



Entre a motocicleta e o ônibus

Pesquisa Coppe/UFRJ busca razões da escolha pelo individual em vez do coletivo

► Demanda

Retomada de passageiros requer estratégias de melhoria do transporte público

► Cidades inteligentes

Nova Friburgo investe em novas tecnologias no transporte público

► Estação digital

Biometria facial: tecnologia chega a todos os modais no Rio de Janeiro

PRODATA 
mobility Brasil

35
ANOS

**INOVAÇÃO A SERVIÇO DA
MOBILIDADE URBANA**



10 Capa
Entre a motocicleta e o ônibus



16 Demanda
Transporte por ônibus deve adotar estratégia para atrair novos passageiros e recuperar antigos



20 Estação digital
Rio de Janeiro consolida biometria facial na mobilidade urbana



27 Cidades inteligentes
Nova Friburgo inicia nova era na mobilidade urbana

06 Editorial
Quando o assunto somos nós

08 No radar
Mototáxis – o debate necessário, por Francisco Christóvam

23 Boas práticas
Modelo de mobilidade urbana da Região Metropolitana de Goiânia torna-se referência para o Brasil

30 Coluna Ônibus
Ônibus elétrico Mercedes-Benz, híbrido a etanol da Marcopolo e exportação da Caio para Angola

32 Mais.Mobi Informa
Da bilhetagem eletrônica ao ecossistema: como a experiência da Riocard Mais deu origem à Mais.Mobi

36 Série histórica
Cidade das Hortênsias completa seis décadas transportando a população de Petrópolis

40 Mercado
Balanço da indústria de ônibus no Brasil: um 2025 de recuperação e os desafios para 2026

42 Terminal
Grupos Salineira e Jal, Década do transporte, Fale Ônibus, Sest Senat e transição energética na visão de Richele Cabral

Revista Ônibus

revistaonibus.com.br

Edição 132 | Ano XXVI | Jan/Fev 2026

Uma publicação

semove

Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro
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 /
Fernanda Cardozo

Capa

Semove

Fotografia

Divulgação / Freepik

Revisão

Tânia Mara / Roselene Alves

Editoração e produção gráfica

Paulo Costa

Mais.Mobi informa

Texto

Rafael Brakarz

Diagramação

Ana Victória Carvalho

Publicidade

Verônica Lima (21) 98787-5730

Marina Nunes (21) 97932-2357

comercial@revistaonibus.com.br



semove

vá de ônibus



O APP PARA
QUEM ANDA
DE ÔNIBUS
**NO ESTADO
DO RIO.**

- *QUAL ÔNIBUS PEGAR.*
- *QUE HORAS ELE CHEGA NO PONTO.*
- *TEMPO DE VIAGEM.*

**E SEM PARADA
PARA ANÚNCIOS.**



DISPONÍVEL APENAS PARA
O ESTADO DO RIO DE JANEIRO, EM:

 App Store

 Google Play

Quando o assunto somos nós

Vivemos num mundo profundamente dinâmico, desde a natureza, que muda constantemente em nosso planeta, até as ações humanas, que tornam a vida cada vez mais acelerada, graças à tecnologia, cuja evolução é extremamente rápida. Nada nesta vida é imutável ou estático. Tudo evolui, se transforma, se reinventa.

Assim também acontece com a **Revista Ônibus**. A partir de agora, a publicação, que está completando 26 anos de existência, passa a ser apenas digital. Permanece, porém, a qualidade que lhe assegurou essa longevidade e permite que a Revista mereça a confiança dos seus leitores.

Nessas mais de duas décadas, registramos inúmeros acontecimentos, pontos de vista, fatos do setor, desde momentos de crise a conquistas, como o avanço do controle de emissões de gases de efeito estufa pelo segmento de transporte por ônibus, através de mecanismos como o Projeto EconomizAr, o Despoluir, o Selo Verde. Acompanhamos o crescimento do vale-transporte, desde os tíquetes de papel até os cartões eletrônicos; as reivindicações políticas do setor, como subsídio tarifário, segurança jurídica para os operadores, combate ao transporte clandestino e ilegal; defendemos direitos como o de prioridade nas vias, através de implantação de faixas exclusivas, preferenciais e corredores de ônibus, e muitos outros. Mostramos os danos causados pela violência urbana atingindo em cheio o

transporte público por ônibus e levando medo aos seus passageiros. Detalhamos o papel do segmento no estado do Rio de Janeiro, no auxílio às autoridades para detecção de locais de incidência de assaltos, depredações e incêndios, para permitir ações rápidas. Tivemos a honra de ser agraciados com um Prêmio CNT de Jornalismo, em 2024.

Com o novo formato, esperamos continuar evoluindo e aumentar a interação com os nossos leitores. Teremos uma publicação mais leve e dinâmica; enviaremos newsletters periodicamente e esperamos receber opiniões, informações relevantes para o setor, sugestões de pauta. Hoje, neste editorial, falamos sobre nós mesmos, sobre a trajetória da qual nos orgulhamos e o novo passo que damos. Esperamos continuar correspondendo à expectativa de nossos leitores e desejamos que 2026 traga muitas pautas positivas para a mobilidade urbana de nosso País.



Revista Ônibus, 25 anos entregando a melhor comunicação do setor

Vencedora do Prêmio CNT de Jornalismo 2024 na categoria Comunicação Setorial



Motivos para anunciar na Revista Ônibus



Uma revista
premiada



Abrangência
nacional



Mailing
qualificado 10k



100%
digital

Anuncie: comercial@revistaonibus.com.br

Revista
Ônibus

Mototáxis – o debate necessário

Francisco Christóvam

Diretor-presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, NTU

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) divulgou, no final do ano passado, dados muito significativos para o debate sobre a liberação dos serviços de mototaxistas por aplicativos. Entre os números publicados, revelou que a participação das motos nas mortes por acidentes de trânsito passou de 3%, no fim dos anos 1990, para quase 40%, em 2023.

O estudo Mortalidade e morbidade das motocicletas e os riscos da implantação do mototáxi no Brasil, publicado pelo Ipea, em novembro de 2025, também indica que as motocicletas concentram, aproximadamente, 60% das internações, por acidentes de transporte terrestre, e consumiram, em 2024, mais de R\$ 270 milhões das despesas públicas hospitalares.

Ainda de acordo com o estudo, a frota de motocicletas cresceu de 2,7 milhões de unidades (1998) para mais de 34 milhões (2024), passando de menos de 10% para cerca de 30% da frota motorizada nacional. O aumento da mortalidade foi ainda mais intenso: as mortes de usuários de moto se multiplicaram 15 vezes, no período, e, mesmo com uma queda observada desde 2014, a taxa de mortalidade, por 100 mil habitantes, voltou a atingir, recentemente, o pico ocorrido antes do início da crise econômica no País.

Assim, a moto se tornou o veículo que mais mata no trânsito brasileiro, sendo que cerca de 70% das mortes e internações por sinistros de motos atingem pessoas de 20 a 49 anos, com destaque para o grupo de 20 a 29 anos, que representa cerca de um terço das vítimas, embora represente parcela bem menor da população.



Em duas décadas, segundo o Ipea, as internações por sinistros com motocicletas no Sistema Único de Saúde (SUS) se multiplicaram, superando 160 mil internações e representando cerca de 60% de todas as internações por acidentes de transporte terrestre. Os gastos hospitalares com vítimas de motos passaram de R\$ 41 milhões para aproximadamente R\$ 273 milhões (em valores reais), o que corresponde a quase dois terços do total despendido com sinistros de trânsito.

Dados do Sistema de Informações Gerenciais de Sinistros de Trânsito (Infosiga), do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran-SP) mostram que, de janeiro a dezembro de 2025, foram registrados 6.109 óbitos no estado de São Paulo, sendo 2.631 de motociclistas; 255 dessas mortes foram registradas apenas em dezembro do ano passado.

Para o Ipea, "as fragilidades da utilização das motocicletas, associadas com as estatísticas trágicas de mortalidade de motociclistas em geral, colocam as motos como não apropriadas para realização de serviços de transporte de passageiros remunerados". Infelizmente, as vidas e os custos sociais e de saúde associados aos acidentes com motocicletas pare-

cem não ter sido consideradas, em decisões judiciais favoráveis à liberação dos mototaxistas.

Apesar de a Constituição Federal estabelecer que é atribuição do município legislar sobre os serviços de interesse local, como os referentes à mobilidade urbana da população, caso dos serviços privados de transporte, de utilidade pública ou não, na cidade de São Paulo a tentativa da prefeitura de colocar regras rígidas para a prestação desse serviço, foi, em parte, questionada no Supremo Tribunal Federal (STF). O serviço de mototáxi, que se caracteriza por ser um serviço de transporte privado de passageiros, é estimado em cerca de 2 milhões de “motociclistas parceiros”, de plataformas de aplicativos, em quase 3.000, das 5.570 cidades brasileiras, de diferentes portes, incluindo a maioria das capitais. O serviço é prestado de forma desregulamentada ou mediante um regramento muito precário, sem a devida fiscalização. Segundo o Ipea, a região Nordeste é a que concentra, atualmente, maior quantidade de municípios com serviços de mototáxi, de forma ilegal ou amparada por legislação local.

Além das questões de segurança viária, o mototáxi é um tipo de serviço que cria uma competição predatória com o transporte público por ônibus, inclusivo e regular, captando os passageiros de curta distância e não atuando em regiões de difícil acesso ou onde a demanda é rarefeita. É a total subversão de tudo o que se aplica na caracterização do transporte de passageiros, como um serviço público, com regras estabelecidas pelo poder público e operado com segurança, conforto, confiabilidade, regularidade e a preços módicos.

É sempre bom destacar que o transporte público coletivo é a essência da mobilidade nas cidades, e que esse serviço vem perdendo passageiros para o transporte individual, nos últimos 10 anos, causando a piora do trânsito nas cidades, com mais pessoas utilizando carros e motos, com o consequente aumento dos sinistros envolvendo, principalmente, os usuários de motocicletas.

Há, ainda, a questão dos custos ambientais, com o aumento das poluições do ar e sonora decorrentes do acréscimo de veículos de transporte individual nas cidades, já que as motos emitem quase quatro vezes mais poluentes para a mesma quantidade de pessoas transportadas pelos ônibus.



*A moto se tornou o veículo que mais **mata no trânsito brasileiro**, sendo que cerca de **70%** das mortes e internações por sinistros de motos atingem pessoas de **20 a 49 anos**, com destaque para o grupo de **20 a 29 anos***

Entidades como o Instituto de Engenharia, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (SEESP) e a União Internacional de Transporte Público (UITP) alertaram, em manifesto divulgado em 2025, sobre os riscos da liberação do mototáxi e os impactos dessa modalidade de transporte individual em áreas como segurança pública, mobilidade urbana, saúde pública e eficiência do transporte coletivo, que deve ser expandido e priorizado na malha viária, para permitir ganhos operacionais e melhoria da qualidade de vida da população.

Nas cidades brasileiras, que já enfrentam congestionamentos e altos índices de acidentes, qualquer liberação de mototaxistas exige uma forte regulamentação, com padrões de segurança e qualidade e uma fiscalização intensa e efetiva, que consiga inibir a expansão do uso de motos, promover um tráfego mais seguro e preservar o fluxo do transporte público coletivo por ônibus, para que não ocorram o aumento dos tempos de viagens e prejuízos à mobilidade dos passageiros.

Em resumo, o serviço de mototáxi precisa ser visto como um grande problema para os principais centros urbanos brasileiros e não como uma solução, rápida e barata, para os deslocamentos diários da população que vive nas cidades de médio e grande portes.



Pesquisa mostra aumento de acidentes com motos, pilotos conscientes dos riscos e suas condições para migrar para o transporte coletivo

Trabalho da Coppe/UFRJ considerou Região Metropolitana do Rio

O número de motociclistas nas vias brasileiras cresce a olhos vistos. Aumento que provoca outro: o de conflitos, acidentes e mortes no trânsito. Segundo a Secretaria Nacional de Trânsito, a frota de motocicletas no País já chega a 29 milhões

(28.928.317, em maio do ano passado), sendo 1,3 milhão só no estado do Rio de Janeiro. As mortes em acidentes envolvendo motocicletas representam hoje cerca de 40% do total registrado em sinistros de trânsito no Brasil.

Buscar compreender os motivos que levam tantas pessoas a escolherem esse modo de transporte, verificar sua percepção dos riscos associados a essa opção e investigar até que ponto os fatores custo e tempo de deslocamento a influenciam foram os principais objetivos de pesquisa realizada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), por meio do Programa de Engenharia de Transportes do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (Coppe). A pesquisa se concentrou na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) e pode servir de importante subsídio para elaboração de políticas públicas de mobilidade e segurança no trânsito. Foram elencados, para realização das entrevistas os municípios: Belford Roxo, Duque de Caxias, Itaboraí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Petrópolis, Rio de Janeiro, São Gonçalo e São João de Meriti. O critério foi a importância estratégica e o tamanho das frotas de ciclomotores, motocicletas, motonetas e triciclos.

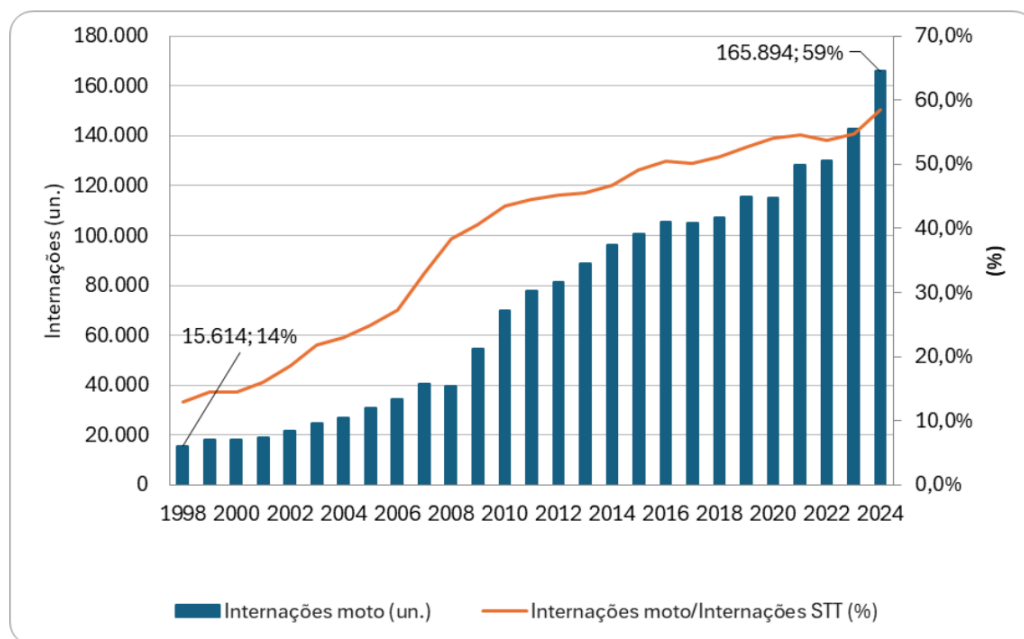
Custos nacionais são altos

Embora a pesquisa da UFRJ se limite à RMRJ, o cenário é semelhante nos centros urbanos de todo o País. No ano de 2024, as interações causadas por acidentes de trânsito custaram ao SUS quase R\$ 500 milhões, dos quais 60% com sinistros envol-

vendo motos, que representam 30% da frota de veículos motorizados. Segundo o Datasus, 33.893 pessoas morrem anualmente no Brasil em consequência de acidentes de trânsito – 93 por dia. Dados publicados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), mostram que, entre os anos de 2007 e 2018, esses sinistros custaram nada menos que R\$ 1,5 trilhão, o que configura um grave problema de saúde pública.

Um dos motivos que provocou a expansão do número de motociclistas em nossas vias foi o aumento dos serviços de entrega por aplicativo, principalmente durante a pandemia de Covid-19. Passado o isolamento, o hábito permaneceu, inclusive no transporte de passageiros. As exigências de rapidez, o número de jornadas e as precárias relações trabalhistas oferecidas por algumas empresas, porém, levam a um descuido com as questões de segurança, resultando no crescimento dos índices de acidentes. Outro fator foi a insatisfação com o tempo de viagem nos centros urbanos, devido aos constantes congestionamentos. Há uma relação entre o tempo de deslocamento e o custo das viagens. As pessoas buscam modos de transporte mais rápidos e baratos.

Em análise recente, a Vital Strategies, no âmbito da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global,



Interações no SUS: vítimas de acidentes de moto em relação às vítimas de acidentes de trânsito no total

Elaboração própria com dados do Datasus 2025



Sensações de *liberdade* e *independência* se misturam às de *tensão* e *medo* a bordo das motos

alerta para o fato de que o crescimento explosivo do número de motocicletas, inclusive no transporte remunerado de passageiros, além de ser responsável pelo expressivo aumento do número de acidentes no trânsito, vem prejudicando a utilização do transporte público de passageiros.

O “Estudo sobre motivações e racionalidades na escolha pela motocicleta como meio de transporte individual na RMRJ”, da UFRJ/Coppe, foi concluído em dezembro de 2025 e se constituiu em: pesquisa de campo; revisão bibliográfica; grupo de diálogo e escuta; e mesa redonda. Foram feitas 2.616 entrevistas, entre presenciais (95,95%) e on-line (4,05%).

A maioria dos entrevistados (57,83%) afirmou usar a motocicleta na condição de passageiro, através de serviço contratado por aplicativo, enquanto 12,31% utilizam o serviço de mototaxistas. A diferença entre os dois é que, no primeiro, a corrida é solicitada pelo celular, o passageiro já sabe de antemão quanto vai pagar, pode fazê-lo pela própria plataforma e tem acesso ao registro do condutor, e no segundo, a contratação pode ser feita em ponto físico ou por meio de uma central, os valores seguem uma tabela ou podem ser combinados, com pagamento direto ao mototaxista. Declararam andar na própria moto 27,06%. Apenas 2,64% afirmaram não utilizar o modal.

Perfil dos entrevistados

Considerando-se apenas os pesquisados que utilizam motocicletas, em veículo próprio ou como passageiros (96,75% da amostra), identificou-se que



52,19 % são do sexo masculino, 43,94% pertencem ao sexo feminino e 3,87% não quiseram se identificar; 52% têm renda familiar de até um salário-mínimo e apenas 1% recebe mais de cinco salários-mínimos. A maioria está na faixa entre 18 e 44 anos (91,38%), sendo que 45,59% estão entre os 25 e os 34 anos, fase de atividade laboral, em que o tempo é importante para o cumprimento de compromissos e, portanto, influencia na escolha do modo de transporte. Quanto à escolaridade, cerca de 51% dos pesquisados têm nível médio completo. Pessoas com nível superior, completo ou não, chegam a 12,34%. O percentual dos economicamente ativos soma 90,36%, sendo que 49,78% trabalham formalmente e 40,58% como autônomos, reforçando a importância da economia de tempo nos deslocamentos, em especial porque sua principal motivação é o trabalho (60,21%), e o maior percentual – 35,44% – é de quem utiliza esse transporte entre 5 e 6 vezes na semana, chegando a 65,39% quando somado a quem utiliza diariamente e de 3 a 4 vezes por semana.

Na revisão bibliográfica, foram selecionados 20 artigos, com análises feitas em diferentes países, cujas conclusões demonstravam que itens como infraestrutura viária, questões sociodemográficas, fatores emocionais e escolha do modo de transporte têm in-

fluência na incidência de acidentes, sendo a utilização de motocicletas sempre relacionada ao aumento do número de sinistros de trânsito.

Impacto na saúde

Das ocorrências de trânsito atendidas pelo Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro na capital, em 2024, 77% envolviam motocicletas – três em cada quatro vítimas. O impacto na área de saúde é significativo. Dados da Secretaria Municipal de Saúde do Rio de Janeiro registram 80 vítimas de acidentes com motocicletas socorridas por dia nos hospitais, o que gera a necessidade de ampliação da capacidade de atendimento na área de trauma. Em termos nacionais, segundo a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), com base em dados do Ministério da Saúde, só de janeiro a novembro de 2024, o custo, para o Sistema Único de Saúde (SUS), de internações de motociclistas acidentados foi de R\$ 233,3 milhões. Durante o ano todo, houve 148.797 internações – mais de um terço delas de jovens entre 20 e 29 anos.

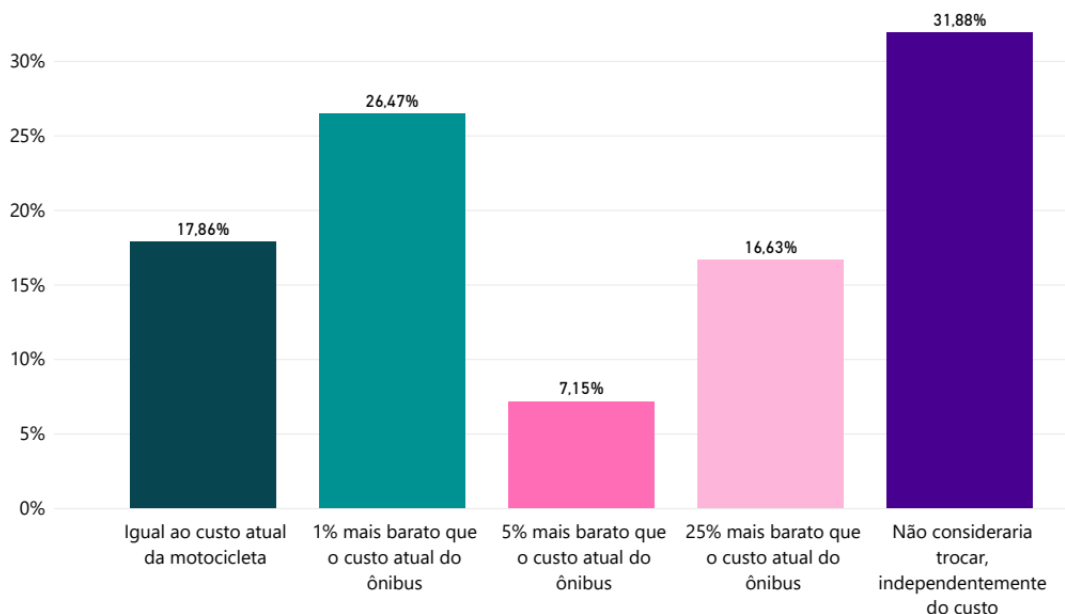
Sensação de insegurança é ignorada

Embora uma parcela significativa dos respondentes (57,21%), ao ser perguntada sobre sentir segurança

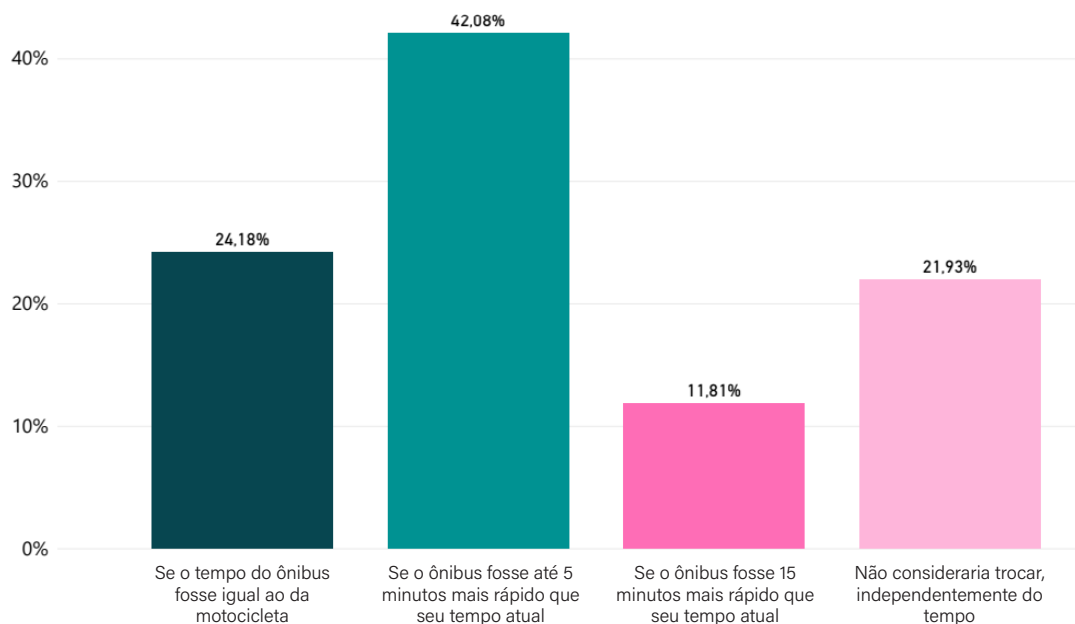
numa motocicleta, responder “nunca” (4,86%), “raramente” (26,35%), ou “ocasionalmente” (23,03%) e de 47% afirmarem já ter sofrido acidente utilizando esse veículo, a maioria (59,74%) parece ignorar os riscos e continua utilizando esse modo por ser mais rápido; 25,45% mantêm o uso sem qualquer alteração no comportamento, 10,16% dizem mantê-lo por ser mais barato, e 2,22% afirmam não dispor de outra opção de deslocamento. Só 2,43% relataram ter passado a evitar andar de moto após sofrer acidente ou saber de alguém conhecido que se envolveu em um.

As respostas mostram diferentes temores ante o enfrentamento do trânsito nesses veículos: medo de cair e ser atropelado, 23,18%; de colisão com outros veículos, 17,92%; de ser vítima de roubo ou furto, 15,76%; do comportamento de outros condutores, 14,22%; das más condições das vias, 13,14%; da exposição a más condições climáticas, 11,89%; e preocupação com a falta ou inadequação de equipamentos de segurança, 3,77%. Melhor administração do tempo, sensação de independência e conforto são algumas das vantagens apontadas pelos motociclistas. Veja nos gráficos abaixo os motivos que levariam os usuários de motos a mudarem para o transporte por ônibus:

Razões que poderiam levar à troca da moto pelo ônibus relacionadas ao custo



Razões que poderiam levar à troca da moto pelo ônibus relacionadas ao tempo



O grupo de diálogo e escuta usou método de pesquisa qualitativa e ouviu indivíduos que utilizam moto, seja como condutor ou passageiro, respeitando equilíbrio em questões como sexo, raça e áreas de moradia. A maioria (66,6%) está na faixa entre 25 e 44 anos. A consciência dos riscos convive com a continuidade do uso do veículo. Ao elegerem palavras para descrever a sensação despertada pelo uso da moto, aparecem, ao lado de "liberdade", "independência", "agilidade", "medo", "risco" e "tensão", mostrando a dualidade de impressões. Estimulados a falar sobre situações de sinistro ou riscos iminentes, vários participantes descreveram situações vividas e todos percebem o trânsito como ambiente hostil e perigo-

so. Diante de imagens sugestivas de acidentes com motos, foram despertados sentimentos de empatia. Mas vários participantes não consideram abandonar o uso das motos, apesar de reconhecerem os riscos inerentes. Comportamentos de risco foram atribuídos mais a causas como falta de educação no trânsito, pressa etc. do que ao modo de transporte em si.

Sobre a possibilidade de mudança para o transporte público, a maioria demonstrou falta de confiança no sistema, com observações sobre problemas como baixa frequência, longos tempos de espera e falta de segurança pública nos pontos. A discussão mostrou que a precariedade da infraestrutura influi na escolha por um modo de transporte. Mesmo avaliando a hipótese de instalação de faixas exclusivas/preferenciais e corredores para ônibus que permitam a diminuição do tempo de viagem, alguns dizem ainda preferir a moto, por ser mais ágil e prática. Outros fizeram menção a situações internacionais, em que o transporte público é muito eficiente e o uso de motocicletas é residual, o que mostra que isso é possível. Foram sugeridas medidas como políticas integradas que assegurem disponibilidade de linhas, horários regulares, possibilidades de integração, conforto e segurança.



Três em cada quatro
acidentados socorridos
pelo **Corpo de Bombeiros**
do Rio em 2024 estavam
em uma **motocicleta**



Políticas integradas que assegurem disponibilidade de linhas, horários regulares, possibilidades de integração, conforto e segurança pública em pontos e terminais foram apontadas como **melhorias desejadas**

No dia 5 de dezembro, durante o 22º Congresso Rio de Transportes, foram apresentados resultados da pesquisa de campo, em mesa redonda que reuniu acadêmicos e especialistas em mobilidade urbana e transporte. Na primeira rodada, o crescimento do uso da motocicleta foi associado à insuficiência de investimentos em transporte público e às mudanças de hábito decorrentes da pandemia. Os participantes consideraram que a manutenção desse panorama pode aumentar desigualdades e expor a população a riscos cada vez maiores, sinalizando para a necessidade de um replanejamento das políticas de mobilidade urbana da RMRJ. Na segunda rodada, foram abordadas dificuldades de regulação do transporte intermunicipal, face à necessidade de integração operacional entre os municípios e as ações que buscam tornar o transporte coletivo mais competitivo. Foi reforçada a necessidade de ações estruturais, operacionais e institucionais que levem os usuários a uma mudança modal e, na terceira e última rodada, enfatizou-se a necessidade de priorização do transporte coletivo, conforme determina a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Devido à importância da pesquisa para a formulação de políticas públicas de mobilidade urbana, a reportagem ouviu o coordenador do estudo, professor Glaydston Ribeiro, sobre a possibilidade de apresentação ao poder público. Segundo ele, isso pode ser feito “por meio de um relatório objetivo, que ressalte as

principais descobertas e recomendações para a gestão pública”. Glaydston considerou essencial “a realização de um workshop com os mesmos gestores, visando fomentar discussão colaborativa sobre as motivações que levam à escolha pela motocicleta, bem como explorar soluções eficazes para aprimorar a competitividade do transporte público, aumentar a segurança viária e promover a integração de diferentes modos de transporte”. Para o professor, a disposição de preferir a moto, mesmo com o aumento do número de acidentes, é “um reflexo claro da falta de competitividade do transporte público frente à flexibilidade e à eficiência do modo individual”. Ele acredita que “o impacto real desses resultados será visível no aumento da eficiência do transporte público e na melhoria da qualidade de vida da população, que passará a ter mais opções seguras e eficientes para se deslocar na cidade”. A diretora de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral, falou sobre a importância do estudo da UFRJ: “A pesquisa é sempre um método confiável para entendermos o porquê de certos comportamentos e nos debruçarmos sobre determinadas situações, na tentativa de modificá-las para melhor. Entender os reais motivos da opção pela motocicleta, a percepção dos riscos que esse modo de transporte acarreta, como as pessoas lidam com isso, e como se pode agir para atraí-las para o transporte coletivo é de grande importância para diminuir o número de acidentes de trânsito, desafogar o sistema de saúde, diminuir as emissões de poluentes, entre outras vantagens”.

Transporte por ônibus deve adotar estratégias para atrair novos passageiros e recuperar antigos

Relatório da NTU aponta que queda na demanda por transporte público exige novas políticas de financiamento e melhoria na qualidade dos serviços e na infraestrutura

A retomada da demanda de passageiros é hoje um dos principais desafios enfrentados pelo setor de transporte público por ônibus no Brasil. Se antes da pandemia da Covid-19 já havia uma tendência de queda no número de usuários transportados, a crise sanitária acentuou o problema. Segundo relatório sobre a evolução dos níveis de demanda da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), “dados nacionais e internacionais têm revelado uma mudança estrutural nos padrões de mobilidade, marcada por novos hábitos, maior individualização dos deslocamentos e maior sensibilidade à percepção de confiabilidade e conforto”.

O perfil dos deslocamentos e do próprio usuário de ônibus mudou. Pesquisa sobre a mobilidade da população urbana, realizada em 2024 pela NTU e pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), revelou que o crescimento do sistema de trabalho em home office e da educação à distância, bem como a digitalização de serviços, reduziram a necessidade de deslocamentos diários, principalmente de trabalhadores e estudantes, considerados os públicos principais do transporte coletivo urbano. Outro estudo, de 2023, promovido pelo Programa de Engenharia de Transportes da Coppe/UFRJ, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, mostrou que mais de 10%

dos entrevistados passaram a optar pelos modos de transporte individuais, como carro, veículo contratado por aplicativo e motocicleta.

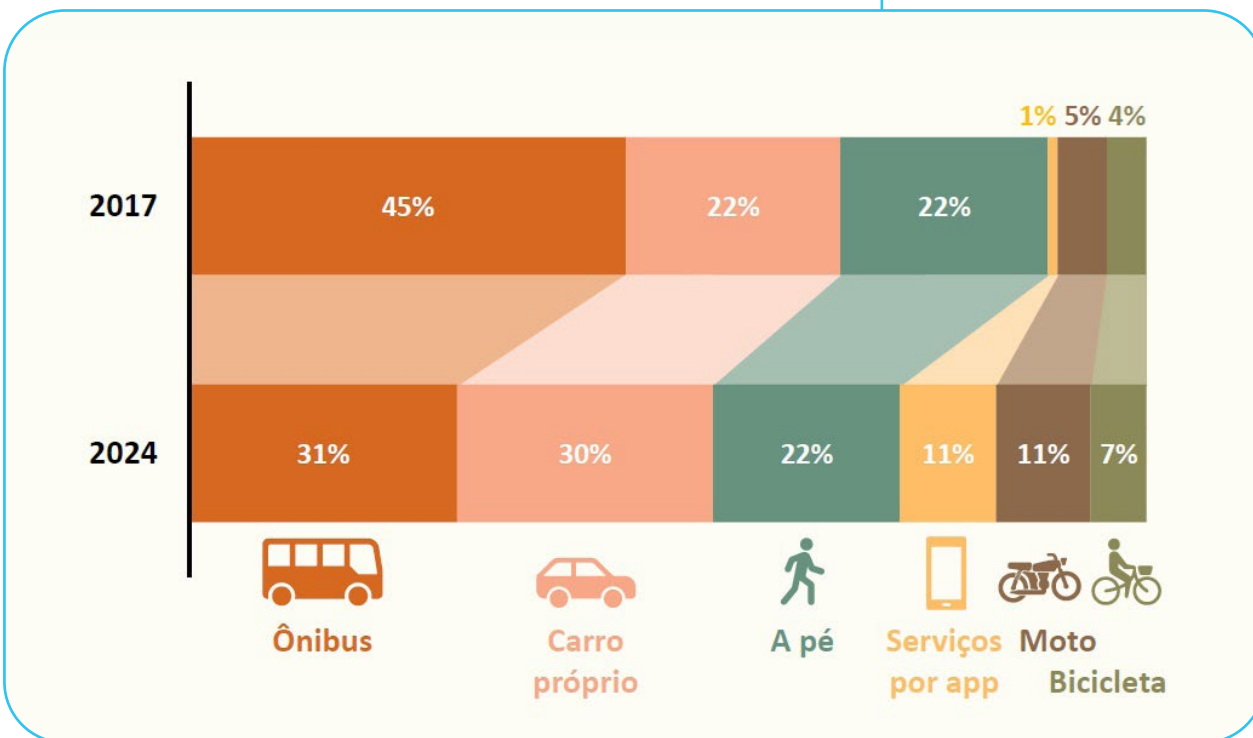
Individual x coletivo: a eterna luta

Esse cenário resultou, conforme indica a pesquisa NTU CNT, numa queda na utilização do ônibus de 45% para 31%, entre 2017 e 2024, e um aumento de mais de 1000% no uso do transporte por aplicativo, que passou de 1% para 11%, com as motos crescendo 120%. Se, no primeiro ano do levantamento, os modos coletivos e individuais dividiam-se igualmente na preferência do passageiro (50% para cada), em 2024 as viagens por aplicativo, carro e moto chegaram a 68%. A questão não afeta apenas a sustentabilidade financeira dos sistemas públicos de transporte, mas a qualidade de vida da população, com a piora do trânsito, o aumento dos acidentes e da poluição aérea e sonora e o maior custo de mobilidade para as famílias de baixa renda.

Os principais fatores apontados pelos passageiros para a substituição do ônibus por outros meios foram: pouco conforto, falta de flexibilidade dos serviços e tempo elevado de viagem. A situação para o setor de transporte por ônibus torna-se ainda mais grave a partir da constatação de que 53% dos usuários que ficaram disseram utilizar este modo por ser a

Mudanças no padrão de deslocamento

Meios de transporte mais utilizados



única opção disponível, indicando a possibilidade de migração no caso de surgirem alternativas.

MetrôRio teve queda de 28% em sete anos

O caso do metrô carioca não é diferente. Segundo Diego Garcia, gerente de Estratégia e Governança do MetrôRio, em sua palestra durante o Rio de Transportes, realizada em dezembro do ano passado, a queda de passageiros entre 2019 e 2025 foi de 28%, tendo seu momento de pico em 2020, no auge da pandemia, com 84%. De acordo com Garcia, o mesmo vem acontecendo nos metrôs de várias cidades pelo mundo. A diferença, no entanto, é que a cidade do Rio possui uma população de menor renda, dependente do transporte público, com alta concentração de moradores longe do Centro, resultando, conforme dados do IBGE 2022, no maior tempo médio do País entre a casa e o trabalho.

Garcia falou sobre a importância de subsídios, mas ressaltou o fato de que a Tarifa Social do Rio (para metrô e trem) beneficia apenas passageiros com renda até R\$ 3.200,00.

Portanto, independentemente do modo de transporte, a questão crucial é a retomada da demanda de passageiros do transporte público, que, mesmo com o retorno das atividades após a pandemia e a adoção de subsídios emergenciais em várias cidades, continua abaixo dos patamares anteriores à crise sanitária. Assim, é urgente a necessidade de estratégias para a volta dos usuários que migraram para o transporte individual e para a retenção dos atuais clientes.

Confiança do usuário e qualidade do serviço

O secretário de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo e presidente do Conselho Nacional de Secretários de Transporte e Mobilidade (Consetram), Fábio Damasceno, defende uma mudança de paradigma que priorize a confiança do usuário e a qualidade do serviço, em vez de uma espera passiva pelo retorno dos antigos índices de demanda. Para o secretário, é necessário avaliar se a perda de passageiros registrada desde 2019 é uma tendência reversível ou a nova realidade das cidades brasileiras.

“Devemos trabalhar com essas duas visões e planejar o transporte dentro desses cenários. Muitas vezes, a gente fica preso em 2019 e acaba segurando até investimentos para a melhoria do sistema, esperando uma retomada de passageiros que, na verdade, pode ser que não venha”, alerta, destacando que o planejamento deve focar em um sistema tão confiável que atraia até mesmo quem hoje prefere o automóvel.

“Existe uma curva de melhoria que precisa ser feita nas cidades. Isso envolve frota, atendimento ao usuário, infraestrutura, confiabilidade nos horários, previsibilidade e segurança. E sugere muitos investimentos, como em corredores e faixas exclusivas, por exemplo. Acredito que esse contexto de melhoria pode não ser para esse passageiro de 2019, mas para um novo passageiro que queira usar um sistema mais confiável”, reforça Damasceno.

Passageiro diz o que o faria voltar para o ônibus

Segundo o diretor técnico da NTU, Matheus Freitas, em palestra durante o Rio de Transportes, 63,5% das pessoas que deixaram de utilizar o ônibus afirmaram que poderiam voltar a usá-lo, caso os motivos que os levaram a substituí-lo fossem resolvidos, como

conforto, rapidez das viagens, pontualidade e serviços mais flexíveis. Mesmo considerando a cobrança de tarifas maiores, o passageiro retornaria ao ônibus após adoção dessas medidas.

A NTU sugere 28 ações estratégicas (veja quadro abaixo), divididas em sete eixos — reforço da oferta, política tarifária, regulação, infraestrutura, planejamento, tecnologia e comunicação e governança —, que podem levar ao resultado esperado de recuperação da demanda. De acordo com Freitas, cidades como Goiânia (veja matéria a seguir) e Brasília, que adotaram ao menos 11 das estratégias sugeridas, conseguiram recuperar os passageiros pré-pandemia e até aumentar. Outras cidades que implantaram de cinco a sete dessas ações já retomaram mais de 80% da demanda de 2019.

Estratégias integradas produzem resultados melhores

O diretor técnico também apresentou gráficos do European Metropolitan Transport Authorities, que mostram sistemas menos impactados pela crise sanitária e que já se recuperaram, como os de Belgrado, Berlim e Oslo; sistemas que tiveram muito impacto e recuperaram ou estão próximos de recu-

Ações estratégicas para recuperação da demanda

Evidências nacionais e internacionais

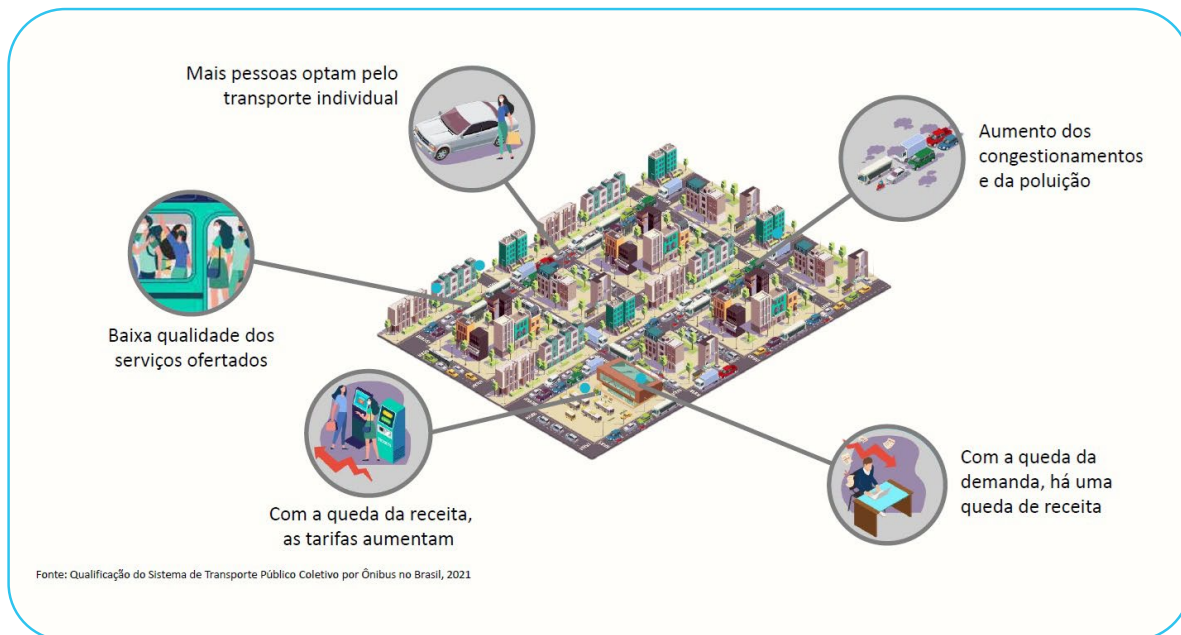
	<p>Reforço da oferta</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aumento de oferta 2. Reprogramação de frota 		<p>Planejamento</p> <ol style="list-style-type: none"> 11. Redesenho das linhas 12. Replanejamento da rede 13. Escalonamento de horários
	<p>Política tarifária</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Redução de tarifa 4. Subsídio 5. Tarifa zero 6. Bilhete único 7. Produtos tarifários diferenciados 8. Benefício tarifário 		<p>Tecnologia e comunicação</p> <ol style="list-style-type: none"> 14. Frota com nova tecnologia 15. Aplicativos de transporte 16. Monitoramento da frota (telemetria) 17. Campanhas de marketing 18. Outros meios de pagamento 19. Sistemas de comunicação ao usuário 20. Priorização semafórica 21. Transporte sob demanda
	<p>Regulação</p> <ol style="list-style-type: none"> 9. Combate ao clandestino 10. Regulação dos aplicativos 		<p>Infraestrutura</p> <ol style="list-style-type: none"> 22. Priorização 23. Requalificação de PEDs, estações e terminais 24. Novos PEDs, estações e terminais

perar a demanda, como Cracóvia, Londres e Budapeste, e o sistema de Praga, que foi muito impactado e ainda encontra dificuldade de recuperação.

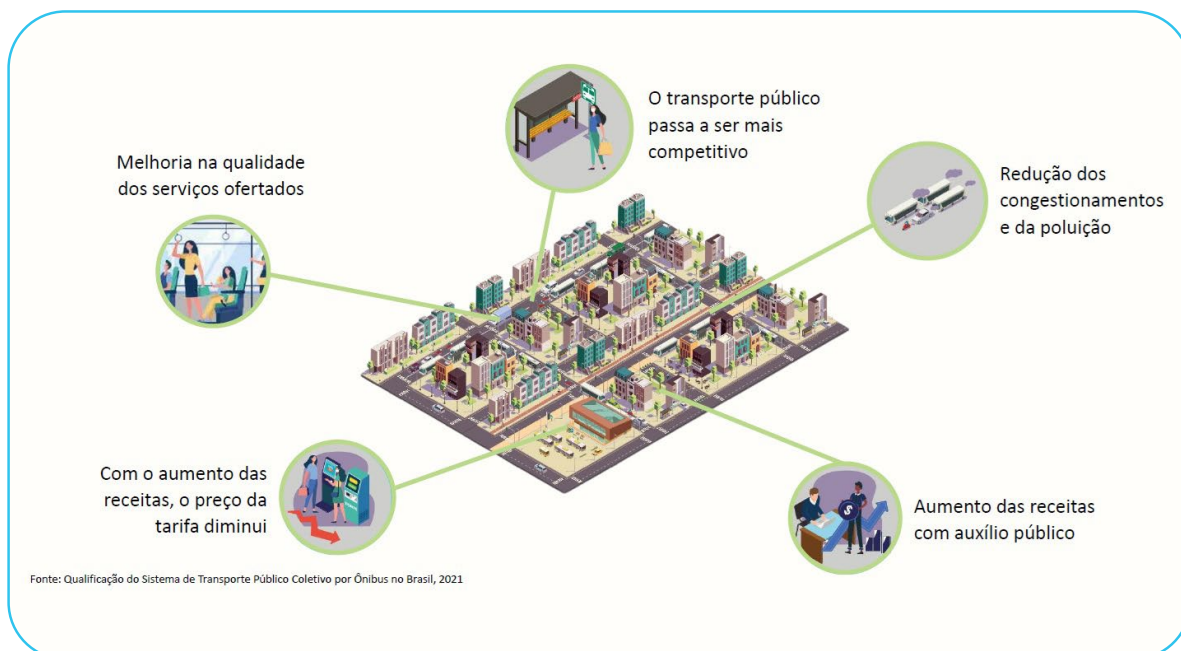
Portanto, conforme destaca o relatório da NTU: “embora ações pontuais possam gerar impactos localizados, a experiência internacional e nacional demons-

tra que estratégias integradas, que combinam diferentes frentes de intervenção, produzem resultados mais rápidos, robustos e duradouros. A articulação entre requalificação operacional, incentivos tarifários, regulação modal, redesenho da rede e investimentos em infraestrutura fortalece a atratividade do sistema e melhora a experiência do usuário”.

Ciclo vicioso do transporte público



Ciclo virtuoso do transporte público



Rio de Janeiro consolida biometria facial na mobilidade urbana

Expansão da tecnologia para ônibus, vans, metrô, barcas e trens garante melhor uso de benefícios tarifários e do dinheiro público

A mobilidade urbana do Estado do Rio de Janeiro vive um momento de transformação digital com a consolidação da biometria facial em quase todo o sistema de transporte público. O projeto, fruto de uma parceria entre a Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade Urbana (Setram), incluindo o Departamento de Transportes Rodoviários (Detro-RJ) no caso das vans, e a Mais.Mobi, empresa de tecnologia e soluções para a bilhetagem, tem como objetivos principais o combate às fraudes e a gestão eficiente do Bilhete Único Intermunicipal (BUI) e dos cartões de gratuidade, bem como do dinheiro público dedicado aos benefícios.

Segundo a coordenadora antifraude da Mais.Mobi, Vanessa Alcântara, o estado do Rio vem se destacando quando o assunto é biometria facial. “A tecnologia já está em operação nos ônibus e nas vans, e também já alcançou os sistemas sobre trilhos e aquaviários, formando uma rede de controle essencial em todos os modais. Dessa forma, o fraudador não encontra brechas nos meios de transporte que ainda não contam com a ferramenta”, explica a especialista.

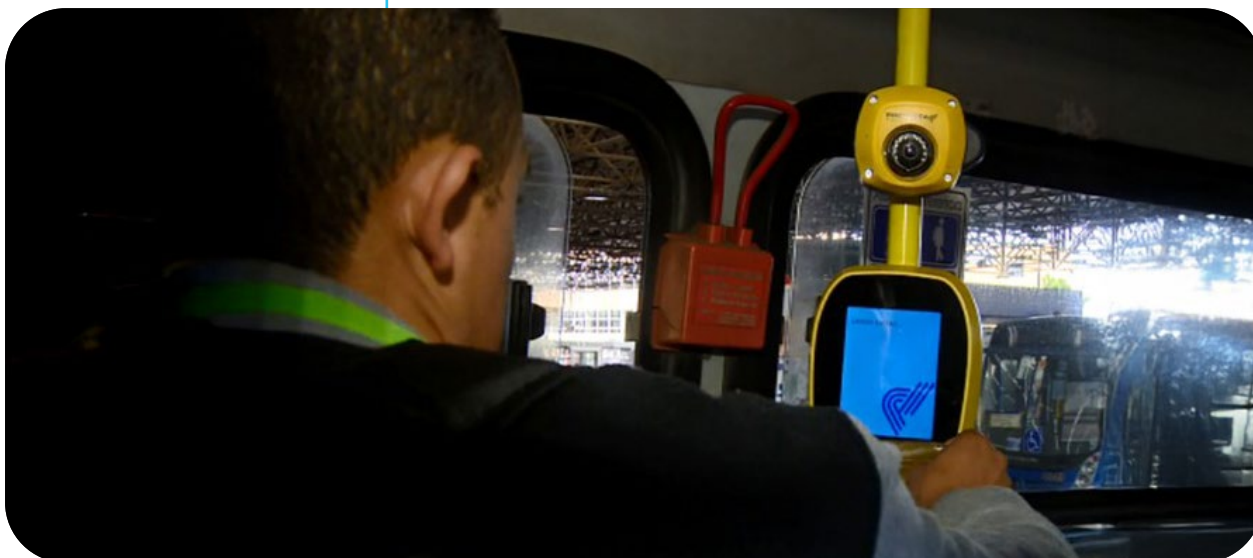
Implementação nos demais modos de transporte público

Segundo a especialista da Mais.Mobi, MetrôRio, Barcas e SuperVia começaram a implantação da biometria facial recentemente, no final de 2025. Já as vans estão com cobertura total. Em torno de 70% dos cerca de 19 mil ônibus da frota do Estado, tanto do trans-

porte intermunicipal como do municipal das cidades que possuem legislação própria para uso da tecnologia, já operam com a ferramenta; a previsão de finalizar a instalação dos equipamentos nos 30% restantes é até o final deste ano.

O metrô implantou as câmeras nas 11 principais estações com maior movimento, como Del Castilho, Pavuna, Central e Carioca, que representam mais de 50% das transações do modal. Nas barcas, a tecnologia está funcionando, por enquanto, apenas na estação da Praça XV (sentido Rio – Niterói). Mas a empresa já está adquirindo os equipamentos para cumprir o cronograma de instalação em todas as estações até o final de julho deste ano. Na SuperVia, a Central do Brasil tem servido como laboratório para avaliar e garantir que a validação facial seja ágil.

O grande diferencial do estado do Rio frente às outras unidades da Federação se dá com a implantação da biometria facial no transporte complementar operado por vans. “Esse controle no modal van não existia em nenhum lugar do Brasil”, destacou Vanessa, acrescentando que a iniciativa serviu como modelo para outras regiões do País. O Rio foi o primeiro estado brasileiro a implementar a tecnologia em 100% das vans intermunicipais legalizadas. O impacto dessa medida pode ser mensurado em números: somente em 2025, foram identificados e bloqueados 110 mil cadastros do Bilhete Único Intermunicipal por uso irregular.



Cerca de 70% dos ônibus do estado do Rio já estão operando com biometria facial

Priorização das vans atendeu necessidade de fiscalização

De acordo com o presidente do Detro-RJ, Raphael Salgado, houve uma decisão de priorizar as cerca de 540 vans que atuam no transporte intermunicipal justamente devido à necessidade de fiscalização mais intensa. O objetivo era o controle mais eficiente da utilização do BUI e da gratuidade nos embarques dos passageiros com direito a esses benefícios. “Nós começamos a entender que havia fraude quando um único veículo registrava volumes de passageiros impossíveis para sua capacidade. Por exemplo, uma van, cuja capacidade máxima são 15 pessoas, estava transportando 70 em menos de duas horas”, destacou. Vanessa informou que o envio mensal de relatório do cartão do BUI pela Mais.Mobi ao Detro, contendo informações de um volume grande de suspeitas de fraude, foi determinante para que o órgão decidisse testar a biometria facial.

Raphael Salgado contou que o processo de implementação desse projeto tecnológico no transporte complementar por van começou com testes em três veículos de modelos diferentes. “A adoção desse tipo de tecnologia nas vans era algo inédito no Brasil. Mas os testes mostraram-se bastante produtivos e indicaram que o sistema funcionava bem. Então, não havia por que retrocedermos. Ao contrário, elaboramos um cronograma de implementação e o publicamos em uma portaria. Com a contribuição da Mais.Mo-

bi, que foi importantíssima desde o início desse processo, e a partir de um estudo realizado pelos engenheiros do Detro, encontramos a melhor forma e o melhor lugar para a instalação das câmeras nos carros. E conseguimos finalizar tudo em outubro do ano passado”, disse.

Metas para a frota de ônibus e cruzamento de dados

Embora as vans já estejam totalmente cobertas, o trabalho continua nos demais modais. Quanto aos



*Mais do que uma inovação tecnológica, a **biometria** traduz zelo pelo recurso público e reforça o compromisso com um **transporte público** mais justo, eficiente e socialmente responsável*

José Antônio Ribeiro, coordenador de Gestão do Bilhete Único Intermunicipal da Setram

ônibus, Salgado explica que todas as empresas que operam linhas intermunicipais já foram oficiadas, em especial aquelas cujos itinerários têm destino final no Centro do Rio de Janeiro, que é o foco das linhas provenientes das demais cidades da Região Metropolitana. “A gente acredita que em pouquíssimo tempo todos os ônibus vão estar com a biometria facial em funcionamento”, diz.

A tecnologia de biometria facial permite um cruzamento de dados que vai muito além da simples

identificação de uma pessoa através de seu rosto. Segundo Vanessa Alcântara, o sistema é muito importante também para o controle do dinheiro público, que subsidia parte da tarifa do BUI e algumas gratuidades, como a dos idosos. Cabe à Mais.Mobi atuar no monitoramento do uso desses benefícios e encaminhar o relatório com todos os dados referentes à sua utilização. Esse documento possibilita o acompanhamento da demanda de passageiros beneficiados. De acordo com o presidente do Detror-RJ, estudos provenientes desse relatório fornecido pela Mais.Mobi podem ajudar a gerar decisões que beneficiarão os usuários.

Vans tem 100% da frota intermunicipal com câmeras instaladas e funcionando



Biometria como ferramenta de justiça social

O governo estadual concorda que a biometria não é apenas uma ferramenta de fiscalização. Segundo José Antônio Ribeiro, coordenador de Gestão do Bilhete Único Intermunicipal da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana (Setram), trata-se de um instrumento de justiça social. “A biometria no transporte público é uma ferramenta estratégica para o fortalecimento de políticas sociais que impactam positivamente a vida da população. Viabilizada pela evolução da bilhetagem eletrônica, essa tecnologia confere maior inteligência ao sistema, ampliando os níveis de segurança, transparência e equidade, ao assegurar que benefícios e gratuidades sejam utilizados de forma adequada por quem efetivamente tem direito”, afirma José Antônio.

Metrô já implantou câmeras em 11 estações, entre as de maior movimento



O coordenador revelou que, no caso do BUI, que atende atualmente mais de 1,5 milhão de usuários, os resultados são expressivos. “A implementação da biometria tem sido fundamental para a proteção desse direito, garantindo a correta aplicação do subsídio público, fortalecendo o programa e promovendo uma gestão mais responsável dos recursos, além de reafirmar o compromisso do governo do Estado com a inclusão social e a melhoria contínua do sistema de transportes. Mais do que uma inovação tecnológica, a biometria traduz zelo pelo recurso público e reforça o compromisso com um transporte público mais justo, eficiente e socialmente responsável”.

Central do Brasil é laboratório de testes da biometria nos trens da Supervia





Renovação da frota, com veículos refrigerados e divididos entre modelos elétricos e Euro 6

Mobilidade urbana da Região Metropolitana de Goiânia é referência para o Brasil

Medidas como metronização do sistema de ônibus, construção de abrigos, terminais e estações de BRT e renovação da frota foram determinantes para retomada da demanda

Uma pesquisa sobre a mobilidade urbana na Região Metropolitana de Goiânia, realizada em 2023, revelou problemas no transporte coletivo por ônibus que levaram o usuário a optar por outros modos de deslocamento, resultando em uma demanda cada vez mais decrescente. Os tópicos críticos listados no diagnóstico foram: superlotação, longa espera nos pontos e viagens desconfortáveis, causados principalmente pelo desequilíbrio entre oferta e demanda; frota, pontos de ônibus e terminais em estados precários, o primeiro devido ao envelhecimento dos veículos, o segundo à falta de manutenção, informação e abrigos, e o terceiro por conta da degradação do Eixo Anhanguera. A insegurança também foi um fator elencado, em razão dos assédios e roubos constantes.

O cenário era de urgência, segundo informou Leomar Avelino, diretor executivo da RedeMob Consórcio, grupo de empresas que opera a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTTC) da Região Metropolitana de Goiânia, que abrange 21 municípios e 2,5 milhões de habitantes, distribuídos em mais de 7.000 km². No período entre 2013 e 2023, a velocidade média havia caído 40%, fazendo com que trajetos de ônibus superassem uma hora de duração — um ônibus que antes operava 12 viagens por dia, passou a fazer apenas oito — e a velocidade média dos trajetos em carro ficava abaixo dos 20 km/h. Era fundamental a estruturação de um projeto que pudesse reverter essa situação e atrair novamente os passageiros para o ônibus.

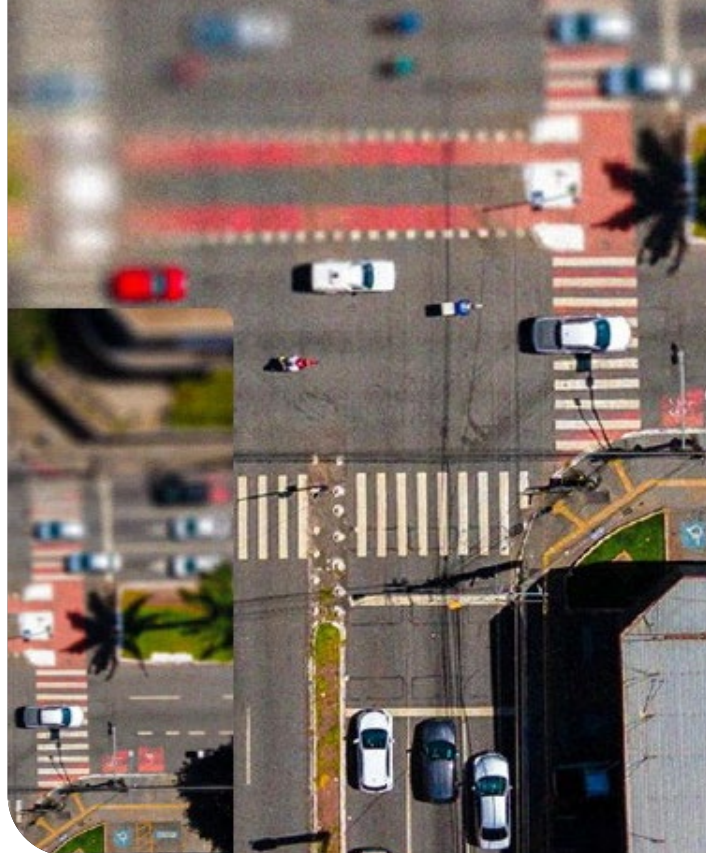
Transporte público: espinha dorsal da mobilidade

Em palestra no Fórum de Mobilidade Urbana de Teresópolis, realizado em outubro do ano passado, Avellino revelou detalhes do projeto de transformação da mobilidade urbana da capital de Goiás e cidades vizinhas, executado em 2024 e 2025 e batizado de Nova RMTTC, que reúne 299 linhas conectadas e conta com tarifa única e integrada com o Bilhete Único Metropolitano. A iniciativa estava amparada inicialmente em três pilares: priorização do transporte público, tornando-o a espinha dorsal da locomoção da população; gestão inteligente do tráfego, otimizando o fluxo do trânsito e a segurança viária por meio de soluções inovadoras; e incentivo à mobilidade ativa, através do uso de meios de transporte sustentáveis como bicicletas e caminhadas.

Um dos grandes destaques do projeto era a chamada metronização do sistema de ônibus, especialmente nos eixos estruturais, como o BRT Leste-Oeste e o Norte-Sul. Segundo Leomar, a estratégia consiste em dar prioridade absoluta aos ônibus, garantindo menor tempo de viagem, pontualidade e confiabilidade



*Todo esse **avanço** foi sustentado por um novo **modelo de governança interfederativa**, onde as responsabilidades e os subsídios tarifários são compartilhados entre o **estado de Goiás e a capital**, cada um assumindo 41,2%, e quatro municípios vizinhos, que pagam 17,6%*



Desobstrução das vias arteriais

no serviço, além de maior eficiência operacional do transporte público. Na prática, a medida envolve: a desobstrução de mais de 300 km de vias arteriais em 35 corredores estruturais, assegurando maior fluidez e reduzindo em 30% o tempo de viagem; o uso de semáforos inteligentes sincronizados (onda verde); a redução de paradas desnecessárias, permitindo que a velocidade nos horários de pico nos locais implantados passasse de 16 km/h para até 22 km/h; e uma central integrada de trânsito e transporte.

Frota, infraestrutura, segurança e plano operacional

Além da metronização, outras medidas indispensáveis foram adotadas para modernizar o transporte. Uma delas foi a renovação da frota, com os novos ônibus equipados com ar-condicionado e divididos entre modelos elétricos e com motor Euro 6. A frota a biometano está sendo implantada. Em janeiro, Goiânia recebeu um total de 21 veículos elétricos, sendo cinco ônibus biarticulados de 28 metros, com capacidade para 250 passageiros, e 16 articulados, com capacidade para 180 passageiros. A nova frota já entrou em operação, no BRT Leste-Oeste, que atende cerca de 180 mil passageiros por dia e integra a capital goiana a cidades vizinhas. A infraes-



BRT Norte-Sul

estrutura também passou por reforma, com a implantação de 3.200 abrigos de ônibus com informações para os passageiros, a reconstrução de seis terminais e a conclusão de 50 novas estações distribuídas entre os BRTs Norte-Sul e Leste-Oeste, além da requalificação urbanística em desenvolvimento no entorno dos corredores e da implantação de faixas preferenciais nas vias arteriais. O sistema de segurança ganhou mais de três mil câmeras e tecnologia de reconhecimento facial. Além disso, foi desenhado um novo plano operacional, com revisão da rede de linhas, quadro de horários e dimensionamento das viagens, entre outras medidas.

A partir de 2025, a evolução passou a ser também no fortalecimento do projeto, através do Programa Nova Mobilidade. Para isso, os três pilares iniciais foram completados, sendo agora: integração Nova RMTc, com a gestão de trânsito e a priorização dos ônibus; gestão inteligente do trânsito a partir da modernização semafórica, da desobstrução das vias e da metronização; e estímulo à mobilidade ativa, com a implantação em curso de compartilhamento de bicicletas.



Nova Anhanguera



Maior biarticulado elétrico do mundo



Foram implantados 3.200 abrigos de ônibus, com informações aos passageiros



Um dos grandes **destaques do projeto** foi a chamada **metronização do sistema de ônibus**, especialmente nos eixos estruturais, como os **BRTs Leste-Oeste e Norte-Sul**

Governança interfederativa e demanda recuperada

Todo esse avanço foi sustentado por um novo modelo de governança interfederativa, onde as responsabilidades e os subsídios tarifários são compartilhados entre o estado de Goiás e a capital, cada um assumindo 41,2%, e quatro municípios vizinhos (Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira), que pagam 17,6%. Além disso, a segurança jurídica é garantida pela manutenção do equilíbrio financeiro dos contratos e pela renovação do prazo das concessões.

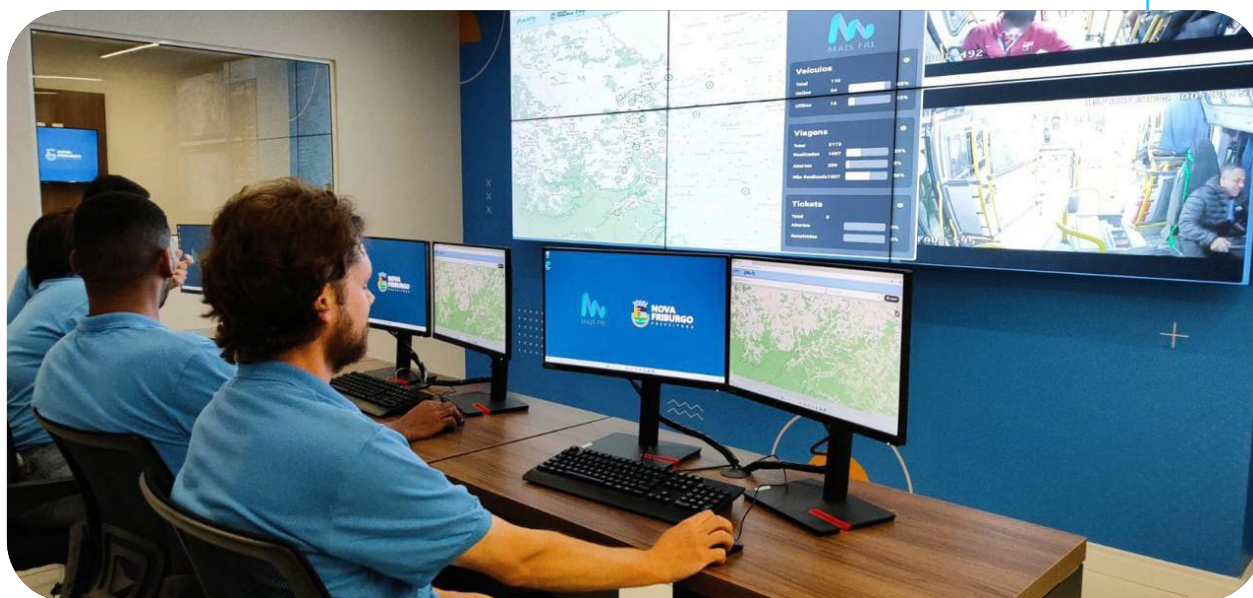
O resultado esperado — a recuperação de 100% da demanda pré-pandemia — foi plenamente alcançado, com maior atratividade do transporte público, melhor fluidez e maior eficiência. Segundo o diretor da RedeMob Consórcio, através de políticas públicas transformadoras, o que se construiu foi e continua evoluindo para uma mobilidade sustentável com cidades centradas nas pessoas.



Estímulo à mobilidade ativa com a inclusão de calçadas e ciclovias no projeto

Nova Friburgo inicia nova era na mobilidade urbana

Cidade muda sistema de bilhetagem, cria Centro de Monitoramento e aumenta comunicação com usuários do transporte público



Centro de Monitoramento, Transparência e Controle

Fazendo jus à sua fama de cidade inovadora e que utiliza a tecnologia para melhorar a qualidade de vida da população e o próprio funcionamento urbano, Nova Friburgo inaugurou recentemente novo sistema de bilhetagem eletrônica, que conta com o Centro de Monitoramento, Transparência e Controle (CMTC), cuja inauguração se juntou ao início de operação do cartão e do aplicativo "Partiu". O objetivo dessas novidades é melhorar a mobilidade urbana, alinhando o Município às melhores práticas do País nessa área. Através dessas ferramentas, cada cidadão já pode verificar onde está seu ônibus ou van municipal, ganhando tempo e conseguindo planejar melhor seus deslocamentos. Para o poder público, o sistema melhora significativamente a fiscalização e o controle das operações, pois permite a visualização de toda a frota, e possibilita, assim, que ajustes em linhas e horários sejam providenciados de forma imediata.

Cartão "Partiu" é único meio de pagamento

O cartão "Partiu" foi desenvolvido pelo consórcio Mais Fri, formado pelas empresas Riocard, Rio Service e Prodata e vencedor da licitação realizada pela Prefeitura. Os usuários tiveram um período de transição após o início da operação, tendo o novo cartão passado a ser o único meio de pagamento aceito no transporte municipal de Nova Friburgo a partir de 1º de janeiro.

Outra inovação no sistema de transporte público marcou o princípio de 2026: dando continuidade ao processo de modernização da mobilidade urbana, a Secretaria de Governo, por meio da Subsecretaria de Serviços Concedidos, lançou o Partiu Zap, canal de atendimento via WhatsApp que permite a recarga imediata do Cartão Partiu com pagamento via Pix,



*Criamos critérios claros para a **remuneração da concessionária**. Investimos em monitoramento, segurança e informação ao usuário. Com isso, o transporte coletivo **ficou mais confiável, previsível e eficiente**, incentivando mais pessoas a utilizarem o sistema e fortalecendo a mobilidade urbana de **Nova Friburgo***

Johnny Maycon, prefeito de Nova Friburgo

além de oferecer outros serviços, o que facilita bastante seu acesso, evitando filas e melhorando a experiência com o transporte público municipal.

Cidade é 8ª no Rio em Progresso Social

Com uma população de cerca de 203 mil habitantes e área de 935,43 km², Nova Friburgo, na região serrana do Rio de Janeiro, foi considerado o 8º município fluminense pelo IPS Brasil 2025. A sigla é abreviação de Índice de Progresso Social, mecanismo que avalia a qualidade de vida da população de forma multidimensional, analisando as condições dos indivíduos progredirem com maior ou menor dificuldade, por meio de pontuação nos itens: necessidades humanas básicas, fundamentos do bem-estar e oportunidades, cada um deles desdobrado em vários outros.

A cidade serrana é conhecida pelo sistema Cidade Inteligente, implantado em 2015, que permite o monitoramento das ruas da cidade, e que levou o Município a constar nas páginas do Anuário 2024 de Cidades Mais Seguras do Brasil como a segunda mais bem avaliada no Estado. O Anuário é uma iniciativa da MySide, e é baseado em dados do Ministério da Saúde e do IBGE.

O que dizem as autoridades friburguenses

O vice-prefeito e secretário de governo Rodrigo Ascoly enfatiza a importância das novidades, pois, além das informações se concentrarem na Prefeitura, é possível, pelo aplicativo, manter os usuários



Rodrigo Ascoly: câmeras instaladas nos ônibus dão mais segurança às mulheres quanto ao risco de assédio

informados sobre o deslocamento do seu modo de transporte, permitindo um melhor controle do tempo. Ele frisou que as câmeras instaladas nos ônibus também dão mais segurança às mulheres quanto ao risco de assédio. “A bilhetagem de Friburgo hoje, no formato que é, traz Friburgo para um novo patamar, um patamar de avanço”, afirma. Ascoly lembra que o transporte público do Município sofreu um grande declínio na última década, situação que se agravou mais na pandemia, gerando grave crise. Para trazer os passageiros novamente para o transporte público, o caminho, segundo ele, é oferecer qualidade, que é o que está sendo feito. O subsecretário de Serviços Concedidos, Rodrigo Lima, ressalta a importância do CMTC, que permite o acompanhamento da frota em tempo real, verificando se a operação está acontecendo de acordo com o que foi contratado e fazendo eventuais conciliações das viagens. Ele ressalta que a nova bilhetagem transformou o Município no arrecadador do sistema e, quanto ao aplicativo, informa sobre a possibilidade dos usuários consultarem os 10 pontos mais próximos de sua localização, por meio de georreferenciamento, e terem acesso a painéis, em vários pontos da cidade, que exibem informações sobre ônibus, tempo estimado de chegada etc.

O prefeito Johnny Maycon faz também referência à situação em que se encontrava o transporte público de Nova Friburgo: “Quando assumimos a Prefeitura, em 2021, encontramos o transporte coletivo em situação precária, com contrato vencido e risco de paralisação. Era um problema antigo que gerava insegurança para a população e prejuízo para a economia da cidade. Para resolver isso, buscamos uma solução técnica e definitiva. Contratamos a Coppetec, da UFRJ, e implantamos um novo modelo de bilhetagem eletrônica”, explica. Maycon frisou a importância de se ter regras bem definidas: “Criamos critérios claros para a remuneração da concessionária. Investimos em monitoramento, segurança e informação ao usuário. Com isso, o transporte coletivo ficou mais confiável, previsível e eficiente, incentivando mais pessoas a utilizarem o sistema e fortalecendo a mobilidade urbana de Nova Friburgo”, conclui.



Passageiros podem prever **tempo de chegada** dos ônibus nos pontos e conseguem planejar melhor seus **deslocamentos**



Cartão Partiu passou a ser o único meio de pagamento desde 1º de janeiro deste ano



Rodrigo Lima ressalta importância do Centro de Monitoramento



Prefeito Johnny Maycon: solução técnica e definitiva



Ônibus elétrico Mercedes-Benz é aprovado em testes no BRT de Salvador

Após 30 dias de operação na linha Rodoviária-Pituba, o ônibus elétrico Mercedes-Benz eO500U à bateria recebeu aprovação técnica e dos usuários de Salvador (BA). Os testes avaliaram o desempenho, a autonomia e o conforto do veículo em vias densamente povoadas.

Destaques da Operação:

- **Aprovação Popular:** cerca de 80% dos passageiros aprovam a ampliação da frota elétrica na capital baiana.
- **Performance:** motoristas e técnicos destacaram a aceleração suave, o torque imediato e a condução tranquila, além do ambiente interno ser mais silencioso.
- **Expansão:** a Prefeitura de Salvador planeja adquirir 100 novos ônibus elétricos, contando com crédito do Banco Mundial e o suporte do maior eletroterminal público do Brasil.

Desenvolvido integralmente no Brasil, pela Mercedes-Benz, o chassi eO500U já consolidou sua presença no mercado nacional, com mais de 500 unidades vendidas desde o início de 2024. O modelo tem autonomia de até 270 km com zero emissão de poluentes e ruídos. Além de Salvador e São Paulo, o eO500U segue em testes em estados como Minas Gerais, Paraná e Espírito Santo e, futuramente, no Rio de Janeiro.

Marcopolo apresenta ônibus híbrido a etanol como solução para descarbonização

Começa em 2026 e vai até 2035 a primeira Década das Nações Unidas do Transporte Sustentável, declarada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 2023 e lançada oficialmente em dezembro de 2025, na sede da ONU. A iniciativa será uma oportunidade para aumentar a conscientização sobre o papel fundamental do transporte no avanço dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e para reunir e mobilizar novas soluções, recursos e parcerias para promover o transporte sustentável em nível global.

A década conta com um Plano de Implementação, elaborado em colaboração com as Comissões Regionais da ONU e em consulta com os Estados-Membros, o sistema das Nações Unidas e todas as demais partes interessadas relevantes.

O plano é uma ferramenta para orientar os esforços globais em direção a sistemas de transporte sustentáveis, inclusivos e resilientes. Ao fomentar a colaboração, mobilizar recursos e garantir um monitoramento eficaz, ele poderá destacar a importância do transporte sustentável, contribuir significativamente para a sua concretização e para a obtenção de vários dos ODS.

Transporte público de Angola recebe mais de 100 ônibus da Caio

A Adone Project Management, em parceria com a fabricante brasileira de carrocerias Caio, está coordenando a entrega de mais 100 ônibus do modelo Apache Vip para o transporte público de Angola. Dividida em dois lotes, com entregas entre dezembro e janei-



ro passados, a frota operará prioritariamente na capital, Luanda, aproximando o país da marca de mil unidades deste modelo em circulação.

Os veículos, da quinta geração do Apache Vip, possuem 10,5 metros de comprimento, chassi Volkswagen e motor dianteiro, sendo projetados para suportar as condições severas das vias locais. Entre os diferenciais tecnológicos e de conforto, destacam-se o sistema de ar-condicionado, iluminação em LED, itinerários eletrônicos e total acessibilidade, com elevadores semiautomáticos e área dedicada a cadeirantes.



mais·mobi informa

DA BILHETAGEM ELETRÔNICA AO ECOSISTEMA: COMO A EXPERIÊNCIA DA RIOCARD MAIS DEU ORIGEM À MAIS.MOBI

O setor de mobilidade urbana no Brasil ganhou um novo nome: a Mais.Mobi. A empresa com o propósito de repensar a tecnologia aplicada à mobilidade urbana. Mas a operação começa com a experiência, os sistemas e a escala proporcionadas por mais de 20 anos de atividades da Riocard Mais na área de bilhetagem eletrônica.

A nova empresa chega com o objetivo de ampliar sua atuação em todo o País, oferecendo soluções completas, eficientes e customizadas para a gestão da mobilidade urbana. Na prática, a Mais.Mobi passa

a ser a empresa-mãe, que nasce com um portfólio que abrange bilhetagem eletrônica, tendo a Riocard Mais como o principal produto deste segmento e que se tornou um ecossistema mais amplo de mobilidade, pagamentos e serviços.

“A Riocard Mais segue existindo e continua sendo uma referência nacional em interoperabilidade de modais. Foi a expertise da Riocard Mais que permitiu organizar a Mais.Mobi. Bilhetagem, dados, pagamento aberto, benefícios corporativos, programas de relacionamento com cliente e



mais·mobi informa

incentivo ao uso ao transporte público, tudo isso agora convive numa mesma plataforma. Esse é o futuro”, explica Cassiano Rusicky, diretor-executivo do grupo.

Desde sua criação, a operação da Riocard Mais exigiu muito mais do que tecnologia. Envolveu gestão de grandes volumes de dados, disponibilidade de sistemas, segurança para transações, integração com operadores privados e uma relação direta com milhões de clientes todos os dias.

Em um ambiente onde falhas não são uma opção, a empresa desenvolveu competências que hoje extrapolam o universo da bilhetagem: arquitetura de sistemas críticos, governança de dados, capacidade de escalar soluções e conhecimento profundo da dinâmica urbana. Com essa bagagem, além de seguir presente no segmento de bilhetagem eletrônica, a Mais.Mobi surge e avança na mobilidade, desenhando a infraestrutura para o futuro das cidades.

Essa vivência prática é o ponto de partida da nova fase. A criação da Mais.Mobi não é um rebranding nem uma ruptura, é a evolução do negócio. Uma resposta direta à transformação do mercado. A mobilidade deixou de ser apenas deslocamento e passou a se conectar com pagamento, serviços digitais e experiência do usuário.

“A Mais.Mobi é a formalização de algo que já estava acontecendo: o uso da nossa experiência em bilhetagem para resolver problemas mais amplos de mobilidade urbana e serviços”, resume o executivo.



O que a Mais.Mobi passa a oferecer

Nesse contexto, a Mais.Mobi surge para ampliar a atuação em frentes estratégicas: o sistema de bilhetagem eletrônica segue sendo parte do crescimento da organização e com a Riocard Mais com um valioso ativo. Ao lado dele, outras praças ganham destaque: Partiu, em Nova Friburgo, e Campos, em desenvolvimento após licitação vencida.

Ainda nesta esteira, a Mais.Mobi lançou o Hyp.o, uma solução para meio de pagamento de cartão bancário no transporte público, que aceita crédito e débito das bandeiras Elo, Mastercard e Visa, além das carteiras digitais da Apple e do Google. O Hyp.o é seguro, certificado e homologado. São três tipos de equipamentos voltados para pagamentos abertos, que dispensam a necessidade de recarga. O terminal acompanha e mantém toda a operação junto ao adquirente, à bandeira do cartão, ao banco e ao operador de transporte.

O Clube.Mobi surge como um dos principais produtos da empresa, voltado para fidelização e incentivo ao uso do transporte público. Inspirado no modelo do Clube Riocard Mais, o programa transforma cada viagem em pontos que podem ser trocados por descontos e prêmios. No Rio de Janeiro, já conquistou mais de 1 milhão de clientes cadastrados e reúne cerca de 40 marcas parceiras. A proposta agora é expandir nacionalmente, oferecendo uma alternativa concreta para melhorar a experiência do passageiro e enfrentar o desafio pós-pandemia: a queda no número de usuários, em grande parte pela migração para o transporte individual.

Na frente de governança, a empresa aposta no Guardian.Mobi, sistema criado para combater fraudes e garantir segurança nas operações. Ele atua em três etapas críticas: cadastro, recarga e utilização. No cadastro, identifica padrões suspeitos, como vários cartões vinculados a um único login. Nas recargas, detecta movimentações fora do perfil do usuário. Já no uso, monitora comportamentos irregulares, como acessos repetidos em intervalos curtos. Todo o processo segue regras configuráveis

e oferece rastreabilidade completa. Em versões mais avançadas, o Guardian.Mobi incorpora tecnologias de ponta, como biometria facial, inteligência artificial e visão computacional, elevando o nível de proteção com inspeções automatizadas e precisas.

Já a We Benefícios nasceu da experiência na emissão de Vale-Transporte no Rio de Janeiro e das parcerias com empresas de vale-alimentação e refeição. A plataforma foi criada para simplificar a compra do benefício em um único lugar, com pagamentos centralizados em um só boleto. Além disso, oferece ferramentas como recarga econômica e roteirização de transporte, que ajudam as empresas a reduzir custos e otimizar a gestão dos benefícios corporativos.



- 3 modelos
- Pagamento EMV
- Seguro e certificado



- 1 milhão de clientes no RJ
- + de 40 parceiros
- Descontos, prêmios e mais



- 3 etapas
- Biometria facial
- IA no combate à fraude



- Gestão de benefícios
- Vale-Transporte
- Recarga Econômica e Roteirização de VT

mais·mobi informa

Em um mercado onde inovação muitas vezes se confunde com discurso, a Mais.Mobi nasce com um diferencial raro: experiência comprovada em escala, em ambiente real e com impacto direto na vida de milhões de pessoas. Mais do que

falar sobre o futuro da mobilidade, a empresa passa a construí-lo a partir de um ativo difícil de replicar: duas décadas fazendo, aprendendo e operando.

MÁQUINAS DE ATENDIMENTO DA RIOCARD MAIS PASSAM A ACEITAR PIX

Inovação que simplifica o dia a dia de quem usa o transporte público no Rio de Janeiro. Agora, além de adquirir a recarga de cartões no Pix, os passageiros também podem comprar um novo cartão diretamente na máquina ou o QR Code no metrô utilizando o Pix como forma de pagamento.

e melhoria contínua da experiência do passageiro, acompanhando os novos hábitos de pagamento e as demandas do transporte público.

A nova funcionalidade está disponível em todas as 225 as máquinas de autoatendimento do parque da Riocard Mais, o sistema de bilhetagem eletrônica do estado do Rio sob a gestão da Mais.Mobi. Isso significa mais praticidade para quem embarca em metrô, barcas, trem da SuperVia e adquire o crédito nas próprias lojas Riocard Mais, que também contam com os equipamentos.



Desde o final de dezembro, com a instalação do Pix concluída, já foram mais de 100 mil transações nesta modalidade. O tempo médio de usabilidade da nova função é de cerca de um minuto. Vale ressaltar que todas as operações com Pix geram comprovante impresso.

Essa evolução na forma de pagamento no estado do Rio de Janeiro reforça o compromisso da Mais.Mobi com a inovação, eficiência operacional



Cidade das Hortênsias completa seis décadas transportando a população de Petrópolis

Empresa se destaca por gestão voltada para qualidade, sustentabilidade e comunicação eficaz com seus públicos

A história do transporte público em Petrópolis se confunde com a trajetória da Cidade das Hortênsias, que em 1º de outubro de 2025 celebrou 60 anos de atuação ininterrupta no Município. No início, a operadora chamava-se Viação Petropolitana e contava com uma frota modesta de 12 ônibus, que atendiam as regiões de Ponte de Ferro, Samambaia, Cascatinha e Itamarati.

Após ser adquirida pelo empresário Guido Salvini e seus dois filhos, Henrique e Carlos, a empresa entrou

num período de transformações que a tornaram uma das mais tradicionais da Região Serrana. Atualmente, é dirigida pelos irmãos Salvini, suas filhas, respectivamente Liliane e Patrícia, e o filho desta, Rodrigo, todos petropolitanos.

Foi a partir de 1996 que a operadora passou a chamar-se Cidade das Hortênsias. De acordo com o diretor Henrique Salvini, a confiança da população foi fundamental para que a empresa pudesse carregar em seu nome uma das mais importantes marcas do município.

Serviço é levado para localidades não atendidas

A diretora administrativa, Patrícia Salvini, filha de Carlos, conta que, quando o avô assumiu a Cidade das Hortênsias, o desafio era expandir o atendimento nas localidades onde ela já atuava e em áreas da cidade em que 16 outras empresas já haviam tentado operar sem sucesso. Os obstáculos eram muitos. “Devido às condições precárias das vias, era frequente os ônibus quebrarem; e fazer a manutenção era um trabalho demorado naquela época, principalmente pela dificuldade em conseguir peças. Muitas vezes a empresa assumia o papel de consertar ruas, cortar mato e tapar buracos, para evitar que os veículos quebrassem e ficassem muito tempo parados. Isso era necessário para que a gente pudesse chegar a mais lugares e atender regiões antes sem transporte”, revela Patrícia.

Foi assim, melhorando a qualidade dos serviços, desbravando e criando novas vias e possibilidades de itinerários que, ao longo dessas seis décadas, a Cidade das Hortênsias chegou aos dias de hoje transportando cerca de 33 mil passageiros diariamente, em 47 linhas, com uma frota de 59 ônibus e 250 colaboradores diretos. Recentemente, a empresa ganhou ainda mais espaço no transporte petropolitano: em 2022, assumiu as linhas da região de Carangola, e em 2024, as da Estrada da Saudade. Em 2025, concentrou esforços na revisão do planejamento da rede para atender o fluxo de turistas em Petrópolis.

Tecnologia e comunicação na relação com o cliente

Além do crescimento operacional, a tecnologia e a comunicação com seus clientes e funcionários são prioridades para a Cidade das Hortênsias. Em abril passado, a empresa iniciou testes com novos softwares de telemetria e monitoramento em tempo real, para o controle de horários e informação aos passageiros via aplicativos. O diálogo com os usuários tem sido outro recurso utilizado pela operadora. “Uma de nossas ferramentas de comunicação é o canal “Pitacos”, através do qual nosso cliente pode enviar sugestões, fazer elogios e reclamações. Ele funciona pelo WhatsApp, cujo





número é divulgado nos ônibus”, esclarece Patrícia. O usuário também pode se manifestar pelos perfis da empresa no Facebook, que conta com cerca de oito mil seguidores, e no Instagram, com quase quatro mil.

A segurança na Cidade das Hortênsias segue critérios rigorosos, com protocolos e rotinas de manutenção. No começo do ano passado, o trabalho de prevenção foi intensificado, visando preparar a frota para os desafios climáticos típicos do verão na serra e assim manter o índice de cumprimento de viagens, de quase 100%. Quando se fala em sustentabilidade, a operadora se destaca no controle da emissão de poluentes pelos veículos, na coleta seletiva do lixo, no descarte correto de resíduos químicos e na captação da água da chuva para reúso na lavagem dos ônibus. Um dos investimentos recentes foi a renovação da frota com veículos equipados com tecnologia Euro VI, que garantem a redução das emissões de CO2 e particulados. “Nosso próximo passo deve ser a implantação de placas para captar energia solar”, conta Patrícia.

Bem-estar e desenvolvimento profissional dos colaboradores

A preocupação da Cidade das Hortênsias com o bem-estar, satisfação e integração dos colaboradores pode ser demonstrada através das celebrações do Dia do Rodoviário e de outras datas comemorativas. Este ano, no aniversário da empresa, uma festa-surpresa foi realizada no Terminal Itamarati para clientes e funcionários. O investimento no desenvolvimento profissional e crescimento pessoal dos funcionários, através de cursos e palestras educativas também é constante. Entre as principais iniciativas de 2025, destacam-se: o treinamento sobre a convivência segura de motoristas de ônibus com ciclistas e pedestres; o lançamento do programa interno de valorização profissional, destacando o protagonismo feminino; a capacitação para o combate ao racismo e à importunação sexual dentro dos coletivos; e dinâmicas sensoriais para motoristas vivenciarem as dificuldades de pessoas com deficiência.

Em um cenário em que o setor de transporte público vem adotando estratégias para recuperar a demanda perdida ao longo dos últimos dez anos, acentuada pela pandemia e pelas mudanças de hábito que ela trouxe para a sociedade, a sexagenária Cidade das Hortênsias consolidou o que especialistas chamam de "ciclo virtuoso". A empresa uniu qualidade e tecnologia para garantir que o cliente continue confiando

no ônibus como seu principal meio de deslocamento. "Com seriedade, respeito e dedicação, conquistamos a confiança da população, consolidando a empresa, totalmente petropolitana, no setor de transporte e ampliando sua área de atendimento", disse a diretora Patrícia Salvini.



Investimento no desenvolvimento profissional e crescimento pessoal dos funcionários



Equipe da empresa foi tricampeã da Copa Sest Senat em Três Rios



Empresa reconhece e valoriza o trabalho das mulheres

Balanço da indústria de ônibus no Brasil: um 2025 de recuperação e os desafios para 2026

A indústria brasileira de ônibus encerrou 2025 com modesto crescimento. De acordo com dados da Fabus (Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus), a produção de 27.516 carroçarias representa crescimento de 1,7%, em comparação a 2024. O segmento urbano cresceu 0,8%, com 10.083 unidades, e o rodoviário, 0,1%. O destaque ficou para a venda de micro-ônibus, muito em função do Programa Caminho da Escola, que garante o transporte para estudantes residentes em áreas rurais e ribeirinhas. “Tivemos crescimento positivo sobre 2024, mas, ao compararmos 2024 com 2023, já havíamos crescido 19,2%. Is-

so significa que ainda estamos expandindo, apesar de outros setores de bens de capital estarem em fase de decréscimo”, afirmou Ruben Bisi, presidente da Fabus.

A Neobus/Ciferal, especializada em ônibus escolares, apresentou o maior crescimento — 32,67%. A Marcopolo, Caio Induscar e Volare tiveram redução na fabricação em 2025, em comparação ao ano anterior. Porém, mesmo com a baixa na produção, as maiores fabricantes ficaram no topo da lista.

As exportações fecharam o ano com 3.767 carroçarias para ônibus, representando aumento de 28,2%, quando comparadas aos 2.938 veículos exportados em 2024. O aumento mais expressivo foi no mercado de rodoviários, que cresceu 30,7%, principalmente com exportações para a Argentina.



Chassis e exportação

Segundo dados da Anfavea (Associação Nacional das Fabricantes de Veículos Automotores), a produção de chassis registrou um crescimento de 1,6% em 2025. Ao todo, foram fabricadas 28.191 unidades, superando as 27.749 produzidas em 2024. As exportações foram o grande destaque: com 6.452 unidades embarcadas, o setor registrou crescimento de 33,8% em comparação a 2024.

De acordo com a Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores), em 2025 foram emplacados 28.844 ônibus e licenciados 2.543

veículos, representando um aumento de 4,2% em emplacamentos e uma queda de 1,9% nos licenciamentos, em comparação a 2024. O desempenho indica a continuidade dos projetos de renovação de frotas ligados às políticas públicas, como foi o Programa Caminho da Escola, que teve maior volume no primeiro semestre do ano.

A expansão dos ônibus elétricos

Segundo a ABVE (Associação Brasileira do Veículo Elétrico), 663 ônibus foram vendidos em 2025, um aumento de 119,54% em comparação com o mesmo período do ano anterior. São Paulo é a cidade que possui a maior frota de elétricos, chegando a mais de mil. A Eletra, empresa brasileira voltada para esse mercado, foi a líder no Brasil, com 63% de ônibus emplacados no País.

O emplacamento de ônibus elétricos cresceu 170% em 2025 em relação a 2024, registrando 849 veículos emplacados. Entre os fabricantes, a Caio Induscar teve 33,8% de participação, com 287 emplacamentos, seguida pela Mercedes-Benz, com 26,15% e 222 unidades, e pela BYD, com 22,97% e 195 unidades. A Volkswagen Caminhões e Ônibus comercializou 55 unidades elétricas, seguida pela Higer (29 unidades), Volvo (19 unidades), Marcopolo (10), Ankai (9) e Scania (1).

2026: entre o otimismo e a cautela

Se 2025 foi de tímida expansão, 2026 inicia com um cenário de incertezas. As fabricantes e entidades setoriais apontam que o ritmo de crescimento pode encontrar obstáculos macroeconômicos.

A Fenabreve projeta aumento de 3% para os emplacamentos. Segundo a Federação, existe uma expectativa para a possível renovação da frota de ônibus para transporte urbano neste ano, porém ainda não há previsões para novos volumes relacionados ao Programa Caminho da Escola, já que a nova licitação foi suspensa em dezembro de 2025. Se o projeto for retomado em 2026, existe a possibilidade de compra de quase 7.500 ônibus escolares pelo governo federal.

A manutenção de taxas de juros elevadas continua sendo um “freio” para os frotistas. O custo do financiamento é uma preocupação constante para quem precisa renovar veículos, cujos valores superam os R\$ 800 mil (urbanos) ou R\$ 1,5 milhão (rodoviários de luxo). Somado a isso, 2026 é ano de eleições, o que gera um movimento ambivalente: por um lado, há uma pressão para entregas de obras e renovação de transporte público; por outro, a legislação eleitoral impõe travas a novos contratos públicos no segundo semestre, o que pode esfriar os pedidos no final do ano.

Investimento federal

A ajuda financeira possivelmente virá do reforço do Novo PAC Mobilidade (PAC 3), Programa de Aceleração do Crescimento do governo federal, que investirá R\$ 31 bilhões em mobilidade urbana, sendo mais da metade (R\$ 16,4 bilhões) para o Refrota, programa de renovação de frotas do Ministério das Cidades, que tem como objetivo a modernização dos ônibus urbanos no Brasil, focando em veículos mais novos, confortáveis, acessíveis e menos poluentes (como elétricos e Euro 6), incentivando o uso do transporte coletivo e a descarbonização, com recursos do FGTS e do PAC para setores público e privado.

“O setor de ônibus rodoviário está consolidado e, cada vez mais, tirando passageiro do aeroviário, mas a instabilidade política e a taxa de juros trazem incertezas. Se for mantido o recurso do PAC 3 para a compra de ônibus urbanos e definida a nova licitação do programa Caminho da Escola, o mercado de ônibus poderá ter, em 2026, um volume igual ao de 2025 e, se isso acontecer, já será um grande feito. Caso contrário, terá uma queda de até 5%, atingindo cerca de 22 mil unidades”, destaca Ruben Bisi.

Sobre as exportações, a expectativa é que em 2026 o Brasil mantenha o mercado argentino e aumente as vendas para o Chile. A Venezuela também está na meta brasileira a longo prazo. “Nós éramos grandes fornecedores de produtos, mas depois que o país se fechou, praticamente paramos de exportar”, lembrou Ruben Bisi, presidente da Fabus.

Grupo Salineira conquista certificações internacionais de compliance e ética

O Grupo Salineira encerrou 2025 com um marco histórico em sua governança: a conquista das certificações ISO 37001 (Antissuborno) e ISO 37301 (Compliance), além da renovação da ISO 9001 (Qualidade), selo que mantém desde 2001. As certificações foram obtidas após rigorosas auditorias que validaram a transparência e a eficiência de todos os processos operacionais e administrativos.

Segundo o diretor administrativo do Grupo, Gerson Geraldo, os novos selos confirmam a decisão estratégica de investir em ética e integridade como pilares da mobilidade na Região dos Lagos. A auditoria des-



Encerramento da auditoria externa da ISO

tacou não apenas a conformidade técnica, mas também o compromisso da empresa com o desenvolvimento sustentável e programas de inclusão.

Agenda 2026 do Sest Senat está pautada na inovação e no aprimoramento do atendimento

O Sest Senat definiu para 2026 uma estratégia focada em inovação, eficiência operacional e expansão do atendimento aos trabalhadores e às empresas do transporte.



Entre as prioridades está a capacitação profissional com a ampliação do portfólio de cursos, entre eles, o novo curso Técnico em Transporte, o reforço na formação em Manutenção Automotiva e em Transição Energética, disponibilizada na plataforma digital. As ações de qualificação por modal também ganham destaque em 2026, com programas voltados à ampliação do número de motoristas no mercado.

Na área de saúde e segurança, o destaque está nas ações alinhadas à nova NR-1. O programa Prevenção de Acidentes passa a operar com maior presença nas empresas e foco em orientação preventiva e as iniciativas de inclusão, esporte e cultura reforçam o compromisso da entidade em 2026.

Na gestão interna, os projetos concentram esforços no aumento da eficiência operacional, com adoção de ferramentas de inteligência artificial, automação de processos e integração de sistemas para tornar os serviços mais ágeis. Enquanto a infraestrutura física avançará rumo à sustentabilidade, com a meta de autossuficiência em energia fotovoltaica até o fim de 2026. Saiba mais em: sestsenat.org.br.

ONU lança Década do Transporte Sustentável e destaca papel estratégico do transporte por ônibus

Começa em 2026 e vai até 2035 a primeira Década das Nações Unidas do Transporte Sustentável, declarada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 2023 e lançada oficialmente em dezembro de 2025, na sede da ONU. A iniciativa será uma oportunidade para aumentar a conscientização sobre o papel fundamental do transporte no avanço dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e para reunir e mobilizar novas soluções, recursos e parcerias para promover o transporte sustentável em nível global.

A década conta com um Plano de Implementação, elaborado em colaboração com as Comissões Regionais da ONU e em consulta com os Estados-Membros, o sistema das Nações Unidas e todas as demais partes interessadas relevantes.

O plano é uma ferramenta para orientar os esforços globais em direção a sistemas de transporte sustentáveis, inclusivos e resilientes. Ao fomentar a colaboração, mobilizar recursos e garantir um monitoramento eficaz, ele poderá destacar a importância do transporte sustentável, contribuir significativamente para a sua concretização e para a obtenção de vários dos ODS.



Fale Ônibus e Sest Senat conquistam Prêmio Reclame Aqui 2025

O Fale Ônibus, canal de relacionamento do cliente do transporte público por ônibus do estado do Rio de Janeiro com as operadoras associadas à Semove, conquistou o Prêmio Reclame Aqui 2025, na categoria Contact Center. O Sest Senat foi o vencedor na categoria Instituições Sociais e Governamentais.

O Prêmio Reclame Aqui é considerado uma das principais referências de reputação e atendimento do Brasil.



Diretora da Semove defende que transição energética do setor deve vir com estratégias para atrair passageiro

Em entrevista ao Diário do Transporte, no final de janeiro, a diretora de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral, falou sobre a questão da transição energética no transporte coletivo do Estado do Rio de Janeiro, em especial após a preparação do edital de licitação do sistema intermunicipal pelo Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Detro-RJ).

O edital prevê a substituição da lógica tradicional de pagamento de outorga por exigências de investimento em frota limpa e infraestrutura. De acordo com Richele, a transição energética é necessária e as empresas aprovam a adoção de tecnologias mais limpas. A diretora, porém, defende que são necessárias outras medidas para que o resultado seja positivo.



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.



Powered by
mais·mobi

