

UMA PUBLICAÇÃO DA  
**semove**

# Revista **Ônibus**


ed.  
131

ano  
XXV

dez.  
2025




## **Mobilidade e cidadania: agenda social da Semove**





# 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](http://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](http://fleetbus.com.br)





capa

Semove tem olhar para projetos culturais

8



Priscila Sakalem,  
secretária de Estado  
de Transporte do Rio



Viação Redentor:  
75 anos



Semove presente no  
Arena ANTP 2025

e mais...

- 5** editorial  
**Transporte coletivo é solução para construção de um futuro mais sustentável**
- 14** ponto a ponto  
**Semove tem sua atuação em ESG reconhecida**
- 15** energia  
**Programa da Qualidade do Diesel leva Semove a integrar subcomitê nacional de biocombustíveis**
- 16** ponto a ponto  
**Semove e Sindicarga firmam parceria para empregar mão de obra egressa do serviço militar**
- 18** pesquisa  
**Percepção dos usuários sobre qualidade do sistema de transporte de Teresópolis melhora**
- 29** encarte riocard mais informa  
**Transporte do Rio avança no controle antifraude**
- 35** eventos  
**TransÔnibus apresenta artigos no Arena ANTP 2025**
- 36** mobilidade  
**Engenheira da Semove apresenta estudo de simulação viária para Belford Roxo**
- 38** coluna ônibus  
**Os lançamentos do Arena ANTP 2025**
- 44** história  
**40 anos de Vale-Transporte**
- 48** estação digital  
**Hefei, na China, revoluciona trânsito urbano com sistema "Robô + Faixa Variável"**
- 50** veículo versátil  
**CãoBusão: a revolução do transporte "escôlar"**
- 52** comunicação  
**Colégio de Comunicação e Marketing da NTU debate uso da inteligência artificial e crises**
- 55** terminal

Revista  
**Ônibus**  
www.revistaonibus.com.br

ed.  
131

ano  
XXV

dez.  
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: Conectados do Bem

Fotografia: Arthur Moura / Agência Brasil / Depositphotos / NTU / ANTP / Reprodução de vídeos / Prefeitura de Hefei / Creche "Educadores de Cães" / Divulgação diversas

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

# Transporte coletivo é solução para construção de um futuro mais sustentável

**A** COP30, que aconteceu em Belém no período de 10 a 21 de novembro, concentrou no Brasil a atenção mundial para as questões climáticas. O setor de transporte brasileiro, como não poderia deixar de ser, participou ativamente, representado por instituições como a Confederação Nacional do Transporte – CNT – e a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU –, que levaram para o evento dados demonstrativos de que a utilização maciça do transporte coletivo é um dos caminhos para a melhoria do clima global.

A NTU, através de seu diretor de Gestão, Marcos Bicalho, apresentou argumentos importantes, como o fato de que a troca do tipo de combustível utilizado, por si só, não será suficiente para que seja alcançada a tão necessária transformação climática. Bicalho demonstrou que os ônibus, no Brasil, são respon-

sáveis por menos de 1% das emissões de gases de

efeito estufa, dos 18% produzidos pelo setor em que está inserido. Comparativamente, em relação ao automóvel, esses coletivos emitem 8 vezes menos poluentes por passageiro transportado – o que mostra a importância da priorização do transporte coletivo nas políticas públicas de mobilidade urbana. A integração dessas políticas com as de clima; a criação de novos modelos de financiamento para o transporte coletivo rodoviário de passageiros; a utilização de frotas com motores de baixa emissão, como o Euro 6; e a adoção de alternativas energéticas menos poluentes são pontos que a entidade já vem defendendo e cujo posicionamento ratificou diante dos técnicos e autoridades de todo o planeta presentes ao evento.

Em participação muito ativa na COP 30, o Sistema Transporte (CNT, Sest Senat e Instituto de Transporte e Logística) instalou a “Estação do Desenvolvimento – Transporte, Infraestrutura e Sustentabilidade”, onde promoveu discussões sobre a descarbonização e alternativas para diminuição da emissão de gases de efeito estufa (GEEs), estabeleceu parcerias com os Ministérios dos Transportes e de Portos e Aeroportos e chamou a atenção para a importância do setor para o estabelecimento de quaisquer ações voltadas para a transição energética e a criação de um futuro mais saudável e sustentável.

A **Revista Ônibus** traz, há muitos anos, temas relacionados à sustentabilidade, informando os leitores e mostrando o avanço do setor nessa área, com iniciativas como: os projetos Selo Verde e Despoluir; a utilização de energia solar; o reúso de água e outras ações realizadas nas garagens no interesse de preservar o meio ambiente e promover economia; o grande potencial brasileiro para produção de biocombustíveis e outros. Aqui no estado do Rio de Janeiro, a Semove oferece consultoria gratuita a empresas e sindicatos a ela filiados, por meio do seu Centro de Serviços Ambientais, orientando-os quanto ao cumprimento da legislação, à gestão e educação ambientais, ao controle de emissões, à eficiência energética e assuntos afins.

Embora apontado por muitos como um grande poluidor, é importante, em ocasiões onde a análise dos problemas ambientais é aprofundada, como é o caso desse grande evento mundial, mostrar que o transporte público não é problema, mas, ao contrário, uma solução. O transporte coletivo é fundamental na construção de um futuro mais sustentável, quando serão lançados cada vez menos gases de efeito estufa na atmosfera, os veículos ocuparão menos espaços nas vias e as cidades funcionarão de forma mais organizada e eficiente, contribuindo para a transformação climática e a qualidade de vida em nosso planeta.

**Embora apontado por muitos como um grande poluidor, é importante, em ocasiões onde a análise dos problemas ambientais é aprofundada, como é o caso desse grande evento mundial (COP 30), mostrar que o transporte público não é problema, mas, ao contrário, uma solução**



QUANDO A  
MOBILIDADE  
EVOLUI, A  
CIDADE FICA  
MELHOR.



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.

**Marcopolo**  
**ATTIVI**

A energia  
da inovação  
sustentável.

CONHEÇA  
MAIS  
SOBRE  
ESSA  
SOLUÇÃO:



## A descarbonização não pode esperar: é uma necessidade do presente.

Com o **Attivi Integral**, ônibus elétrico 100% Marcopolo, a mobilidade urbana ganha mais autonomia, segurança e eficiência.

Essa é a solução da Marcopolo pra garantir um experiência de transporte inteligente no dia a dia das cidades.



**Produzido no Brasil.**  
100% elétrico.  
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.



# Mobilidade e cidadania: agenda social da Semove



*A Orquestra Feso Pro Arte, da Fundação Educacional Serra dos Órgãos, de Teresópolis é um dos projetos apoiados*

## Federação aposta na responsabilidade social através do incentivo a projetos que beneficiam população

O investimento em projetos sociais, culturais, esportivos, de saúde e ambientais são pilares estratégicos para a imagem e reputação de empresas e organizações em geral. A Semove faz dessa política um compromisso de Responsabilidade Social. Para apoiar iniciativas que promovem os direitos humanos, a diversidade e a inclusão, áreas prioritárias em suas práticas sociais, a entidade destina parte de seu orçamento a projetos, programas, eventos e ações que beneficiem a sociedade.

Além disso, juntamente com a RioPar e a RioCard Tecnologia da Informação, recebe, analisa e seleciona os projetos que serão beneficiados através de leis de incentivo fiscal, ferramentas que permitem direcionar parte do imposto devido para causas nobres, transformando uma obrigação fiscal em investimentos que retornam para a sociedade. A entidade e as empresas fazem uso: da Lei de Incentivo à Cultura Municipal (Lei do ISS); da Lei Rouanet ou Lei Federal de Incentivo à Cultura; da Lei de Incentivo ao Esporte (LIE); do Fundo Nacional do Idoso; do Fun-

do para a Infância e Adolescência (FIA); do Programa Nacional de Apoio à Atenção Oncológica (Pronon); e do Programa Nacional de Apoio à Atenção da Saúde da Pessoa com Deficiência (Pronas).

### Transportando para a Aprendizagem: convênio firmado em 2019

Entre os projetos que contam com o patrocínio da Semove, o Convênio Transportando para a Aprendizagem, entre a Federação e o Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ), firmado em 2019 e renovado anualmente, é um dos mais antigos. A iniciativa tem como objetivo facilitar o acesso ao transporte para que jovens em situação de vulnerabilidade social ou que já cumpriram medi-

das socioeducativas possam se deslocar entre suas casas e locais que ofereçam cursos técnicos profissionalizantes que irão prepará-los para o mercado de trabalho. A parceria já rendeu à Federação, por três anos consecutivos (2023, 2024 e 2025), o Selo de Responsabilidade Social, entregue pelo TJRJ.

Segundo a desembargadora Renata Cotta, presidente da Comissão de Articulação de Programas Sociais do TJRJ e responsável pelo programa Jovem Aprendiz, o acesso ao transporte público é um dos principais desafios enfrentados por jovens em situação de vulnerabilidade social. “Por meio do projeto Transportando para Aprendizagem, esses jovens passam a ter a oportunidade de competir em condições mais igualitárias. Com o transporte garantido, eles conseguem acessar cursos que impulsionam sua qualificação profissional ou desenvolver atividades que gerem renda de forma autônoma em suas próprias comunidades. Trata-se de um projeto de extrema relevância, pois contribui diretamente para a redução das desigualdades sociais e para a promoção de oportunidades reais de transformação de vida”, esclareceu Cotta.

**A Semove participa da campanha Rota Solidária, realizada há três anos durante uma semana do Junho Vermelho, dedicado à conscientização sobre a importância da doação de sangue**

### **Transporte para a Taça das Favelas e brinquedos para o RioSolidário**

Este ano, a Semove se uniu também à Central Única das Favelas (Cufa), ao realizar o transporte da torcida de futebol do Rio de Janeiro para a final masculina da Taça das Favelas Nacional, que aconteceu em São Paulo, no estádio Mercado Livre Arena Pacaembu, dia 1º de novembro. Realizado pela Cufa e produzido pela InFavela, empresa da Favela Holding, o torneio aconteceu pela primeira vez em 2012, no Rio. A competição de 2025 contou com o apoio da Federação e a participação de mais de 90 favelas e cerca de 4 mil atletas no total, juntando as categorias masculino e feminino.

Outra iniciativa social da qual a Federação participou neste final de ano foi a Campanha “Doe um brinquedo e acenda um sorriso”, do RioSolidário, obra social do Governo do Estado do Rio. A ação é anual e arrecada brinquedos novos para presentear crian-



*Semove transportou torcida para a final da Copa das Favelas, projeto da Central Única das Favelas*

ças atendidas por organizações da rede parceira da obra. A Semove doou mais de 700 brinquedos, entregues dia 1º de dezembro ao Detro (Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro) e à Setram (Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro), que têm a responsabilidade de enviar as doações às instituições beneficiadas.

A Semove participa também da campanha Rota Solidária, realizada há três anos





*O Museu Inhotim, localizado em Brumadinho (MG), é considerado o maior museu a céu aberto do mundo*

durante uma semana do Junho Vermelho, dedicado à conscientização sobre a importância da doação de sangue. A iniciativa reúne o Hemório e as empresas de transportes por ônibus, além do MetrôRio, VLT Carioca, CCR Barcas, SuperVia e Riocard Mais, com o objetivo de transportar voluntários gratuitamente para doarem sangue. Este ano, a ação resultou na coleta de 1.182 bolsas entre os dias 9 e 15 de junho, representando um aumento de 22,3% em relação à semana anterior. Com esse resultado, quase 5 mil pessoas foram beneficiadas.

**No ateliê de costura da ONG Providenciando a favor da vida, é realizado o projeto "Um olhar para a pequena África", que oferece cursos de moda afrocriativa para as comunidades do Morro da Providência e do Complexo do Alemão**

### **Moda afrocriativa em destaque no Providenciando a favor da vida**

São várias as iniciativas de cunho social que atualmente contam com patrocínio. O projeto "Um olhar para a pequena África", que promove cursos e atividades de resgate da herança cultural africana e é realizado pela ONG Providenciando a Favor da Vida, é um dos que recebeu o apoio em 2025. A instituição funciona no Morro da

Providência, atendendo famílias da comunidade e do Complexo do Alemão, através de iniciativas integradas que apoiam a transformação de gestações não planejadas ou desejadas; oferecem creche para crianças de 1 a 4 anos, com atividades educativas e culturais; e ateliê com oficinas de modelagem, crochê e costura, para mães e pais. Dessa forma, dão suporte a toda família, desde a chegada dos filhos até a capacitação dos adultos.

"Através do "Um olhar para a pequena África", oferecemos em nosso ateliê cursos de moda afrocriativa, voltados para a valorização da cultura afro-brasileira, já que 80% do nosso público são de pessoas pretas", informa a fundadora da ONG, Raquel Spinelli. Com a abertura de um bazar, recentemente, as peças produzidas pelas alunas passaram a ser comercializadas. "Assim, além da ressignificação dos produtos e da geração de renda para as famílias, reforçamos a economia circular", ressalta Spinelli. A fundadora da



organização destaca que o patrocínio traz a possibilidade de oferecer “projetos mais qualificados e melhor estruturados, com profissionais altamente preparados e que ajudarão as famílias a saírem da situação de vulnerabilidade social e a resgatarem sua dignidade e autoestima”.

### Museu e Orquestra estão entre os projetos patrocinados

Entre as iniciativas culturais e educacionais que contam com patrocínio também estão: o Museu Inhotim, localizado em Brumadinho (MG), que dispõe de um dos mais importantes acervos de arte contemporânea do Brasil e é considerado o maior museu a céu aberto do mundo; e a Orquestra Feso Pro Arte, criada há cinco anos por iniciativa do Centro Cultural Feso Pro Arte (CCFPA), mantido pela Fundação Educacional Serra dos Órgãos, em Teresópolis (RJ).

O diretor artístico e maestro da Orquestra Feso Pro Arte, Leonardo Pinto, evidencia que os recursos destinados ao projeto nos últimos três anos, para sua manutenção e desenvolvimento, garantiram sua reestruturação e profissionalização. “Para promover a mudança, de um grupo comunitário para os atuais 45 músicos profissionais, fizemos audições públicas e provas e recebemos músicos de Petrópolis, de Nova Friburgo, de Teresópolis, e também da Baixada Fluminense e da capital. Hoje, a orquestra é uma força cultural na Região Serrana, mas nós também vislumbramos um novo cenário mais descentralizado. E isso só foi possível por conta dessa parceria”, esclareceu Leonardo.

Em 2025, de acordo com o maestro, foi desenhada uma pro-



*EcoRun: corrida de rua que visa incentivar estilo de vida ecológico, engajando corredores e marcas*

posta especial para o aporte. “Fizemos um projeto com cinco apresentações da orquestra para comemorar seus cinco anos de fundação”, conta. Os espetáculos foram realizados no Teatro Feso, entre outubro e dezembro e exibiram: obras de Borodin e Dvorák, interpretadas pelo sexteto da orquestra; concerto sinfônico, com participação do pianista e solista convidado Aleyson Scopel; recital com o maestro Leonardo Pinto ao violino e Ciro Magnani ao piano, tocando Mozart, Schumann, Brahms, Chopin e César Franck; o Concerto Triplo, de Beethoven, a

Sinfonia Italiana, de Mendelssohn, e Cosi Fan Tutte, de Mozart, todos sob regência de Leonardo Pinto; e o Concerto de Integração, quando a orquestra se uniu aos estudantes dos projetos sociais de música do CCFPA.

### Projeto Conectados do Bem impacta 830 alunos em 2025

O projeto Conectados do Bem, que oferece oficinas de robótica, gamificação, tecnologia e cultura maker, em escolas públicas, sobre o tema Mobilidade e Tecnologia, visando à inclusão digital e tecnológica, princi-



*Conectados do Bem é mais um projeto educacional que conta com patrocínio*



*Projeto Brasil Diversidade, do Instituto Incluir: celebração do começo das atividades em Itaguaí*

palmente de alunos em situação de vulnerabilidade social, também conta com a parceria. Sua idealizadora, Vanessa Pires, revelou que, somente em 2025, o Conectados esteve presente em 17 escolas e 33 turmas, chegando a 830 alunos e expandindo-se pelo Brasil.

No estado do Rio de Janeiro, os laboratórios onde são mi-

nistrados os cursos foram montados em instituições de ensino público da capital, de Macaé, de Mangaratiba, de Petrópolis e de São João da Barra. Nos estados de São Paulo, Bahia, Espírito Santo e Mato Grosso, a iniciativa esteve presente, respectivamente nas cidades de Piracicaba, Camaçari, Serra e Cuiabá. O patrocínio deste ano des-

tinhou-se a alunos com deficiência, de Macaé.

“Essa parceria nos permitiu ampliar o impacto, garantindo que o acesso à tecnologia e à educação transformadora chegasse a mais jovens, gerando oportunidades reais de desenvolvimento individual e coletivo e fortalecendo nossa missão de transformar vidas por meio do cuidado e do aprendizado”, explica Vanessa. Ela destaca uma característica fundamental do Conectados do Bem, que é o fato de sua ementa pedagógica ser orientada para um projeto final de apresentação de protótipos pelos alunos, baseado nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU).

### **Esporte e saúde: Brasil Diversidade, EcoRun e medicina oncológica**

No campo do esporte, dois projetos foram beneficiados este ano – o Brasil Diversidade e

## **Colaboradores são prioridade nas ações de ESG da Semove**

Não apenas o público externo é beneficiado pela política de Responsabilidade Social da Semove. Na verdade, tudo começa internamente, com ações direcionadas aos colaboradores e voltadas ao desenvolvimento e integração das equipes e à ampliação da transparência das informações.

Quem trabalha na Semove conta com incentivos ao auto-desenvolvimento por meio de investimento financeiro para estudo, parcerias com instituições educacionais, treinamentos pe-

riódicos e ações de valorização e reconhecimento, além de iniciativas voltadas para a saúde física e emocional.

A transparência na comunicação também é fator fundamental na relação com os colaboradores. Os funcionários da Federação têm a oportunidade de participar, semestralmente, da reunião de divulgação do planejamento estratégico da entidade, e a cada dois meses, das reuniões abertas com o presidente.

A entidade utiliza também iniciativas e ferramentas como o

Programa de Diversidade e Inclusão, o Plural, que busca ampliar práticas de sensibilização e conscientização sobre os temas, e a pesquisa de clima, realizada anualmente, cujos resultados direcionam iniciativas destinadas à melhoria do ambiente de trabalho e à satisfação dos colaboradores.

As pessoas são prioridade na Federação, que procura oferecer o melhor ambiente de trabalho, através da melhoria contínua dos processos e de investimentos no aprimoramento profissional.

a corrida de rua EcoRun. O primeiro é realizado pelo Instituto Incluir e promove a inclusão e o desenvolvimento humano por meio do esporte educacional e adaptado, oferecendo às crianças, jovens e adultos com e sem deficiência o aprendizado das modalidades Bocha Paralímpica e Vôlei Sentado. As atividades ocorrem três vezes por semana no contraturno escolar, com acompanhamento multiprofissional nas áreas de Educação Física, Nutrição e Psicologia. O cuidado se estende também às famílias, seguindo o princípio de "cuidar de quem cuida". Já a EcoRun acontece anualmente e tem como objetivo disseminar um estilo de vida ecológico, engajando corredores e marcas em torno de um propósito ambiental, utilizando materiais reciclados, compensando emissões de gases de efeito estufa e incentivando práticas sustentáveis. No próximo ano, o patrocínio esportivo será destinado à Meia Maratona do Rio.

Na área da saúde, a entidade e as empresas patrocinaram dois programas fundamentais para pacientes de oncologia. Um deles é o Projeto Integração da Medicina de Precisão ao SUS, da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), que visa inovar o diagnóstico e tratamento de leucemias e linfomas através da implementação de uma rede multi-institucional. O outro é o Plano de Expansão da Radioterapia no SUS (Persus), do Hospital São José, de Teresópolis (RJ), voltado à substituição de equipamentos obsoletos e instalação de novos em casamatas vazias, à modernização tecnoló-



*Projeto Guardiões Ambientais visa à conscientização de jovens e crianças sobre a importância da preservação da flora*

gica da radioterapia e à qualificação do tratamento de câncer.

### **Idosos, jovens e crianças: Comdepi-Rio, Guardiões Ambientais e Eco do Caminho**

O Conselho Municipal de Defesa da Pessoa Idosa (Comdepi-Rio), órgão integrado ao Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania, também recebe patrocínio. Seu papel é definir diretrizes, elaborar e avaliar a Política Nacional da Pessoa Idosa, além de fiscalizar sua execução em todo o País. O Comdepi atua também na articulação com os conselhos estadual e municipais para fortalecer a defesa dos direitos da pessoa idosa.

Em Petrópolis (RJ), o projeto da ONG Caminhos da Roça, Guardiões Ambientais, voltado para a conscientização de jovens e crianças sobre a importância da preservação da flora, é mais um que conta com a parceria da Semove. No próximo ano, outro projeto da ONG – o Eco do Caminho – passará a ser beneficiado. Ele oferece oficinas criativas de audiovisual e

podcast para jovens da região rural da cidade serrana.

### **Rio Innovation Week e seu impacto econômico na capital carioca**

Entre os eventos de grande repercussão que puderam contar com patrocínio através de leis de incentivo fiscal, está a 5ª edição do Rio Innovation Week (RIW). A conferência global, considerada uma das maiores na área de tecnologia e inovação, foi realizada entre 12 e 15 de agosto, no Píer Mauá, na capital carioca. A Federação promoveu, dentro do evento, o Fórum de Mobilidade 5.0, levando especialistas no tema para palestras e debates.

"Ficamos muito orgulhosos em poder patrocinar iniciativas com impactos positivos para a sociedade. Seja por meio de acesso à educação, saúde, esporte, cultura ou da promoção da sustentabilidade, seguimos com o propósito de fazer a nossa parte", destaca Verônica Abdalla, gerente de Comunicação Institucional da Semove.

# Semove tem sua atuação em ESG reconhecida como eficiente em auditoria da BVQI

A atuação da Semove em ESG (sigla em inglês para Environmental, Social and Governance ou Ambiental, Social e Governança) foi reconhecida, em setembro passado, como eficiente, após auditoria realizada pela Bureau Veritas Quality International (BVQI), multinacional francesa, referência em testes, inspeção e certificação. A nota alcançada pela Federação (64,55%) lhe garantiu o nível três da escala de maturidade do programa.

A declaração recebida pela Semove atesta que seu sistema de gestão já permite maior eficiência no trabalho voltado para as práticas de ESG, bem como o desenvolvimento de processos e ações e programas sustentáveis. O documento, válido pelo período de um ano, comprova que a Federação fez

importantes avanços nas áreas de ESG.

A metodologia considera 339 critérios ambientais, sociais e de governança em três etapas: diagnóstico, avaliação e verificação, que incluem entrevistas com as partes relacionadas, grupo focal com colaboradores, pesquisa on-line e disponibilização de evidências. A declaração representa o crescimento da Semove no desenvolvimento de boas práticas sobre o tema. "Estamos muito felizes ao ver o quanto já fizemos em tão pouco tempo; e esse é um trabalho que só está começando. Queremos cada vez mais tornar a Semove uma organização sustentável", ressaltou Armando Guerra, presidente executivo.

Na matéria de capa, estão descritos os projetos e parcerias voltados para o social, tan-

to internamente, para os funcionários, como externamente, para a sociedade fluminense. A agenda ambiental conta com programas já amplamente divulgados pela **Revista Ônibus** e outras mídias da Semove e do setor, como o Selo Verde, o Qualidade do Diesel, o Centro de Serviços Ambientais, além da edição do Relatório Ambiental e demais publicações nessa área. As práticas de governança, por sua vez, incluem: o Programa de Integridade e Conformidade, o Canal de Denúncia e Diálogo Voz Ativa e o Guia de Governança Corporativa.

Todas as ações de ESG desenvolvidas pela Semove estão descritas em <https://semove.org.br/nosso-esg>. O próximo passo é a estruturação do programa e o desenvolvimento de ações para sindicatos filiados e empresas associadas.

## MÉTODO DE TRABALHO

### AMBIENTAL

Avalia todo impacto ambiental que é gerado pela empresa. Observados aspectos relacionados aos seguintes pontos:

- ✓ Mudanças Climáticas;
- ✓ Ecoeficiência;
- ✓ Educação;
- ✓ Impacto e Gestão.



### GOVERNANÇA

Avalia toda estrutura administrativa da empresa, seus conselhos e comitês. Para isso, foram abordados os aspectos que dizem respeito a:

- ✓ Visão, Estratégia e Compromissos;
- ✓ Governança Organizacional;
- ✓ Operação e Gestão.

### SOCIAL

Avalia as condutas de responsabilidade social. Foram alvo de avaliação os critérios:

- ✓ Direitos Humanos;
- ✓ Diversidade e Inclusão;
- ✓ Relações de Trabalho;
- ✓ Desenvolvimento Humano;
- ✓ Cadeia de Suprimentos;
- ✓ Relações de Consumo;
- ✓ Desenvolvimento Local.



BUREAU VERITAS

## CONCLUSÃO

**3 EFICIENTE**

Nível 3

- › Possui um sistema de gestão que permite maior eficiência;
- › Desenvolvimento de processos e práticas sustentáveis.



## Programa da Qualidade do Diesel leva Semove a integrar subcomitê nacional de biocombustíveis

O Programa da Qualidade do Diesel da Semove ganhou destaque nacional ao motivar, devido à sua relevância estratégica, convite do Ministério das Minas e Energia (MME) para que a Federação passe a fazer parte do Subcomitê Nacional de Avaliação da Viabilidade Técnica de Misturas de Altos Teores de Biocombustíveis – Eixo Temático Biodiesel, através do Comitê Técnico Permanente do Combustível do Futuro.

O objetivo do subcomitê é conduzir trabalhos de avaliação da viabilidade técnica do uso de diesel com teores de biodiesel acima de 15% e até 25%, em consonância com o parágrafo 2º do Artigo 1º da Lei 13.033/2014, alterado pela Lei do Combustível do Futuro, nº 14.993/2024.

Entre os membros do subcomitê estão instituições, órgãos e empresas, como: Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP), Petrobras, Agência Nacional do Petróleo (ANP), Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) e Confederação Nacional do Transporte (CNT). Os participantes contribuem com suas experiências nas deliberações do grupo referentes aos aumentos de mistura de biodiesel e à qualidade do combustível no Brasil.

A primeira participação da Semove se deu na reunião realizada dia 18 de novembro, quan-

do o gerente de Planejamento e Controle, Guilherme Wilson, representou a entidade. Durante o encontro, Wilson alertou sobre as preocupações do setor operador do transporte coletivo por ônibus quanto aos problemas da mistura atual de 15% de biodiesel.

A reunião resultou na definição do Plano de Trabalho do Subcomitê – Eixo Temático Biodiesel. Trata-se de uma minuta de plano de testes para avaliar a viabilidade técnica do uso do diesel com teores de biodiesel superiores a 15%, chegando a 25%. A proposta será trabalhada pelos membros do subcomitê, com a participação da Semove nos testes e em todas as reuniões de âmbito nacional, nos próximos dois anos de cronograma de realização do plano.

Programa da  
**Qualidade  
do Diesel**





semove

SINDICARGA

## Semove e Sindicarga firmam parceria para empregar mão de obra egressa do serviço militar

**A** Semove e o Sindicato das Empresas do Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do Rio de Janeiro (Sindicarga) firmaram um Convênio Colaborativo focado no recrutamento, seleção e qualificação de mão de obra egressa das Forças Armadas. O acordo, assinado em 5 de agosto de 2025, estabelece cooperação mútua para o desenvolvimento do projeto denominado "Missão Novo Rumo", idealizado pelo Sindicarga em parceria com o Sest Senat e o Centro Universitário Augusto Motta (Unisuam).

O "Missão Novo Rumo" tem como objetivos o aproveitamento da mão de obra proveniente

do serviço militar e sua inserção profissional no mercado de trabalho, tanto nas empresas associadas à Semove, após assinatura do convênio, como nas filiadas ao próprio Sindicarga, bem como de outras instituições e segmentos da economia fluminense que venham a se tornar parceiros da iniciativa. A ideia é que esta parceria inspire novas instituições do estado do Rio a se unirem ao projeto, contribuindo para o desenvolvimento humano e o crescimento sustentável do Estado.

Atualmente, somente no estado do Rio de Janeiro, estima-se que um contingente entre 5 e 6 mil militares com potencial de talentos técnicos e ope-

racionais deixem as Forças Armadas todos os anos, muitos deles sem perspectiva de emprego ou desenvolvimento profissional. Dessa forma, o projeto busca também prevenir a vulnerabilidade social desses ex-militares, cuja formação é baseada em princípios de disciplina, responsabilidade, resiliência e determinação, características pessoais desejadas pela maior parte das empresas, em qualquer setor de atuação. Segundo o Sindicarga, a meta inicial é beneficiar em torno de 20% desse público, conectando-os às oportunidades oferecidas pelas empresas filiadas, tanto à Semove quanto ao próprio Sindicato.

## “Convergência de propósitos”

“A parceria com a Semove foi motivada pela convergência de propósitos. Tanto o Sindicarga quanto a Semove representam setores estratégicos para o desenvolvimento econômico e social do Rio de Janeiro: o transporte de cargas e o transporte de passageiros, respectivamente. Unir forças significa ampliar o alcance das nossas ações e fortalecer o ecossistema de mobilidade como um todo. A Semove tem papel fundamental na modernização do transporte público e o Sindicarga, através do projeto ‘Missão Novo Rumo’, tem atuado fortemente na empregabilidade e qualificação profissional. Juntos, podemos conectar empresas e pessoas, promovendo inclusão produtiva e desenvolvimento sustentável no setor”, afirmou o presidente do Sindicarga, Felipe Coelho.

Para o presidente executivo da Semove, Armando Guerra, o convênio representa um passo estratégico para suprir a carência de mão de obra no se-

tor de transporte público do estado do Rio de Janeiro, a partir da contratação de cidadãos que poderão oferecer um atendimento diferenciado à população fluminense e contribuir para o desenvolvimento das operadoras de ônibus. “As empresas de mobilidade e transporte coletivo que representamos na Federação reconhecem o valor inestimável da mão de obra oriunda das Forças Armadas. Ao abrir as portas para esses possíveis futuros rodoviários, não estamos apenas cumprindo um papel social, mas fortalecendo a qualidade e segurança dos nossos serviços com profissionais com histórico de

**//As empresas de mobilidade e transporte coletivo que representamos na Federação reconhecem o valor inestimável da mão de obra oriunda das Forças Armadas//**

**Armando Guerra**  
presidente executivo  
da Semove

atendimento à população e noções do bem-servir”, disse.

## A parceria na prática

As vagas de emprego disponibilizadas pelas empresas de ônibus, através da Semove, são replicadas automaticamente, por meio de integração tecnológica do Portal do Rodoviário (site com notícias, dicas e informações exclusivas para os rodoviários do transporte coletivo do Estado), mantido pela Federação, com o sítio eletrônico do projeto “Missão Novo Rumo”, disponibilizado pelo Sindicarga.

Em contrapartida, o Sindicato utilizará seu sítio eletrônico para a captação de currículos de profissionais egressos do serviço militar que se adequem às demandas das vagas oferecidas pelas empresas associadas à Semove. Assim, através do projeto “Missão Novo Rumo”, esses candidatos poderão ser encaminhados para o processo de recrutamento e seleção das operadoras, que decidirão sobre sua contratação ou não, a partir de critérios e avaliações internos.



# Percepção dos usuários sobre qualidade do sistema de transporte de Teresópolis melhora

O índice geral de satisfação dos usuários do sistema de transporte público de Teresópolis (RJ), operado pelas empresas Viação Dedo de Deus e Viação 1º de Março, cresceu um ponto este ano em relação a 2024, atingindo a nota 6,5, na escala de 0 a 10 pontos. É o que mostra a Pesquisa QualiÔnibus 2025, realizada pelo WRI Brasil e apresentada pela analista plena de Planejamento da Mobilidade da instituição, Cynthia Blank, durante o painel "A qualidade como agente transformador do sistema de transporte público das cidades", no 2º Fórum de Mobilidade Ur-

bana de Teresópolis, dia 16 de outubro.

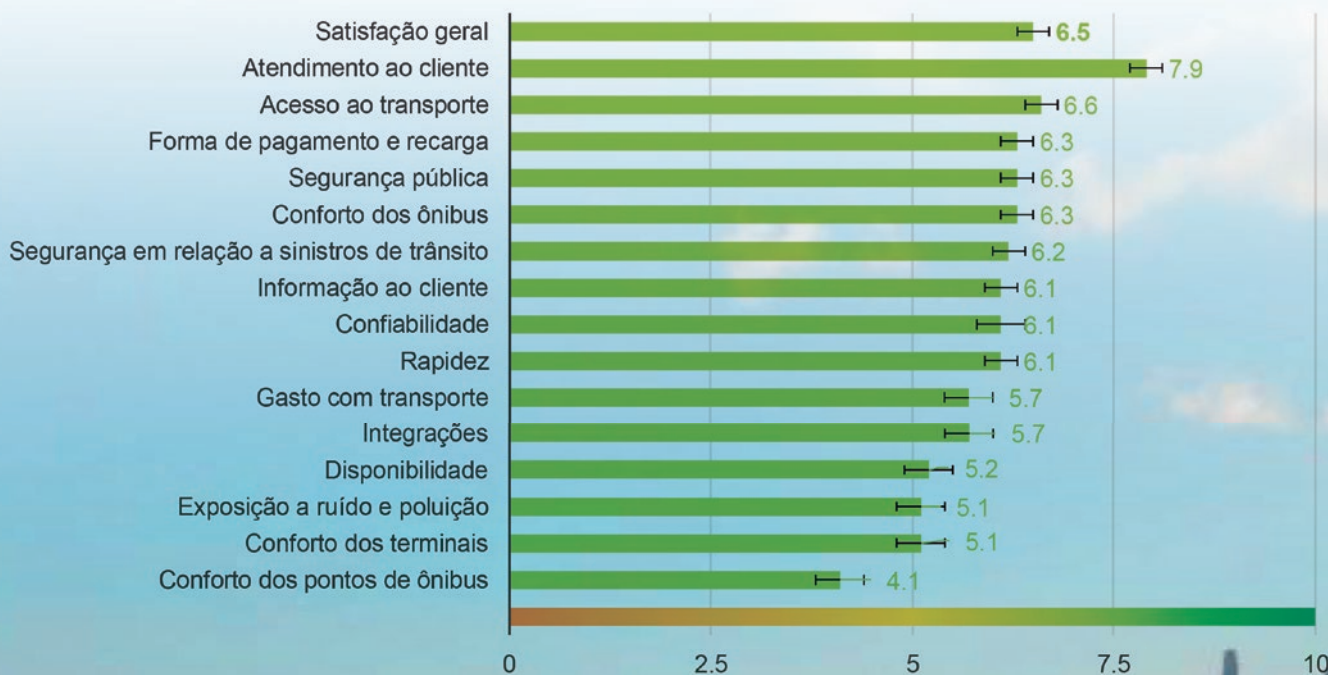
O resultado do levantamento indica que a percepção dos passageiros sobre a qualidade do serviço melhorou e que quase 74% recomendam o sistema de ônibus da cidade. A pesquisa comprova que as políticas de mobilidade adotadas em Teresópolis, como a redução tarifária de R\$ 5,30 para R\$ 4,90 e a implantação do programa Domingão Tarifa Zero, contribuíram para melhorar também a percepção sobre os gastos com transporte: o percentual de insatisfeitos e muito insatisfeitos caiu de 37,3% em 2024 para 21% em 2025. Além

disso, os entrevistados deram a segunda maior nota – 6,6 pontos – para o acesso ao transporte, atrás apenas do atendimento, que alcançou nota 7,9. E a insatisfação com os serviços aos fins de semana caiu de 70% para 58%.

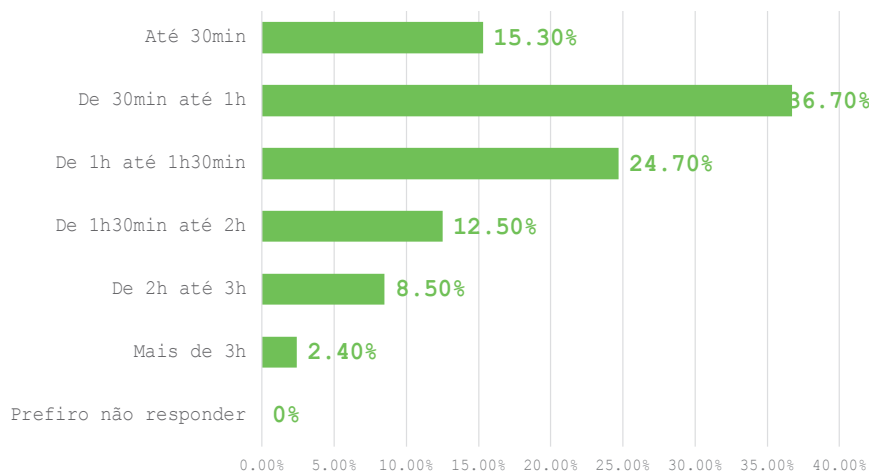
## Trânsito e conforto

O trânsito ainda é um grande desafio, de acordo com a pesquisa. Para mais de 75% dos passageiros entrevistados, os ônibus enfrentam muito congestionamento, causando a insatisfação de 64% e a constatação, por 74,3%, de que os engarrafamentos são o principal motivo para o aumento do tempo de deslocamento. Por outro

## Notas de satisfação e erros amostrais



## Tempo médio gasto por dia em transporte (considerando todas as viagens e modos de transporte)



lado, o índice de satisfação com o conforto dos ônibus aumentou de 49% para 61%, graças aos investimentos da Dedo de Deus e da 1º de Março na renovação da frota, diminuindo o impacto do tempo dispendido no trânsito.

Apesar dos pontos positivos destacados na Pesquisa QualiÔnibus, há alguns aspectos, cujas notas ficaram abaixo de 6, que podem ser melhorados, segundo a visão do usuário. Entre eles, estão: o conforto dos pontos de ônibus, que recebeu nota 4,1, o conforto dos terminais (5,1) e a exposição a ruído e poluição (5,1).

### Fase de estabilidade

Segundo o diretor da Viação Dedo de Deus, Marcelo Augusto, os resultados apresentados de-

monstram que o sistema de transporte da cidade iniciou uma fase de estabilidade após período de grande desafio. "O transporte coletivo de Teresópolis está em um processo de recuperação, depois de anos de crise e desestruturação, causados pela falta de políticas públicas específicas. Hoje vivemos um novo momento, com diálogo, investimentos e iniciativas que valorizam o passageiro e fortalecem o sistema como um todo", afirmou, em matéria publicada pela NTU.

De acordo com o estudo, realizado com 558 usuários de transporte de Teresópolis, 51,8% possuem renda familiar de até 1,5 salário-mínimo, e 64,8% utilizam o transporte para o trabalho, sendo que 85% viajam de ôni-

bus três ou mais vezes por semana. Para 70% dos entrevistados, apenas um ônibus é suficiente para chegar ao destino, e 74% já utilizam bilhetagem eletrônica.

### Base para políticas públicas

A Pesquisa QualiÔnibus é realizada a partir de uma parceria entre o WRI Brasil, instituto de pesquisa que integra o World Resources Institute, presente em mais de 50 países, a Semove e as viações Dedo de Deus e 1º de Março. O objetivo do levantamento é traçar um diagnóstico atual do transporte coletivo do Município. O estudo serve de base para orientar políticas públicas e melhorias no sistema de mobilidade por parte da Prefeitura, ajudando a nortear as ações para aprimorar o serviço.

A gerência de Mobilidade Urbana da Semove realiza estudos de mobilidade na área central de Teresópolis, com propostas de solução, como faixas exclusivas para o transporte público. Esses apontamentos de pesquisa corroboram a necessidade de melhoria no tempo de deslocamento, o que deve ocorrer com o aumento da velocidade dos ônibus nessas faixas.

Conheça mais  
dados da  
pesquisa no  
QR Code  
ao lado



# Integração tarifária e modernização do transporte no estado do Rio

**P**ricila Sakalem, secretária de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro, é advogada e mestre em Tributação e Finanças pela UERJ. Antes de assumir a pasta, como chefe da assessoria do Gabinete do Governador, já liderava o Grupo de Trabalho responsável pela transição do sistema de trens metropolitanos para o futuro operador. Sakalem contribuiu para o acordo que levou à retomada das obras da estação de metrô da Gávea e atuou na nova modelagem das barcas, além de participar das discussões sobre o novo sistema de bilhetagem eletrônica, que vai promover a integração tarifária dos serviços de transporte.

**Revista Ônibus: Sua experiência anterior no Gabinete do Governador e em Direito Tributário lhe confere uma visão mais abrangente da gestão. Como a eficiência administrativa e o rigor fiscal têm sido aplicados na renegociação de contratos e na gestão das concessões de transporte?**

**Priscila Sakalem:** A passagem pelo Gabinete do Governador e minha formação em Direito Tributário me deram uma visão muito clara de que eficiência administrativa não se faz sozinha: ela depende de método, de governança e, sobretudo, de diálogo institucional.

Nas renegociações e na gestão das concessões, temos aplicado exatamente isso. Trabalhamos com rigor fiscal, análise técnica e

escuta ativa — sempre alinhando Estado, concessionárias, órgãos de controle e sociedade. Esse ambiente de diálogo qualificado reduz conflitos, melhora a previsibilidade e fortalece as soluções pactuadas.

O resultado são contratos mais equilibrados, decisões mais rápidas e políticas públicas mais sólidas. O foco é um só: garantir um sistema de transporte que seja eficiente, sustentável e entregue segurança ao usuário e estabilidade ao Estado.

**R.O.: O Bilhete Único é um instrumento de reconhecida importância para a população beneficiada. Quais os principais desafios técnicos e institucionais para ampliação de sua abrangência para todo o estado do Rio de Janeiro?**

**P.S.:** A ampliação do Bilhete Único exige um modelo de integração tarifária tecnicamente robusto e integrado, para a compensação financeira entre todos os operadores, já que cada transporte possui custos, tarifas e contratos distintos. Sem essa compensação bem

calibrada, haveria risco de desequilíbrio no sistema de transporte.

Também é indispensável planejar o sistema a partir das necessidades reais dos usuários — considerando perfis socioeconômicos, vulnerabilidades, origem-destino e padrões diários de deslocamento. A integração tarifária só fará sentido se for construída com foco no cidadão. A ampliação do BUI exige implementação legislativa, com previsão de orçamento e fonte de custeio, devendo estar de acordo com o Regime de Recuperação Fiscal.

**R.O.: Há estudos sobre modelos alternativos de financiamento do transporte público (como subsídios cruzados, fundos de mobilidade ou cobrança de congestionamento)?**

**P.S.:** Não há estudos recentes sobre modelos de financiamento do transporte público realizado pela Setram, no entanto, a contratação de novas modelagens permitirá prever esse tipo de estudo.

**R.O.: O que deve mudar a partir da licitação do transporte intermunicipal rodoviário de passageiros, e qual a previsão para a publicação do edital?**

**P.S.:** A licitação vai exigir novos padrões de qualidade das empresas que exploram as linhas de ônibus intermunicipais no Estado, garantindo que todos os serviços estejam formalmente contratados, com normas mais rigorosas de operação e fiscalização. As principais mudanças são a

**// É indispensável planejar o sistema a partir das necessidades reais dos usuários — considerando perfis socioeconômicos, vulnerabilidades, origem-destino e padrões diários de deslocamento //**



previsão da frota 100% climatizada; veículos mais modernos em circulação e a inclusão de cerca de 300 coletivos movidos a gás ou eletricidade, consolidando o Rio de Janeiro em uma posição ímpar no processo de transição energética do País. A iniciativa inédita engloba os serviços das 1.100 linhas intermunicipais da Região Metropolitana, que transportam mais de 30 milhões de passageiros atualmente. A licitação deverá ser aberta entre o final do ano e início de 2026.

**R.O.: Como a Secretaria equilibra a busca pela tarifa mais baixa possível com a sustentabilidade econômica de empresas e governo e a necessidade de investimentos em melhoria da qualidade operacional?**

**P.S.:** A Setram busca adotar um conjunto integrado de instrumentos regulatórios, financeiros e operacionais para equilibrar três objetivos fundamentais: garantir ao usuário a menor tarifa possível; assegurar a sustentabilidade econômico-financeira dos operadores e do Estado; e promover in-

**// Contratos baseados em desempenho, com indicadores de regularidade e eficiência, garantem previsibilidade aos operadores e melhoram a qualidade ao usuário //**

vestimentos contínuos na qualidade do serviço.

Esse equilíbrio é viabilizado pela distinção entre tarifa pública e tarifa de remuneração, permitindo que a política tarifária seja definida por critérios de acessibilidade social, enquanto a operação é remunerada pelo custo técnico real, complementado por subsídios ou receitas não operacionais. Contratos baseados em desempenho, com indicadores de regularidade e eficiência, garantem previsibilidade aos operadores e melhoram a qualidade ao usuário. Combinados, esses mecanismos permitem manter tarifas socialmente adequadas, preservar a viabilidade econômica das empresas e assegurar capacidade de investimento público e privado, fortalecendo a qualidade e a

continuidade do transporte público no Estado.

**R.O.: - Com relação à prioridade para o transporte público nas vias, existe algum tipo de cooperação entre o Estado e os municípios a fim de facilitar a mobilidade na conexão entre as cidades da Região Metropolitana?**

**P.S.:** A Setram tem adotado uma estratégia de cooperação intergovernamental para ampliar a eficiência da mobilidade na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Entre as iniciativas recentes, destaca-se a parceria estabelecida com a Prefeitura de Niterói, que passou a subsidiar parte dos custos operacionais da linha aquaviária Praça XV-Charitas. Esse arranjo financeiro compartilhado permitiu a redução significativa da tarifa, de R\$ 21,00 para R\$ 7,70, resultando em maior acessibilidade econômica e indução de demanda na ligação Charitas-Praça XV.

**R.O.: O Consórcio Barcas Rio assumiu a operação há alguns meses. Quais as melhorias já percebidas pelos usuários, ou**

### cuja implantação está prevista para curto prazo?

**P.S.:** Logo que o novo consórcio começou a operar, atuando sobre o modelo de apoio à prestação de serviço, melhorias já começaram a ser aplicadas pela Secretaria de Transporte, como a instalação de climatizadores em embarcações; a troca dos 332 assentos da embarcação Charitas - a mais tradicional do sistema; o retorno à operação da embarcação Zeus, aumentando a oferta em 233 lugares; e a redução das tarifas da linha Charitas, de R\$ 21 para R\$ 7,70 - em parceria com a Prefeitura de Niterói, e de R\$ 7,70 para R\$ 4,70 nas linhas Arariboia, Cocotá e Paquetá, iniciativa que atraiu mais passageiros e gerou seis recordes de demanda em oito meses. O mais recente foi registrado no dia 19 de novembro, com 45.700 embarques somente na linha Arariboia - Praça XV e 7.928 na linha Charitas - Praça XV.

**R.O.:** **A tecnologia da biometria facial, importante no combate às fraudes, foi recentemente implantada nas barcas. Existe previsão para melhoria do sistema de segurança e monitoramento nas estações e embarcações? Há previsão de expansão para os outros modos?**

**P.S.:** A biometria facial é uma ferramenta muito importante no combate a fraudes ligadas ao Bilhete Único Intermunicipal e a outras gratuidades. Ela começou a ser instalada não só nas barcas, mas também já chegou no metrô e nos trens, começando pela estação Central do Brasil. Nas vans intermunicipais, a tecnologia já atingiu 100% dos veículos. Somente



**//As medidas mais urgentes envolvem a ampliação da oferta de modos de alta capacidade e a racionalização da rede de ônibus//**

em 2025, o uso da biometria facial identificou 2,5 milhões de tentativas de fraude, resultando no bloqueio de 113 mil cartões por uso irregular. Todo esse esforço do Governo do Estado tem o objetivo de prezar pela transparência e assegurar a manutenção do benefício para os cidadãos que realmente têm direito, além de otimizar os gastos públicos e garantir segurança para usuários e operadores.

**R.O.:** **Com a troca de operadora nas barcas e a iminente transição nos trens, que mecanismos deverão garantir o cumprimento dos contratos de concessão, a fim de evitar rotinas de falhas operacionais e de manutenção, como em gestões passadas?**

**P.S.:** A transição de operadores nos contratos das barcas e dos trens demanda mecanismos ro-

bustos de governança, fiscalização e responsabilização capazes de evitar a repetição de falhas operacionais e de manutenção observadas em gestões anteriores. Para isso, os novos contratos incluem instrumentos como indicadores de desempenho (regularidade, disponibilidade de frota, etc.) vinculados à remuneração; fiscalização permanente e auditorias independentes; e mecanismos de equilíbrio e sanções progressivas. Esses instrumentos reforçam a segurança jurídica, elevam o padrão de qualidade e garantem que o serviço prestado à população seja estável, confiável e continuamente aprimorado.

**R.O.:** **Que medidas considera mais urgentes para melhorar a mobilidade urbana dos fluminenses?**

**P.S.:** As medidas mais urgentes envolvem a ampliação da oferta de modos de alta capacidade e a racionalização da rede de ônibus. É essencial priorizar investimentos estruturantes no metrô, trem e barcas, garantindo maior regularidade, confiabilidade operacional e aumento da capacidade de atendimento nas ligações metropolitanas de maior demanda.

A modernização da bilheteria é outro elemento importante para transformar a mobilidade no Estado do Rio de Janeiro. A sustentabilidade econômica da integração tarifária é indispensável para que o transporte público cumpra sua função social e se mantenha acessível à população. E isso exige bases técnicas, transparência e rigor regulatório.

Marque na **agenda!**

# SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2026



## LAT.BUS

Feira Latinoamericana  
do Transporte

**11, 12** ————— **E 13 AGO**

**SP** SÃO PAULO EXPO **2026**  
RODOVIA DOS IMIGRANTES



Realização



Organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio



# Viação Redentor: 75 anos de história marcados por pioneirismo, inovação e resiliência

No dia 24 de junho de 1950, nascia, na Rua Quiririm, na Vila Valqueire, bairro da Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro (RJ), uma das maiores operadoras de transporte urbano de passageiros do Estado: a Viação Redentor. Fundada por José Maria Antunes e seu irmão Francisco Antunes, a empresa começou a operar com seis ônibus importados (quatro franceses, da Berliet, e dois americanos, da Chevrolet) e menos de 20 funcionários, na linha Cascadura x Deodoro, depois estendida até Mallet, em Realengo.





*Rodomoças que atuavam no serviço de atendimento aos passageiros em 1968*

Segundo Avelino Antunes, filho de José Maria e sócio da empresa, uma das maiores dificuldades dos primeiros anos da Redentor, período de pós-guerra, era a importação de peças e veículos. “Os seis primeiros ônibus adquiridos cumpriam o objetivo inicial, que era atender a vizinhança que precisava levar os filhos para a escola”, revela. Mas a Viação Redentor foi muito além disso. Em seus 75 anos de história, a empresa superou todas as crises enfrentadas pelo segmento de transporte por ônibus no estado do Rio, como a encampação, o transporte clandestino e a pandemia

da Covid-19, e se consolidou por uma trajetória marcada por pioneirismo, inovação e resiliência.

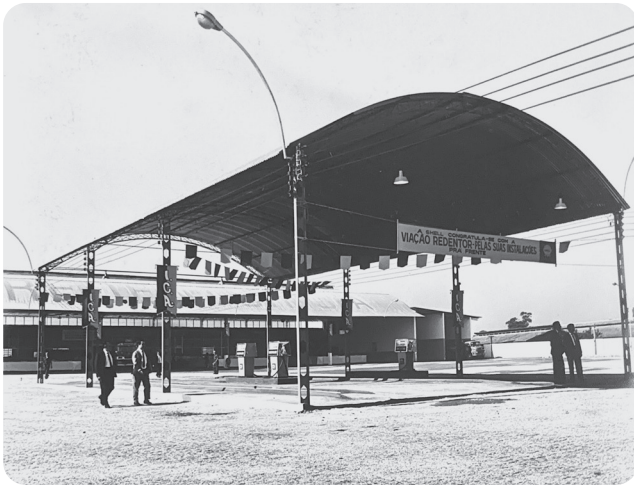
### **Novos rumos, novos sócios e nova sede**

Na época de sua fundação, grande parte do transporte no estado do Rio de Janeiro era realizada pelos chamados lotações, veículos operados individualmente por pessoas físicas. Em 1961, devido ao crescimento indiscriminado desse tipo de transporte, foi criado e regulamentado o sistema de transporte coletivo por ônibus, levando muitos “donos” de lotações a se unirem para formar empresas. Com isso, a Viação Redentor começou a se destacar, pois,

desde sua inauguração, era uma empresa de ônibus constituída, nunca tendo atuado como lotação.

Porém, com o afastamento de José Maria Antunes, que após a perda da esposa passou a se dedicar aos outros negócios da família, a operadora experimentou uma fase de estagnação, recuperando-se um tempo depois, com a entrada na administração dos novos sócios: Antônio, Getúlio e Avelino Antunes, João de Carvalho e Evaristo Pinheiro.

Em maio de 1968, a sede da Viação Redentor foi transferida para uma nova garagem, construída na Estrada do Gabinhal, em Jacarepaguá, tam-



Inauguração da nova garagem da Viação Redentor, construída na Estrada do Gabinal, em Jacarepaguá, em junho de 1968

bém na Zona Oeste da capital carioca. Ao longo dos anos, o espaço foi sendo ampliado para abrigar uma frota de ônibus e uma equipe de funcionários cada vez maiores. “Atualmente, são 670 ônibus e 2.800 colaboradores no Grupo Redentor, que inclui também as empresas Transportes Barra (criada em 1991) e Transportes Futuro (em 1997). A Litoral Transportes, que integrava o Grupo, deixou a sociedade em 2003

e encerrou as operações em 2018”, explica uma das diretoras, Renata Pinheiro, filha de Avelino Antunes.

### Primeiro computador e “frescão”

Com a mudança para a nova sede, que ofereceu um ambiente de trabalho melhor e mais estruturado, a Viação Redentor deu um salto de inovação importante, em 1973, quando lançou uma grande

novidade para a população do Rio: o primeiro ônibus urbano da América do Sul com ar-condicionado e lugares ocupados apenas por passageiros sentados, que ganhou fama entre os cariocas e foi logo apelidado de “frescão”. “Era um veículo com chassi Mercedes-Benz e carroceria Marcopolo, especialmente desenvolvido pela montadora, em parceria com a Thermoking, para a nossa empresa, pois o modelo não existia



tia no Brasil”, lembra Avelino Antunes.

A empresa, uma das primeiras a investir na informatização dos processos internos de administração ao adquirir, ainda em 1969, seu primeiro computador, para ajudar no trabalho do Departamento Pessoal com a folha de pagamento, fez história novamente com os “frescos”, adotados depois por várias outras companhias.

### Encampação, clandestinos e Covid

Entre os diversos desafios enfrentados pela Viação Redentor ao longo de sua história, um dos mais marcantes foi sua encampação pelo governo estadual, em 1985, e, em especial, o período que se seguiu à devolução da operadora aos sócios. “A gestão pública trouxe problemas graves para as empresas que foram encampadas. Quando a operação voltou para a iniciativa privada, no dia 3 de janeiro de 1988, encontramos a empresa em estado precário, com mais de 50% da frota de 360 ônibus inativa, títulos protestados, dívidas trabalhistas e previdenciárias e sem estoque”, conta Antunes. “Logo depois, enfrentamos um vendaval que danificou o galpão da oficina. Foi um trabalho árduo de reestruturação; um período de muita luta, de muita dificuldade. Mas nós seguimos em frente e nos tornamos esta empresa que somos hoje”, completa Renata.

Os anos 1990 trouxeram nova crise para o setor de ônibus do Rio de Janeiro, com a concorrência desleal de vans e kombis, na época chama-



**// Atualmente, são 670 ônibus e 2.800 colaboradores no Grupo Redentor, que inclui também as empresas Transportes Barra (criada em 1991) e Transportes Futuro (em 1997) //**

**Renata Pinheiro,**  
diretora do Grupo Redentor

das de transporte clandestino e mais tarde batizadas de transporte alternativo. A atuação desse “novo modal” interferiu diretamente na demanda, gerando dificuldades para

as empresas legalmente constituídas, como a Viação Redentor e as demais operadoras do Grupo Redentor. “Enfrentamos muito firmemente a questão das vans e das kombis, que então atuavam de forma predatória sobre o segmento”, afirma a diretora.

Mais recentemente, o período da pandemia da Covid-19 também foi um teste de resiliência, como relata Pinheiro: “todo mundo sofreu, vários setores sofreram... Porém, o setor de transporte não teve apoio; foi uma época muito dura. Mas estamos acostumados a lidar com as adversidades e superar. Então, continuamos traba-



lhando". Para a diretora, conseguir atravessar as crises e se manter com o espírito pioneiro e inovador são conquistas diretamente ligadas ao capital humano da empresa. "Temos um grupo de funcionários que é nosso maior patrimônio; são colaboradores que abraçam a luta e se comprometem com o desempenho e que foram fundamentais nos momentos em que mais precisamos", destaca Renata.

### Diretrizes de ESG

Atualmente, as empresas do Grupo Redentor integram o Consórcio Transcarioca, operando linhas que ligam bairros da Zona Oeste do Rio entre si e ao Centro. O Grupo, de característica familiar, tem entre os sócios, além de Avelino Antunes e seus descendentes, os descendentes de Getúlio e Antônio Antunes e de Evaristo e Alberto Pinheiro. As operadoras vêm se destacando por sua atuação nas áreas ambiental e social, buscando o alinhamento com as diretrizes de ESG (Ambiental, Social e Governança), e fazendo investimentos na melhoria do ambiente de trabalho, visando à satisfação de seus colaboradores.

Na esfera ambiental, o Grupo Redentor desenvolve ações cujos objetivos são mitigar os impactos de suas operações. Seu Projeto Linha Verde monitora a pegada de carbono, o consumo de água e a gestão de resíduos, com destaque para a recapagem própria de pneus, iniciativa pioneira na América Latina, e sua reciclagem, que contribuem para reduzir o consumo de energia,



**Na esfera ambiental, o Grupo Redentor desenvolve ações cujos objetivos são mitigar os impactos de suas operações. Seu Projeto Linha Verde monitora a pegada de carbono, o consumo de água e a gestão de resíduos, com destaque para a recapagem própria de pneus, iniciativa pioneira na América Latina**

as emissões de CO<sub>2</sub>, o uso de matérias-primas e de descartes na natureza. Além disso, o Grupo promove a reciclagem de baterias e a venda de sucata de ônibus, apoiando a economia circular.

Outra ação de sucesso ligada à gestão de recursos é o reaproveitamento de água, através do sistema de reúso, que gera economia de 70% no custo, estimada anualmente em R\$ 1.000.000,00. A venda de óleos é mais uma iniciati-

va, e evita o descarte incorreto de contaminantes. Além disso, o Grupo utiliza a tecnologia do CoPilot, um módulo eletrônico que auxilia e educa os motoristas, proporcionando de 5% a 10% de economia de combustível e reduzindo a emissão de poluentes. Dentro do Programa Despoluir, que mede e controla as emissões de poluentes pelos ônibus, as empresas possuem índice de 100% de aprovação, garantindo o Selo Verde para toda a frota.



## TRANSPORTE DO RIO DE JANEIRO AVANÇA NO CONTROLE ANTIFRAUDE

O transporte intermunicipal do Rio de Janeiro entrou em uma nova fase de controle e transparência com a adoção do equipamento de biometria facial nas vans legalizadas. Desde o fim de outubro, os 527 veículos do sistema complementar operam com a tecnologia, tornando o Estado o primeiro do País a alcançar 100% de cobertura. A iniciativa, conduzida pelo Detro-RJ em parceria com a Mais.Mobi –

operadora da bilhetagem eletrônica da Riocard Mais – reforça o combate às fraudes no uso de benefícios tarifários, como o Bilhete Único Intermunicipal (BUI) e gratuidades.

Esse monitoramento reduz a ocorrência de fraudes, garante que recursos públicos sejam aplicados corretamente e fortalece a confiança do usuário no sistema. A implementação

responde a uma demanda antiga. Um decreto estadual de 2016 já previa validadores com controle biométrico. Além das vans, as barcas, os ônibus intermunicipais e os sistemas metroviário e ferroviário também contam com as câmeras de biometria facial.

Concluída a instalação dos equipamentos, o galpão que serve como ponto final das vans intermunicipais, na Central do Brasil, foi o local escolhido para tirar dúvidas e capacitar os permissionários para o correto uso da tecnologia. Em novembro, a campanha “Olho no Benefício”, esteve por três dias no endereço para explicar o funcionamento do sistema e reforçar que os benefícios são pessoais e vinculados ao CPF. Apenas em 2025, mais de 110 mil cadastros foram bloqueados por uso irregular.

Com a biometria facial consolidada, o Rio de Janeiro dá um passo decisivo no enfrentamento à fraude e no fortalecimento de políticas públicas de mobilidade mais justas, eficientes e seguras.





## VALE SOCIAL UNIFICADO COMPLETA UM ANO COM 135 MIL CARTÕES INTEGRADOS

O Vale Social unificado completou um ano. E a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana (Setram) e a Riocard Mais registraram 135 mil cartões integrados e mais de 22 milhões de utilizações nos transportes públicos estaduais. O avanço representa um marco na política de acessibilidade do Estado, ao simplificar o deslocamento de pessoas com deficiência e usuários com doenças crônicas em todos os modais – metrô, trem, barcas e ônibus/vans intermunicipais.

Antes da integração, o beneficiário precisava utilizar até quatro cartões diferentes, o que dificultava o embarque. A unificação trouxe mais

praticidade, padronização e maior eficiência no monitoramento do benefício, fortalecendo a segurança do sistema e garantindo a correta aplicação dos recursos públicos.

Para marcar essa nova etapa, os times que fazem o atendimento dos cartões Vale Social, tanto pela Setram quanto pela Riocard Mais, promoveram um Workshop de Boas Práticas, no mês de outubro, voltado ao aprimoramento do atendimento e à gestão do benefício. O encontro reforçou diretrizes de acolhimento, empatia e eficiência, além de estimular soluções integradas para aprimorar continuamente a experiência dos usuários.

## RECARGA PROGRAMADA POR SALDO É LANÇADA NO APP RIOCARD MAIS

Já está disponível uma nova funcionalidade no aplicativo do Riocard Mais, o sistema de bilhetagem do Estado do Rio: a recarga programada por saldo. Com essa modalidade, o passageiro não precisa mais se preocupar em lembrar de recarregar o cartão de transporte. Basta definir um valor no cartão e, quando o limite for atingido, uma nova compra de créditos é feita de forma automática. O mínimo é R\$ 25.

A função vale para os cartões Expresso (rosinha), Vale-Transporte (laranjinha) e Digital (pelo app), além de pulseiras e chaveiros. A recarga serve para ônibus e vans intermunicipais, ônibus

municipais – exceto a capital fluminense, trem, metrô e barcas. Para quem usa o Bilhete Único Intermunicipal (BUI), a recarga automática também cobre ônibus municipais do Rio de Janeiro, BRT e VLT. Os cartões Riocard são aceitos em mais de 40 cidades do estado.

A recarga programada por saldo se junta à outra forma de pagamento similar, a recarga programada por data. Esse serviço permite que o cliente agende automaticamente uma recarga para uma data específica de cada mês dentro do aplicativo. Em ambos os casos, o pagamento é realizado por meio do cartão de crédito.



**Sua última recarga na máquina pode ser hoje!**

Experimente a recarga automática no app. Defina o mínimo de saldo, o valor da recarga, e **PLIM!** O app faz tudo sozinho. **ATIVE AGORA.**

Baixe o App Riocard Mais

[Google Play](#) [App Store](#)



Os cartões podem levar até 3 dias para entrar no seu Riocard Mais. Caso precise utilizá-lo antes disso, você pode validar pelo app ou terminal de consulta.

Li e concordo com os termos de serviço.

Continuar



# Semove marca presença no Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana

## Especialistas da Federação defenderam artigos sobre Portal do Rodoviário e simulação de tráfego e participaram de painel

Entre os dias 28 e 30 de outubro, a Semove marcou presença no Arena ANTP 2025, o Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana, que aconteceu no espaço Transamérica Expo Center, em São Paulo. Além de totens espalhados pela feira e exibição do vídeo institucional, a Federação contou com a participação de especialistas nas palestras, apresentações técnicas e no Podcast do Transporte.

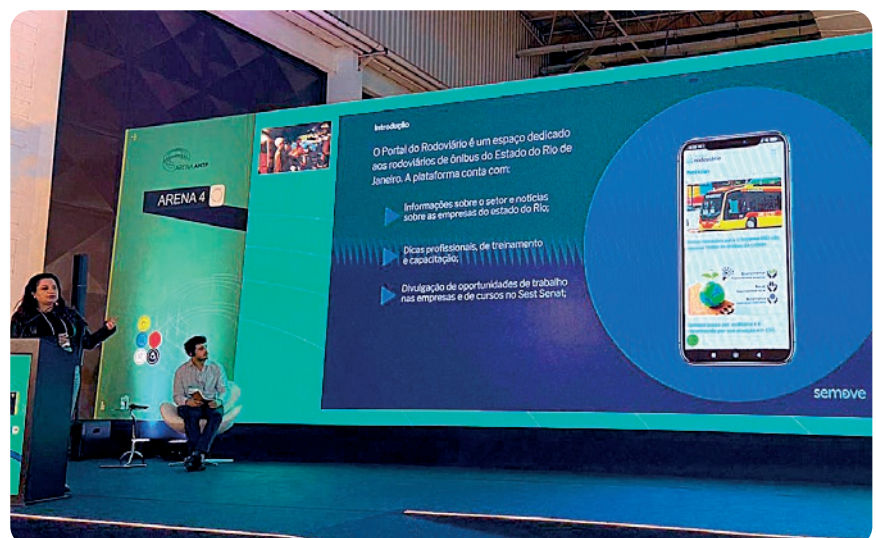
### Mobilidade e comunicação

No segundo dia do evento, a engenheira de Transportes da entidade, Nanny Caroline Ribeiro, apresentou, em uma das sessões de comunicação técnica do Congresso, um estudo que utilizou a simulação de

tráfego no município de Belford Roxo, na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, para testar soluções de mobilidade urbana. O trabalho "A simulação de tráfego como apoio

à decisão de soluções de mobilidade urbana", assinado pela própria engenheira, em parceria com a diretora e a gerente de Mobilidade Urbana da Federação, respectivamente Richiele Cabral e Eunice Horácio, é o assunto da matéria da página 34 desta edição da Revista Ônibus.

No dia 30, foi a vez da gerente de Comunicação Institu-



Verônica Abdalla apresentou o Portal do Rodoviário

cional, Verônica Abdalla, apresentar o artigo "Portal do Rodoviário Semove: comunicação digital voltada para a valorização dos profissionais de transporte de passageiros do estado do Rio de Janeiro". Abdalla falou sobre a criação do Portal, em 2022, e destacou o conteúdo do site, integrado por: informações sobre o setor e notícias sobre as empresas do estado do Rio; dicas profissionais, de treinamento e capacitação; oportunidades de trabalho nas empresas e de cursos no Sest Senat; dicas de lazer, turismo, cultura, saúde, esporte, português, entre outras; e matérias contando as histórias de vida e profissionais de rodoviários, além dos concursos e promoções. A gerente ressaltou também os números atingidos em pouco mais de três anos de funcionamento do Portal e a quantidade de publicações já realizadas.

### Elas no Transporte e Mais.Mobi

A diretora de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral, participou, também no dia 30, do painel "Elas no Transporte. Equidade em Movimento: como lideranças femininas aceleram a transformação da mobilidade". Richele enfatizou que a presença feminina em cargos estratégicos não é apenas uma questão de justiça social, mas de otimização e melhoria da qualidade do serviço. A diretora ressaltou a necessidade de políticas que interrompam o ciclo vicioso de exclusão no setor. "Investir em programas de mentoria e em capacitação direcionada para mulheres é fundamental. Não bas-



*Teresa Roza, da Mais.Mobi, apresentou o case " Transformação digital no transporte público do estado do Rio de Janeiro"*

ta apenas abrir as portas; precisamos pavimentar a estrada para que elas possam não só entrar, mas também avançar e se consolidar como líderes. A equidade em movimento começa no nosso RH e se reflete na rua, no serviço que entregamos", disse.

Pela Mais.Mobi, foi apresentada a comunicação técnica "Transformação digital no transporte público do estado do Rio de Janeiro", de autoria da coordenadora de atendimento Teresa Roza, que também fez a defesa do case que fala sobre "Face Detection", um método avançado de reconhecimento facial a partir de algoritmos, machine learning e inteligência artificial, que identifica faces em imagens ou vídeos. O projeto, realizado em parceria com a Necxt, foi vencedor do prêmio Smart Customer 2025, em maio passado.

Além disso, o presidente executivo da Semove, Armando Guerra, participou do Podcast do Transporte, promovido pelo Portal Diário do Transpor-

te. Ele falou em nome da Mais.Mobi, esclarecendo que o foco é simplificar a experiência do usuário, integrando diferentes formas de pagamento — cartões bancários, carteiras digitais, QR Codes e até reconhecimento facial — diretamente ao sistema de bilhetagem. "O passageiro não quer saber se está pagando com NFC, código ou aplicativo. Ele quer subir no ônibus e ir. O que fazemos é tornar isso invisível, simples e seguro", explicou. Ele também destacou as vantagens para os operadores: "ao integrar bilhetagem, CRM e dados de pagamento, conseguimos oferecer informações em tempo real sobre fluxo de passageiros e receita, reduzindo custos e ampliando o controle da operação".

Todos os artigos apresentados durante o Arena ANTP 2025 podem ser consultados na Biblioteca Digital da ANTP, usando o QR Code ao lado.





Patrícia Portela apresentou estudo sobre mudança da cultura organizacional do Sindicato

## TransÔnibus apresenta artigos de Recursos Humanos e Mobilidade Urbana

O TransÔnibus (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Nova Iguaçu) levou quatro artigos para as sessões de comunicação técnica do Arena ANTP 2025 (Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana), realizado entre 28 e 30 de outubro, no Transamérica Expo Center, em São Paulo (SP).

O artigo “Os desafios no processo de mudança cultural em instituição sindical”, de autoria da diretora de Desenvolvimento Humano e Organizacional, Rosa Emília da Conceição, com a colaboração das coordenadoras do Sistema de Gestão do Sindicato, Patrícia Portela e Lúcia Helena de Souza, foi apresentado por Patrícia Portela. O trabalho fala sobre a mudança da cultura organizacional do TransÔnibus, com base nos objetivos estratégicos, nos valores e na re-

estruturação das práticas, refletindo a sua nova visão. Como fruto, gerou-se a orientação estratégica dos processos, focando nas necessidades das partes interessadas.

O engenheiro de transportes e gerente de Mobilidade Urbana do Sindicato, Thadeu André Melo, apresentou dois artigos de sua autoria, em parceria com o analista de Geoprocessamento Luiz Henrique de Carvalho Freires, – “Proposta de financiamento público ao transporte urbano em Queimados (RJ)” e “Estudo Diagnóstico da Infraestrutura Viária do Município de Queimados (RJ)”. O primeiro analisa o desequilíbrio econômico do transporte coletivo na cidade de Queimados, na Baixada Fluminense, e propõe um modelo de subsídio público, estruturado em fases e cenários operacionais, visando à susten-

tabilidade financeira, melhoria da qualidade e transparência na gestão. O segundo avalia a infraestrutura viária do Município e seus impactos na mobilidade, à luz da Constituição de 1988, do Estatuto da Cidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e propondo diretrizes de requalificação orientadas pela sustentabilidade e equidade territorial.

O trabalho “SIGWeb colaborativo para gestão aberta do transporte público no Brasil”, de autoria de Luiz Henrique de Carvalho Freires, em parceria com Thadeu André Melo, fala sobre o Integra Map, um SIGWeb de código aberto e colaborativo para a gestão do transporte público. Testado em Nova Iguaçu e Itaguaí, possibilita visualização interativa, análise espacial e aporte de dados, fortalece a transparência, a governança e o planejamento sustentável da mobilidade urbana.

# Engenheira da Semove defende estudo de simulação viária para município de Belford Roxo

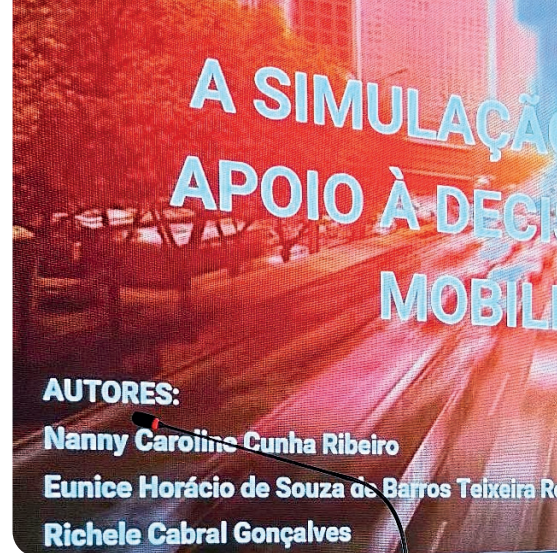
Um estudo que utilizou a simulação de tráfego no município de Belford Roxo, na Região Metropolitana do estado do Rio de Janeiro, para testar soluções de mobilidade urbana, foi o tema do artigo técnico apresentado, dia 28 de outubro, pela engenheira de Transportes da Semove, Nanny Caroline Ribeiro, no Arena ANTP 2025, realizado no Transamérica Expo Center, em São Paulo.

O trabalho, desenvolvido pela própria engenheira, em parceria com a diretora e a gerente de Mobilidade Urbana da Federação, respectivamente Richele Cabral e Eunice Horácio, utiliza o software Aimsun, que permite reproduzir em ambiente virtual o comportamento real de ruas e avenidas de cidades diversas. “A simulação de tráfego e seus cenários de teste possibilitam elaborar propostas de mobilidade urbana eficientes, fundamentadas para solucionar os maiores pontos críticos de uma cidade”, explica Nanny.

cazes, fundamentadas para solucionar os maiores pontos críticos de uma cidade”, explica Nanny.

## Transporte e infraestrutura

Belford Roxo possui uma das maiores populações da Baixada — cerca de 483 mil habitantes, segundo o último Censo do IBGE, realizado em 2022 — e um perfil de cidade-dormitório, com grande parte dos moradores trabalhando em municípios adjacentes ou no Rio de Janeiro e voltando para casa apenas para dormir. O estudo apurou que o sistema de transporte público do Município é composto pelos modos ferroviário e rodoviário, com o ônibus sendo predominante na vida dos cidadãos. O transporte intermunicipal se destaca, com 92 linhas em circulação. Por outro lado, são apenas duas linhas municipais operando.

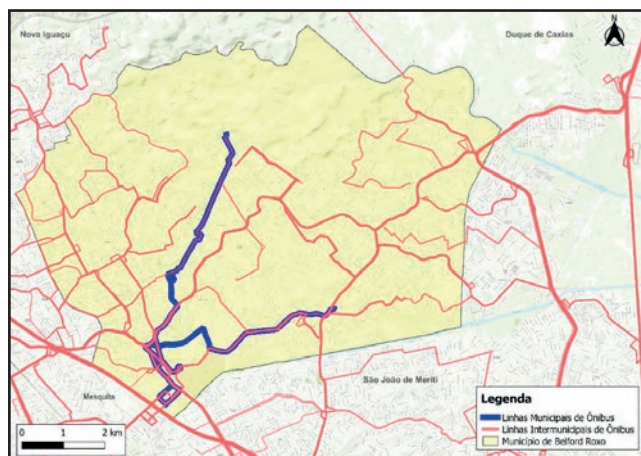


Quando o assunto é infraestrutura, o trabalho mostrou que Belford Roxo conta com três terminais de ônibus e nenhuma via com tratamento preferencial para a circulação do transporte coletivo, impactando no tempo de viagem de seus passageiros. Também não há integração física e operacional entre os sistemas intermunicipal e municipal. Já a integração tarifária consiste apenas no Bilhete Único Intermunicipal, que permite ao passageiro utilizar até dois modos de transporte, um deles obrigatoriamente intermunicipal, no período de três horas, pagando o valor máximo de R\$ 9,40.

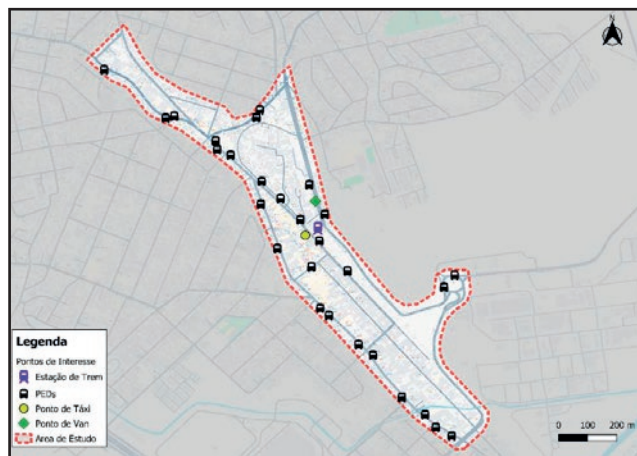
## Pesquisas e levantamento de dados

Segundo Nanny, durante meses, foram realizadas pesquisas de campo, de origem-destino, contagens de veículos e levanta-

Abrangência das linhas de ônibus municipais e intermunicipais



Modos de transporte na área de estudo





**// A proposta mais pontual apresenta indicadores superiores ao desempenho do cenário atual. É uma solução menos complexa do que uma reestruturação completa e com boa relação entre esforço de implantação e ganhos operacionais //**

**Nanny Caroline Ribeiro,**  
engenheira de transportes da Semove

mentos fotográficos nas principais vias do centro de Belford Roxo. O diagnóstico revelou uma série de problemas, como estacionamento irregular, falta de sinalização adequada, transporte clandestino e pontos de embarque sem acessibilidade. Também foram analisados os dados do transporte públi-

co da cidade. “Observamos locais de embarque e desembarque em áreas inadequadas, ausência de segurança viária e gargalos que comprometem a fluidez do tráfego”, relata a engenheira.

Nanny revelou que, a partir das pesquisas e dados coletados, foram criados quatro cenários de simulação de tráfego para testar diferentes propostas para a reorganização viária. “As soluções iam desde ajustes pontuais na sinalização até reestruturações completas de circulação nas vias centrais. Essas simulações permitiram prever o impacto de cada intervenção antes da execução, o que garante mais precisão e eficiência no planejamento”, explicou.

### Cenários analisados e resultados

A engenheira contou que, entre os cenários analisados, dois se destacaram: um que propõe uma reestruturação completa da circulação viária em toda a área de estudo, revisando os fluxos viários, reorganizando a dinâmica do tráfego e melhorando a integração entre os diferentes modos de transporte, e outro que adotou uma metodologia focada em readequações pontuais, dirigidas às áreas mais críticas. “A proposta mais pontual apresenta indicado-

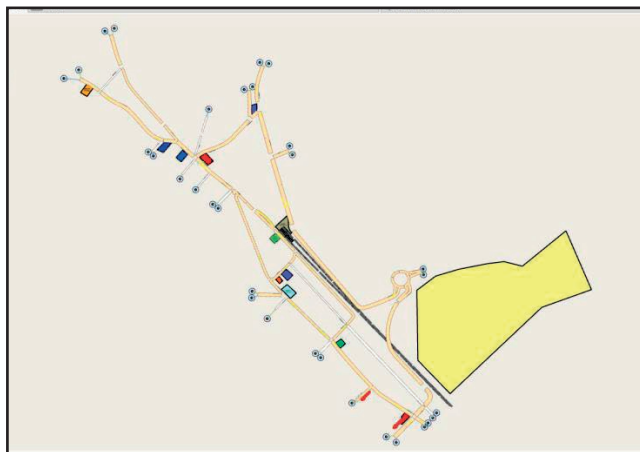


res superiores ao desempenho do cenário atual. É uma solução menos complexa do que uma reestruturação completa e com boa relação entre esforço de implantação e ganhos operacionais”, defendeu Nanny.

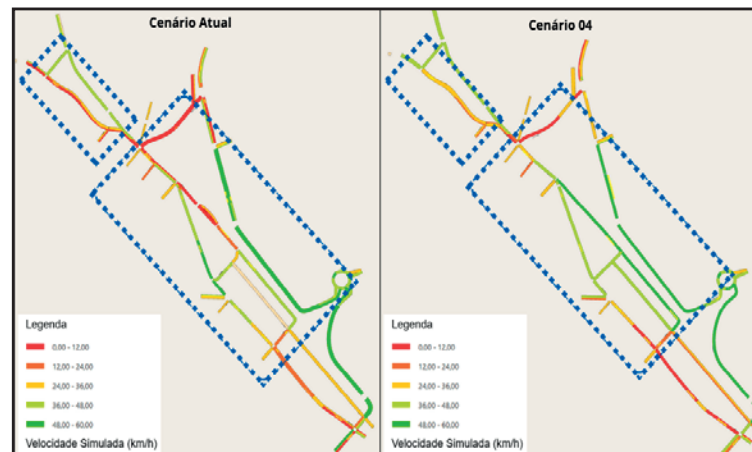
Segundo a engenheira, encontrar soluções que sejam viáveis operacional e economicamente é o que separa a boa ideia da implementação e define a escolha final para otimizar e aprimorar o sistema de mobilidade urbana da região central do município de Belford Roxo. Essa escolha deve estar alinhada aos objetivos do projeto, à capacidade de execução e à aceitação das mudanças por parte dos usuários e demais públicos, considerando sempre a relação custo-benefício e os impactos a longo prazo.

De acordo com as autoras do artigo, os benefícios vão além da melhoria do trânsito: “a reorganização da circulação viária pode estimular o comércio local, reduzir o consumo de combustível e diminuir a emissão de poluentes, contribuindo para uma mobilidade mais sustentável”. Nanny, Eunice e Richele acreditam que o caso de Belford Roxo pode servir de exemplo para outras cidades da Região Metropolitana e do País.

Rede elaborada no Aimsun



Análise comparativa gráfica - cenário atual x cenário 04



# Feira do Arena ANTP teve mobilidade sustentável como foco



Em paralelo ao Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana, Arena ANTP 2025, realizado entre os dias 28 e 30 de outubro, no Transamérica Expo Center de São Paulo, os principais fornecedores do mercado brasileiro de produtos e serviços para o setor de transporte por ônibus participaram de uma Feira com a presença de cerca de 2.000 visitantes e apresentaram suas novas soluções e inovações, veja alguns destaques a seguir. O processo de transição para a eletromobilidade foi o assunto principal da maioria dessas empresas, como tem acontecido nas feiras de mobilidade nos últimos anos.

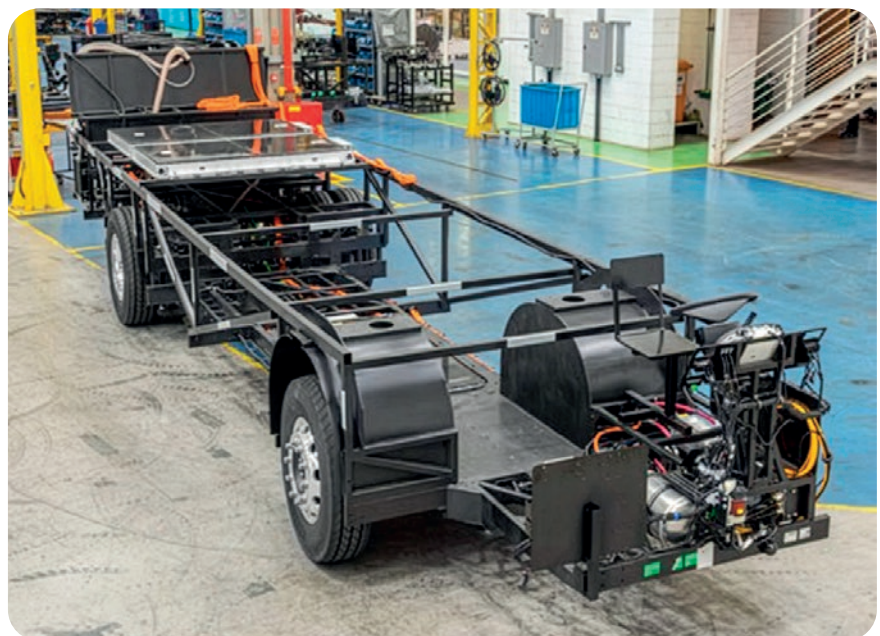
## BYD inova com o primeiro chassi elétrico midi do Brasil

A BYD apresentou o BC10LE, o primeiro chassi de ônibus elétrico midi desenvolvido especificamente para o mercado brasileiro. Com 10 metros de comprimento, o modelo destaca-se pela flexibilidade, sendo ideal tanto para o alto fluxo dos centros urbanos quanto para vias estreitas.

O veículo é equipado com a tecnologia das baterias Blade BYD, que oferecem segurança superior, estabilidade térmica e uma vida útil de mais de 3.000 ciclos. Seu sistema modular permite ajustes de carroceria e otimiza a eficiência energética, garantindo maior autonomia mesmo em trajetos com paradas frequentes.

Marcello Schneider, diretor da BYD, ressalta que cada chassi evita a emissão de 118 toneladas de CO<sub>2</sub> por ano e possui vida útil

de até 15 anos, superando os modelos a diesel. Reforçando o compromisso com a cadeia produtiva local, a empresa anunciou que a fábrica de Manaus produzirá os packs das baterias a partir de 2026.



## Mercedes-Benz do Brasil destaca eletromobilidade

A Mercedes-Benz do Brasil apresentou suas soluções de mobilidade sustentável. O destaque do estande foi o chassi elétrico urbano eO500U, desenvolvido integralmente no País e já produzido em série na fábrica de São Bernardo do Campo. A marca também demonstrou, com destaque o sistema de telemetria FleetBus, solução digital exclusiva para gestão de frotas, e participou de debates com especialistas.

O eO500U oferece zero emissão local, operação silenciosa e conforto a bordo. Com autonomia de até 270 km — uma das maiores do País — e capacidade para carroçarias de até 13,2 metros, o modelo traz tecnologia alinhada ao ônibus elétrico eCitaro, da Daimler Buses. O sistema de recarga plug-in CCS2 permite carga total em até três horas.

Em expansão no Brasil, o eO500U já realiza testes em diversos estados e tem novas demonstrações previstas, inclusive com a versão articulada eO500UA, programada para avaliações internas em 2025. No exterior, Chile e Argentina já testaram o modelo com bons resultados, e o México será o próximo mercado.

Segundo a empresa, a adoção em larga escala da eletromobilidade requer integração entre governos e iniciativa privada para viabilizar infraestrutura

e financiamento. A Mercedes-Benz afirma ter capacidade produtiva para atender à demanda nacional e latino-americana.

O ecossistema de eletromobilidade da marca inclui suporte técnico especializado, consultoria para implementação de infraestrutura, treinamento de motoristas e equipes de manutenção e atendimento dedicado nos concessionários.

O FleetBus complementa esse pacote de soluções. Integrado de série nos elétricos e nos modelos Euro 6 a partir de 2025, o sistema fornece dados em tempo real sobre operação, estilo de condução e diagnóstico remoto, permitindo redução de custos e maior disponibilidade da frota.

Com produtos, serviços e participação ativa nos debates técnicos, a Mercedes-Benz reforçou seu compromisso com a transição energética e com a modernização do transporte público urbano no Brasil. O engenheiro Mike Munhato, gerente de eletromobilidade, falou sobre desafios da transição energética, enquanto Simone Krüger Frizzo, vice-presidente de RH, abordou a participação feminina na mobilidade.

*Chassi elétrico eO500U oferece zero emissão local, operação silenciosa e conforto a bordo*



*Mike Munhato, gerente de Eletromobilidade, foi um dos participantes e debatedores do painel "Avanços e desafios para a transição energética e a descarbonização do transporte público no Brasil"*



## Mais.Mobi e Prodata anunciam aliança estratégica

A Mais.Mobi e a Prodata Mobility divulgaram no Arena ANTP 2025 uma aliança estratégica que visa integrar a vasta experiência da Prodata em bilhetagem eletrônica e controle operacional com a expertise da Mais.Mobi em soluções de pagamento e relacionamento com o passageiro.

A Mais.Mobi focou, em seu estande, em demonstrar como contribuiu para criar e evoluir o ecossistema digital do transporte público, agindo como um suporte "ombro a ombro" que facilita o acesso, pagamento e informações para o passageiro, o operador e a autoridade de transporte.

Esse ecossistema foi detalhado em três dimensões essenciais: Produto; Vendas e Atendimento e Relacionamento/Fidelização.

A tecnologia da Mais.Mobi visa entregar controle e informação, facilitando o pagamento e fornecendo dados essenciais para a governança e planejamento, como a noção de quantas pessoas estão utilizando o transporte, em que hora e em qual local.

O diretor executivo da Mais.Mobi, Cassiano Rusycki, participou de debates e concedeu entrevistas, abordando inovações, soluções, fidelização, como o Clube.Mobi, que é pioneiro em transformar "usuários" em clientes, e a integração inteligente de modais. Profissionais da empresa também tiveram artigos técnicos selecionados para apresentação no congresso.

Já a Prodata utilizou o palco do evento para apresentar uma nova geração de equipamentos e soluções que

demonstram o compromisso da empresa com a evolução tecnológica. Exibiu um novo terminal de pagamento, com design moderno e funcionalidades avançadas: tela maior, *touchscreen* e QR Code integrado, aceitando pagamentos com cartão de crédito e débito.

Ele inclui ainda uma câmera para o controle de gratuidades e semigratuidades, utilizando crachás. Outro destaque foi o equipamento que possibilita a recarga embarcada, permitindo ao passageiro verificar e comprar créditos diretamente dentro dos ônibus, via WhatsApp, aplicativo ou web.

A aliança entre Mais.Mobi e Prodata consolida uma abordagem completa para o mercado de transporte público, unindo hardware robusto e controle de bilhetagem com a experiência em relacionamento com o cliente e facilidade de pagamento, elementos cruciais para a evolução da mobilidade no Brasil.



## Marcopolo apresenta soluções inovadoras para descarbonização e mobilidade sustentável

Marcopolo, líder nacional em soluções de transporte, destacou, no Arena ANTP 2025, seus lançamentos em descarbonização e mobilidade sustentável. A companhia reforçou seu papel como agente ativo na transformação do transporte público brasileiro, com foco em sustentabilidade, tecnologias de combustíveis renováveis e modernização dos modais.

Três soluções foram expostas, demonstrando a pluralidade de alternativas da empresa para atender às metas de descarbonização em diferentes regiões do País:

### Marcopolo Attivi Integral (Ônibus Elétrico)

O Attivi Integral é o primeiro ônibus 100% elétrico desenvolvido inteiramente pela Marcopolo (chassi e carroceria). O projeto priorizou a nacionalização de componentes, incluindo baterias e sistemas eletroeletrônicos.

- Comprimento Máximo: 13.000 mm.
- Motorização: motor elétrico WEG com potência máxima de 385 kW e torque de 2.800 Nm.
- Baterias: CATL, com capacidade de 350 kWh.

### Volare Fly 10 GV (Micro-ônibus GNV e Biometano)

Alinhada à estratégia de descarbonização, a Volare, marca e unidade de negócios da Marcopolo, desenvolveu o Fly 10 GV, movido a gás veicular (GNV e biometano). O motor foi concebido por meio de parcerias estratégicas especialmente para essa aplicação.

- Sustentabilidade: proporciona redução de até 96%

das emissões de material particulado e 84% de gases de efeito estufa.

- Autonomia: três cilindros de combustível com capacidade total de 360 litros, resultando em autonomia de até 450 quilômetros, dependendo da aplicação.
- Segurança: conta com controle de tração, estabilidade e bloqueio do veículo com porta aberta.

### VLT Prosper (Veículo Leve sobre Trilhos)

A Marcopolo apresentou um *mockup* do VLT Prosper, o mesmo modelo que será fornecido para o sistema de transporte urbano de Teresina, Piauí.

- Nome Técnico: Prosper CITY.
- Fabricação: desenvolvido pela Marcopolo Rail e fabricado 100% no Brasil.
- Uso: projetado para atender necessidades de mobilidade urbana em cidades de médio e grande porte.
- Capacidade: alta capacidade de transporte, comportando 560 passageiros em uma composição de 3 carros.

“Expor três diferentes soluções para o transporte público urbano demonstra a estratégia da Marcopolo em inovar e desenvolver produtos para atender às diferentes demandas das cidades brasileiras em mobilidade sustentável”, afirmou Ricardo Portolan, diretor de Operações Comerciais para o Mercado Interno e Marketing da Marcopolo.





## Eletra consolida posicionamento como desenvolvedora de soluções para eletromobilidade

A Eletra teve presença estratégica no Arena ANTP 2025, reforçando seu papel como uma das principais referências brasileiras em tecnologias de tração elétrica. Durante o evento, a empresa apresentou sua nova linha de chassis elétricos e lançou o EletraConsult, serviço inédito de consultoria para operadores e gestores públicos que desejam avançar na eletrificação de suas frotas.

Os novos chassis elétricos — com versões entre 11,5 e 23 metros, piso baixo e autonomia de até 350 km — chegam com índice de nacionalização de 95% e credenciamento BNDES/Finame. Projetados para operações urbanas e metropolitanas, atendem tanto corredores BRT quanto linhas convencionais. Um dos destaques é o eixo direcional traseiro nos modelos superarticulados, que amplia a manobrabilidade e a eficiência operacional.

A Eletra também apresentou avanços tecnológicos desenvolvidos em parceria com a WEG. A cooperação resultou em baterias de maior capacidade, motores e inversores mais leves — com redução de até 350 kg no conjunto motriz — e integração total entre os sistemas de tração e armazenamento. O conjunto aumenta a autonomia, melhora o desempenho e incrementa a capacidade

de passageiros, combinando eficiência energética e engenharia nacional.

Além dos novos produtos, a empresa revelou o EletraConsult, um programa de consultoria técnica que abrange todas as etapas da transição para frotas elétricas. O serviço inclui estudos de viabilidade, planejamento de infraestrutura de recarga, operações-teste, capacitação de equipes e suporte pós-implantação. A iniciativa conecta operadores a instituições financeiras e fornecedores de energia, acelerando o processo de descarbonização. Para a diretora-presidente Milena Braga Romano, trata-se de “criar soluções sob medida e não apenas vender tecnologia”.

Com sede em São Bernardo do Campo, a Eletra é pioneira no setor desde 1999 e integra o Grupo ABC, tradicional na mobilidade urbana. A empresa acumula marcos como o primeiro ônibus elétrico híbrido do mundo, o primeiro 100% elétrico nacional e o primeiro caminhão elétrico brasileiro. Seu portfólio atual — o mais completo da América Latina — conta com 12 modelos, entre midiônibus, padrons, articulados e soluções de retrofit. Mais de 20 milhões de quilômetros já foram rodados por veículos Eletra, resultando na redução de 21,8 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>.

A participação na Arena ANTP 2025 consolidou o novo posicionamento da marca: ser não apenas fabricante de ônibus elétricos, mas desenvolvedora integrada de soluções para a eletromobilidade. Com tecnologia nacional, experiência prática e foco em parcerias, a Eletra reafirma sua visão de protagonismo brasileiro na transição para um transporte público sustentável.

## Caio apresenta eApache Vip e Busscar, Panorâmico DD

A Busscar, encarroçadora com sede em Joinville (SC) pertencente ao Grupo Caio Induscar, teve presença estratégica no Arena ANTP 2025.

A marca levou para o pavilhão de exposição o Panorâmico DD, integrante da família NB1, modelo que combina conforto, robustez e eficiência para viagens de média e longa distância.

Projetado para oferecer praticidade operacional e conforto aos passageiros e motoristas, o Panorâmico DD apresenta diferenciais técnicos que reforçam a engenharia característica da Busscar:

- Cabine de motorista mais ampla do mercado;
- Ambos os salões com altura padrão de 1,80 m;
- Espelhos retrovisores mais próximos do motorista, com visibilidade total para facilitar manobras;
- Conjunto de seis saídas de ar-condicionado direcionadas ao motorista;
- Bagageiro traseiro com abertura para trás, facilitando a movimentação das bagagens;
- Central elétrica com acesso externo, o que permite manutenção sem interferir na cabine;
- Lanternas traseiras individualizadas para manutenção simples e reposição econômica;

- Faróis auxiliares superiores de longo alcance;
- Itinerário central entre os para-brisas, garantindo conforto visual e facilidade de manutenção;
- Cabine padronizada para todos os chassis.

Já a encarroçadora Caio, líder nacional de ônibus urbanos, do mesmo grupo da Busscar, apresentou sua carroceria para ônibus elétricos: eApache Vip, na configuração de 9 metros.

Fabricado para oferecer eficiência, acessibilidade, conforto e responsabilidade socioambiental, o eApache Vip se destaca por reunir design funcional, tecnologia embarcada e uma estrutura robusta, reciclável e de alta durabilidade. A carroceria possui piso alto, salão interno amplo, assentos estofados e ergonômicos, ar-condicionado, itens acessíveis e um layout que, além de contribuir para o bem-estar dos passageiros, garante maior manobrabilidade ao veículo.

O modelo é totalmente livre de emissões e apresenta soluções voltadas à facilidade de manutenção. Seu projeto estrutural prioriza operações em bairros menores, alinhando comodidade, robustez e modernidade, atributos que refletem a atuação estratégica da Caio em antecipar as tendências do transporte urbano.





# Conquista do trabalhador brasileiro comemora 40 anos de existência

**D**ezembro de 2025 vem registrar o 40º aniversário de um benefício que é hoje parte do cotidiano dos trabalhadores formais brasileiros: o Vale-Transporte. De grande importância social, surgiu como uma solução para empregados e empregadores, em fase conturbada de nossa economia. E se mantém até hoje ajudando a garantir o acesso a oportunidades de emprego e à assiduidade

no comparecimento ao trabalho para milhões de pessoas.

Sua origem foi em período bastante confuso da realidade nacional. Os anos 80 foram considerados como a “década perdida” da economia brasileira. Eram tempos difíceis, decorrentes principalmente da crise internacional do petróleo e da grande dívida externa assumida pelo País durante o regime militar. Havia uma turbulência social

causada pelo início da redemocratização e o empobrecimento da população era crescente. A hiperinflação assombrava a todos, com aumentos de preços diários, e a remarcação dos valores dos produtos era tão rápida que acontecia na frente dos clientes. O ambiente era de intranquilidade, com planos econômicos, como o Plano Cruzado, implantando mudanças que não conseguiam resolver a situação

e mecanismos de aumentos salariais mensais que não conseguiam manter o poder aquisitivo do dinheiro. Os salários de grande parte dos trabalhadores eram insuficientes para cobrir o pagamento do transporte no percurso casa-trabalho-casa até o fim do mês, o que provocava absenteísmo e agravava ainda mais sua situação, uma vez que as faltas geravam descontos nos já poucos vencimentos. Aumentos nas tarifas eram muitas vezes motivos de protestos em vários estados brasileiros.

### Criação do Vale-Transporte

Foi nesse panorama que, por iniciativa do deputado Affonso Camargo (1929-2011), cujo projeto de Lei deu origem à Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, foi instituído o Vale-Transporte, considerado a maior conquista trabalhista das últimas décadas. Inicialmente, porém, o benefício era facultativo, o que deixava ainda larga faixa de empregados sem usufruir desse direito. Em 1987, a Lei nº 7.619 corrigiu essa situação, tornando a concessão obrigatória. Os empregadores passaram a fornecer antecipadamente o valor para custear o deslocamento do empregado



Os tíquetes de papel exigiam trabalho manual de contagem e verificação

para o trajeto casa-trabalho-casa, sendo permitido o desconto máximo de 6% dos seus vencimentos.

A criação desse instrumento significou mais do que assegurar a ida e volta dos beneficiários para o local de trabalho durante os dias úteis do mês. Facilitou o acesso a emprego para pessoas que moravam longe dos polos geradores de oportunidades; gerou economia para as famílias, principalmente aquelas onde havia vários membros trabalhando formalmente; aumentou a produtividade nas organizações, com a diminuição do absenteísmo, e, na época, até mesmo ampliou a utilização do transporte público.

### Quem tem direito

Têm direito a receber o Vale-Transporte, além de contratados pelo regime celetista, trabalhadores temporários, empregados domésticos, estagiários e prestadores de serviços subcontratados. Sua concessão deve abranger todo o percurso casa-trabalho-casa, mesmo que seja necessário pegar mais de uma condução, desde que o trajeto seja realizado em transporte público.

### Variedade de modelos na implantação

A lei que criou o Vale-Transporte não especificou um modelo a ser adotado, apenas exigia que cada operador criasse o seu



esquema de produção e distribuição, o que causou confusão em vários estados do País, com o surgimento de uma diversidade de formatos – vales de papel, tíquetes com faixas magnéticas, fichas plásticas e outras opções. O usuário do transporte público que usava mais de uma condução em seu trajeto era, nesses casos, obrigado a andar com duas ou mais versões de vales.

No Rio de Janeiro, porém, os operadores dos diversos modais optaram por adotar um modelo único, aceito nos diversos modos, e elegeram a Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro para a produção, administração, distribuição e repasse dos valores para as empresas. Foram criados vales em papel-moeda, a fim de evitar fraudes, e o sistema deu muito certo, com o *know how* adquirido tendo servido de inspiração para outros estados. Depois de algum tempo, o verso do tíquete fluminense passou a ter um uso nobre: veiculava mensagens alertando sobre campanhas de saúde e outras ações de utilidade pública.



*O tíquete em papel evoluiu para o cartão RioCard e, depois, para o Riocard Mais. Essa tecnologia permite benefícios como o Bilhete Único*

### Mecanismos para evitar fraudes

Apesar de constantes mudanças de modelo, da impressão em papel-moeda e de outros cuidados para evitar as fraudes, o número de tentativas de burlar a lei aumentava. Os próprios beneficiários, muitas vezes, passavam o benefício para outras pessoas, ou vendiam os tíquetes, utilizando muitas vezes o recurso para compra de outros produtos. Em outras ocasiões, eles eram roubados, adulterados e usados ilegalmente. A tecnologia veio para mudar essa situação, com a implantação de cartões eletrônicos. Atualmente, existem inúmeros cartões de Vale-Transporte sendo utilizados com sucesso pelo Brasil afora, e houve queda

das tentativas de fraude, uma vez que o uso irregular pode ocasionar a perda do benefício e até gerar demissão por justa causa.

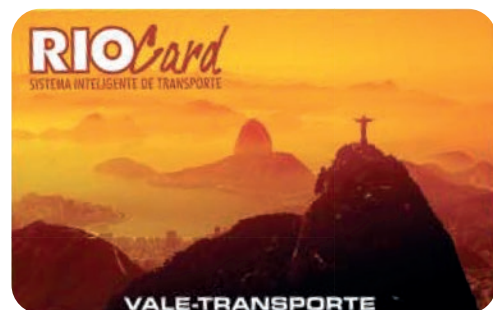
### Tecnologia do Vale-Transporte traz outros benefícios

No Rio de Janeiro, o ano de 2005 trouxe a substituição do tíquete em papel pelo cartão RioCard, evolução tecnológica que trouxe comodidade e praticidade para seus usuários. O avanço permitiu a criação de produtos como o Riocard Expresso,

cartão de pagamento de transporte que pode ser adquirido facilmente por qualquer pessoa, e muitos outros, hoje sob a marca Riocard Mais. Essa expertise facilitou a implantação do Bilhete Único Intermunicipal, pelo governo do estado do Rio de Janeiro, em 2009. O benefício permite a integração entre dois modos de transporte, desde que um deles seja intermunicipal, pelo período de três horas, com valor máximo de passagem de R\$ 9,40.. A tecnologia Riocard Mais possibilitou também a introdução de outras políticas tarifárias, como o Bilhete Único Carioca, o Tarifa Solidária, de Saquarema, e muitos outros.

O texto para discussão publicado, em abril de 2024, pelo Ins-

No Rio de Janeiro, o ano de 2005 trouxe a substituição do tíquete em papel pelo cartão RioCard, evolução tecnológica que trouxe comodidade e praticidade para seus usuários



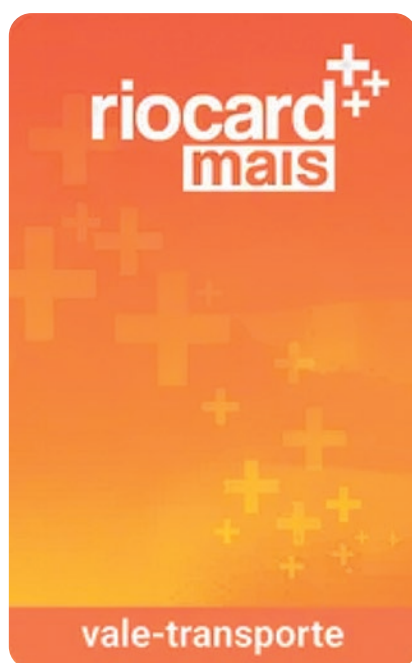
## Legislação e Vale-Transporte: uma viagem no tempo

- 1981** O Projeto de Lei nº 5.378/81, de autoria do então deputado Victor Faccioni (RS), foi pioneiro na discussão da política de Vale-Transporte no País;
- 1985** Instituída a Lei federal 7.418/85, conhecida como a Lei do Vale-Transporte;
- 1994** No ano de 1994, a CLT reforçou a natureza indenizatória do Vale-Transporte, deixando claro que não poderia ser incorporado ao salário.
- 1997** A Lei 9.528 confirmou que o benefício não constitui base de incidência de contribuições previdenciárias e de FGTS.
- 2021** O chamado Marco Regulatório Trabalhista Infralegal (Decreto 10.854), modificou, extinguiu e inseriu regras trabalhistas, e alterou a redação da Lei do Vale-Transporte, incluindo instruções sobre a base de cálculo, regras para empresas que emitem e comercializam o vale-transporte e a proibição de utilização em transporte coletivo de natureza privada e transporte público individual como os aplicativos, por exemplo.
- 2022** Através da Portaria nº 1.097, o eSocial passa a exigir campos específicos para o vale-transporte, buscando maior detalhamento.
- 2023** Outra Portaria, esta de nº 1.486, consolidou a autuação automática de empresas que deixem de informar a concessão ou o desconto correto do benefício.

tituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea –, de autoria de Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, sob o título “Auxílio-transporte aos trabalhadores metropolitanos brasileiros: são os mais pobres que realmente se beneficiam?”, baseando-se em dados da Pesquisa de Orçamentos Fa-

miliares de 2018-2019 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (POF/IBGE), diz o seguinte: “mostrou-se que as pessoas dos estratos sociais mais baixos, com menos escolaridade e renda, são justamente as que menos recebem o auxílio. No entanto, observou-se que a principal políti-

ca de auxílio-transporte no Brasil – o Vale-Transporte – é bastante importante para os trabalhadores de baixa renda, uma vez que aumenta o seu alcance territorial no trabalho e, conseqüentemente, as possibilidades de emprego, além de melhorar as condições de mobilidade e de gastos das famílias. O desafio é ampliar essa política que inclui apenas os trabalhadores formais para atingir também os desempregados e trabalhadores informais”. O texto recomenda a adoção de políticas públicas complementares ao Vale-Transporte, reconhecendo não só sua importância, como defendendo a necessidade da ampliação da sua abrangência. Afinal, nessas quatro décadas de existência, o Vale-Transporte cumpre os objetivos para o qual foi criado, assegurando ao trabalhador seus deslocamentos casa-trabalho-casa com economia e ao empresário a assiduidade de seus trabalhadores.



# Hefei, na China, revoluciona trânsito urbano com sistema “Robô Inteligente + Faixa Variável”

**D**urante o século XXI, a China aumentou sua população urbana em mais de 100%, incorporando cerca de 500 milhões de novas pessoas às cidades. No mesmo período, a frota de automóveis cresceu mais de 1.200%, passando de aproximadamente 25 milhões para cerca de 350 milhões de veículos. Obviamente, a velocidade do trânsito urbano, que não era um problema típico chinês, passou a ser uma prioridade de investimento em soluções tecnológicas.

Na vanguarda da gestão de tráfego urbano inteligente, a cidade de Hefei, capital da província de Anhui, atualmente com 10 milhões de habitantes, implementou uma solução inovadora que está

redefinindo o conceito de faixa reversível. O projeto, lançado oficialmente no cruzamento da Estrada Wangjiang Oeste com a Estrada Fenglin, na Zona de Alta Tecnologia de Hefei, utiliza o “*Intelligent Robot + Variable Lane collaborative management model*” (Modelo de gestão colaborativa com Robô Inteligente + Faixa Variável).

Em operação, essa faixa inteligente, capaz de realizar uma transformação dinâmica do fluxo da faixa de rodagem em apenas 40 segundos, demonstrou o poder da tecnologia na governança do trânsito. A inovação resultou em redução superior a 25% no comprimento das filas nos cruzamentos de pico e melhorou a eficiência do tráfego em aproxima-

damente 30%, estabelecendo um modelo de alta tecnologia para o gerenciamento urbano refinado.

## Inteligência robótica em ação

Em Hefei, as avenidas principais experimentam um alto volume de tráfego de deslocamento diário. Durante os horários de pico, manhã e noite, o fenômeno do fluxo de maré é notório, com uma demanda significativa em uma direção — por exemplo, de oeste para leste, especialmente para as conversões à esquerda, durante o pico noturno.

Historicamente, as faixas reversíveis dependiam de métodos tradicionais, como telas de LED estáticas, marcações no solo, grades ou, muitas vezes, a alocação



A faixa inteligente altera o fluxo da faixa em 40 segundos, o que resultou em redução superior a 25% na fila de veículos

manual de cones de tráfego e cintos de isolamento por policiais.

Para superar essas limitações, a Zona de Alta Tecnologia de Hefei introduziu o que foi apelidado de "lane-changing robots" (robôs de mudança de faixa). O projeto consiste em um sistema inteligente de gestão que utiliza 20 robôs para atuar como terminais móveis de execução. Esses robôs controlam barreiras móveis ao longo da faixa reversível, que tem cerca de 90 metros de comprimento.

Os robôs são equipados com painéis solares para carregamento, permitindo que operem por 3 a 4 dias mesmo em condições de chuva. Eles integram tecnologias como detecção de chip inteligente e movimento horizontal de equilíbrio dinâmico.

O diferencial mais significativo é a capacidade de transformação dinâmica e automática. Durante o pico da noite, por exemplo, o robô pode converter a faixa reta mais próxima da faixa central em uma faixa de conversão à esquerda, aumentando o número de faixas de conversão de uma para duas.

O sistema pode ser ativado com um "clique" ou automaticamente, com base em padrões de tráfego predefinidos pelo centro de controle da polícia de trânsito. Em períodos fora de pico, os robôs retraem as barreiras para o canteiro central, garantindo que o layout original da via seja mantido.

### Benefícios tangíveis

Os resultados da implementação foram imediatos e significativos para os motoristas. Antes da inovação, eles enfrentavam espera de 2 a 3 ciclos de semáforo para converter à esquerda durante o pico da manhã. Agora, o tempo de espera foi reduzido para 1 a 2 ci-

clos. Além da melhoria de 30% na eficiência do tráfego, houve uma diminuição notável nos acidentes causados por violações de faixa. Para a polícia de trânsito, a intervenção robótica reduziu drasticamente a carga de trabalho manual e melhorou a eficiência no estabelecimento das faixas reversíveis.

### Sistema Inteligente de Veículos e Infraestrutura (CVIS)

O Sistema Inteligente Cooperativo Veículo-Infraestrutura (CVIS) trabalha com base em informações de tráfego coletadas em tempo real, calculando o nú-

mero e o momento ideal para a mudança de direção da faixa, visando à minimização do tempo de viagem e à otimização do nível de serviço. A implementação dessa visão inteligente depende de dispositivos chamados "Intelligent road stud lights" (pinos de estrada inteligentes), alimentados por energia solar e baterias de lítio. Esses pinos atuam como sinalização dinâmica, indicando o status da faixa: vermelho piscando para proibição de tráfego, verde piscando para abertura iminente e amarelo para seções de amortecimento.



## Semove recebe comitiva chinesa da cidade de Guangzhou

A Semove recebeu, dia 4 de novembro, a visita de uma comitiva de representantes do transporte público da cidade chinesa Guangzhou, a noroeste de Hong Kong. O grupo, formado por quatro chineses, foi recebido pela gerente de Mobilidade Urbana Eunice Horácio e estava acompanhado do vice-presidente do Comitê de IT e Telecomunicações da UITP, entidade que intermediou o encontro, Stenio Franco.

Eunice Horácio explicou aos visitantes o papel da Semove enquanto instituição que reúne as empresas de mobilidade do estado do Rio de Janeiro e apresentou também os números do Estado. Além disso, eles conheceram um pouco sobre as soluções de mobilidade. "Fizemos uma comparação básica dos nossos sistemas e eles ficaram muito bem impressionados com o desempenho do transporte por ônibus aqui; porque lá a maioria da população utiliza o metrô como meio de transporte", disse a gerente.

# CãoBusão: a revolução do transporte “escãolar”

O serviço de transporte de cachorros em ônibus, carinhosamente apelidado de “Dog Bus”, “CãoBusão” ou “Escãolar”, transformou a rotina de muitos tutores e seus pets na região Sul de Santa Catarina. Idealizado pelo empresário e educador de cães André Bressan, de 38 anos, esse projeto pioneiro no Brasil não só oferece comodidade porta a porta para os “alunos” da creche canina, mas se baseia em uma trajetória de dedicação, visão de mercado e um profundo amor pelos animais.



A história do Dog Bus começa com a mudança radical na carreira de André Bressan, que, de químico em uma multinacional altamente concorrida, decidiu seguir sua verdadeira paixão: cuidar de animais.

André iniciou com um ou dois clientes de treinamento. Por volta de 2012, os clientes que confiavam em seu trabalho começaram a pedir que ele cuidasse dos cães durante viagens. Sem nenhuma estrutura formal, André e Ana já cuidavam de dez cachorros em casa. Com isso, eles identificaram um nicho de mercado e decidiram focar na hotelaria e creche. Começaram com um espaço acanhado, de 300 m<sup>2</sup>, para apenas três hóspedes e hoje operam em uma área de 14.000 m<sup>2</sup>, em uma chácara com área de mata, piscina, rio e dormitórios, podendo acomodar até 80 hóspedes.

## Motivos e evolução do transporte

O serviço de transporte canino surgiu de uma demanda prática dos clientes que levou André a iniciar a busca e entrega dos cães, com custo adicional, utilizando um Fiat Uno 1992, sem ar-condicionado. O grande ponto de virada foi quando um cliente fixo, ao notar a dificuldade, patrocinou a compra de um carro com ar-condicionado.

A partir daí, a frota evoluiu rapidamente: de vans menores, ele passou para uma Ducato maior em 2016, duas vans grandes em 2018, além de uma Sprinter e uma Ducato, e duas vans zero km em 2021.

O sonho de ter um ônibus, no entanto, acompanhava o casal desde o início da creche, em 2011/2012. Há cerca de um ano,

vídeos de ônibus de transporte para cães nos Estados Unidos e Canadá começaram a circular, o que intensificou o desejo de André. Em 2023, o projeto foi concretizado com a compra dos dois primeiros "Dog Bus".

Para viabilizar o investimento de R\$ 120 mil, André criou um sistema inovador de cotas de apoio. Os clientes compravam cotas e o valor era revertido em serviços pré-pagos, como se estivessem garantindo a mensalidade de um ano.

### Pilares do negócio

André enfatiza que é crucial trabalhar com o que se ama e se colocar no lugar do cliente. O mercado pet tem pouca volatilidade e clientes muito fiéis, que buscam cuidado, carinho, zelo e atenção, valorizando o contato humano e não o serviço automatizado.

A inovação, neste contexto, não se limitou à tecnologia, mas à criação de um serviço inédito e altamente especializado, como o Dog Bus. A repercussão dos vídeos nas redes sociais e na imprensa internacional é vista como uma consequência do trabalho feito com verdade, carinho e amor.

### Funcionamento do serviço

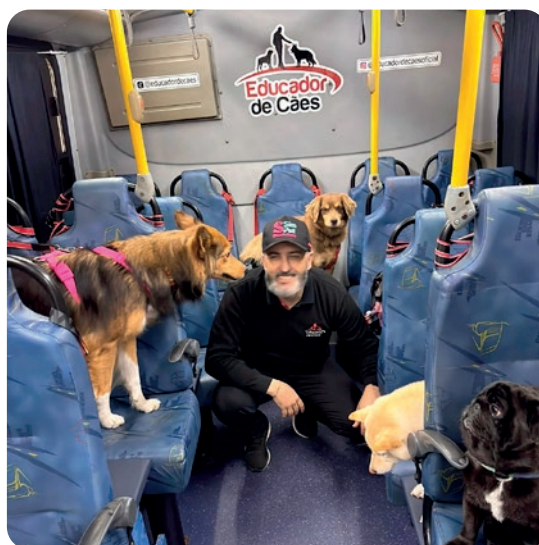
Atualmente, a creche atende cerca de 400 alunos, utilizando dois ônibus (Dog Bus), que podem transportar até 50 cães, e uma van adaptada para essa carga. A van é usada em locais de difícil acesso, complementando a rota dos ônibus, e o serviço é realizado às segundas, quartas e sextas-feiras, começando por volta das 4h30 da manhã, e per-

corre mais de 200 km nesses dias na região de Içara e Criciúma.

O transporte é meticulosamente planejado e adaptado para a segurança dos cães:

**1. Estrutura e adaptação:** o ônibus é totalmente adaptado. Possui assentos bem cuidados e espaço para mochilas e pertences. O veículo também tem música ambiente.

**2. Segurança e fixação:** cada banco possui um cinto de segurança. Os cães são presos atra-



André Bressan, de químico a educador de cães

vés de guias fixadas às coleiras ou peitorais. Fixações adicionais foram colocadas nas costas dos assentos para garantir que, no caso de uma freada, o animal não consiga se mover nem frontalmente nem lateralmente, prevenindo que vá para frente ou para cima.

**3. Conforto comportamental:** os cães que preferem um local mais tranquilo ou não gostam de andar no banco são acomodados em caixas de transporte reservadas no ônibus.

**4. Monitoramento:** o transporte canino é como um transporte escolar humano: uma monitora acompanha o motorista em

todos os trajetos. O monitoramento é essencial para garantir a disciplina, manejar a ansiedade dos cães e identificar desentendimento entre os animais, já que o motorista não pode parar o ônibus em qualquer lugar.

**5. Rotina dos alunos:** alguns cães demonstram euforia e alegria ao avistar o Dog Bus. Eles já sabem em quais dias devem ir e esperam na porta de casa. A "turma", apesar de ser agitada, com a "galera do fundão" sendo a promotora da bagunça, assim como nos ônibus escolares humanos, geralmente se comporta bem durante o percurso. E há uma rigidez de horário: se o aluno não estiver na porta, perde o dia de aula.

**6. Protocolos sanitários e comportamentais:** para se matricular e permanecer na creche, todos os alunos devem seguir regras estritas:

- Passar por uma avaliação comportamental.
- Ser castrado, seja macho ou fêmea, o que diminui drasticamente a incidência de brigas e disputa por território.
- Possuir um protocolo vacinal rígido.
- Ter proteção contra pulgas, carrapatos e vermes.
- Levar sua própria ração na mochila da escolinha, devido a paladares específicos ou alergias.

O trabalho é árduo, exigindo dedicação e amor, mas resulta em histórias de sucesso e na alegria incontestável dos pets, que veem no Dog Bus não apenas um transporte, mas o início de um dia de socialização e diversão.

# Colégio de Comunicação e Marketing da NTU debate uso da inteligência artificial e como lidar com crises

## Comunicadores do setor de transporte coletivo se reuniram no Rio, na sede da Semove

O Rio de Janeiro foi o local escolhido para sediar o 19º Encontro do Colégio de Comunicação e Marketing da NTU, realizado dias 17 e 18 de novembro e que reuniu comunicadores do transporte coletivo de vários estados do Brasil para compartilhar experiências de sucesso, discutir ideias e buscar o alinhamento dos discursos do setor como um todo.

O primeiro dia de evento, na sede da Semove, contou com ampla programação iniciada com a fala do presidente executivo da NTU, Francisco Christóvam, que ressaltou o “desafio permanente” da comunicação dentro do setor. “Hoje, a comunicação é um atributo da viagem. Nosso cliente quer regularidade, confiabilidade, conforto, tarifa módica e comunicação”, afirmou.

Em seguida, a diretora de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral, falou sobre a abrangência da Federação e mostrou um panorama dos dados do sistema de transporte público no estado do Rio, destacando a participação do ônibus na vida da população fluminense. A gerente de Comunicação Institucional Verônica Abdalla apresentou as ferramentas e produtos de comunicação da entidade, como os portais da Se-

move, da Mobilidade e do Rodoviário, bem como as campanhas e atuação nas redes sociais. Já o gerente de Relações com a Mídia, Eduardo Auler, ressaltou a importância do relacionamento com a imprensa para o fortalecimento da imagem institucional e como agente de transformação.

### Inteligência artificial como aliada

O aprimoramento da comunicação interna e externa das

empresas a partir do uso da Inteligência Artificial foi pauta de destaque no encontro. O consultor Mário Salimon, especializado em gestão da estratégia e mudança organizacional, falou sobre a comunicação digital na era da IA e ressaltou as métricas e ganhos médios que a tecnologia pode proporcionar, como a redução de custos e o aumento da receita e da produtividade, além da inovação e velocidade de resposta.

Ainda sobre esse tema, o jornalista da NTU que atua com estratégias digitais para a comunicação, Daniel Oliveira, falou so-



bre “Estruturação de websites corporativos às plataformas de IA generativa”. Oliveira deu dicas importantes, como a utilização de expressões-chave, títulos da página, textos com períodos curtos, e ordem direta, além de gramática e ortografia corretas para que conteúdos publicados na web entrem no radar de buscas e se tornem fontes de informação para IAs.

### A imagem do setor

O presidente-executivo da Semove, Armando Guerra, que abriu os debates da parte da tarde, destacou o processo de transformação e renovação da governança da entidade. Realizada há cerca de oito anos, a mudança impulsionou o trabalho de comunicação com a imprensa e a sociedade fluminense, mostrando a importância do papel do setor de transporte por ônibus como



*Francisco Christóvam, presidente executivo da NTU, falou sobre o desafio da comunicação no setor*

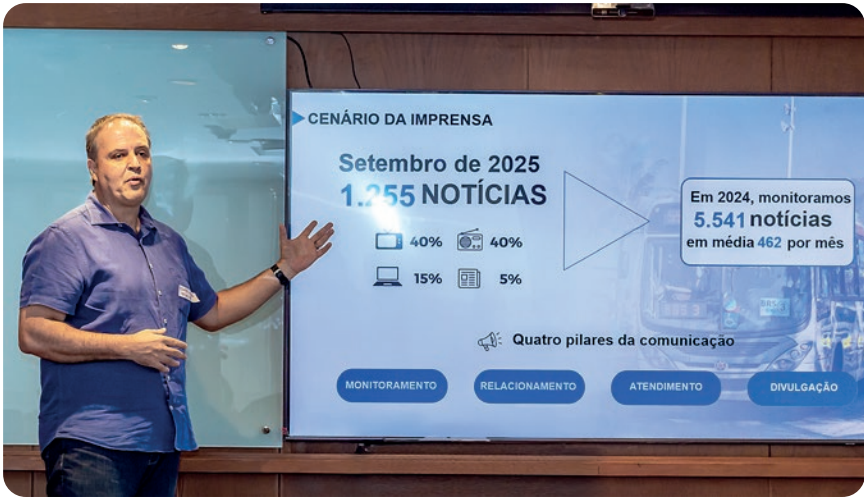
prestador de um serviço público. “O que eu peço é que a gente faça esse trabalho, ordene cada vez mais, e que possa levar o projeto a nível nacional, promovendo a comunicação de uma maneira correta”, disse.

O tema “Como está a imagem pública do setor (e como fazer para melhorá-la)” foi conduzido pelo assessor de Comunicação e Marketing da NTU, Ulisses Bigaton, que apresentou os resultados de uma pesquisa realizada pela FSB, entre 1º de janeiro e 30 de dezembro de 2024, sobre a representatividade do segmento de transporte por ônibus na internet. “As expressões-chave do levantamento foram agrupadas em três eixos principais – custo/tarifa, inovação/novidades e direitos ao transporte coletivo. Foram identificadas aproximadamente 250 mil menções em diversas fontes digitais, incluindo sites, redes sociais e blogs”, informou Bigaton. Ele se disse surpreso ao constatar que, entre as menções analisadas, 50% foram classificadas como negativas, 45% como positivas e 5% como neutras.

### A escalada das crises

A jornalista Helen Torres, da NTU, falou sobre a importância da gestão proativa de crises de





O gerente de Relações com a Mídia da Semove, Eduardo Auler, falou sobre o processo de gerenciamento da crise surgida com a substituição do Riocard Mais pelo Jaé

comunicação e da comunicação estratégica para evitar que problemas pontuais se transformem em grandes crises. “Qualquer situação pode escalar rapidamente para uma crise, especialmente em redes sociais”, explicou. Torres acrescentou que cerca de 80% das crises organizacionais são causadas por má gestão ou envolvimento de empregados, e os 20% restantes são provenientes de outras causas. “Crises raramente surgem sem aviso prévio. Em 75% delas, os sinais de alerta foram ignorados”, disse.

A experiência na gestão da crise surgida a partir da mudança do sistema de bilhetagem da

cidade do Rio de Janeiro, que migrou do cartão Riocard Mais para o Jaé e gerou ataques do prefeito Eduardo Paes aos empresários de ônibus, foi outro assunto da pauta. O gerente de Relações com a Mídia da Semove revelou todo o processo de gerenciamento da crise, desde 2021, quando a Prefeitura anunciou a alteração, até os dias de hoje, resultando num saldo positivo para o Riocard Mais. Segundo Eduardo Auler, “foi uma jornada longa, que incluiu diversas fases, desde o anúncio da licitação até a comparação dos produtos”. O tema também foi abordado pelo analista de Marketing

da Mais.Mobi, Bruno Pinotti, que apresentou as campanhas realizadas ao longo desse período e falou sobre o enfrentamento ao problema dentro e fora da empresa.

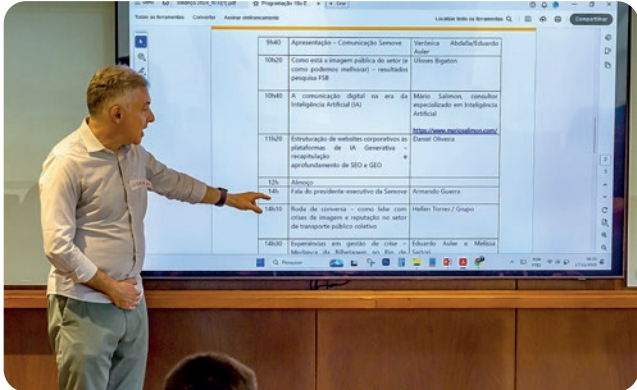
**Dinâmica e visita técnica**

No último painel do evento, sobre mudança no padrão de relacionamento com veículos da imprensa como boa prática de comunicação, os jornalistas da FSB Fernando Santana, gestor de crises, e Lívia Torres deram dicas sobre o tema. Já as jornalistas Maria Clara Matturo e Illana Madeira, que atendem o Rio Ônibus através da FSB, promoveram uma dinâmica em grupo, através de simulação de crises, para que os comunicadores elaborassem seus planos de atuação.

O segundo dia do encontro foi dedicado a uma visita técnica à cidade de Maricá (RJ), conhecida por sua política de Tarifa Zero. O grupo conheceu também as garagens de apoio e sede da Viação Nossa Senhora do Amparo, operadora do sistema de transporte por ônibus da cidade, com os chamados “vermelhinhos”, e anfitriã dos participantes.



Fernando Santana e Lívia Torres, da FSB, deram dicas sobre relacionamento com a mídia



Ulisses Bigaton, da NTU, apresentou os resultados de pesquisa sobre representatividade do setor na internet

## Sistema Transporte participa da COP 30 com Estação do Desenvolvimento

O setor de transporte brasileiro participou da COP 30, em Belém (PA), entre 10 e 21 de novembro, com a Estação do Desenvolvimento, que funcionou na Green Zone – área da COP onde atuaram a sociedade civil, empresas, ONGs, instituições e o público em geral. Foi a primeira vez na história das Conferências das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas que o segmento esteve presente.

A Estação do Desenvolvimento foi uma iniciativa do Sistema Transporte (CNT, SEST SENAT e ITL), correalizada pelos ministérios dos Transportes, de Portos e Aeroportos e das Cidades. Ela funcionou como um grande *hub* de conhecimento e soluções, com uma programação de painéis, debates e ativações ao longo das duas semanas seguintes. O espaço ocupou 500 m<sup>2</sup> e abrigou uma arena de debates com capacidade para até 60 pessoas, preparada para receber autoridades, especialistas e representantes do setor produtivo.



## NTU defende papel do transporte coletivo para atingir metas climáticas na COP 30

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) participou da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP 30), realizada entre 10 e 21 de novembro, em Belém (PA). O diretor de Gestão da entidade, Marcos Bicalho, integrou dois painéis da programação.

No dia 14, Bicalho participou do painel "Gestão Pública, Governança e Parcerias para o Alcance das



## Semove recebe Selo de Responsabilidade Social do TJRJ pelo terceiro ano seguido

Pelo terceiro ano consecutivo, a Semove recebeu o Selo de Responsabilidade Social, entregue pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ) a empresas parceiras na promoção da inclusão e acesso ao trabalho de adolescentes em situação de vulnerabilidade social.

A cerimônia de entrega do Selo 2025 foi realizada dia 14 de novembro, na sede do TJRJ. A especialista de Comunicação Fernanda Cardozo representou a entidade ao receber a homenagem das mãos da juíza Lysia Maria da Rocha Mesquita.

O reconhecimento à Semove se deve ao convênio firmado com o Tribunal no programa Transportando para Aprendizagem, através do qual a Federação oferece o transporte de jovens em situação de vulnerabilidade para fazerem cursos de formação e capacitação. A parceria integra a agenda social da Federação como parte das práticas em ESG.

Metas Climáticas na Mobilidade Urbana", na Estação do Desenvolvimento. No dia 15, o dirigente esteve em um debate na ala de governo do Cities & Regions Hub, que tratou da cooperação entre governos, empresas e comunidades na implementação de políticas que transformem compromissos climáticos em resultados concretos nos territórios.

A NTU defende que, apesar da pouca participação do setor nas emissões nacionais de gases do efeito estufa (GEE), o transporte coletivo tem papel importante para o alcance das metas climáticas e deve ser priorizado nas políticas públicas de transição energética.

## Viação Nossa Senhora do Amparo inaugura o “Bosque Raízes da Nossa História”

A Viação Nossa Senhora do Amparo, em parceria com o Instituto Jacintho Luiz Caetano (IJLC), entidade mantida pela empresa e que oferece cursos de formação para jovens e adultos de Maricá (RJ), lançou as sementes de seu primeiro projeto ambiental, o Bosque Raízes da Nossa História. O novo espaço fica localizado em terreno na garagem de Rio do Ouro, em Niterói (RJ).

Para celebrar o Dia da Árvore (21 de setembro), a operadora reuniu 14 funcionários, indicados por seus gestores por se destacarem pela dedicação e comprometimento com a organização, para fazerem o plantio de 14 mudas de ipês-amarelos na área destinada à construção do bosque. O evento foi realizado no dia 22 e cada colaborador estava acompanhado de um membro de sua família.



## Flores testa primeiro ônibus adaptado para pessoas com nanismo



Entrou em fase de testes, em outubro, o primeiro ônibus do estado do Rio de Janeiro adaptado para pessoas com nanismo. Fruto de uma parceria entre o Detro-RJ e a Transportes Flores, o projeto atende a uma demanda encaminhada pelo Ministério Público. Segundo dados da Associação Nanismo Brasil, que está fazendo o acompanhamento das mudanças, o Brasil tem mais de 20 mil pessoas com nanismo, muitas delas enfrentando dificuldades diárias em acessos públicos, principalmente na mobilidade urbana.

## Viação Mauá lança programa de valorização dos motoristas com premiação mensal

A Viação Mauá lançou o Programa SuperAção, cujo objetivo é incentivar e reconhecer as boas práticas de condução. Com base em indicadores técnicos e comportamentais, a empresa premia mensalmente os profissionais que mais se destacam, reconhecendo seu esforço e excelência.

A proposta tem como base o antigo Programa Motorista Econômico, que funcionou durante anos e foi suspenso devido aos impactos gerados pela pandemia da Covid-19 no setor de mobilidade urbana. De acordo com a empresa, com a implantação da telemetria, em outubro de 2024, esse processo de



reconstrução e melhoria da antiga proposta avançou. A tecnologia, que permite dados confiáveis e indicadores mais completos, contribui para uma avaliação mais justa, transparente e criteriosa dos profissionais, integrando desempenho técnico, condução segura e comportamento exemplar.

## Cidade Real cria programa de premiação para motoristas com bônus de até R\$ 700

Incentivar a direção econômica e segura, reduzindo o consumo de combustível, conservando a frota de ônibus e proporcionando melhorias no conforto do passageiro são alguns dos objetivos do “Performance Real”, programa de premiação criado pela empresa Cidade Real. A iniciativa visa reconhecer o desempenho mensal dos motoristas, por meio da telemetria e de desempenho profissional e comportamental, premiando aqueles que se destacarem, com bonificações que podem chegar a R\$ 700 no vale-alimentação.

Os motoristas que aceitaram o regulamento do programa ganharam 100 pontos no aplicativo. A pontuação pode



aumentar, de acordo com o desempenho do profissional, ou sofrer dedução, caso sejam registradas ocorrências, como excesso de velocidade, freada ou aceleração brusca, excesso de rotação, condução na faixa verde e marcha excessivamente lenta.

No dia 3 de dezembro, 20 profissionais foram premiados, em evento realizado em uma casa de festas, com a participação de familiares, amigos e das lideranças da empresa. Os três primeiros colocados receberam valores extras no vale-alimentação.

## Censo 2022: carro é principal meio de transporte para o trabalho

O carro é o principal meio de transporte utilizado pelos brasileiros para ir ao trabalho, de acordo com dados do Censo Demográfico 2022, divulgados dia 9 de outubro, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Os números mostram que 32% das pessoas que se

deslocam pelo menos três vezes por semana para o local de trabalho usam o automóvel. O ônibus vem em segundo lugar, com 21,4%, seguido pelo deslocamento a pé (17,8%).

Os analistas do IBGE fizeram cruzamentos entre o tempo de trajeto e os meios de transporte e identificaram que 70% das pessoas que usam o ônibus como principal meio de transporte levam pelo menos meia hora no trajeto. Já 52,2% dos usuários de trem ou metrô demoram pelo menos 1 hora.

## Motoristas nota 10 da Turp Transporte são premiados pelo seu desempenho no último trimestre

Os motoristas da Turp Transporte agora contam novamente com o programa “Motorista Nota 10”, iniciativa que havia sido interrompida durante a pandemia e visa destacar os condutores que melhor desempenham seu serviço. Para o ranking de classificação, são considerados critérios que incluem o bom desempenho da telemetria, sem acelerações, frenagens ou curvas bruscas, além de velocidade dentro do permitido, como também fatores trabalhistas, como vínculo empregatício de, no mínimo, seis meses e assiduidade.

No último trimestre, 39 motoristas atingiram pontuação máxima no ranking de classificação, mediante desempenho exemplar em ambiente de trabalho. Entre

estes, 10 profissionais foram sorteados para participarem de um café da manhã com diretores, acionistas e líderes da Turp Transporte, na garagem da empresa, dia 21 de novembro. Na ocasião, foram distribuídos prêmios que totalizaram o valor de R\$ 10 mil. Entre os brindes, estavam: notebook, televisão, celular, micro-ondas, air fryer, sanduicheira, cafeteira, relógio, ventilador e uma diária em um resort, com direito a café da manhã, banheira de hidromassagem e acompanhante.



## Motoristas da Cidade das Hortênsias são premiados na primeira edição do Programa Condução Excelente

A empresa de ônibus Cidade das Hortênsias lançou a primeira edição do "Programa Condução Excelente", que premia motoristas que alcançam pontuação elevada no sistema de telemetria, equipamento que proporciona uma condução segura durante as viagens. A empresa realizou o "Top 3" de cada um dos 12 grupos selecionados por grau de dificuldade, chegando a um total de 36 profissionais contemplados.

Durante a cerimônia referente ao período entre julho e setembro, que aconteceu em dois turnos, no final de novembro, os três primeiros colocados de cada um dos grupos receberam premiações. No ranking geral, o "top 3" ganhou um prêmio extra, com um jantar surpresa para o primeiro lugar. Os motoristas receberam faixas alusivas às utilizadas em luta, com níveis que vão do bronze ao ouro, além de um certificado. Para o primeiro colocado no ranking geral, a empresa ainda fez uma surpresa, disponibilizando um jantar, com direito a acompanhante.



O sistema de telemetria indica, em tempo real, vícios de condução e possíveis falhas dos coletivos, através de sinais sonoros. Os indicadores digitais também contribuem com a redução de custos com combustível, além de manutenção, como sistema de freio, suspensão e arrefecimento.

## Canal de relacionamento Fale Ônibus conquista Prêmio Reclame Aqui 2025

O Fale Ônibus, canal de relacionamento do cliente do transporte público por ônibus do estado do Rio de Janeiro com cerca de 150 operadoras de linhas municipais, intermunicipais e interestaduais associadas à Semove, acaba de conquistar o Prêmio Reclame Aqui 2025, na categoria Contact Center. O call center recebe e trata as reclamações, sugestões e elogios dos passageiros ao serviço de transporte por ônibus.

A indicação do Fale Ônibus se deu pelo trabalho de escuta, rapidez de respostas e solução de demandas dos passageiros, relacionadas ao atendimento dos motoristas e demais profissionais da linha de ponto, como fiscais, inspetores, despachantes e bilheteiros, às condições dos veículos, entre outros aspectos.

Na página dedicada ao Fale Ônibus no Reclame Aqui, os dados mostram que 100% das reclamações foram respondidas e 70% dos casos considerados resolvidos pelo consumidor. O tempo médio de

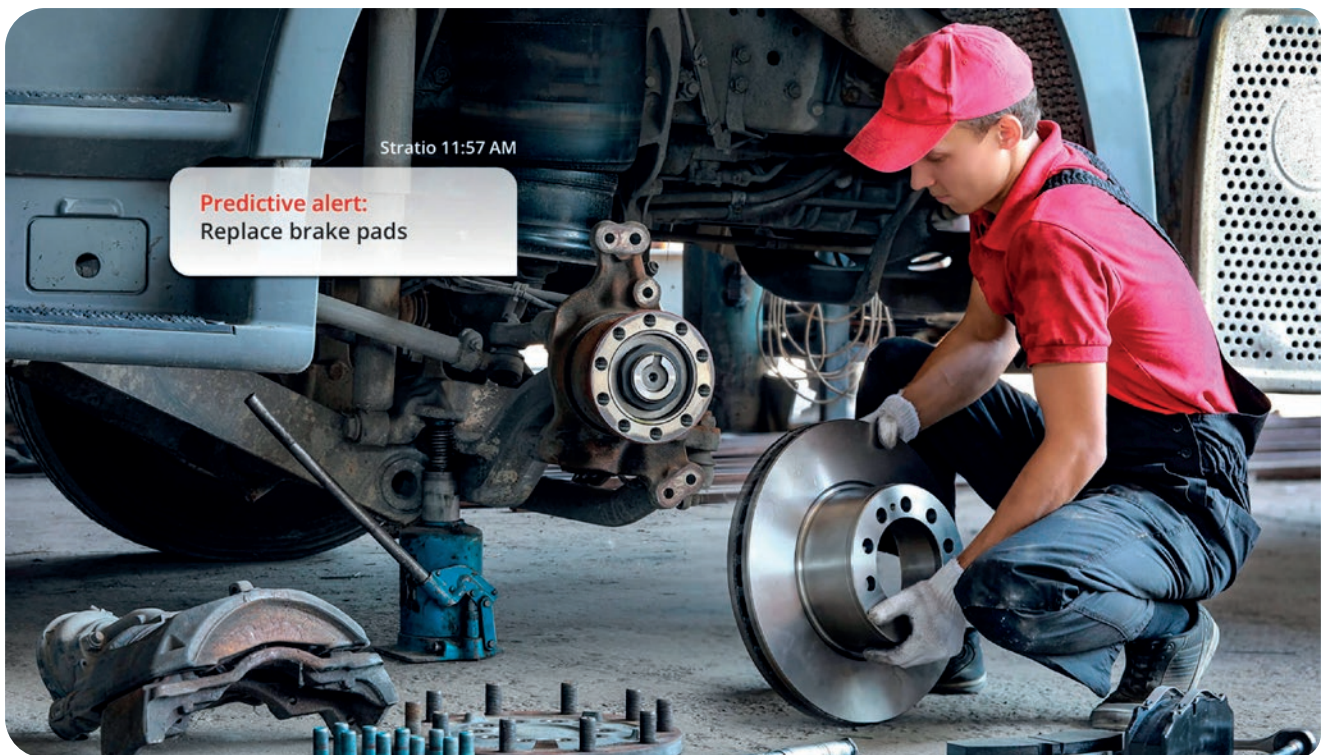
atendimento foi de 19 horas de retorno. Entre os clientes que avaliaram o atendimento, 73% voltariam a utilizar o canal.

"Ser reconhecido pelo Reclame Aqui logo em nossa primeira indicação é um enorme orgulho. Esse prêmio representa o trabalho sério que realizamos para oferecer um atendimento ágil, humano e resolutivo. É o resultado do esforço de toda a equipe e da confiança dos nossos clientes," ressaltou a gerente de Serviços de Atendimento e Logística, Savana Craveiro de Sá.

O Prêmio Reclame Aqui é considerado uma das principais referências de reputação e atendimento do Brasil e reconhece 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 avaliação é feita pelos próprios consumidores, que votam e elegem os vencedores desse selo de confiança e credibilidade.

A cerimônia foi realizada em 8 de dezembro, em São Paulo. O Fale Ônibus disputou o título ao lado de duas grandes referências do setor: a Concentrix Brasil, de São Paulo, e a Fácil Brasil, de Minas Gerais.





## Guanabara é a primeira empresa no Brasil a adotar manutenção preditiva em tempo real com a Stratio

A Guanabara tornou-se a primeira empresa de transporte rodoviário no Brasil a implementar tecnologia de manutenção preditiva em tempo real, em parceria com a Stratio, líder global em soluções inteligentes para o setor de transportes.

A inovação permite prever falhas nos ônibus antes que aconteçam, reduzindo paradas inesperadas, aumentando a segurança e garantindo maior pontualidade para os passageiros.

“Com a Stratio, passamos a antecipar possíveis falhas antes mesmo que aconteçam, garantindo uma operação mais eficiente e confiável”, afirma Flávio Bandeira, Diretor de TI da Guanabara.

A plataforma da Stratio analisa continuamente milhares de dados em tempo real, identificando sinais de

desgaste e falhas iminentes. O sistema já consegue, por exemplo:

- Detectar quedas na pressão do óleo antes de danos graves no motor
- Antecipar o fim da vida útil da bateria de arranque
- Identificar fugas de ar que comprometem os freios
- Prever falhas no ar-condicionado, mantendo o conforto dos passageiros

Com esta iniciativa, a Guanabara reforça seu compromisso com inovação, sustentabilidade e qualidade de serviço, posicionando-se como referência nacional em tecnologia aplicada ao transporte rodoviário.

### Sobre a Stratio

A Stratio é líder global em manutenção preditiva com tecnologia baseada em inteligência artificial, conectando milhares de veículos em tempo real em todo o mundo.

### Sobre a Guanabara

O Grupo Guanabara é um dos maiores operadores de transporte rodoviário de passageiros do Brasil, reconhecido pela excelência, segurança e inovação contínua da sua frota.





# Pagamento com cartão bancário no transporte público?

## Hyp.o resolve.

Hyp.o é compatível com todos os modelos de validadores e vai dar um upgrade à sua bilhetagem.



### **Modelos transacionais para uso em transporte público:**

menos fraudes e estornos, mais confiança na operação.



### **Zero chargeback:**

segurança total, o risco é nosso, a tranquilidade é sua.



### **Instalação Plug & Play:**

conecta ao sistema existente, sem complicações.



### **Transparência de dados:**

dados e relatórios completos.



### **Compatível com vários sistemas:**

catracas e validadores de qualquer modal.

**Hyp.o**  
SOLUTION

Powered by  
**mais·mobi**



Sendo os **maiores**  
**e melhores** pela 19º  
vez consecutiva!



Quando a mobilidade avança,  
**a Prodata está à frente,**  
impulsionando inovações que  
**transformam o futuro do transporte.**

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