



Crise no Oriente Médio impacta transporte público e aponta para necessidade de soberania energética

► Legislação e mobilidade


Marco Legal permitirá avanços no transporte público coletivo brasileiro

► Transição energética

Percentual de mistura do biodiesel ao diesel preocupa operadores




► Caminhos do futuro

Estudo da NTU estima em R\$ 110 bilhões custo da tarifa zero no Brasil



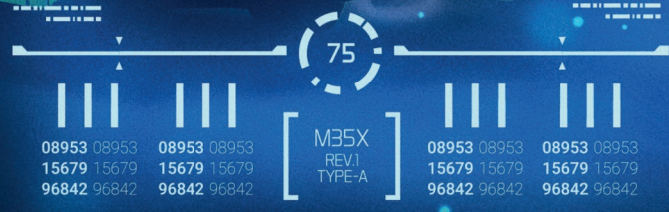
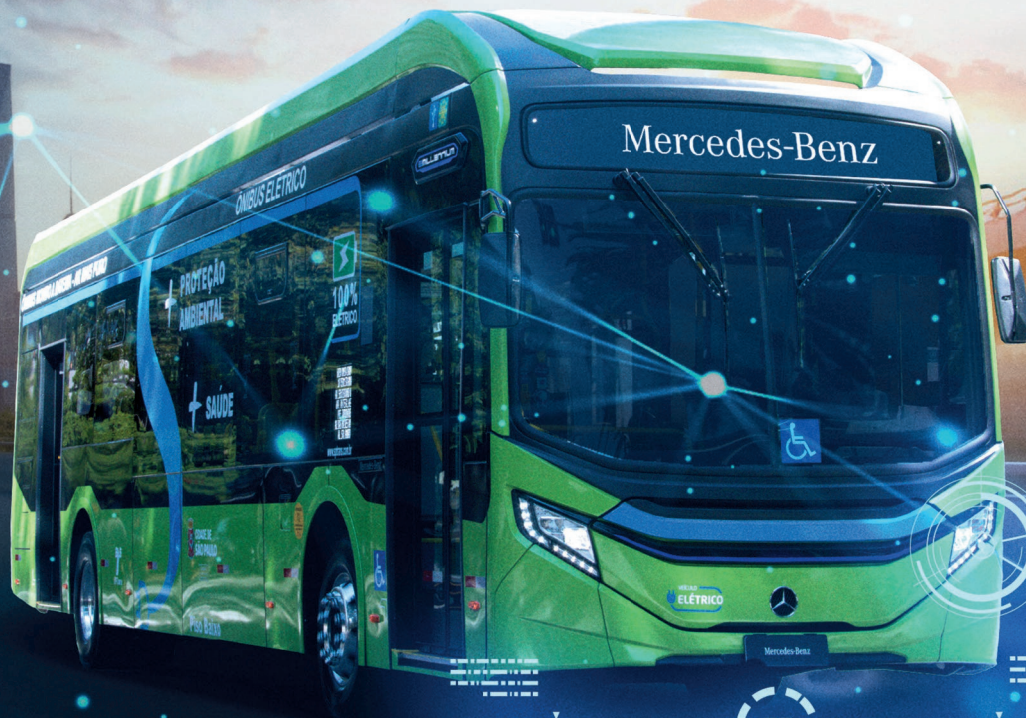
O PAPEL DE QUEM ESTÁ NA FRENTE É MOSTRAR O CAMINHO.

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

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

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

Mercedes-Benz
Referência em Ônibus



Desacelere. Seu bem maior é a vida.



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

Saiba mais em: fleetbus.com.br



10 Capa
Crise no Oriente Médio e o impacto no transporte público



Revista Ônibus

revistaonibus.com.br

Edição 134 | Ano XXVI | Mai/Jun 2026

Uma publicação da
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)
Fábio Teixeira Alves
Marco Antônio Feres de Freitas
Marco Henrique Alves Coutinho
Valmir Fernandes do Amaral
Francisco José Gavinho Geraldo
Jorge Manuel Pereira Dias
João Gouveia Ferrão Neto

(Suplentes)
José Carlos Cardoso Machado
João Henrique de Pau Fonseca
Lucas Romeiro Justo Araújo
Francisco Carlos Félix Teixeira
Lucas Arbache Arantes
Diego da Cunha Rodrigues Alves
Alexandre Ribeiro Antunes

Revista Ônibus
Gerente de Comunicação
Institucional

Verônica Abdalla
Editora chefe
Tânia Mara Gouveia Leite
Redação
Tânia Mara / Roselene Alves /
Fernanda Cardozo

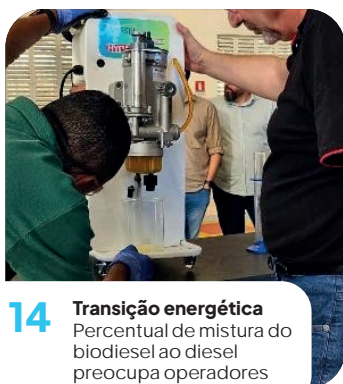
Capa
Semove
Fotografia
Divulgação / Freepik
Revisão

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
comercial@revistaonibus.com.br



14 Transição energética
Percentual de mistura do biodiesel ao diesel preocupa operadores



21 Legislação e mobilidade
Marco Legal permitirá avanços no transporte público coletivo brasileiro



28 Caminhos do futuro
Estudo da NTU estima em R\$ 110 bilhões custo da tarifa zero no Brasil

- 06 Editorial**
Novo Marco Legal: alívio e esperança para setor de transporte por ônibus
- 08 No Radar**
O colapso que ninguém soube nomear
- 18 Estação Digital**
Vá de Ônibus oferece nova funcionalidade: passageiros podem criar e configurar alertas pelo aplicativo
- 19 Legislação e Sociedade**
Rio de Janeiro cria política estadual para prevenir assédio contra mulheres no transporte
- 24 Encarte Mais Mobi**
Nova Friburgo recebe Prêmio Sebrae pela bilhetagem do Partiu
- 29 Caminhos do futuro**
NTU apresenta ao governo federal proposta de tarifa zero nacional estimada em R\$ 110 bilhões por ano
- 31 Ponto a Ponto**
Semove lança campanha do Maio Amarelo voltada para proteção de motociclistas
- 36 Sest Senat**
Sest Senat com Você reúne mais de duas mil pessoas na Quinta da Boa Vista, Rio de Janeiro
- 38 Coluna Ônibus**
- 41 Terminal**

O movimento inteligente é o que transforma o futuro

Somos protagonistas no desenvolvimento de soluções que impulsionam o transporte e contribuem para cidades mais inteligentes.

Com tecnologia, inovação e compromisso com a sustentabilidade, a Marcopolo segue à frente da transformação mais importante: aquela que **CONECTA PESSOAS, CAMINHOS E O FUTURO.**

ESTAREMOS NA LAT.BUS 2026
mostrando nossas novidades
no transporte de passageiros.



LAT.BUS
Feira Latinoamericana
do Transporte

 **11, 12 e 13 de agosto**

 **São Paulo Expo Exhibition & Convention Center, São Paulo**



MOVING *changes*
EVERYTHING

CONECTE-SE AO FUTURO
DA MOBILIDADE JUNTO
COM A MARCOPOLO.

mecaw



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**

marcopolo.com.br

[in @marcopolo-sa](https://www.linkedin.com/company/marcopolo-sa)

[@marcopolo.s.a](https://www.instagram.com/marcopolo_s.a)

Novo Marco Legal: alívio e esperança para setor de transporte por ônibus

A aprovação, pela Câmara dos Deputados, no último dia 13 de maio, do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano traz alento e esperança para o setor de transporte coletivo por ônibus, há décadas enfrentando dificuldades. Podemos citar a questão dos custos da operação, ressarcidos apenas pelo valor pago pelos passageiros; as tarifas estabelecidas pelo poder público, normalmente baseado em critérios mais políticos do que técnicos, gerando defasagem e dificuldade de investimentos na melhoria do serviço; a falta de ação do poder público na criação e manutenção de infraestrutura necessária para uma boa operação; a insegurança jurídica dos contratos, apenas como alguns exemplos.

Para que se chegasse à aprovação desse novo Marco Legal, foram seis anos de espera, em que há que se registrar o trabalho realizado por entidades nacionais como a Confederação Nacional do Transporte, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos e outras, assim como federações estaduais, dentre elas a Semove, no provimento de informações e dados, no acompanhamento do Projeto de Lei 3278/2021 e na imprescindível participação nos debates sobre o tema, ponto nevrálgico para a sobrevivência do segmento.

As novas regras definem as responsabilidades do poder público, em suas esferas federal, estadual e municipal, e da iniciativa privada na operação do transporte, estabelecem critérios de qualidade, permitem a modernização dos contratos e a sepa-

ração entre a tarifa paga pelo passageiro e a remuneração do serviço. Recursos da Cide Combustíveis também poderão ser utilizados para subsidiar tarifas. Dessas mudanças, esperam-se benefícios como: valores das passagens mais acessíveis para os passageiros; reorganização dos sistemas de transporte de forma mais racional e integrada; maior segurança para que sejam feitos investimentos, pelos operadores, em modernização de frota e outros itens de melhoria da qualidade do serviço prestado; maior transparência; enfim, o novo Marco abre caminho para a recuperação do setor de transporte coletivo por ônibus, afastando as barreiras que vêm atravancando seu percurso há tanto tempo.

Após a sanção presidencial, haverá ainda um período de transição, mas a certeza de que essas medidas serão implantadas já permite um suspiro de alívio e o início da busca da concretização de planos de crescimento e melhoria que haviam estagnado pela falta de condições e as incertezas que pairavam sobre o setor. Agora, esperemos que legislações e orçamentos estaduais e municipais se adequem rapidamente às novas regras, para que todo o empresariado nacional responsável pela operação desse serviço essencial possa finalmente assumir seu papel de assegurar que o principal meio de transporte público de nossas cidades seja cada vez mais seguro, confortável, eficiente, inclusivo e acessível. Que o direito social de acesso ao transporte público seja exercido como uma experiência satisfatória, num ir e vir tranquilo, digno e seguro.



EM AGOSTO, O SETOR SE ENCONTRA.

SUA MARCA JÁ DECIDIU ESTAR LÁ?

Anuncie na edição impressa da Revista Ônibus que circulará durante a LAT.BUS 2026.



LAT.BUS

Feira Latinoamericana
do Transporte

11, 12 ————— **E 13 AGO**
SP SÃO PAULO EXPO **2026**
RODOVIA DOS EMIGRANTES



PARA ANUNCIAR,
CLIQUE AQUI



O colapso que ninguém soube nomear

Alex Carreiro

Consultor estratégico em mobilidade urbana, com atuação em diagnóstico institucional e reestruturação de sistemas de transporte coletivo. Desenvolve trabalhos sobre modelos de financiamento, governança contratual e recuperação de demanda no setor

Pergunte a qualquer secretário de mobilidade de uma capital brasileira qual é o maior problema do transporte coletivo na sua cidade. Em algum momento da resposta, aparecerá uma variação desta frase: “o nosso sistema está assim.” Como se o estado atual fosse uma condição climática — e não o resultado de décadas de escolhas estruturalmente equivocadas. O problema começa exatamente aí: no silêncio em torno do nome correto do que está acontecendo.

Crise não é a palavra certa

Há uma distinção raramente feita nas discussões sobre mobilidade urbana, mas que determina o tipo de resposta necessária: crises se resolvem com ajuste; colapsos exigem reconstrução. O que o transporte coletivo brasileiro atravessa não é crise conjuntural — é colapso estrutural, produto lógico de um modelo que carrega, na própria arquitetura, as condições da sua autodestruição.

Esse modelo tem um nome ausente dos contratos de concessão e das pautas das secretarias: Paradigma Tarifário-Dependente. É o conjunto de premissas e arranjos institucionais que define o transporte coletivo como serviço que deve se sustentar quase exclusivamente pela receita tarifária — tratando qualquer aporte público como resposta emergencial, nunca como instrumento de política estrutural. Ele determina como se calculam tarifas, como se constroem



contratos e como se justificam — ou se postergam — os investimentos em qualidade.

Enquanto não for nomeado, não pode ser confrontado. E enquanto não for confrontado, melhorias sem ancoragem estrutural tendem a ser reabsorvidas: frota renovada envelhecem, corredores perdem eficiência, qualidade conquistada se deteriora.

Uma espiral com cinco estágios

O que revela a natureza estrutural do colapso é sua consistência geográfica: o mesmo roteiro repete-se em cidades de portes e regiões completamente distintas — evidência de uma lógica sistêmica que opera independentemente das particularidades locais.

Essa lógica funciona como uma espiral de cinco estágios. Nos primeiros, a queda marginal de demanda é tratada como variação administrável. A resposta recorre às duas saídas do paradigma: reajuste tarifário ou redução de oferta — ambas aliviando o desequilíbrio de curto prazo enquanto aprofundam a deterioração de longo prazo.

Nos estágios críticos, os passageiros com poder de escolha migram para alternativas individuais — e o sistema perde preferencialmente os usuários de renda média, o segmento com maior capacidade de pressão política e maior contribuição proporcional à receita. O que resta é um serviço percebido como transporte de último recurso.

Os dados disponíveis indicam que parcela significativa das metrópoles brasileiras já atravessou esses estágios intermediários. A janela de intervenção não está fechada — mas se estreita.

O indicador que o modelo prefere ignorar

Existe um indicador que sintetiza a saúde de qualquer sistema com precisão objetiva: o IPK — Índice de Passageiros por Quilômetro. Quando cai, o sistema produz oferta para uma demanda que não mais existe — e a estrutura financeira se corrói.

Dados consolidados da ANTP e da NTU registram quedas superiores a 40% em diversos sistemas entre as décadas de 1990 e 2020 — de faixas históricas entre 3,5 e 5,0 passageiros por quilômetro para faixas atuais entre 1,5 e 2,5. Não é falha de gestão operacional: é falha de arquitetura institucional. O Paradigma Tarifário-Dependente prescreve, como resposta, reajuste tarifário ou corte de oferta — movimentos racionais dentro da sua lógica interna, mas que aprofun-

dam a queda do IPK. Retroalimentação negativa embutida na estrutura do modelo.

A reversão é possível — e tem condições conhecidas

Menos explorado no debate é que a espiral pode ser invertida. Há casos documentados — em contextos latino-americanos e europeus — de sistemas que reverteram trajetórias de declínio estrutural. Três condições aparecem invariavelmente: comprometimento político além do ciclo eleitoral; financiamento estável e independente da variação de demanda; e intervenções na qualidade visíveis o suficiente para reconstruir a percepção do sistema. Os que permaneceram em declínio compartilham o padrão inverso: contratos sem indicadores vinculantes, gestão fragmentada e diagnósticos corretos seguidos de respostas insuficientes.

Condições para uma saída estrutural

O investimento inicial de reversão não se financia pela receita tarifária que ainda não existe — esse é o paradoxo que imobiliza a maioria das gestões. Superá-lo exige revisar o Paradigma Tarifário-Dependente como premissa de planejamento — não por ideologia, mas por lógica financeira. Aportes públicos ao transporte coletivo não são subsídio passivo: são investimento com retorno mensurável em produtividade urbana, redução de externalidades e acesso ao trabalho.

O ponto de partida não requer obras de grande escala. Requer diagnóstico honesto: situar o sistema em sua fase da espiral; monitorar o IPK com a seriedade aplicada aos indicadores financeiros centrais; reformular contratos para incluir metas de desempenho; explorar fontes complementares — fundos setoriais, consórcios, crédito climático no BNDES; e assumir compromissos públicos mensuráveis. A transparência dos dados é o único mecanismo que converte intenção de gestão em responsabilização efetiva.

O colapso do transporte coletivo urbano brasileiro não é uma fatalidade. É o resultado previsível de um modelo que pode ser substituído — e de decisões que, na maior parte dos municípios, ainda estão por ser tomadas.



Imagem produzida por IA

Crise no Oriente Médio impacta transporte público e aponta para necessidade de soberania energética

Conflito internacional afeta preço do diesel, pressiona custos do setor e acelera debate sobre uso de biocombustíveis no Brasil

A instabilidade geopolítica no Oriente Médio voltou a colocar em evidência a fragilidade da segurança energética global. A escalada militar envolvendo o Irã, Israel e os Estados Unidos começou em 2 de março deste ano, com explosões em Teerã e ataques a bases estratégicas. Três dias depois, em resposta às ofensivas, o Irã fechou o Estreito de Ormuz, via marítima por onde passam cerca de 20% do consumo global de petróleo e 35% das exportações mundiais de ureia.

O Estreito é considerado o que se chama de “gargalo logístico” para a energia e fertilizantes que abastecem as grandes economias do planeta. Após tentativas fracassadas de acordos para sua reabertura, o local vem operando sob bloqueio parcial. Esse cenário afeta praticamente todos os países, principalmente os que não produzem petróleo e cuja base energética é o combustível fóssil. No Brasil, o aumento do preço do barril (que ultrapassou os US\$ 100 em março e chegou a US\$ 120 no começo de maio) encarece

principalmente o diesel e, conseqüentemente, o preço de alimentos e produtos para o consumidor final, já que o transporte de carga no País é essencialmente realizado por caminhões.

O diesel e o transporte por ônibus

As empresas de ônibus, que têm no diesel seu principal combustível, também são gravemente afetadas quando se fala em "crise do petróleo". "O diesel é o segundo item de maior peso no custo de operação do transporte público, representando, em média, 30% do valor da tarifa. Porém, toda a variação de preço, de insumo, afeta de imediato a qualidade do sistema, o custo do serviço, porque as empresas precisam absorver esses aumentos, que não podem ser repassados para a tarifa de forma imediata. "A tarifa não é alterada todo mês", esclarece Guilherme Wilson, gerente de Planejamento e Controle da Semove.

Wilson destaca que o Brasil ainda enfrenta a necessidade de importação de petróleo leve para injetar no petróleo pesado produzido, o que vincula o custo do transporte por ônibus urbano às variações do mercado internacional. "Está ficando muito claro para o mundo que o tema da segurança energética não pode ser relegado mais a certos estrangulamentos ou problemas geopolíticos", analisa o gerente. Para ele, a vantagem competitiva de uma matriz energética diversificada é a chave para proteger a mobilidade urbana de eventos e imprevistos que venham de fora.

Sustentabilidade do transporte coletivo

As entidades do segmento de transporte público e também de cargas têm buscado sensibilizar o governo para a criação de mecanismos que amortecem os impactos da instabilidade do petróleo na mobilidade urbana e na economia do País. A defesa de uma política de combustíveis voltada especificamente para o setor de serviços essenciais é uma das pautas que vêm sendo colocadas em discussão. O objetivo é assegurar que a mobilidade urbana seja tratada como prioridade, protegida das flutuações geopolíticas e fundamentada na autonomia energética nacional.

Em nota divulgada à imprensa e publicada em seu site, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) defende "a necessidade urgente de medidas que assegurem a sustentabilidade do transporte público coletivo frente à instabilidade nos preços dos combustíveis". Segundo a entidade, a dependência do óleo diesel coloca o setor em uma posição de vulnerabilidade e, "apesar de o transporte público coletivo representar apenas 3,9% do consumo nacional de diesel, o impacto do combustível nos custos totais do setor é devastador para o equilíbrio econômico-financeiro da prestação dos serviços".

O alerta da NTU é claro: qualquer oscilação significativa no preço do combustível, seja motivada por conflitos internacionais ou por políticas de paridade de importação, desequilibra os contratos de conces-



Está ficando muito claro para o mundo que o tema da segurança energética não pode ser relegado mais a certos estrangulamentos ou problemas geopolíticos

Guilherme Wilson, gerente de Planejamento e Controle da Semove

são e pressiona os orçamentos públicos, que muitas vezes precisam arcar com subsídios para evitar o repasse integral para a tarifa paga pelo passageiro.

Medidas para reduzir impactos

O setor de transporte coletivo urbano reconhece os esforços do governo federal para diminuir os impactos da guerra no preço do diesel, como a edição da Medida Provisória nº 1.340/2026, que autoriza subsídios ao diesel rodoviário, e a suspensão total das alíquotas de PIS e Cofins sobre a importação e venda do combustível. Também instituiu uma alíquota de 12% de imposto de exportação sobre o petróleo bruto para desestimular o envio do produto sem refino ao exterior e equilibrar a arrecadação e fechou acordo com cerca de 80% dos estados para dividir o custo do ICMS sobre o diesel importado.

A iniciativa mais recente foi a criação, a partir de 1º de junho, de nova subvenção de R\$ 1,12 por litro de óleo diesel destinada às refinarias nacionais e aos importadores do combustível. O benefício, custeado pela União, substituiu dois programas de subsídios que encerraram dia 31 de maio: o auxílio de R\$ 0,32 por litro e os subsídios de R\$ 0,80 por litro produzido no país e de R\$ 1,20 por litro para o importado. As ações



Imagem produzida por IA

resultaram na manutenção do preço do diesel S10 e em sua estabilização, impedindo o reajuste imediato do frete rodoviário e contendo uma pressão inflacionária maior nos custos de alimentos e transportes de carga no país.

Segundo Guilherme Wilson, a questão do diesel no Brasil ainda demanda uma longa caminhada. O gerente explica que, embora o País registre uma produção significativa de petróleo, atingindo a marca de 4 milhões de barris diários, e possua uma matriz energética limpa baseada em biocombustíveis, a dependência externa do diesel permanece elevada. Diferentemente da gasolina e do etanol, setores em que o Brasil é autossuficiente, cerca de 30% do diesel consumido nacionalmente é importado. O produto chega ao País já refinado, pronto para usar e com preços definidos pelo mercado internacional. "Então, o preço aqui subiu basicamente porque o preço do barril no mercado internacional disparou. Além disso, a oferta e disponibilidade do diesel refinado também ditam o preço", explica o gerente.

Wilson ressalta também o fato de o consumo do diesel no Brasil estar em constante crescimento nos últimos 50 anos: "porque nós não temos uma malha ferroviária expressiva para o transporte de cargas, como é comum em outros países; nossos produtos e alimentos são transportados em rodovias, por cami-





Imagem produzida por IA

nhões, que utilizam o diesel como combustível, o que aumenta nossa dependência da importação”.

Potencial para energias alternativas

Apesar de todos esses aspectos relacionados à produção e importação do diesel e dos desafios impostos pelas crises externas, existe um contraponto que diferencia o Brasil dos demais países e o coloca em uma posição de vantagem: sua matriz energética. Enquanto grandes potências ainda buscam alternativas para reduzir a dependência fóssil, o País já possui esse diferencial em biocombustíveis e energias limpas. “Apesar de estarmos sofrendo impactos como o aumento do preço dos alimentos, estamos entre os países menos afetados pelo conflito no Oriente Médio. Isso porque temos duas grandes coisas: produção de petróleo e um dos maiores programas de biocombustíveis do planeta”, afirma.

Na visão de Guilherme Wilson, o Brasil possui um “potencial inigualável” para a produção de energias limpas alternativas que podem substituir o diesel fóssil de forma definitiva. “O potencial do Brasil para a produção de diesel verde, biogás e hidrogênio verde, por exemplo, é enorme. Podemos promover a descarbonização com o que já temos. Essa é uma vantagem competitiva que nenhum outro país do G20 possui. Os países de todos os continentes estão reverendo as suas estratégias energéticas. Esse problema do fechamento do Estreito de Ormuz está deixando ex-

postas as fragilidades nessa área e o fato de não se ter uma saída para crises como essa”, afirma.

Diesel verde e segurança energética

Sancionada em outubro de 2024, a Lei do Combustível do Futuro (Lei 14.993/2024) estabelece um conjunto de políticas para acelerar a descarbonização da matriz energética brasileira e promover a transição para fontes renováveis no setor de transportes. O texto também introduz o marco regulatório para a captura e estocagem de dióxido de carbono, visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa e fortalecer a posição do Brasil como líder global em bioenergia e inovação tecnológica sustentável. Utilizando como base essa lei, Guilherme Wilson defende que o diesel verde (HVO) seja o caminho prioritário para a substituição do diesel mineral no transporte público brasileiro. “Diferente do biodiesel comum, o diesel verde é um combustível *drop-in*, que possui a mesma estrutura química do diesel fóssil, permitindo o uso em 100% da frota sem riscos de danos mecânicos ou necessidade de adaptação nos motores”, explica.

Para Wilson, a descarbonização e a segurança energética caminham juntas. O uso de biocombustíveis avançados não apenas reduz as emissões de poluentes, mas cria um escudo contra as crises que abalam o mercado internacional de energia. A transição para uma matriz de transporte 100% renovável é, portanto, uma meta ambiental e um imperativo de soberania econômica para o País.

Impactos do aumento de biodiesel no transporte público mobilizam setor

Lei do Combustível do Futuro prevê elevação progressiva da mistura, mas transportadores alertam para riscos na operação, nos custos de manutenção e na eficiência energética

O setor de transporte público coletivo acompanha com atenção e participação ativa as discussões sobre o aumento da mistura obrigatória de biodiesel ao óleo diesel, conforme determina a Lei do Combustível do Futuro, sancionada em outubro de 2024. De acordo com a legislação, a cada ano a mistura receberá aumento progressivo de um ponto percentual, o que foi iniciado em março de 2025, com 15% (B15), e deve chegar a 20% (B20) até março de 2030 e a 25% (B25) até 2035.

No entanto, os problemas já identificados com o uso do B15 nas frotas de ônibus do Rio de Janeiro causam preocupação por parte dos transportadores e especialistas quanto à viabilidade operacional dos veículos e os impactos financeiros para as empresas, que podem repercutir nas tarifas. Um dos pontos centrais da discussão é a qualidade do combustível e como o aumento do percentual de biodiesel pode afetar o desempenho dos motores, especialmente porque boa parte das frotas fluminenses já estão equipadas com tecnologia Euro 5 e Euro 6, que possuem especificações rígidas de manutenção.

“A pressa na implementação de novos percentuais sem o suporte de estudos técnicos pode gerar problemas estruturais nas frotas que atendem a população diariamente. Os testes e estudos com emba-

samento técnico estão previstos na própria Lei do Combustível do Futuro e são fundamentais para evitar que decisões políticas afetem a operação do serviço de transporte por ônibus e seus custos”, afirma o engenheiro Guilherme Wilson, gerente de Planejamento e Controle da Semove (Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro).



Treinamentos preparam técnicos para avaliar a qualidade do diesel



Equipes do Programa da Qualidade do Diesel visitam garagens de ônibus para fazer avaliação e relatório sobre o combustível armazenado

Programa da Qualidade do Diesel

Para lidar com os problemas provenientes da crescente mistura do biodiesel ao diesel, a Semove criou o Programa da Qualidade do Diesel, oferecido gratuitamente pelo seu Centro de Serviços Ambientais, em parceria com os sindicatos filiados, com o objetivo de auxiliar as empresas associadas na melhoria dos processos de armazenamento do combustível.

De acordo com Guilherme Wilson, o B15, por exemplo, já apresenta uma série de problemas para os operadores, como: entupimento de filtros, congelamento do combustível em temperaturas mais baixas, acúmulo de resíduos nos sistemas de injeção, aumento da contaminação do óleo lubrificante, perda de vida útil do lubrificante e de outros componentes críticos, formação de borras nos tanques e filtros, aumento do consumo e diminuição da eficiência energética.

O Programa da Qualidade do Diesel ajuda as empresas a reduzirem esses problemas e evitar impactos mais dispendiosos. O processo consiste na avaliação do diesel nos tanques de combustível das frota das operadoras, seguida pela apresentação de um diagnóstico com relatório contendo fotografias que mostram a situação, e orientando sobre possíveis soluções.

Os dois lados da balança

“Do ponto de vista econômico e operacional, o B15 já não é vantajoso. Mas, do ponto de vista ambien-

tal, econômico e de segurança energética, ele traz solução. Então, a balança pesa para os dois lados: o operador quer eficiência, baixo custo, confiabilidade e disponibilidade da frota e o governo quer descarbonização, fomento da indústria nacional do agronegócio e geração de emprego. Isso, aliado ao fato de o Brasil ter vocação para o biocombustível e estar entre os três maiores produtores mundiais, torna o biodiesel um tema sensível”, afirma Wilson.

No começo de maio, o governo federal confirmou que a mistura de biodiesel no diesel será elevada para 16%. Para o gerente da Semove, o B15 é o limite operacional da mistura e se houver esse aumento o setor enfrentará um grande problema. “O estado do Rio foi pioneiro no uso do biodiesel; começamos em 2007; antes mesmo de sua obrigatoriedade no Brasil, já adotávamos o B5 em 3.500 ônibus. Havia bastante entusiasmo pelo assunto na época. Até o B10 a mistura não nos trouxe grandes dificuldades. Mas, do B10 em diante, as empresas passaram a ter problemas significativos”, revela o engenheiro.

Já há pesquisas e estudos realizados pelo setor de transportes rodoviários de passageiros e de cargas, representado pela CNT (Confederação Nacional do Transporte), que apontam as principais questões da mistura e são um alerta para o governo. Um desses trabalhos, conduzido pela Universidade de Brasília e divulgado no final de 2024, observou a redução da eficiência energética, com aumento significativo nas emissões de CO₂ (dióxido de carbono), especialmente quando um motor do ciclo diesel opera com uma mistura de B20, meta es-

tabelecida para 2030. Isso se dá devido à diminuição da potência desse motor. Por isso, o segmento pede cautela quando o assunto é biodiesel.

Semove participa de Subcomitê Nacional

A relevância estratégica do Programa da Qualidade do Diesel, fundamental para a identificação e comprovação dos problemas técnicos causados pelo B15, em uso atualmente, levou a Semove a ser convidada, pelo Ministério das Minas e Energia (MME), para integrar o 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 justamente conduzir trabalhos de avaliação da viabilidade técnica do uso de diesel com teores de biodiesel acima de 15% e até 25%.

Entre os cerca de 200 membros do Subcomitê estão instituições, órgãos e empresas, como: o Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP), a Petrobras, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) e a Confederação Nacional do Transporte (CNT),

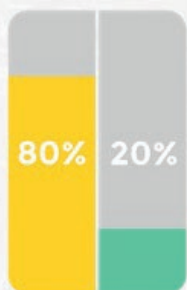
entre outros. A Semove é a única entidade de nível estadual a integrar o grupo, onde tem defendido seu posicionamento para que sejam realizados testes técnicos de campo dos aumentos de percentuais das misturas do biodiesel ao diesel. Segundo Guilherme Wilson, já foi definido um plano de trabalho, em que a Federação terá participação ativa nos próximos dois anos do cronograma de realização.

Testes em campo na região serrana do Rio

Para Wilson, a pressa em implementar o B16 ignora o fato de que a frota de ônibus opera sob condições severas e que qualquer variação na qualidade do combustível tem efeitos imediatos na manutenção. “O aumento para o B16 precisa ser acompanhado de melhorias na especificação do combustível e de protocolos de armazenamento mais rígidos. A defesa é por uma evolução segura, que concilie as metas ambientais com a realidade operacional das empresas. A própria Lei do Combustível do Futuro diz que, para aumentar a mistura, são necessários estudos de viabilidade técnica e econômica”.

A posição da Semove e também da CNT é corroborada por outros especialistas que integram o Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. A preocupação era que o anúncio sobre a antecipação do B16 desconsiderasse os ciclos de testes necessários para garantir que o combustível não comprometa a eficiência das empresas de ônibus. Essa defesa enfática por parte da Federação foi primordial para que os membros do Subcomitê decidissem pela realização de testes de campo e não apenas de laboratório, com participação de toda a cadeia, da produção ao usuário final.

“Foi uma vitória muito grande quando o Ministério atendeu nosso pedido de fazer os testes de campo aqui no estado do Rio, com o Instituto Nacional de Tecnologia e com uma das nossas empresas, que opera na região serrana, por ser um local mais frio no inverno e porque o frio também interfere no desempenho do combustível. Os testes devem começar em agosto e levar cerca de seis meses, o que é pouco para uma avaliação mais conclusiva, mas é um passo im-



Rio de Janeiro foi primeiro estado a adotar o biodiesel, com o B5, em 2007. Previsão para B20 é para 2030

portante para que possamos batalhar pela viabilidade técnica e operacional de novos combustíveis para o setor", diz Wilson.

Diesel verde e eletrificação da frota

O diesel verde (HVO), combustível líquido, renovável e de tecnologia "drop-in", que pode ser utilizado em motores a diesel sem precisar de modificações, é considerado, na opinião do gerente da Semove, a melhor opção de biocombustível para a descarbonização do setor de transporte rodoviário. Porém, entre as opções presentes na Lei do Combustível Futuro, ele está em último lugar na escala de prioridades, quando se trata de cronograma de investimentos e da criação de programa específico e de política pública que incentive sua produção e uso. "Nós temos, no Brasil, um potencial gigantesco para explorar o biometano, o biogás e o diesel verde, combustível de alta performance. É uma janela de oportunidades que ainda não foi devidamente explorada", afirma.

Sobre a questão da eletromobilidade, a Semove também propõe cautela. Guilherme Wilson sugere uma reflexão sobre a prioridade dos investimentos, comparando o alto custo da eletrificação das frotas e da infraestrutura de carga a medidas de incentivo ao uso do transporte público. Apesar de a eletrificação de ônibus contar com uma política pública no Brasil, trata-se de uma substituição onerosa. "Tem uma questão de infraestrutura que, para frotas acima de 30 ou 40 veículos, causa impactos no planejamento da oferta de energia das cidades. São projetos caros e nós temos que ver como essa conta fecha", pondera Wilson.

Retomada da demanda é solução para economia e sustentabilidade

Ou seja, se fossem adotadas as medidas necessárias para a recuperação da demanda de passageiros (infraestrutura de corredores e faixas exclusivas, priorização semafórica, tecnologia aliada à comunicação com o passageiro, previsibilidade de horário, reforma dos pontos etc.), perda principalmente para o transporte individual, seja ele próprio ou de aplicativo, incluindo as motos, o investimento seria substancialmente menor do que a eletrificação da frota e até mais eficiente do ponto de vista ambiental.



Programa da Qualidade do Diesel orienta sobre substituição de filtros saturados, entre outras questões que interferem no combustível

"Se eu fizesse um programa só no estado do Rio de Janeiro, com investimentos voltados para trazer o passageiro de volta para os ônibus ao nível do que era há 10 anos, somente esse movimento hipotético equivaleria à eletrificação de todos os ônibus do país. Isso porque um passageiro que saiu do ônibus e foi para o transporte individual passou a emitir oito vezes mais. Então, se eu trago um passageiro desse, eu estou contribuindo para a redução de emissões e, ao mesmo tempo, proporcionando o mesmo efeito da troca tecnológica dos veículos em termos de descarbonização", afirma.

O setor de transporte por ônibus acredita que o processo de descarbonização deve ser conduzido com responsabilidade técnica e financeira, garantindo que o custo da inovação não comprometa a prestação de um serviço essencial à população. Definitivamente, a sustentabilidade do sistema passa pela valorização do transporte coletivo e pela adoção de políticas públicas que incentivem o retorno dos passageiros aos ônibus e o uso de combustíveis viáveis econômica e ambientalmente.

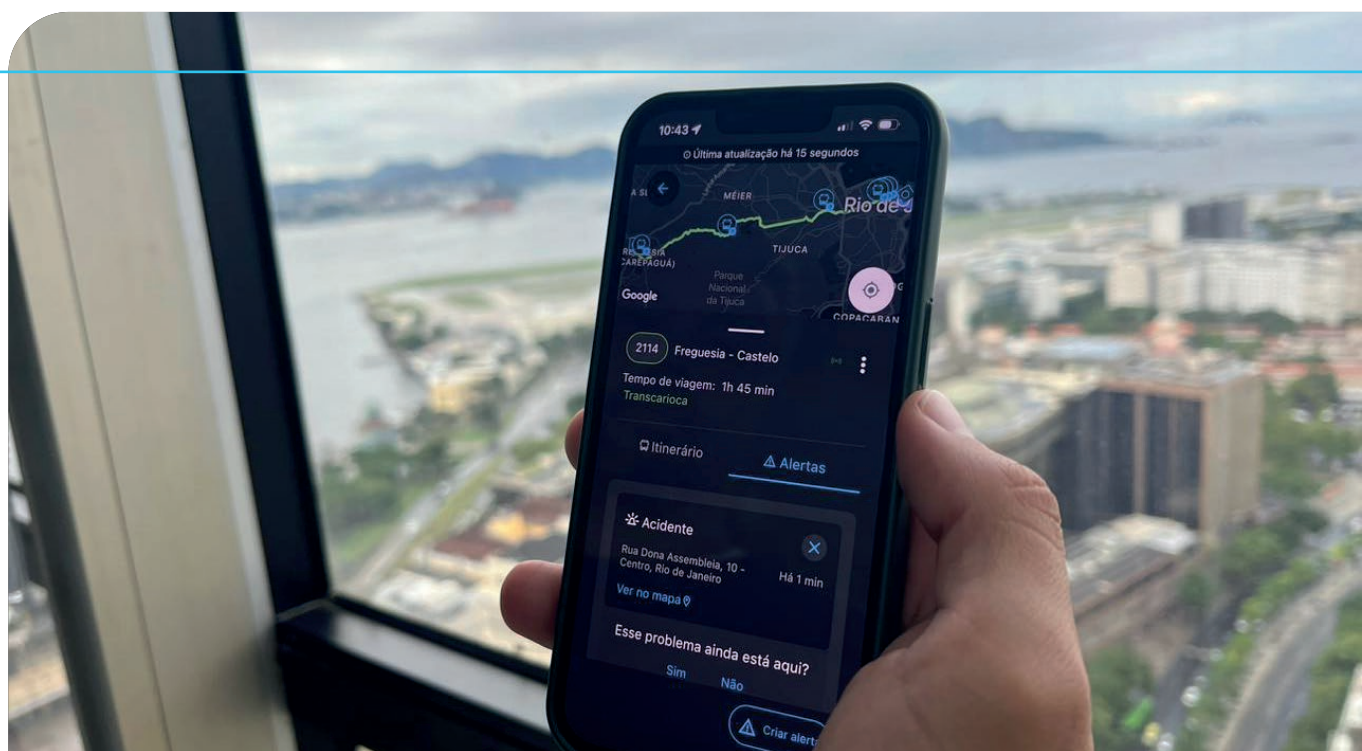
Vá de Ônibus oferece nova funcionalidade: passageiros podem criar e confirmar alertas pelo aplicativo

Passageiros de ônibus do estado do Rio de Janeiro vão contar com uma nova funcionalidade no aplicativo Vá de Ônibus: poderão ser avisados de ocorrências à frente do seu coletivo, como acidentes, congestionamentos e desvios de rota. Da mesma forma, ao passar pelo local, poderão criar alerta, reportar se a situação se intensificou, se alterou de alguma forma, ou simplesmente deixou de existir, contribuindo para a atualização das informações.

Assim como os ocupantes de automóveis têm à sua disposição apps que permitem esse tipo de interação, agora os usuários do transporte cole-

tivo por ônibus poderão criar alertas e confirmá-los. A nova funcionalidade já está em testes nas linhas de ônibus do Rio de Janeiro.

O especialista em Produtos Digitais da Semove, Guilherme Tavares, explica que o aplicativo ainda traz outras facilidades: as empresas de ônibus ou os sindicatos que as congregam também podem se comunicar entre si por meio dele, enviando avisos importantes como, por exemplo, a necessidade de evitar pontos de alagamentos, em caso de fortes chuvas. Também é possível acompanhar o roteiro dos ônibus em tempo real, facilitando a tomada rápida de decisões, em casos de quebras ou acidentes.



Rio de Janeiro cria política estadual para prevenir assédio contra mulheres no transporte

Nova legislação estabelece protocolos de atendimento e capacitação para rodoviários, fortalecendo parcerias como a da Semove com o Disque Denúncia

O governo do estado do Rio de Janeiro criou, através da Lei nº 11.159/2026, sancionada em abril passado, a Política Estadual de Prevenção e Enfrentamento ao Abuso contra Mulheres no Transporte Coletivo de Passageiros. A medida estabelece uma série de diretrizes para reforçar a segurança do público feminino nos serviços de transporte por ônibus, trens, metrô, táxis e veículos por aplicativo.

Entre os principais pontos da nova política está a criação de protocolos obrigatórios para motoristas e demais trabalhadores do transporte diante de situações de violência ou assédio. A norma determina que, ao identificar ocorrências dentro dos veículos, o rodoviário deve priorizar o acolhimento da vítima e acionar imediatamente as autoridades policiais. A legislação também prevê a capacitação dos trabalhadores, com o objetivo de prepará-los para reconhecer situações de risco e agir de forma adequada.

Programa da Semove iniciou em 2024

A Semove já mantém, desde 2024, o Programa de Combate à Importunação Sexual, que tem o apoio do Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Detro-RJ) e é realizado em parceria com o Disque Denúncia. A iniciativa foi amplamente divulgada através da campanha "Não se cale!", que contou com cartazes e adesivos afixados

no interior dos veículos, em pontos de fácil visualização, como as janelas, estampando um QR Code que direciona os passageiros para o número do Disque Denúncia (21 2253-1177). Com isso, qualquer um pode facilmente, e de forma totalmente anônima, fazer relatos sobre assédios nos ônibus ou pontos em tempo real, inclusive com o envio de fotos e vídeos por WhatsApp.

**LUGAR DE ASSEDIADOR
NÃO É NO ÔNIBUS.
DENUNCIE.**

**DISQUE DENÚNCIA
2253 1177
RIO DE JANEIRO - RJ**

NÃO SE CALE!

semove

Programa de Combate à Importunação Sexual foi criado pela Semove em 2024

Segundo a gerente do Disque Denúncia Mulher, Cinthia de Carvalho Brum, a nova lei fortalece iniciativas como a da Semove e a rede de proteção às mulheres também dentro do transporte coletivo. "Ela reforça que situações de assédio, importunação sexual e violência não podem ser naturalizadas nem ignoradas, ajudando a conscientizar a população", afirma Cinthia. Sobre o papel dos profissionais rodoviários, a gerente acredita que a legislação traz mais clareza com relação a suas atuações diante dessas ocorrências, incentivando protocolos de acolhimento, orientação e encaminhamento adequado das vítimas. "Esperamos que a lei proporcione a criação de um ambiente mais seguro, em que as mulheres se sintam encorajadas a denunciar e em que os rodoviários estejam mais preparados para identificar e agir diante dessas situações", defendeu.

Canal de comunicação e multa para agressor

Outro ponto de destaque da nova legislação é a criação de um canal de orientação e encaminhamento de denúncias, sob responsabilidade do Detro-RJ. A medida visa facilitar o acesso das vítimas aos mecanismos de denúncia e fortalecer a rede de proteção dentro do próprio sistema de transporte, ampliando a resposta a casos de assédio.

Além das medidas preventivas, a Lei nº 11.159/2026 autoriza a aplicação de multa administrativa direta ao agressor, que pode chegar a cerca de R\$ 49 mil. O valor pode ser dobrado em situações ocorridas dentro do transporte público ou contra pessoas em condição de vulnerabilidade, como crianças, idosos e pessoas com deficiência. As novas regras ampliam o conceito de assédio, incluindo condutas verbais, físicas, não verbais e até digitais.

União amplia conscientização e estimula denúncias

Para Cinthia Brum, a experiência obtida com o Programa de Combate à Importunação Sexual, da Semove, pode contribuir com a nova fase de combate ao assédio nos transportes, a partir da implantação dessa lei. "A principal lição que extraímos com o programa da Semove e do Disque Denúncia é que



Cinthia Brum: "quando empresas, colaboradores e usuários entendem seu papel, conseguimos avançar na construção de um transporte mais seguro, humano e respeitoso"

o enfrentamento à violência contra a mulher precisa acontecer de forma integrada. A parceria mostrou a importância da união para ampliar a conscientização e estimular as denúncias", explica.

Para que a lei seja eficaz, Cinthia destaca que o papel das empresas de transporte público é considerado fundamental. "Motoristas, fiscais e demais profissionais precisam estar preparados para reconhecer situações de risco, acolher vítimas e acionar os canais adequados de apoio e denúncia. Além disso, campanhas educativas permanentes dentro dos ônibus e terminais devem ser realizadas para ajudar a conscientizar passageiros de que esse tipo de comportamento não será tolerado", ressaltou. Segundo a gerente, o combate à importunação sexual exige compromisso coletivo. "Quando empresas, colaboradores e usuários entendem seu papel, conseguimos avançar na construção de um transporte mais seguro, humano e respeitoso para todos".

Novo Marco Legal permitirá avanços no transporte público brasileiro

Texto já encontra-se com o presidente da República para sanção ou veto de algum artigo

No dia 13 de maio, após aprovação do Senado, a Câmara dos Deputados finalmente aprovou o Marco Legal do Transporte Coletivo, esperado com grande expectativa pelo setor de mobilidade urbana brasileiro. A nova proposta, apresentada pelo Projeto de Lei 3.278/2021, de autoria do ex-senador Antonio Anastasia (PSD-MG), representa um avanço importante para o segmento e vai permitir a modernização da gestão do transporte público e das suas formas de financiamento, o que leva a crer que vai mitigar a crise em que esse setor da economia vem se debatendo há décadas.

O tema foi alvo de debates iniciados há seis anos, com participação de técnicos, empresas operadoras, governo e sociedade civil. O texto final define, entre outras coisas, que as responsabilidades sobre os serviços de transporte público sejam divididas entre União, estados, municípios e Distrito Federal, de forma semelhante ao que já acontece com o Sistema Único de Saúde (SUS). O governo federal passará a assumir um papel estratégico, de coordenação e criação de políticas públicas, enquanto estados, municípios e Distrito Federal atuarão no planejamento, gestão e financiamento da operação. Este último também poderá ocorrer pelo governo federal, como é o caso da gratuidade para os idosos.



Mais sustentabilidade

Itens como a diferenciação entre o custo da operação e a passagem paga pelo passageiro, com possibilidade de utilização de fontes de receitas extratarifárias (publicidade em veículos, estações, pontos de parada etc.); o estabelecimento de regras claras e bem definidas; e novos modelos de contrato trazem consigo a possibilidade de que sejam praticadas tarifas mais

baixas, ou até tarifa zero, assim como de haver mais investimentos no setor, com maior segurança jurídica para os operadores. A nova lei permite também a utilização da Cide Combustíveis (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) para subsidiar as tarifas, uma alteração significativa. O imposto visa à arrecadação de recursos para estimular setores estratégicos. Além da chamada Cide Combustíveis, que incide sobre a importação e comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e álcool etílico fuel, existe também a Cide Tecnologia, ou Cide Royalties. Ao menos 60% dos recursos da Cide Combustíveis serão destinados às áreas urbanas e, segundo norma do Executivo, devem priorizar municípios com programas de modicidade tarifária ou tarifa zero.

Ônibus de linhas intermunicipais, interestaduais e internacionais de caráter urbano passarão a contar com isenção de pagamento de pedágios. Para financiamento de infraestrutura do transporte público coletivo, a União poderá lançar mão de contrapartidas pagas por empreendimentos imobiliários e organizações

de eventos de grande porte, que porventura causem ônus à mobilidade urbana; benefícios e incentivos tributários; recursos de fundos públicos, instrumentos de mercado de capitais, bancos de desenvolvimento e instituições de fomento; da comercialização de créditos de carbono ou oriundos de outras compensações ambientais, fundos e programas voltados para a sustentabilidade e a adaptação às mudanças climáticas.

O projeto propicia também a criação de unidades territoriais de mobilidade urbana, principalmente em regiões metropolitanas, possibilitando a gestão compartilhada por estados e municípios, através de consórcios públicos e convênios de cooperação, a fim de facilitar a integração física, operacional e tarifária. Segundo o deputado José Priante (MDB-PA), relator do projeto, em afirmação divulgada pela Agência Câmara de Notícias, "ao exigir a definição clara da titularidade dos serviços, a possibilidade de gestão associada e a instituição de unidades regionais de transporte público coletivo, o projeto confere maior coerência institucional à prestação dos serviços, especialmente em áreas metropolitanas e aglomerações urbanas".

O Marco Legal dialoga com outras iniciativas do governo federal, como o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, o Novo PAC, o Plano Clima e a Nova Indústria Brasil. A ideia é integrar os vários projetos na construção de cidades mais funcionais, inclusivas e que ofereçam melhor qualidade de vida às suas populações.

Padrões de qualidade

A licitação para contratação dos serviços é obrigatória e os contratos serão baseados no atendimento a requisitos mínimos de qualidade estabelecidos em normas regulamentares e contratuais. Serão considerados fatores como regularidade, pontualidade, segurança, conforto e outros.

Com regras mais claras e maior segurança jurídica, haverá mais facilidade e incentivo, para os operadores, de investimentos em renovação de frota, com utilização de energia mais limpa e itens de conforto para os passageiros. A nova legislação determina que o Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (Simu) seja alimentado com dados sobre indicadores de desempe-



nho, gratuidades, tarifas, oferta e demanda do serviço e custos da operação, não só aumentando a transparência do setor para a população, como contribuindo para o melhor planejamento e o nivelamento da qualidade dos serviços prestados em todo o território nacional.

O que é e como funciona o Simu

O Simu é uma plataforma do governo federal, através da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, onde estão disponíveis dados do segmento em todo o território nacional, divididos em temas como infraestrutura, política tarifária, sustentabilidade ambiental, número de acidentes e outros. Nela podem ser consultados gráficos, planilhas e mapas. As informações obtidas podem ser cruzadas com os dados do Ministério das Cidades, IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis).



O papel do setor

Entidades nacionais voltadas para a mobilidade urbana e o transporte público reivindicaram, participaram do processo e contribuíram para a aprovação do Marco Legal, com destaque para a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). A Confederação Nacional do Transporte (CNT), a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e federações e sindicatos dos estados, que viam na criação da legislação uma saída para a crise estrutural do sistema de mobilidade urbana brasileiro, tiveram importante papel na defesa da criação de um marco legal para o transporte público urbano.



Imagem produzida por IA

Próximos passos

Não à toa, a aprovação do PL 3278/2021 foi esperada com tanta expectativa e senso de urgência, uma vez que a medida, para se tornar realidade, exige ainda um tempo de transição. O novo Marco foi enviado para sanção do presidente Luís Inácio Lula da Silva e, uma vez sancionado, o governo federal, através do Ministério das Cidades, deverá criar decretos, portarias e resoluções detalhando como funcionarão questões como subsídios e distribuição da Cide Combustíveis, por exemplo. O texto aprovado determina um prazo de até cinco anos para que Distrito Federal, estados e municípios adequem suas leis locais e orçamentos, para que o novo marco regulatório seja efetivamente implantado.

Esperemos que a transição não seja tão longa, e que a mobilidade urbana saia desse processo fortalecida, com mais integração, segurança jurídica para operadores, tarifas mais módicas para os passageiros, novos e melhores modelos de contrato, com separação da tarifa paga pelos usuários da remuneração aos operadores pela prestação desse serviço essencial. As cidades brasileiras e suas populações merecem uma mobilidade urbana mais robusta, funcional e com transporte público de alta qualidade.



Luana Macedo, no meio o prefeito Johnny Maycon, e Paulo Monteiro

Nova Friburgo recebe Prêmio Sebrae pela bilhetagem do Partiu

Nova Friburgo colocou o nome no mapa da inovação em gestão pública no Brasil. O município foi condecorado na XIII edição do Prêmio Sebrae Prefeitura Empreendedora, categoria Gestão Inovadora. O reconhecimento nacional veio pelo sucesso do Partiu, o pioneiro sistema de bilhetagem eletrônica que proporcionou à administração municipal o controle total da arrecadação das tarifas e a independência na gestão do transporte coletivo.

O prêmio chancela uma virada de chave histórica em Nova Friburgo. Ao assumir a governança sobre os dados e a receita do sistema de pagamento, a Prefeitura rompeu com os modelos tradicionais e passou a contar com ferramentas precisas para o planejamento de itinerários, monitoramento da frota em tempo real e fiscalização do serviço prestado à população.

"É uma enorme satisfação ver o projeto ser premiado entre cerca de 60 iniciativas inscritas. É um projeto alinhado às novas tendências de tecnologia aplicadas à mobilidade urbana, com foco tanto na experiência do passageiro quanto no fortalecimento das ferramentas de gestão e transparência para o poder público. Aproveito para parabenizar o prefeito Johnny Maycon, o vice-prefeito Rodrigo Ascoly, o secretário Rodrigo Lima e, principalmente, toda a nossa equipe, pelo comprometimento e dedicação a esse projeto", destaca Carlos Eduardo Nassur, gerente comercial do Consórcio Mais Friburgo, formado por Riocard TI, Prodata Mobility Brasil e Rio Service.

Tecnologia no centro de monitoramento e na palma da mão

A implementação do Partiu foi mais do que a confecção de cartões de transporte. O projeto previu a

construção do Centro de Controle, Monitoramento e Transparência (CMTC), o cérebro por trás da operação. É o CMTC que centraliza a informação obtida através do GPS dos ônibus e fornece, em tempo real, todas as informações necessárias para o pleno funcionamento do transporte público da cidade.

Para quem está no ponto de ônibus, a mudança trouxe a modernidade das grandes metrópoles. O projeto simplificou a jornada do passageiro ao democratizar o acesso à tecnologia com soluções práticas do dia a

dia. Praticidade com recargas rápidas via QR Code e atendimento, ambos via WhatsApp, e previsibilidade ao acompanhar pelo webapp a localização dos ônibus em tempo real.

Mais do que uma conquista pontual, o Partiu representa um salto em integridade e eficiência na aplicação dos recursos públicos. Ao transformar o transporte coletivo sob a ótica da transformação digital, a iniciativa consolida Nova Friburgo como um polo de boas práticas também na área de governança.

Bilhete Único Intermunicipal avança na Baixada Fluminense

A gestão do transporte público vai muito além do processamento de passagens. Ela exige inteligência, presença local e, acima de tudo, a capacidade de levar o benefício até onde o passageiro está. Com essa visão, a Riocard Mais, sistema de bilhetagem eletrônica operado pela Mais Mobi no Rio de Janeiro, consolidou a estratégia regional na Baixada Fluminense com ações itinerantes para ampliar o acesso ao Bilhete Único Intermunicipal (BUI).

Os locais escolhidos para as duas primeiras operações coordenadas do ano foram dois grandes polos de integração entre modos de transporte: Nova Iguaçu e São João de Meriti. Neste município, uma particularidade: é a porta de entrada na capital, sendo a conexão com o metrô pela estação Pavuna, uma das mais movimentadas do sistema.

Em Nova Iguaçu, o coração da Baixada, uma ação no Calçadão mostrou a força do atendimento presencial. Promotores garantiram agilidade no cadastro completo, eliminando barreiras para quem não conseguia

se deslocar até uma loja física. No total, mais de 3.500 pessoas atendidas em três semanas.

Já em São João de Meriti, média de 170 atendimentos por dia no mesmo período. Foram 1.381 ativações de Bilhete Único Intermunicipal, 1.174 cadastros do benefício e 1.144 atualizações de declarações de renda, condição obrigatória para habilitar o BUI no cartão Riocard Mais.

Ativação BUI

1.381

Cadastro BUI

1.174

Declaração de renda

1.144



O sucesso das etapas itinerantes pode ser medido por números, escolhas dos locais e pela inserção de novos clientes na base do BUI. O benefício pode ser usado em barcas, metrô, trem, ônibus municipais e intermunicipais, vans intermunicipais legalizadas, BRT e VLT, podendo ser utilizado duas vezes ao dia, garantindo que o valor da passagem das duas viagens somadas não seja superior a R\$ 9,40. O Bilhete Único Intermunicipal garante, também, a Tarifa Social no metrô e no trem, garantindo o valor da passagem em R\$ 5 nestes modos.

Segundo Melissa Sartori, gerente de Marketing e Produto da Mais Mobi, as ações itinerantes de Bilhete Único estarão cada vez mais presentes no calendário da empresa em 2026. "Esse nosso modelo de atuação pode ser levado para qualquer lugar. Ele cria uma via de mão dupla: facilitamos para o lado do passageiro com o acesso à tarifa reduzida por meio do Bilhete Único Intermunicipal, enquanto o governo do Estado ganha eficiência e transparência na gestão do benefício, ao receber uma base de dados mais precisa".

Riocard Mais transforma Shakira e Zico em itens de coleção

O Riocard Mais há muito tempo deixou de ser apenas um cartão para embarque no transporte público. Em uma jogada estratégica que une cultura pop, paixão esportiva e memória afetiva, a empresa de bilhetagem produziu mais duas edições limitadas e colecionáveis. Os lançamentos mais recentes foram inspirados na estrela Shakira e no documentário do eterno camisa 10 da Gávea, Zico.

Apostar no apelo emocional não é novidade para a marca, que já confeccionou cartões temáticos para edições

do Rock in Rio e para o show da diva pop Lady Gaga. Ao pegar carona no calendário de grandes eventos do Rio de Janeiro e lançamentos culturais, a empresa amplia sua presença no dia a dia dos passageiros e fortalece o relacionamento com o cliente de forma orgânica.

Na praia e no bolso

Inspirada na apresentação da artista colombiana, a Riocard Mais lançou uma identidade visual exclusiva repleta de referências à obra da cantora, como a lua, o lobo e a rosa.



O design refinado, aliado ao formato de "combo" (o cartão era vendido com os créditos de ida e volta do metrô, além de um lenço), gerou uma verdadeira corrida às principais estações de metrô de Botafogo, Cardeal Arcoverde, Largo do Machado e Jardim Oceânico, além das bilheterias administradas pela Riocard nesse modal.

O produto esgotou antes mesmo do show, atraindo tanto os fãs que iam ao evento quanto colecionadores atentos ao mercado de edições limitadas.

O drible na rotina com o filme do Galinho

Se o pop chegou às areias de Copacabana, o futebol e o cinema conquistaram o coração do Maracanã e de Quintino. Em uma parceria inédita com a Downtown Filmes para a divulgação do documentário "Zi-

co, o Samurai de Quintino", a Riocard Mais trouxe, pela primeira vez, um ícone do esporte para estampar seus cartões especiais.

Para o pontapé inicial das vendas, a empresa preparou a ação "Dê um drible na rotina", nas Barcas Rio, distribuindo ingressos para o cinema e permitindo o resgate de cupons de desconto exclusivos através do Clube de Riocard Mais, o programa de vantagens próprio.

O sucesso absoluto das edições limitadas dos cartões de Shakira e do documentário em homenagem à carreira do Zico deixa claro que o bilhete eletrônico evoluiu. Ao se conectar com a identidade cultural da cidade, a Riocard Mais mostra que o caminho para o coração do cliente é feito com criatividade, timing e o respeito à cultura local.

SUS da Mobilidade: governança e custeio universal

Criação do Sistema Único da Mobilidade deve ser próximo passo após aprovação do Marco Legal do Transporte Coletivo Urbano

Após a aprovação do Marco Legal do Transporte Coletivo Urbano (Projeto de Lei 3.278/2021), pela Câmara dos Deputados, a criação do Sistema Único da Mobilidade (SUM) volta à mesa de debates. Porém, apesar de ambos serem destinados a melhorias da mobilidade urbana, eles operam em esferas legais e de financiamento distintas. Portanto, é importante destacar as diferenças entre o Marco Legal e a Proposta de Emenda à Constituição (PEC 25/2023), que cria o SUM, conhecido popularmente como o SUS da Mobilidade.

O Marco Legal do Transporte Coletivo é destinado principalmente à modernização regulatória e contratual, trazendo maior segurança jurídica para contratos de concessão do transporte público, desvinculando o custo real do sistema do valor da tarifa paga pelos usuários e definindo fontes de recursos extratratárias. A lei prevê, por exemplo, o uso de verbas da Cide Combustíveis, para subsidiar as tarifas do transporte público coletivo.

Por outro lado, o projeto do SUS da Mobilidade (SUM), lançado pelo Instituto de Movimento pelo Direito ao Transporte (MDT) e apoiado pela NTU, propõe uma reorganização estrutural e permanente do setor por meio de alteração na Constituição Federal. Ele é voltado para a governança e custeio universal e prevê a articulação obrigatória e integrada entre União, estados e municípios para gerir o direito social ao transporte.

O modelo do SUM, portanto, estabelece metas de longo prazo divididas pelas três esferas governamen-



tais. A União assume o papel de cofinanciar a infraestrutura e coordenar fontes nacionais de custeio. Os estados ficam responsáveis por projetos metropolitanos, como trens e BRTs intermunicipais. Os municípios gerenciam o transporte local, definem as faixas exclusivas e planejam a redução de velocidade nas vias para diminuir acidentes. O plano também propõe a ampliação de modos ativos (ciclovias e calçadas), a transição para frotas de emissão zero de poluentes e a instituição de investimentos mínimos obrigatórios pelos entes federados para garantir o funcionamento do sistema viário nacional.



NTU apresenta ao governo federal proposta de tarifa zero nacional estimada em R\$ 110 bilhões por ano

Programa Transporte para Todos aponta quatro fontes de financiamento que podem levar à gratuidade no transporte

Uma tarifa zero nacional teria custo estimado em cerca de R\$ 110 bilhões por ano, segundo cálculos da Associação Nacional de Transportes Urbanos (NTU). O modelo para viabilizar o benefício no País foi apresentado pelo diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho, no ZURB - Seminário de Mobilidade Urbana promovido pela Urbana-PE e realizado dias 20 e 21 de maio, em Recife, para debater os principais desafios e caminhos do transporte público na Região Metropolitana de Recife. Bicalho detalhou os estu-

dos preliminares da proposta batizada de Programa Transporte para Todos.

De acordo com o estudo, foram calculados os custos anuais das operações de ônibus urbanos, de cerca de R\$ 75 bilhões, e de trens e metrô, de cerca de R\$ 15 bilhões. Além disso, foi considerado um aumento de 20% na demanda atual, tendo em vista a experiência das cidades que já adotaram a tarifa zero. Assim, os custos totais do transporte público ficariam

entre R\$ 100 bilhões e R\$ 110 bilhões por ano. A proposta considera o uso de do Vale-Transporte do Trabalhador, a criação do Vale-Transporte Social, verbas das gratuidades já existentes assumidas pelos seus respectivos órgãos responsáveis e receitas extratratárias previstas na Lei de Mobilidade Urbana, permitindo que os prefeitos criem contribuições locais por meio de discussões nas Câmaras Municipais para ajudar no financiamento da operação.

Vale-Transporte do Trabalhador e Bolsa Família

Para garantir recursos para a gratuidade do transporte público, o estudo propõe a revisão e modernização do vale-transporte do trabalhador. Segundo o diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam, em entrevista ao Diário do Transporte, o objetivo é resgatar a importância histórica do benefício, que no passado chegou a representar 55% da receita do sistema, mas perdeu relevância devido a práticas como o repasse do valor em dinheiro diretamente no salário. Com a reformulação do benefício e a eliminação da contrapartida de 6% paga pelo trabalhador, a NTU estima cobrir em torno de 50% dos custos.

O segundo pilar de financiamento viria dos recursos federais do Bolsa Família para custear o deslocamento de seus beneficiários, com o que o levantamento chamou de Vale-Transporte Social. Segundo Francisco Christovam, entre 10% e 15% (conforme decisão do governo federal) do que é destinado ao programa po-

deria ser direcionado à gratuidade do transporte desse público. O diretor-presidente esclarece que a intenção não é criar novos impostos, mas otimizar o que já existe: "a ideia central da proposta é a destinação de fontes de recursos públicos federais já existentes e a vinculação constitucional de receitas específicas".

Responsabilidade por gratuidades e orçamentos locais

Já como terceiro pilar de financiamento, o trabalho da NTU sugere que as gratuidades já existentes deveriam ficar sob responsabilidade das respectivas áreas. Ou seja: fundos de educação, como o Fundeb, assumiriam os custos das gratuidades dos estudantes; recursos direcionados à saúde, como os do SUS, seriam destinados ao transporte de pessoas com deficiência ou pacientes com doenças crônicas em tratamento; e a área de assistência social, por sua vez, destinaria verba para a gratuidade de idosos. Esse direcionamento, segundo Christovam, asseguraria entre 15% e 20% do custeio.

Por fim, os 15% restantes ficariam a cargo dos entes federativos, de acordo com Francisco Christovam. "Decidir o valor da tarifa pública caberia ao ato discricionário de cada prefeito, que vai definir se cobra algum valor ou zero, pois isso vai depender do fôlego do orçamento municipal", explica o executivo da NTU. Ou seja: os municípios com maior orçamento ou receitas extratratárias como royalties de petróleo, atividades portuárias ou forte arrecadação do agronegócio poderiam optar por subsidiar esse residual e adotar a tarifa zero.

Maricá foi a primeira cidade do Brasil com mais de 100 mil habitantes a adotar a tarifa zero





Semove lança campanha do Maio Amarelo voltada para proteção de motociclistas

Iniciativa tem abordagem em defesa da vida e conscientização sobre vulnerabilidade de motociclistas e passageiros

A Semove lançou, em maio, uma campanha digital para o Maio Amarelo de 2026 voltada para a segurança dos motociclistas. A iniciativa fez uma abordagem diferente sobre o assunto: em vez de apenas criticar a substituição do uso do transporte público por motos, passou a defender a vida dos condutores e passageiros desse tipo de veículo. A campanha foi destinada tanto para quem usa a motocicleta para se deslocar, como para quem trabalha com entregas ou utiliza o veículo para prestar serviço de transporte por aplicativo.

O objetivo principal das ações é fazer com que a sociedade reconheça a vulnerabilidade das pessoas que andam de moto e passe a adotar um comportamento mais humano e empático nas ruas, conforme

recomenda o tema do Maio Amarelo deste ano: "No trânsito, enxergar o outro é salvar vidas". "Enxergar o outro também significa reconhecer que escolhas individuais podem produzir efeitos coletivos", afirma a gerente de Comunicação Institucional da Semove, Verônica Abdalla, responsável pela iniciativa.

Números e estratégia de comunicação

Os dados que baseiam a campanha mostram um cenário preocupante sobre a realidade desse meio de transporte no Brasil. Entre 1995 e 2023, o número de mortes em sinistros com motociclistas aumentou 15 vezes, passando de 792 para 13.521. Atualmente, as vítimas de acidentes com motos ocupam mais de 50% dos leitos em hospitais ortopédicos e prontos-socorros do País, segundo dados do Instituto de Pesquisa



Econômica Aplicada (IPEA), no trabalho "Mortalidade e morbidade das motocicletas e os riscos da implantação do mototáxi no Brasil". O perfil das vítimas fatais aponta que 89% são homens, 70% têm entre 20 e 49 anos, sendo que 35% são jovens de 20 a 29 anos.

A estratégia de comunicação nas redes sociais foi dividida em duas frentes de conteúdo. A primeira utilizou dois reels: um divulgando vídeo institucional da campanha nacional do Maio Amarelo, disponibilizado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, que coordena o movimento no Brasil, e o outro explicando como os motociclistas podem se proteger ao se aproximar dos ônibus, destacando os pontos cegos desses veículos, que são áreas externas totalmente fora do campo de visão do motorista, mesmo com o auxílio dos espelhos retrovisores. "Devido ao grande porte, à altura e ao comprimento do ônibus, existem regiões nas laterais, na parte traseira e logo à frente da cabine onde o condutor não consegue enxergar a aproximação de outros usuários da via. E como as motos são veículos menores que fazem deslocamentos rápidos, elas desaparecem facilmente nessas áreas sem visibilidade", explica Abdalla.

União e consciência coletiva

A segunda frente de conteúdo teve como proposta aprofundar a consciência coletiva sobre a vulnerabilidade das motos, destacando os dados numéricos so-

bre acidentes, internações e mortes. Foram publicados dois carrosséis, sendo um com quatro fatos sobre o veículo, informando os dados descritos acima, e outro sobre o porquê o uso da motocicleta como meio de transporte é mais perigoso. Nesse carrossel também foram postados quatro cards (fatos): um que fala sobre a falta de proteção para o corpo do condutor ou passageiro em caso de impacto ou queda; outro, sobre a maioria dos modelos de motos usadas para transporte de pessoas serem de baixa cilindrada e com capacidade máxima de 140 kg, o que compromete sua estabilidade; o terceiro destaca as distrações durante os trajetos, como o uso de celular, principalmente por motociclistas de aplicativos, aumentando o risco de acidentes; e o último falando sobre barreiras de segurança menores em plataformas por aplicativo.

"Ao criar essa campanha, a Semove se uniu ao movimento Maio Amarelo, oferecendo um conteúdo didático e esclarecedor sobre uma questão que vem afetando a segurança viária em todo o País. Sabemos que um trânsito mais seguro é responsabilidade de todos e, portanto, nossa intenção enquanto entidade do setor de transporte público de passageiros foi somar, mostrando que a segurança viária é construída por toda a sociedade. É fundamental que todos entendam que por trás de cada corrida existe uma vida", explica Verônica Abdalla.

Semove apresenta balanço de ações socioambientais e de governança no Relatório ESG 2025

A Semove publicou, em maio, o Relatório ESG 2025, em que organiza seus indicadores de sustentabilidade, impacto social e governança. O Relatório atua como ferramenta de transparência que ajuda a monitorar a evolução em relação à Agenda 2030 da ONU.

Sua importância estratégica é reforçada por auditoria externa, feita por Bureau Veritas Quality International, em que, em setembro de 2025, a Semove alcançou o nível 3 na escala de maturidade ESG, o que indica um sistema de gestão estruturado para o desenvolvimento de práticas sustentáveis e amadurecimento institucional.

Principais indicadores do período

- **Ambiental:** em 2025, o Centro de Serviços Ambientais da Semove realizou mais de 50 atendimentos e o programa de reúso de água, instalado em 126 empresas associadas, resultou na economia de 808 milhões de litros. O Programa Despoluir registrou 99,5% de conformidade ambiental nos níveis de emissão das frotas aferidas e o Programa de Qualidade do Diesel realizou mais de 50 visitas técnicas para a realização de inventário.

- **Social:** a pesquisa de clima organizacional atingiu nota média de 85% de satisfação dos colaboradores e a Federação lançou seu programa de diversidade e inclusão, que tem como objetivo ampliar práticas de sensibilização e conscientização sobre o tema. No âmbito comunitário, a Semove mante-



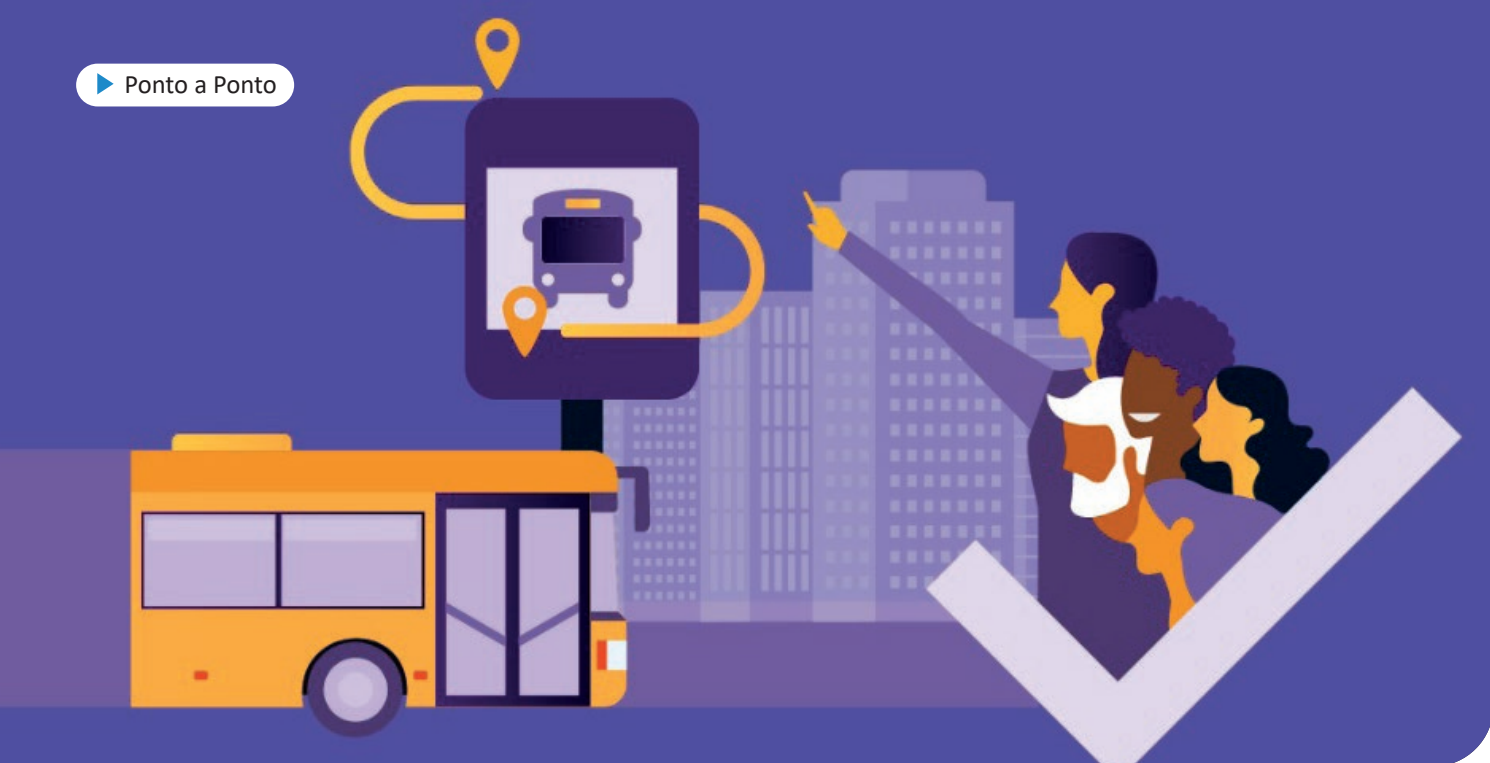
ve parcerias, como o projeto "Rota Solidária", do Hemório, e patrocinou mais de 15 projetos através das leis de incentivo.

- **Governança:** o Programa de Integridade e Conformidade (PIC) continua atuando e, no último ano, foram realizados 250 processos de due diligence para identificar riscos em relacionamentos com partes interessadas. A entidade também mantém o canal "Voz Ativa", que apurou 86% das denúncias recebidas em 2025.

Perspectivas para o setor

Para a Semove, o relatório não é apenas um registro de atividades passadas, mas um balizador para a continuidade dos negócios. As metas futuras incluem o aprofundamento do debate sobre a descarbonização, com estudos focados na transição energética, visando orientar as operadoras fluminenses sobre a eficiência e a redução de emissões de gases de efeito estufa, e o engajamento do setor nos temas de ESG.

O Relatório de ESG 2025 da Semove está disponível em <https://semove.org.br/biblioteca/>.



“O Brasil é Coletivo”: campanha da NTU mostra papel do ônibus na mobilidade urbana brasileira

Iniciativa vai até 30 de agosto e deve atingir 10 milhões de brasileiros pelo YouTube, Instagram e através de influenciadores

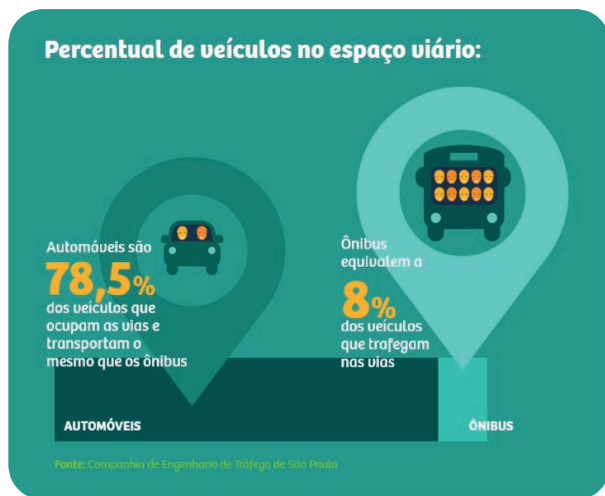
A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) lançou a campanha nacional “O Brasil é Coletivo”, no dia 17 de abril, data em que foi celebrado o primeiro Dia Mundial do Transporte Público. A ação vai até o dia 30 de agosto e deve alcançar cerca de 10 milhões de brasileiros através de vídeos no YouTube, postagens no Instagram e parceria com influenciadores das áreas de mobilidade e sustentabilidade. A iniciativa brasileira integra oficialmente o calendário global da União Internacional de Transporte Público (UITP).

O objetivo da iniciativa é mostrar o papel do ônibus enquanto espinha dorsal da mobilidade urbana, sendo responsável por cerca de 40 milhões de viagens

diárias em 3 mil municípios. A campanha busca mostrar que a coletividade é uma característica do povo brasileiro e que isso é fundamental, tanto para quem utiliza como para quem não utiliza o ônibus, também conhecido como “coletivo”. Ou seja, ser “coletivo” é essencial para um transporte público seguro, inclusivo, barato e sustentável, para o funcionamento das cidades e para a proteção do planeta.

Trânsito, meio ambiente e segurança viária

Ao destacar a importância da coletividade do transporte público, a campanha ressalta, por exemplo, o papel do ônibus no trânsito das cidades: um veículo transporta a mesma quantidade de passageiros



que 40 automóveis individuais, ocupando um espaço 17 vezes menor nas ruas. No aspecto ambiental, os ônibus urbanos respondem por 0,68% das emissões de poluentes no País, enquanto um carro emite oito vezes mais poluição por passageiro transportado. Isso significa que a migração de apenas 10% das viagens individuais para o coletivo reduziria as emissões de CO₂ em 4% e o consumo de energia em até 7%.

A campanha também aborda a segurança viária ao apontar que o ônibus é o modo de transporte com o menor índice de acidentes graves no País. Em 2024, foram registradas somente 350 internações hospita-

lares decorrentes de acidentes com ônibus, contra 165,4 mil internações motivadas por acidentes com motocicletas, por exemplo, que são hoje os veículos com mais registros de sinistros no SUS.

Marco Legal, tarifas justas e gratuidade

Outro ponto tratado na mobilização é o novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, aprovado dia 13 de maio pela Câmara dos Deputados e aguardando sanção do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva. A campanha destaca as mudanças positivas que virão para o setor com a sanção da lei do Marco Legal, a separação entre o custo real do serviço e o valor pago na passagem pelo usuário. Segundo a NTU, a lei garantirá um preço justo para todas as pessoas e inclusão social, inclusive para os 27,4% de usuários que usufruem de gratuidades e benefícios tarifários.

“A campanha chega para ratificar que o transporte coletivo é um direito social e um serviço essencial que precisa de prioridade absoluta nas vias e no orçamento público. O Brasil é coletivo porque o benefício de um transporte eficiente transborda para toda a sociedade, gerando economia, segurança e inclusão”, explica Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU.

O Brasil é **COLETIVO**

Quando um cuida do outro

Transportarmos todos os dias o bem mais precioso do Brasil: os brasileiros

www.brasilcoletivo.org.br #brasilcoletivo #ntu

NTU

O Brasil é **COLETIVO**

Quando um cuida do outro

Transportarmos todos os dias o bem mais precioso do Brasil: os brasileiros

www.brasilcoletivo.org.br #brasilcoletivo #ntu

NTU

O Brasil é **COLETIVO**

Quando educa para a vida

Transportarmos todos os dias o bem mais precioso do Brasil: os brasileiros

www.brasilcoletivo.org.br #brasilcoletivo #ntu

NTU



Sest Senat com Você reúne mais de duas mil pessoas na Quinta da Boa Vista, Rio de Janeiro

Evento gratuito ofereceu cerca de 40 serviços de saúde, esporte e lazer para trabalhadores do transporte e população fluminense

O evento Sest Senat com Você movimentou a Quinta da Boa Vista, na Zona Norte do Rio de Janeiro, no último domingo, dia 31 de maio, entre 7h e 13h. Cerca de 2.100 pessoas participaram da iniciativa, que ofereceu mais de 40 serviços gratuitos com o objetivo de proporcionar assistência básica de saúde, orientações sobre segurança viária e momentos de lazer para os trabalhadores do setor de transporte, seus dependentes e a comunidade local.

Quem passou pelo parque no período da manhã teve acesso aos serviços que foram disponibilizados em tendas e espaços especialmente montados no local, como: nutrição, educação, educação conectada, saúde, esporte, sustentabilidade e espaços kids, zen e recovery. Ao desfrutar de todas as etapas desse roteiro, em cada tenda e estação,

os participantes recebiam brindes exclusivos e, ao preencherem seu passaporte, ganhavam um brinde especial.

"Iniciativas como essa têm o objetivo de demonstrar a diversidade de serviços prestados pelo Sest Senat nas áreas de saúde, educação e qualidade de vida, ampliando sua atuação junto à sociedade e fortalecendo a histórica relação com os profissionais do transporte e seus dependentes", afirmou a supervisora regional do Conselho do Sest Senat no estado do Rio de Janeiro, Marli Piy.

Tendas de saúde, bem-estar e educação

Na tenda de saúde, profissionais das 10 unidades do Sest Senat no estado do Rio de Janeiro (Barra Mansa, Campos de Goytacazes, Deodoro, Duque de Caxias, Nova Friburgo, Paciência, Resende, São Gonçalo,



Crianças se divertiram no Espaço kids

São João de Meriti e Três Rios), juntamente com parceiros e colaboradores do departamento executivo, realizaram aferição de pressão arterial, medição de glicose, vacinação contra o vírus da gripe H1N1 e avaliações bucais. Já na tenda de nutrição, foi oferecida análise de bioimpedância e orientações sobre alimentação saudável. Na tenda zen e no Espaço Recover, o público aproveitou atendimentos terapêuticos e de bem-estar, como sessões de fisioterapia, quick massage, bota pneumática, utilizada na recuperação física de atletas e aulas de ioga.

O evento também promoveu atividades educativas voltadas à segurança viária e à preservação do meio ambiente. Nas tendas de educação e educação conectada, os participantes utilizaram óculos simuladores de direção e óculos que reproduzem os efeitos da embriaguez ao volante, em dinâmicas de realidade virtual para conscientização no trânsito. Mais à frente, em um carro, o público podia experimentar a sensação de capotamento e, em outro simulador, a de impacto com cinto de segurança.

Crédito de carbono e corrida e caminhada

Paralelamente, na tenda sustentabilidade, técnicos do projeto Despoluir explicavam como é realizada a vistoria dos ônibus e caminhões para o controle de emissões de poluentes e davam dicas ambientais. Além disso, uma iniciativa inovadora foi agregada ao evento: a parceria entre o Sest Senat e empresa de crédito de carbono, através da qual a entidade financiou e promoveu o plantio de dezenas de árvores para compensar os resíduos descartados durante as atividades realizadas na Quinta da Boa Vista.

A prática de exercícios físicos ganhou espaço com uma corrida e caminhada de 5 quilômetros pelas vias do parque. As 1.500 inscrições para essa atividade foram realizadas previamente. Os participantes receberam kits com camisa, bolsa, copo e corda para pendurar o celular. Antes de iniciar o evento, eles fizeram uma aula de alongamento e, após o término, uma de zumba. Para as crianças, foi montada uma área recreativa com diversos brinquedos, inclusive tobogã inflável e pula-pula, pinturas e oficinas culturais conduzidas por animadores.



Bioimpedância e quick massage foram alguns dos serviços oferecidos



Micro-ônibus movido a GNV e biometano da Volare entra em teste no transporte urbano de Londrina

O transporte urbano de Londrina (PR) iniciou testes operacionais com o micro-ônibus Volare Fly 10 GV, movido a gás natural veicular (GNV) e biometano. A iniciativa, realizada em parceria entre a Prefeitura Municipal, a Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização (CMTU) e a fabricante Volare, integra nove linhas da cidade e visa avaliar a tecnologia em condições reais de uso.

O veículo permite o uso de qualquer proporção de mistura entre GNV e biometano. O projeto é resul-



Foto: Divulgação/Volare

tado de quatro anos de desenvolvimento da marca, que foca na descarbonização e na oferta de soluções sustentáveis para a renovação de frotas no transporte coletivo brasileiro.



Mercedes-Benz aprimora linha O 500 e amplia serviços de conectividade com o FleetBus

A Mercedes-Benz do Brasil lançou atualizações para sua linha de chassis rodoviários O 500, com foco em redução de custos e aumento da eficiência operacional. Entre os principais destaques estão a melhoria de até 6% no consumo de combustível, graças a um novo eixo traseiro e pneus de baixa resistência, e aumento na capacidade de carga do eixo dianteiro para 7,5 toneladas. Além disso, os modelos pesados de 450 cv (RSD e RSDD) agora contam com um pacote de segurança de sé-

rie mais robusto, incluindo frenagem de emergência (ABA5), piloto automático adaptativo (ACC) e assistente de ponto cego.

Já o sistema de gestão de frotas FleetBus alcançou a marca de 1.600 veículos monitorados, oferecendo diagnóstico remoto e monitoramento de condução em tempo real. A partir deste ano, todos os novos chassis O 500 saem de fábrica prontos para ativação, incluindo 12 meses de gratuidade nos serviços de telemetria. A ferramenta permite aos frotistas otimizar a manutenção através de BI, reduzir a emissão de poluentes e gerenciar eventos de segurança de forma intuitiva via interface web.



Marcopolo apresenta micro-ônibus híbrido para descarbonizar o transporte pesado

A Marcopolo expôs, na 3ª edição do Congresso Internacional da Mobilidade Elétrica e Baixo Carbono (Conatre), realizado nos dias 13 e 14 de maio, em Brasília, o modelo Valare Attack 10 Híbrido (elétrico e etanol). O veículo possui tração 100% elétrica e utiliza um gerador a etanol para recarregar as baterias, garantindo autonomia de até 450 quilômetros. O modelo, que está em um projeto-piloto no setor sucroenergético de São Paulo, destaca-se como uma solu-

ção nacional estratégica para a transição energética no Brasil.

A tecnologia, denominada Range Extender (REX), foi desenvolvida em colaboração com a Horse e a WEG, permitindo o uso de baterias menores e mais leves que as de veículos elétricos puros. O sistema opera com motor turbo de três cilindros que funciona apenas em sua faixa ideal de eficiência, reduzindo o consumo e as emissões de carbono. Além do ganho ambiental, o micro-ônibus oferece baixos níveis de ruído e vibração, otimização de custos operacionais por meio da regeneração de energia em frenagens e grande capacidade de transporte de passageiros.

Seleção de cara nova e Volksbus renovado no asfalto

A Volkswagen Caminhões e Ônibus lançou campanha para confirmar que a marca Volksbus segue, por mais um ano, como o transporte oficial da Seleção Brasileira em solo nacional. O Brasil contará nos seus deslocamentos internos com o modelo Volksbus 18.320 SH. O veículo, de alta performance, é equipado com motor Euro 6 tração de 320 cv, transmissão automática e suspensão pneumática.



Clever Devices expande atuação na América Latina e assume gestão de 30% da frota de ônibus em Santiago

A Clever Devices consolidou sua entrada no mercado chileno ao assinar contratos com as operadoras Buses Vule e Voy Santiago para oferecer soluções de planejamento e programação, por meio de sua plataforma SaaS Suíte MAIOR, para cerca de 2.000 ônibus da região metropolitana da capital. A tecnologia da empresa, que implementa soluções para otimização de frotas elétricas e redução de custos operacionais, já é referência global e opera no Brasil em cidades como São Paulo e Londrina.

A Suíte MAIOR opera tanto nos ônibus elétricos quanto nos à combustão, possibilitando a unificação das informações das frotas de Santiago. O movimento posiciona a companhia de forma estratégica no Chile, país que lidera a transição para o transporte público eletrificado na região, com meta de 100% de veículos elétricos até 2030.

Viação Dedo de Deus e Cidade Real recebem selo Empresa Amiga da Mulher, do governo estadual

A Viação Dedo de Deus, concessionária de transporte coletivo de Teresópolis (RJ), e a Cidade Real, de Petrópolis (RJ), foram reconhecidas pelo governo do estado do Rio de Janeiro com o Selo Empresa Amiga da Mulher. Instituída pela Lei Estadual nº 9.173/2021, a iniciativa é promovida pela Secretaria de Estado da Mulher, em parceria com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços.

A certificação destaca empresas que implementam políticas de inclusão, prevenção e combate à violência contra a mulher, além de programas de bem-estar e desenvolvimento profissional. As empresas são avaliadas em 12 quesitos; ambas as operadoras associadas à Semove foram certificadas na categoria Prata, práticas de responsabilidade social e igualdade. A certificação foi publicada no Diário Oficial e tem validade de dois anos.

Richele Cabral publica artigo sobre problemas e soluções para a mobilidade urbana na revista Exame

A diretora de Mobilidade Urbana da Semove, Richele Cabral, publicou artigo na revista Exame, dia 17 de abril, quando se comemorou o primeiro Dia Internacional do Transporte Público.

No texto, intitulado “Opinião: no Dia do Transporte Público, é preciso falar da crise de financiamento”, Richele defendeu a data como oportunidade de reflexão sobre a crise da mobilidade urbana, com perda de passageiros, mudança no perfil de deslocamento, falta de planejamento e de investimento em infraestrutura para o transporte público, entre outras questões.



A diretora apontou alternativas para evitar o colapso do transporte urbano, agravado pela migração de passageiros para aplicativos. [Leia aqui o artigo na íntegra.](#)

Jurídico da Semove disponibiliza workshop sobre Reforma Tributária

Em abril, a Semove disponibilizou, no seu canal no YouTube, o Workshop “Reforma Tributária na Prática – Impactos para o setor de transporte de passageiros” e, nos dias 11 e 12 de maio, realizou encontros com sindicatos e empresas de ônibus com o objetivo de sanar dúvidas sobre o tema. O workshop e os encontros foram conduzidos por Tatiana Biar, da Biar Advogados Associados, e serviram para explicar os detalhes das mudanças do modelo tributário, além de esclarecer dúvidas sobre cálculos, isenções,



Tatiana Biar

obrigações acessórias, créditos de entrada, período de transição, entre outros temas.

Livro “Verde Alma” leva educação ambiental para escolas públicas cariocas

O livro "Verde Alma", de autoria de Marco Souto e Fabiano Porto, chegou à rede pública de ensino do Rio de Janeiro nos dias 1º e 2 de junho, quando foi lançado oficialmente. A obra tem como objetivo ser uma ferramenta de educação ambiental e regeneração sustentável e visa promover conceitos ecológicos de forma lúdica e simples para os alunos cariocas. O projeto conta com patrocínio da Semove, pela lei de incentivo do ISS, e foi desenvolvido pela MKT Social Innovation.

Nos dias de lançamento, foram realizadas ações educativas nas escolas municipais Vicente Licínio Cardo-

so e Presidente Arthur da Costa e Silva, para cerca de 10 turmas do 6º e 7º ano do Ensino Fundamental. Além da distribuição de exemplares aos alunos, que participaram de sessões de leitura interativa do livro, os professores receberam material pedagógico específico para sua adoção em sala de aula.



Escola Municipal Presidente Arthur da Costa e Silva



Escola Municipal Vicente Licínio Cardoso

Viação Novacap celebra 65 anos de história no Rio de Janeiro

No dia 2 de maio, a Viação Novacap, empresa que liga os bairros das Zona Norte e Oeste da capital carioca, completou 65 anos de operação no Rio de Janeiro, consolidando sua trajetória de pioneirismo e investimento em tecnologia, capacitação de pessoal e projetos sociais.

Sediada em Vila Valqueire e sob a mesma gestão desde 1981, a operadora destaca-se pela modernização tecnológica e sustentabilidade. Em 2024, sua frota de 140 ônibus já estava 100% equipada com motores Euro 6 de baixa emissão, além de ar-condicionado e entradas USB.



Empresas de ônibus do Rio de Janeiro recebem Prêmio Compliance do Grupo Guanabara

Sete empresas de transporte por ônibus do Rio de Janeiro foram agraciadas, no dia 15 de abril, pelo Grupo Guanabara, com o Prêmio Compliance 2026, que reconhece os melhores resultados em práticas de ESG.

Na categoria Governança, a Viação Dedo de Deus garantiu o primeiro lugar ao zerar seu passivo trabalhista histórico, seguida pela Viação Nossa Senhora do Amparo, em segundo, e pela Auto Viação Alpha, que dividiu a terceira posição com a Dedo de Deus, destacada pela conquista do selo Great Place to Work.

A Viação Ideal venceu a categoria Inovação por sua adesão ao Pacto Global da ONU e ainda levou o segundo lugar em Social pelo projeto "Vandalismo não é Ideal". A Auto Viação Tijuca ficou com a segunda colocação e a Auto Viação Fortaleza com a terceira. Por fim, a Auto Viação Salineira conquistou o segun-



do lugar na categoria Ambiental por suas ações sustentáveis na Região dos Lagos.

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



PRODATA
mobility Brasil

somos nós
que fazemos
você chegar
onde precisa

