NTU, a seleção destaca lideranças visionárias, inovadoras e comprometidas com a construção de um transporte mais eficiente e sustentável.

Na categoria Empresário, também foram condecorados: Anderson Guimarães Lopes, de Minas Gerais, diretor Ge-

ral da Viação Progresso; Eunice Lessa Carvalho Ganem, executiva do Grupo Saritur, também de MG; Mário Jatáhy de Albuquerque Júnior, presidente do Sinterônibus (Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Intermunicipal e Interestadual do Ceará) e diretor da Vega S.A; Niece Rositer Chaves, de São Paulo, vice-presidente do Grupo Mobibrasil; e Victorino Aldo Saccol, presidente do Consórcio SIM de Santa Maria, no Rio Grande do Sul.

A categoria Especial teve como homenageados: Anna Carolina Maseo de Andrade, advogada e presidente da Diretoria Executiva do SetraBH, Minas Gerais; Jader Fontenelle Barbalho Filho, Ministro das Cidades; e Ronaldo Ramos Caiado, governador de Goiás. Já a categoria *In Memoriam* destacou, além de Manuel Teixeira, o fundador da Transportadora Globo e da Empresa Pedrosa, Carlos Alberto Gueiros, de Pernambuco, e Walter Trein, empresário pioneiro em Panambi, no Rio Grande do Sul.



João Gouveia (à esquerda) é condecorado na categoria Especial

NTU lança Anuário 2024-2025

Versão divulgada em agosto destaca política de subsídios, estagnação de investimento em infraestrutura e frota

A NTU lançou, em agosto passado, o Anuário NTU 2024-2025, documento que consolida os dados mais relevantes sobre o transporte público coletivo por ônibus no Brasil, como as transformações importantes no modelo de financiamento, a estagnação nos investimentos em infraestrutura e as conquistas institucionais relevantes para o futuro do setor.

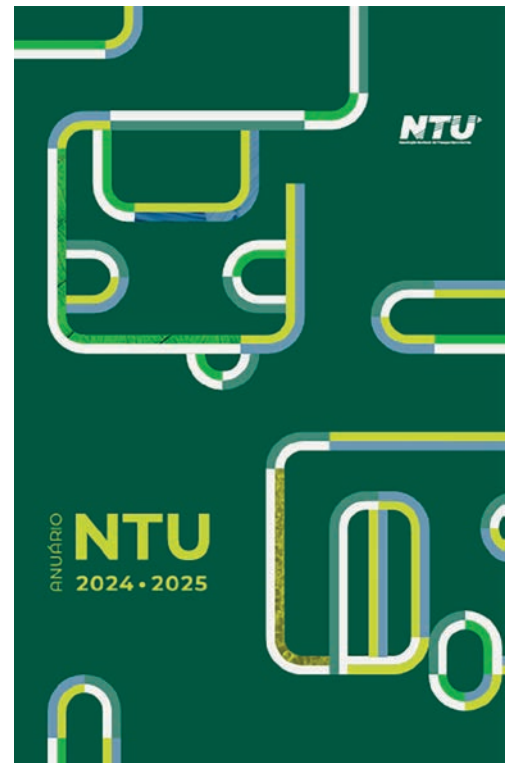
Divulgado durante coletiva de imprensa, no Seminário Nacional NTU, realizado em Brasília, dias 12 e 13 de agosto, o Anuário destaca os subsídios públicos e as políticas de tarifa zero, que vêm mudando a forma como o transporte é financiado em muitas cidades brasileiras – atualmente 154 municípios possuem tarifa zero e em 127 deles o benefício é pleno e universal (todos os dias e para todos os usuários). Nos últimos cinco anos, o número de cidades que subsi-

diam o transporte coletivo passou de 120 para 241.

Apesar do impacto positivo dos subsídios, o documento alerta sobre a importância de uma política nacional, com diretrizes federais e fontes permanentes de financiamento que possam garantir a qualidade do serviço oferecido. Segundo a Associação, os subsídios cobrem, em média, apenas 30% dos custos do sistema no Brasil, enquanto em países da Europa o índice chega a 50%.

Sobre o quadro de estagnação nos investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana, os dados a partir de 2023 mostram uma tendência de desaceleração na implantação de faixas exclusivas, corredores e sistemas BRT. Já a operação aponta sinais de recuperação. Em 2024, a quilometragem produzida — medida da oferta de serviços — cresceu 10,3%, o número de passageiros transportados e de passageiros equivalentes (pagan-tes) aumentou 9,8% e 4,7%, respectivamente.

A idade média da frota se manteve em 6 anos e 5 meses, ressaltando a falta de oferta de crédito com condições adequadas para a renovação. Por outro lado, os principais itens de custos apresentaram estabilidade: o preço do diesel variou apenas 0,9% e os salários dos motoristas não registraram aumento significativo, consequentemente, o custo por quilômetro apresentou variação negativa de 1%.



O Anuário também mostra os avanços no campo legislativo e fiscal, como a aprovação, no Senado Federal, e encaminhamento à Câmara dos Deputados do Marco Legal do Transporte Público Coletivo e a regulamentação da Reforma Tributária, que garantiu isenção do novo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) para o transporte coletivo urbano, metropolitano e semiurbano.

Os dados do Anuário reforçam a necessidade de consolidar o transporte coletivo como uma política pública estruturante, conectada às agendas de mobilidade, climática, inclusão e desenvolvimento urbano. Segundo a NTU, o futuro das cidades passa pela valorização do transporte coletivo — com financiamento estável, infraestrutura qualificada e segurança jurídica.

Consulte a íntegra do documento neste QR Code



Francisco Christovam fala sobre o Anuário, em entrevista coletiva, durante o Seminário NTU



Rio Innovation Week: Semove promove Fórum Mobilidade 5.0

Especialistas da entidade falaram sobre sustentabilidade, tecnologia, demanda e o futuro da mobilidade urbana

O atual cenário da mobilidade urbana do estado do Rio de Janeiro, o futuro desejado e a sustentabilidade financeira do setor de transporte por ônibus foram alguns dos pontos tratados no Fórum Mobilidade 5.0, promovido pela Semove e realizado no dia 15 de agosto, no Píer Mauá, dentro da Rio Innovation Week, conferência global de tecnologia e inovação.

Vá de Ônibus

No painel "Mobilidade Conectada: o papel da tecnologia nos deslocamentos urbanos", mediado pela gerente de Mobilidade Urbana, Eunice Horácio, o especialista em Produtos Digitais da Semove, Guilherme Tavares, falou sobre a plataforma Vá de Ônibus (veja matéria de capa na página 10) e suas principais funcionalidades.

Também participaram da mesa o cofundador e CEO da Scipopolis, Roberto Speicys, que defendeu a "Qualificação do transporte público como solução de cidade", e a gerente de Gestão de Mobilidade do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil), Lorena Freitas, que falou sobre "Estratégias para a gestão do meio-fio", destacando as tecnologias para a redemocratização do espaço viário das cidades.

Transporte e poluição

O gerente de Planejamento e Controle da Semove, Guilherme Wilson, ministrou a palestra "Transporte e poluição: como as suas escolhas impactam no clima e na sua cidade", quando reafirmou que, ao optarem pelo transporte público coletivo, os cidadãos contribuem para evitar

a emissão de bilhões de quilos de gás carbônico (CO₂), conforme mostra o carbonômetro, ferramenta automatizada disponível no site da Federação (www.semolve.org.br), que contabiliza o CO₂ não emitido pelo usuário de



Guilherme Tavares, Eunice Horácio, Roberto Speicys e Lorena Freitas



Rio Bus Expo: exposição de ônibus antigos e modernos tem parceria da Semove

A segunda edição da Rio Bus Expo, realizada na Nova Arena da Baixada, em Duque de Caxias, dia 30 de agosto, recebeu um público de cerca de 8 mil pessoas, entre rodoviários e suas famílias, empresários, autoridades, busólogos e fornecedores do setor de transporte por ônibus. Mais de 100 veículos, dos antigos clássicos aos modelos mais modernos, foram exibidos no evento,

que contou com a parceria da Semove e do Rio Ônibus, entre outros, e com o apoio da Prefeitura de Duque de Caxias.

Na abertura, esteve presente o deputado estadual Rosenverg Reis, que destacou o papel do rodoviário na mobilidade urbana. A Semove foi homenageada com uma placa, entregue à especialista de Comunicação Fernanda Cardozo, que representou a gerente

de Comunicação Institucional da entidade no evento, Verônica Abdalla.

Ciferal Flecha de Prata, Ciferal Tocantins e motor Euro 6

Empresas de ônibus do estado do Rio de Janeiro e até de outros estados levaram seus veículos para a exposição. O modelo mais antigo foi um Mercedes-Benz LP 321, carroceria Ciferal Flecha de Prata,



Empresa de Niterói demonstra o sistema de acessibilidade para cadeirantes



Ciferal Flecha de Prata, de 1964, conhecido como Papo Amarelo 139

de 1964, o chamado Papo Amarelo 139, uma relíquia que faz parte do acervo da Auto Viação 1001, do Grupo JCA. Outra atração foi um ônibus de 1981, um motorhome completo, à venda no local. Ainda entre os modelos clássicos, um Ciferal Tocantins, de 1979, que pertenceu à Viação Redentor.

Entre os veículos mais modernos, estavam: modelos urbanos, que operam nas cidades; modelos rodoviários, que fazem transporte interestadual e de turismo e fretamento, além de serviços executivos intermunicipais; um biarticulado, que atua em corredores expressos; e um micro-ônibus estampando na carroceria a política pública de tarifa zero. A maioria contava com motor Euro 6, tecnologia que emite menos poluentes. A Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro também levou um de seus veículos mais recentes, expondo-o ao lado de um de seus clássicos.

Espaço Kids, Praça de Alimentação e atividades educacionais

A exposição contou ainda com: um espaço kids, oferecido pelo Rio Ônibus, com vários brin-

quedos para as crianças se divertirem; praça de alimentação; biblioteca móvel, montada dentro de um ônibus; e até mesmo um ônibus no estilo “carreta furacão”, realizando um percurso musical animado com personagens dançando ao som de ritmos variados. Além disso, parceiros da Rio Bus Expo apresentaram seus produtos e serviços, e fabricantes de miniaturas de ônibus comercializaram suas mercadorias durante o evento.

A Sala Semove recebeu representantes de empresas de ônibus e autoridades, enquanto no Auditório Mega Tintas foram realizadas as palestras “Flores: da contratação ao volante”, conduzida pelo instrutor Ulisses Hipólito; “Desacelere. Seu bem maior é a vida”, feita pela Polícia Rodoviária Federal; e a miniaula sobre “Motores a diesel: inovações tecnológicas”, realizada pelo professor Carlos Eli, do Instituto JCA.

“Além de ser um lugar de lazer e de conhecimento pa-

ra os rodoviários e para o público em geral, nós entendemos o evento também como educativo, ao mostrar o ônibus como um amigo do cidadão. E de fato é, porque se você está num ponto, 1h da manhã, quem chega é o ônibus... Uma criança que tem a oportunidade de acompanhar a exposição não vai se tornar um adolescente que pratica vandalismo contra ônibus. Ao contrário, vai conscientizar seus colegas a respeitarem esse meio de transporte”, afirma Metusalen Amaral, da equipe organizadora da Rio Bus Expo.



A Semove foi homenageada com uma placa, entregue à especialista de Comunicação Fernanda Cardozo (ao centro), ao lado de Saulo Scoponi e de Giselle Coutinho, da equipe organizadora. Fernanda representou a gerente de Comunicação Institucional da entidade no evento, Verônica Abdalla.



Biblioteca móvel



Expo Kids, espaço de entretenimento infantil patrocinado pelo Rio Ônibus

Safe: 10 anos promovendo segurança e ajudando a combater a criminalidade nos ônibus do Rio de Janeiro

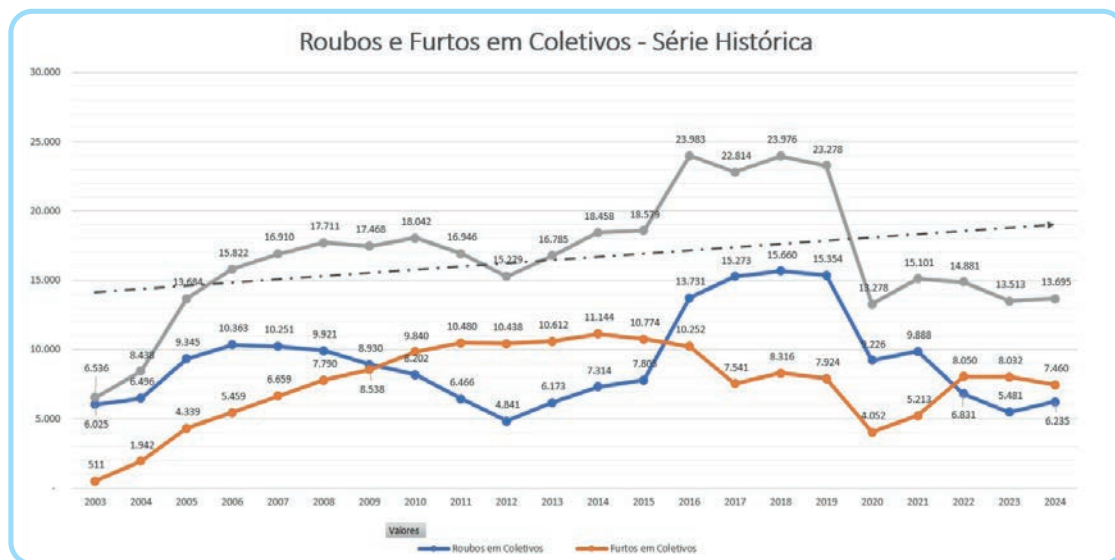
O Safe (Sistema de Acompanhamento de Frota em Emergência), plataforma criada pela Semove em 2015, em parceria com a Polícia Militar do Rio de Janeiro e com o Disque Denúncia, está completando 10 anos de atuação. Através desta ferramenta, as empresas de ônibus do estado do Rio de Janeiro registram os casos de assaltos, depredações e incêndios dentro de seus coletivos ou nos pontos de embarque e desembarque, visando contribuir para o trabalho estratégico das forças de segurança pública.

A partir de cooperação firmada com o Instituto de Segurança Pública (ISP), o Safe pode ser uti-

lizado diretamente pelas polícias do Estado, por meio de conexão com sua plataforma ISPGeo. Já a parceria da Semove com o Disque-Denúncia possibilita denúncias desses crimes pela população em geral, de forma anônima e rápida, por WhatsApp ou telefone. Os registros são disponibilizados às autoridades policiais e, com essas informações, as forças de segurança podem atuar de forma mais precisa na investigação e prevenção desses atos criminosos.

Segundo Lucas Pires, engenheiro de transportes da Semove, o sistema tem sido fundamental na transformação da gestão de segurança nos ônibus, focando no registro, mapeamento e análise das ocorrências. "A ferramenta permite a identificação das áreas críticas de reincidência, a criação de perfis das ações criminosas e de padrões de comportamento e temporais (por dia, horário, empresa, linha etc.). Essas informações são inputs valiosos, não só para o planejamento estratégico das forças de segurança, mas para as ações de pa-





trulhamento ostensivo e de inteligência”, diz o engenheiro.

Registro simples e on-line

O cadastro das ocorrências é feito de forma simples e on-line. No formulário, são inseridas as informações do incidente, como nome da empresa, número da linha, número do veículo, data e hora, local e dados dos criminosos, incluindo o número do Boletim de Ocorrência, caso tenha sido registrado. Também é possível incluir anexos como imagens, vídeos e PDFs. “Cada denúncia registrada contribui para a construção da mancha criminal no transporte por ônibus do estado do Rio”, destaca Lucas.

Os números surpreendem – em 2024, por exemplo, foram registradas 13.695 ocorrências em coletivos no Estado, uma a cada 38 minutos – e mostram a necessidade de soluções de planejamento e inteligência baseadas em dados como os agrupados pelo Safe. Porém, de acordo com o engenheiro, ainda há subnotificação. “Esse é o grande obstáculo enfrentado pelo nosso sistema. Através das parcerias com o ISP e o Disque Denúncia e de

Os números surpreendem – em 2024, por exemplo, foram registradas 13.695 ocorrências em coletivos no Estado, uma a cada 38 minutos – e mostram a necessidade de soluções de planejamento e inteligência baseadas em dados como os agrupados pelo Safe.

treinamentos, temos buscado difundir o uso da plataforma para empresas operadoras, sindicatos e as próprias polícias, que são os principais agentes nesse processo, por vivenciarem diariamente o transporte por ônibus”, diz.

Ao observar o gráfico com a Série Histórica que acompanha o número de roubos e furtos registrados dentro dos ônibus no estado do Rio, é possível constatar que essas ocorrências seguem tendência de crescimento no período pós-pandemia. Dados do ISP mostram cerca de 13.695 no ano de 2024. A RMRJ concentra a grande maioria das ocorrências na região, com

95% dos casos. Por outro lado, a frota total de ônibus do Estado vem apresentando queda ao longo dos anos, de modo que o indicador de ocorrências por veículo permanece aumentando, impactando diretamente a qualidade do serviço prestado. O passageiro segue sofrendo com a falta de segurança pública nos coletivos, afetando inclusive a demanda do setor.

Lucas esclarece que o objetivo da plataforma é que cada vez mais informações sobre a criminalidade nos ônibus e locais de acesso aos mesmos estejam à disposição das forças de segurança do Estado, para que seu combate possa ser intensificado e eficaz. “Nossa missão global é tornar o Safe um repositório rico e completo em dados de segurança pública relativos ao transporte por ônibus” Acreditamos que uma ação conjunta e a sinergia entre os agentes do transporte público, forças de segurança e a sociedade em geral têm muito a contribuir para a redução dos índices de violência no transporte por ônibus no Rio de Janeiro”, finaliza o engenheiro.

Semove cria área de Relações Governamentais para interação com poderes públicos

Com o objetivo de reforçar seu compromisso com a transparência, o diálogo institucional e a atuação responsável perante os poderes públicos de todas as esferas (municipais, estadual do Rio de Janeiro e federal), a Semove criou, recentemente, uma área de Relações Governamentais. Seu propósito é estreitar a ligação com órgãos governamentais, entidades reguladoras e legisladores, acompanhando pautas relevantes e contribuindo para a construção de políticas públicas alinhadas aos interesses legítimos da sociedade e do setor de transporte por ônibus. “É essencial que haja um diálogo transparente com o poder público, de modo a oferecer, com a expertise de quem efetivamente atua no mercado, o suporte aos formuladores de políticas públicas”, informa Daniele Masoto, diretora jurídica e responsável pela condução estratégica da área, em trabalho conjunto com a presidência e o Conselho de Administração da Semove.

Segundo a *head* da nova área, Alexandra Marques, o fato de, por exemplo, o legislador nem sempre possuir o domínio técnico necessário para a formulação

de um projeto de lei (PL) que pode afetar a mobilidade urbana, as empresas operadoras do serviço de transporte e a população em geral, torna necessária e conveniente a atuação dos agentes envolvidos na pauta tratada pelo PL. “Nesse caso, o legislador vai precisar contar com dados, informações e argumentos técnicos, fornecidos por especialistas, que ajudarão a ampliar sua compreensão sobre o tema a ser legislado, garantindo equilíbrio e proposições bem fundamentadas. E é aí que entra o nosso trabalho”, explica.

Monitoramento e estratégias

Na prática, a área de Relações Governamentais realiza um monitoramento para identificar mudanças legislativas, regulatórias e de políticas públicas. “Isso nos permite a antecipação de cenários e a adaptação de estratégias de forma rápida, evitando surpresas e mitigando riscos”, esclarece Alexandra. E complementa: “a partir daí, são realizadas as análises de impacto e mapeamento dos stakeholders envolvidos. Essas informações são, então, direcionadas aos tomadores de decisão na organização, a fim de que

possamos aprovar nossa estratégia de atuação. Nesse sentido, diversos relatórios são produzidos até que se consolide uma posição final”, afirma a *head*.

Em pouco tempo de atuação, a nova área já realizou um levantamento para identificar proposições em trâmite que possam impactar de alguma forma o setor de transporte por ônibus do estado do Rio de Janeiro. “Podemos citar, por exemplo, os projetos de lei que tratam da concessão de gratuidade no transporte público sem estabelecer a devida fonte de custeio, o que os torna, inevitavelmente, inconstitucionais”, diz.

Ao atuar de forma fundamentada na legalidade, no diálogo e na integridade, a área de Relações Governamentais busca oferecer à Semove maior segurança jurídica e previsibilidade, em um cenário normativo cada vez mais dinâmico e desafiador. “Com isso, nossas empresas fortalecem a sua governança e posicionam-se de maneira ainda mais estratégica frente às transformações regulatórias, setoriais e institucionais, protegendo seus ativos e garantindo, portanto, a sua sustentabilidade”, conclui a diretora Daniele.



semove



Semove lança Programa de Diversidade e Inclusão

A Semove lançou, dia 27 de junho, seu Programa de Diversidade e Inclusão (DI). As ações concentram-se no Programa Plural da entidade, que centraliza, organiza, amplia, estrutura e sistematiza as práticas de sensibilização e conscientização em DI, iniciadas pela Federação em 2019.

“O principal objetivo dessa iniciativa é promover um ambiente de trabalho diverso, inclusivo e equitativo, onde todos os colaboradores se sintam valorizados, respeitados e com oportunidades iguais de crescimento e desenvolvimento”, explica Átila Moreno, responsável pelo Programa.

Diretrizes definidas

Para isso, foram definidas como principais diretrizes: o desenvolvimento e implementação de programas que abordem questões de raça, etnia, gênero, orientação sexual, identidade de gênero, religião, idade, deficiência e origem social; a sensibilização de lideranças para melhor lidarem com os processos de recrutamento, seleção, promoção e desenvolvimento de carreira; a implementação de programas de treinamento, sensibilização e conscientização, com foco em diversidade, inclusão, respeito e combate ao preconceito; a criação de grupo de trabalho para planejar, executar e acompanhar as ações do programa; a contribuição com as demais políticas, planos e programas da entidade; a definição de metas e indicadores para medir o progresso do



Programa; e o estímulo à participação dos colaboradores.

ODS e eixos de atuação

“O programa está alinhado com os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial os ODS 3, 4, 5 e 18, com previsão de implantação a curto, médio e longo prazos, e os ODS 10, 11 e 16, para longo prazo”, destaca Átila.

É importante destacar que o Programa Plural se divide em cinco eixos temáticos – capacitação e desenvolvimento, comunicação e eventos, normativas e diretrizes, gestão e saúde e bem-estar no trabalho –, que são os pilares para fomentar iniciativas de equidade, diversidade e inclusão. E ele conta também com sete eixos de atuação: gênero, orientação sexual, raça e etnia, pessoa com deficiência, crença e religião, idade e interseccionalidade.

O que já está sendo feito

Programas e ações das áreas de Desenvolvimento Or-

ganizacional e da Gerência de Relações do Trabalho, realizados ao longo dos últimos anos, já estão inseridos nos eixos de atuação do programa de Diversidade e Inclusão, como: a plataforma on-line Eu Estudo; os treinamentos sobre assédio moral e sexual e discriminação; o Geração Jovem; o Clube de Leitura; a Pesquisa de Ambiente Empresarial; as rodas de conversa sobre maternidade, orgulho LGBTQIAP+, raça e masculinidade, entre outros temas; os programas de gestantes e de bem-estar social; e o Espaço Saúde na intranet, com área dedicada a temas transversais ao da diversidade.

“O sucesso deste Programa depende do compromisso e da participação de todos e todas. É fundamental que a liderança da empresa demonstre um forte apoio à DI e que os colaboradores se sintam responsáveis por criar um ambiente de trabalho inclusivo e respeitoso”, finaliza Átila.

Mais.Mobi: nova empresa vem transformar sistema de pagamento no transporte público

Uma nova empresa de mobilidade urbana surge no cenário brasileiro: a Mais.Mobi, que vem agregar valor aos setores de transporte e tecnologia, criando soluções inovadoras e assumindo a gestão de diversos produtos, como o Riocard Mais e o Cartão Macaé. A Mais.Mobi já nasce forte: utilizando a experiência da Riocard Mais, referência em bilhetagem eletrônica do estado do Rio de Janeiro, assume o controle da We Benefícios, plataforma especializada na venda de vale-transporte e vale-refeição, dentre outros produtos; o sistema de bilhetagem eletrônica de Squarema, Maricá, Nova Friburgo (através do Consórcio Mais Friburgo) e o de Campos dos Goytacazes.

A empresa considera-se preparada para participar de licitações em todo o território nacional e ampliar sua atuação em todo o País, oferecendo soluções completas, eficientes e customizadas para a gestão da mobilidade pública.

Capacidade operacional é grande

A nova empresa é capaz de realizar 2 bilhões de transações de viagens anuais no transporte público e de administrar mais de nove milhões de cartões. Conta também com cerca de 1 milhão de associados ao clube de descontos exclusivo para passageiros do transporte coletivo. Com o legado da bilhetagem eletrônica do estado do Rio de Janeiro e a vasta experiência que isso traz, mais o profundo conhecimento do mercado e o sério compromisso com a inovação e a qualidade, a Mais.Mobi tem capacidade para criar soluções diferentes para cada caso, oferecendo agilidade e tecnologia de ponta na implantação.

A nova empresa abrange os casos de controle antifraude, pagamento por QR Code, aplicativo voltado para transporte público, controle de acesso, sistemas de recarga, monitoramento de frota e do clube de descontos, que já conta com mais de 40 empresas parceiras, dentre outras tecnologias.

A Mais.Mobi oferece também soluções em chatbots para aten-

dimento de sistemas de bilhetagem eletrônica e operadoras de transporte público, abrangendo venda de recarga de cartões de pagamento no transporte, esclarecimento de dúvidas, venda de passagens rodoviárias, planejamento de viagens e outras, de forma simples e eficiente pelo WhatsApp, aplicativo usado por 98% das pessoas que utilizam aparelhos celulares.

Saiba mais sobre a Mais.Mobi

A Mais.Mobi é uma empresa brasileira de tecnologia e soluções para mobilidade urbana, sediada no Rio de Janeiro e com atuação em projetos de bilhetagem eletrônica, gestão operacional e digitalização do transporte público. Entrega plataformas completas, flexíveis e integradas voltadas para a melhoria da qualidade do transporte público e para a otimização da experiência do passageiro. A ideia é adequar as soluções à realidade de cada município e resolver problemas de mobilidade de forma segura, com transparência e suporte técnico contínuo.

The logo for Mais.Mobi, featuring the text "mais·mobi" in a white, lowercase, sans-serif font. The dots between "mais" and "mobi" are slightly larger than the other dots. The logo is positioned in the upper left quadrant of a night cityscape background.

mais·mobi



Attivi Integral e o micro-ônibus Volare Fly 10 GV reforçam o compromisso da Marcopolo com a sustentabilidade

A Marcopolo apresentou, no Seminário Nacional NTU 2025, em Brasília, duas inovações em mobilidade urbana sustentável: o Attivi Integral, ônibus 100% elétrico, e o micro-ônibus Volare Fly 10 GV, movido a biometano e gás natural veicular. A empresa destaca que essas soluções fazem parte de sua estratégia para contribuir com a descarbonização das cidades e responder aos desafios atuais do transporte coletivo.

Segundo Ricardo Portolan, diretor da Marcopolo, a diversidade da matriz energética brasileira permite acelerar a descarbonização com diferentes tecnologias. “O futuro do transporte de passageiros inclui veículos como o Attivi Integral, 100% elétrico. Mas também há espaço para soluções como o Volare GV, movido a biometano e GNV, ou mesmo modelos híbridos”, afirma o executivo. Ele ressalta, que a companhia busca “impulsionar a mobilidade sustentável e contribuir ativamente para a descarbonização das cidades”.

Volare Fly 10 GV



O Volare Fly 10 GV reflete o compromisso da Marcopolo com uma mobilidade mais limpa e eficiente. Desenvolvido ao longo de quatro anos, o modelo possui plataforma e powertrain concebidos especialmente para operar com GNV e biometano, em qualquer proporção.

O motor oferece excelente desempenho, com redução de até 96% nas emissões de material particulado e 84% nos gases de efeito estufa. Conta com três cilindros de combustível, com capacidade total de 360 litros e autonomia de até 450 quilômetros, dependendo da aplicação. O modelo inclui sistemas eletrônicos de segurança, como controle de tração e estabilidade, e bloqueio do veículo com porta aberta.

Attivi Integral - o novo elétrico



O Attivi Integral pode ter até 13.000mm de comprimento total, possui chassi Low Entry, motor elétrico WEG de potência máxima de 385 kW e torque de 2.800 Nm, eixos dianteiro e traseiro ZF, suspensão a ar, sistema de freios Knorr e baterias CATL, com capacidade de 350kwh e autonomia entre 250 e 280 km (dependendo das condições de utilização). Tem capacidade para até 91 passageiros (sendo 34 sentados em poltronas City com encosto de cabeça).

Apresentado em 2022, é o primeiro modelo da Marcopolo com chassi próprio, produzido em Ana Rech (Caxias do Sul/RS), e integra o projeto de descarbonização da companhia. Com mais da metade de componentes nacionais no chassi e na carroceria, tem certificação de produto 100% nacional pelo BNDES e contou com apoio da Finep para seu desenvolvimento. Sem emissão de CO₂ e com baixos níveis de ruído, o modelo representa uma das principais apostas da indústria para o futuro da mobilidade urbana.

Goiânia inaugura os primeiros biarticulados 100% elétricos do mundo em operação regular

A Volvo escreve um novo capítulo na mobilidade urbana mundial ao lançar, em parceria com o Consórcio BRT, os primeiros ônibus biarticulados 100% elétricos em operação regular. A iniciativa reforça a liderança global da marca em soluções sustentáveis de alta capacidade, combinando inovação tecnológica, eficiência energética e compromisso com a descarbonização do transporte coletivo. O projeto terá Goiânia como cidade pioneira na implementação dessa frota inédita, a ser operada pela Metrobus no BRT Leste-Oeste (Eixo Anhanguera).

Segundo Laércio Ávila, Diretor Executivo do Consórcio BRT, a entrega "representa um avanço histórico para a mobilidade urbana da Região Metropolitana de Goiânia e mais uma grande entrega da Nova RMTC". Ele destaca que a parceria une tecnologia de ponta e visão estratégica, reforçando o compromisso de oferecer transporte público silencioso, moderno e sustentável à população.

Uma frota pioneira no mundo

A nova frota elétrica da Volvo é composta por 21 veículos do modelo BZRT, sendo 16 articulados, com capacidade para 180 passageiros, e 5 biarticulados, que podem transportar até 250 pessoas. Com 28 metros de comprimento, os biarticulados passam a ser os maiores ônibus elétricos em operação diária no mundo, reforçando o pioneirismo da marca em soluções de alta capacidade, emissão zero de CO₂ e operação silenciosa. Produzidos no complexo industrial da Volvo em Curitiba, os chassis trazem avanços que elevam o padrão de conforto e eficiência. Entre eles estão a redução de vibrações e ruídos, novo sistema de climatização e recarga rápida, que pode ser concluída entre 2,5 e 3 horas, garantindo maior disponibilidade dos veículos

no transporte público. A entrega inaugura a primeira produção em série de articulados e biarticulados elétricos da marca, consolidando uma nova fase para os sistemas BRT.

Do ponto de vista técnico e operacional, os modelos contam com dois motores elétricos de 200 kW cada (totalizando 400 kW, ou 540 cv), baterias de até 720 kWh e arquitetura de piso baixo, que assegura acessibilidade e conforto acústico. Já em segurança, os ônibus estão equipados com o sistema Volvo Dynamic Steering (VDS), sensores de pontos cegos, câmeras e reconhecimento automático de placas de trânsito, além do sistema de Zonas de Segurança com controle automático de velocidade via GPS, especialmente útil em áreas sensíveis como escolas e hospitais.

Impacto urbano e ambiental

O Novo BRT Leste/Oeste (Eixo Anhanguera), já parcialmente eletrificado, transporta 180 mil passageiros por dia em um corredor de 28 km de extensão total, com 19 estações de embarque e desembarque. A introdução dos biarticulados e articulados elétricos da Volvo trará benefícios diretos, como:

- Eliminação de emissões de CO₂ no trecho operado;
- Redução drástica da poluição sonora no corredor;
- Maior capacidade de transporte sem aumento de frota;
- Conforto térmico e acústico superior para passageiros e operadores;
- Contribuição direta para as metas de descarbonização urbana e para os compromissos climáticos assumidos pelo Brasil em fóruns internacionais.

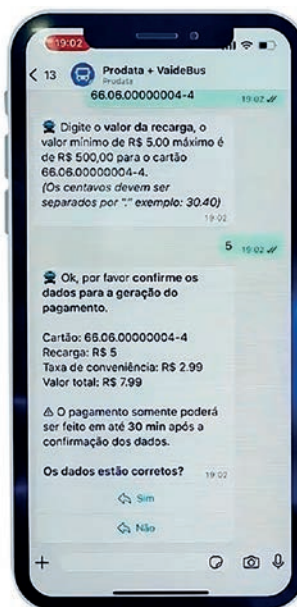


Prodata inova com solução de recarga pelo WhatsApp

A participação da Prodata Mobility Brasil na feira NTU 2025 reforçou seu papel de protagonista na transformação digital da bilhetagem eletrônica e da gestão do transporte coletivo urbano. Durante o evento, a empresa apresentou avanços que ampliam a inclusão digital, a interoperabilidade e a conectividade no setor, colocando a experiência do passageiro no centro das soluções.

Entre os destaques, foi mostrada a recarga de créditos pelo WhatsApp, já em operação em cidades como Manaus, Ribeirão Preto e Campo Limpo Paulista. A solução integra-se ao sistema bancário e permite pagamento direto por Pix no próprio aplicativo, facilitando o dia a dia do usuário.

A empresa também destacou sua evolução para soluções account-based (ABT) em nuvem, somando tecnologias como Bluetooth e atendimento digital



para ampliar eficiência e segurança nas operações.

No cenário nacional, a implantação do sistema integrado na Região Metropolitana de Belo Horizonte e a operação iniciada em Palmas (TO) representam marcos na expansão da Prodata, que vem ampliando sua presença entre capitais brasileiras e países da América Latina.

Com foco em inovação contínua, a Prodata Mobility Brasil reafirma seu compromisso em

desenvolver soluções que modernizam o transporte coletivo, aproximam operadores e passageiros e fortalecem a mobilidade urbana no Brasil e no exterior.

Tacom demonstra a adoção de Inteligência Artificial (IA) em Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)

Atualmente, o setor de bilhetagem eletrônica e Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) no Brasil está passando por transformações significativas. As principais tendências do momento estão centradas na adoção cada vez maior de Inteligência Artificial (IA) para proporcionar melhoria da experiência dos usuários e maior integração entre os vários serviços públicos e de mobilidade da cidade, contemplado o conceito das *Smart Cities*.

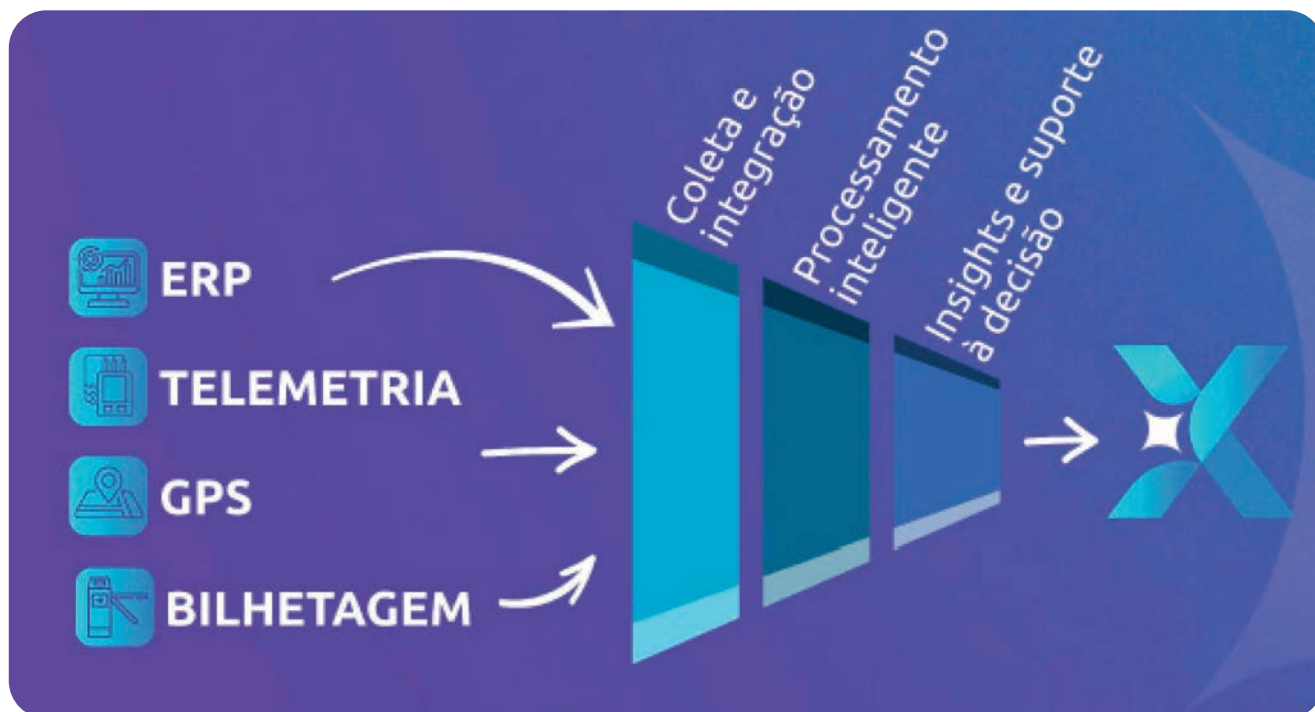
Em seu estande no Seminário da NTU 2025, a Tacom demonstrou ao mercado que a aplicação dos conceitos de Inteligência Artificial nos módulos que compõem a plataforma de ITS CITbus proporcionam um novo leque de funcionalidades, auxiliando em tempo real

a operação do transporte público e trazendo mais simplicidade e agilidade na gestão e no controle da mobilidade urbana, automatizando muitos procedimentos operacionais repetitivos e que são passíveis de correção através da inteligência analítica e preditiva do i.a.mobi. No estande foram demonstrados de forma prática os novos recursos agregados ao sistema de Gestão de Frota CIT-Gis através do i.a.mobi.

Outra tecnologia apresentada com destaque no Seminário da NTU 2025 foi o pagamento da tarifa do transporte urbano através do reconhecimento biométrico da face do usuário, lançada com pioneirismo pela Tacom no ano passado e que representa uma verdadeira revolução no transporte público. A tecnologia envolve reconhecimento facial aliado à Inteligência Artificial e machine learning para identificação dos usuários devidamente cadastrados e autorizados para utilização dos créditos, via aplicativo.

Também foram destaque no estande o validador CCIT 5.0 e o Painel do Motorista DMX 500, que representam a evolução de nossos equipamentos embarcados, ambos com hardware de última geração e projetados para operar com máximo aproveitamento dos recursos de software possibilitados pela Inteligência Artificial.





eXploreAI, a primeira IA para manutenção de frotas

A Primova marcou presença no 38º Seminário Nacional NTU, com grande destaque no lançamento da eXploreAI, plataforma de manutenção preditiva baseada em Inteligência Artificial que permite transformar a manutenção reativa em uma operação proativa e baseada em dados.

A solução de inteligência preditiva coleta e higieniza em tempo real um grande volume de informações de telemetria, ordens de serviço, bilhetagem, abastecimento e estoque. Ao transformar esses dados brutos em insights preditivos, a eXploreAI permite que as equipes de manutenção atuem antes que as falhas ocorram, resultando em uma significativa redução de custos, diminuição de paradas não planejadas e otimização da análise de dados operacionais.

Você recebe insights prontos para agir.

O que a eXploreAI promete para a manutenção de uma frota:

- Previsão de falhas – Quais veículos têm maior chance de parar na próxima semana.
- Eficiência de Combustível – Comparação do rendimento da frota por motorista, linha, tecnologia da frota e IPK.
- Gestão de Peças – Identificação das peças trocadas antes da hora.

- Otimização de Tempo – Análises e resumos prontos. A IA interpreta os dados da operação e entrega insights práticos para decidir com mais agilidade.

Outro pilar da apresentação foi a consolidação da Plataforma Cittamobi, que atua como ferramenta estratégica para prefeituras e operadoras. Para o poder público, ela reforça a gestão e amplia a comunicação direta com a população, permitindo o envio de alertas sobre alterações de rotas e a coleta de feedback dos passageiros. Para as empresas operadoras, possibilita acompanhar a percepção dos usuários e aplicar processos de melhoria contínua, elevando a qualidade do serviço prestado.

A Primova também anunciou a expansão no mercado publicitário com o Cittamobi Ads, canal de comunicação de alta capilaridade presente em mais de 350 cidades brasileiras, capaz de conectar marcas a milhões de usuários do transporte público. Com essas iniciativas, a empresa reafirma seu compromisso em oferecer um ecossistema de soluções inteligentes que fortalece a eficiência operacional, aumenta a transparência para a gestão pública e melhora a experiência dos passageiros, consolidando sua posição como referência em mobilidade urbana sustentável.

Diretora Jurídica assume presidência da Comissão de Direito dos Transportes da OAB/RJ

A diretora jurídica, Daniele Massoto, tomou posse, dia 20 de agosto, como presidente da Comissão de Direito dos Transportes da OAB/RJ, formada por advogados que atuam no setor de transportes. O objetivo da comissão é aprofundar as discussões sobre os desafios regulatórios e jurídicos da área, bem como propor iniciativas que incentivem a inovação tecnológica e a modernização do segmento.

A cerimônia contou com a participação da secretária de Transporte e Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro, Priscila Sakalem, da presidente da OAB/RJ, Ana Teresa Basílio, e dos membros da comissão: Débora Fontes, Luciano Aragão, Bernard Fonseca, Elaine Fasollo, Rodrigo Galeão, Marina Strube e Luciana Martins.



Disque Denúncia completa 30 anos e homenageia parceiros como a Semove

O Disque Denúncia, parceiro da Semove, acaba de completar 30 anos de atividade. O órgão celebrou a data em evento realizado dia 1º de agosto, com a presença do presidente do Instituto MovRio, que coordena o Disque Denúncia, Renato Almeida, e do vice, Luiz Salazar. A Federação foi representada pelo presidente executivo, Armando Guerra, e pela diretora de Mobilidade Urbana, Richele Cabral, e recebeu uma placa de homenagem pela parceria com o órgão.

Segundo o presidente do MovRio, a criação do Disque Denúncia, em 1995, se deu num período em que o estado do Rio de Janeiro vivia uma onda de sequestros, em especial de empresários, impactando a economia e levando à transferência de empresas para outros estados. O serviço é uma organização da sociedade civil, sem fins lucrativos e independente, que ganhou a confiança da população fluminense pela garantia do anonimato. Foi inspirado na experiência internacional do Crime Stoppers (iniciado nos Estados Unidos e depois expandido para outros países, como Austrália, Canadá, Irlanda e Reino Unido).



*Renato Almeida
(à esquerda),
Richele Cabral
e Armando Guerra*

Canal de atendimento Fale Ônibus é indicado ao Prêmio Reclame Aqui 2025

O Fale Ônibus, canal de relacionamento do cliente das mais de 170 empresas de ônibus do estado do Rio de Janeiro que operam linhas municipais e intermunicipais, está concorrendo ao Prêmio Reclame Aqui, na categoria Contact Center.

O canal atende reclamações, elogios e sugestões dos passageiros sobre o serviço oferecido pelas transportadoras, seja através de telefone, do Whatsapp, do site, das redes sociais e de sua página no portal Reclame Aqui, onde 100% das reclamações dos últimos seis meses foram respondidas e 70% dos casos considerados resolvidos pelo consumidor.

O prêmio é considerado uma das principais referências de reputação e atendimento do Brasil, reconhecendo empresas que se destacam por



sua qualidade no atendimento ao cliente e por sua capacidade de resolver as demandas e problemas de forma ágil e eficiente. A votação é popular e acontece até 7 de novembro, no portal do Reclame Aqui.

Nova edição do Radar CNT do Transporte traz análise das emissões de CO₂ no transporte rodoviário

A CNT acaba de lançar a nova edição do Radar CNT do Transporte, que traz uma análise, comparativa das emissões de dióxido de carbono (CO₂) no transporte rodoviário de passageiros. O levantamento destaca as diferenças entre os meios de transporte coletivos e individuais, evidenciando o papel fundamental do transporte público como alternativa para enfrentar os desafios ambientais e sociais no País.

De acordo com o documento, na última década houve um crescimento desproporcional da frota de veículos leves (41,9%) em comparação ao aumento da população brasileira (4,9%), resultando numa redução significativa nas viagens de ônibus (44,1%), mais carros nas ruas, fazendo com que o transporte individual tenha uma participação mais ativa na poluição atmosférica.

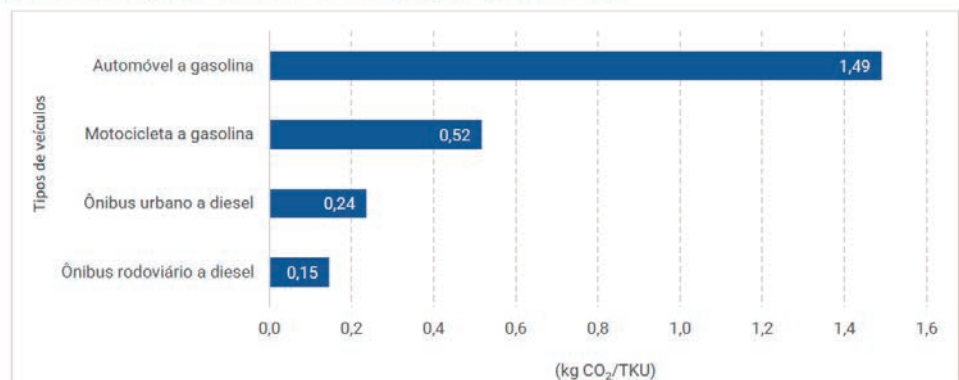
Portanto, ao contrário do que é comumente dito, os ônibus não são os veículos mais poluentes. Eles podem emitir cerca de dez vezes menos CO₂ por quantidade de peso útil transportado

(TKU) do que os veículos leves no setor rodoviário de longa distância e seis vezes menos no setor urbano. O carbonômetro, lançado pela Semove em 2023, comprova a análise do Radar CNT do Transporte. A ferramenta automatizada, disponível no site da entidade, contabiliza o gás carbônico não emitido pelo usuário de ônibus do estado do Rio de Janeiro ao utilizar o transporte público em vez do transporte individual.

Acesse o QRCode e veja a nova versão do Radar CNT do Transporte



Gráfico 1: Comparativo de emissões de CO₂ por tipo de veículo



Semove participa da reunião do Fórum Permanente de Mobilidade Urbana da Emerj

A diretora e a gerente de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral e Eunice Horácio, respectivamente, participaram da primeira reunião do Fórum Permanente de Mobilidade Urbana, uma iniciativa da Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro (Emerj). O encontro foi realizado em julho, presencialmente, com transmissão on-line, no Auditório Desembargador Paulo Roberto Leite Ventura. O diretor-geral da Emerj, desembargador Cláudio Luís Braga dell'Orto, fez a abertura.

O fórum é presidido pelo desembargador Renato Lima Charneau Sertã e foi criado para que os profissionais de Direito possam dar sua contribuição para a melhoria da mobilidade urbana no estado do Rio. Nessa primeira reunião, os participantes assistiram palestra sobre "Direito à Mobilidade: Desafios e Perspectivas", ministrada pela membra do fórum e



doutora em Teoria do Estado e Direito Constitucional pela Pontifícia Universidade Católica (PUC-Rio), Mariana Imbelloni Braga Albuquerque.

Alpha e Sest Senat Rio de Janeiro estão entre as melhores empresas para se trabalhar no estado do Rio

A Auto Viação Alpha e o Sest Senat Rio de Janeiro agora integram o seletivo grupo das melhores empresas para se trabalhar no estado do Rio de Janeiro, na categoria médias empresas, segundo pesquisa da consultoria Great Place to Work (GPTW).

O ranking indica as organizações que mais se destacaram, na visão de seus funcionários, por investirem em tecnologia, saúde mental e bem-estar no trabalho, e por oferecerem oportunidades de qualificação para toda a equipe, manterem uma comunicação constante com os empregados e permitirem a realização de jornadas híbridas ou remotas. O relatório aponta também as empresas que vêm desenvolvendo práticas inovadoras, incentivando e valorizando a contribuição de seus profissionais.

A 18ª edição da pesquisa sobre as Melhores Empresas para Trabalhar no Rio de Janeiro bateu recorde de participantes: foram listadas 268 companhias, englobando um universo de 192 mil colaboradores. Os funcionários responderam um questionário com 60 afirmações, cada uma com cinco possibilidades de resposta, numa escala que vai de "isso nunca é



verdade" até "isso sempre é verdade". A nota final é uma média dessas 60 afirmações.

Os segmentos que tiveram empresas avaliadas foram: Tecnologia da Informação, Serviços Financeiros e Seguros, Produção e Manufatura, Transportes e Serviços Profissionais, Educação e Treinamento, Engenharia, Serviços de Saúde, Varejo e Entretenimento, Biotecnologia e Farmacêutico, Serviços Industriais, Hotéis e Restaurantes. Dezesseis empresas participantes da pesquisa informaram que pertencem a setores não listados.



Campanha “Não Se Cale!” recebe Certificado de Replicação de Boa Prática do WRI Brasil

A campanha “Não se cale!”, promovida pela Semove em parceria com o Instituto MovRio, responsável pelo Disque Denúncia, recebeu mais um importante reconhecimento: o Certificado de Replicação de Boa Prática, entregue pelo WRI Brasil, entregue durante a XV Reunião Geral do Grupo de Benchmarking QualiÔnibus, realizada em julho. O engenheiro de Transportes Pleno da Gerência de Mobilidade Urbana da Semove, João Victor da Conceição Miranda, que participou do evento, em julho, representou a entidade ao receber o documento.



Lançada em novembro passado, a campanha já havia conquistado o Prêmio de Reconhecimento Especial do UITP Award 2025, como o melhor projeto da América Latina, na categoria Campanha de Marketing. A entrega aconteceu em junho, durante o UITP Summit, realizado em Hamburgo, Alemanha, pela Associação Internacional de Transporte Público (UITP)

O objetivo da campanha “Não se cale!” 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 aconteçam no interior dos veículos ou em pontos e terminais de ônibus. Ela integra o Programa de Combate à Importunação Sexual nos Ônibus, que tem o apoio do Detro-RJ e dos sindicatos filiados à Semove. Para facilitar o acesso à denúncia, os ônibus



do estado do Rio receberam adesivos com um QR Code que direciona o passageiro para o número do Disque Denúncia (21 2253-1177).

O Programa QualiÔnibus tem como objetivo melhorar a mobilidade dos municípios, atrair e manter clientes do sistema de ônibus e tornar esse modo de transporte mais sustentável. O Grupo de Benchmarking desse programa conta com dezenas de participantes de cidades de todo o Brasil que, juntos, representam 20% da população e 30% de toda a frota de ônibus do País. São especialistas, tanto do poder público como de entidades de transporte, como a Semove, que se reúnem mensalmente, de forma virtual, e uma vez por ano, de forma presencial, para compartilhar informações sobre seus sistemas e apresentar soluções e inovações que, muitas vezes, são replicadas por outras cidades.

Sest Senat é reconhecido por sua atuação no Movimento A Voz Delas

O Sest Senat foi reconhecido como “Parceiro Certificado” do Movimento A Voz Delas, liderado pela Mercedes-Benz e que visa conscientizar a sociedade sobre a importância das mulheres no setor de transporte, bem como a transformação da realidade dessas mulheres. O projeto avalia e reconhece empresas que desenvolvem práticas efetivas de promoção à equidade de gênero.

A certificação do Sest Senat se deu pelo engajamento no projeto da Mercedes-Benz, com iniciativas que fortalecem a participação e o protagonismo feminino



no transporte, desenvolvidas entre junho de 2024 e maio de 2025. Entre as ações desenvolvidas estão a oferta de cursos e palestras gratuitas, focados em áreas relevantes para o setor, além de atividades de saúde, esporte, lazer e cultura, disponíveis nas unidades da instituição em todo o País.

O Sest Senat pretende, nos próximos anos, expandir essas iniciativas, além de fortalecer o trabalho entre as instituições e consolidar práticas que inspirem outras organizações do setor.

Recarga Automática

no app Riocard Mais

Chegou ao saldo mínimo? **PLIM!**
O app recarrega sozinho.

- + Funciona em todos os cartões, na pulseira, no chaveiro e nos demais produtos Riocard Mais (exceto empresarial)
- + Pagamento via cartão de crédito
- + Compatível com todos os celulares



**BAIXE O APP
E ATIVE ESSE
RECURSO**





**Menos tempo em
filas, mais tempo para
aproveitar a viagem!**

PRODATA 
mobility Brasil