

A “PEGADA VERDE” COMEÇA NAS GARAGENS/22

/12

Entrevista

— com Ogeny Pedro Maia Neto,
presidente da URBS e do Fórum Nacional
de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana
O caminho certo para o transporte público

/56

Seminário NTU

Um olhar para o
futuro da mobilidade

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



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



Desacelere. Seu bem maior é a vida.



A busca por soluções coletivas – e efetivas

O lançamento desta edição de número 75 da Revista NTUrbano coincide com a abertura do Seminário Nacional NTU 2025, que reúne, em Brasília, lideranças e expoentes do setor de transporte público coletivo urbano por ônibus. Um encontro que acontece em momento complexo e emblemático, já que o transporte público por ônibus no Brasil enfrenta grandes desafios. Apenas para citar dois exemplos, desde junho São Paulo enfrenta ataques e atos de vandalismo contra coletivos, com mais de mil ocorrências em todo o Estado nos últimos dois meses, das quais mais da metade somente na capital, segundo a SPTrans. No Rio de Janeiro, seguem ocorrendo os sequestros de ônibus, usados pelo crime organizado como barricada nas vias públicas, no contexto de enfrentamento com as forças de segurança. Tais episódios colocam em risco passageiros e trabalhadores do setor, prejudicam a operação e afastam usuários, agravando a crise de confiança no sistema.

Enquanto isso, a discussão sobre a expansão da tarifa zero, vista por muitos expoentes do poder público como solução para a recuperação da demanda perdida, esbarra em limites financeiros e dificuldades operacionais. Pesquisa da NTU lançada há um mês sobre o tema mostra que a expansão dos programas de gratuidade desacelerou no último ano. Tais números indicam que o modelo de subsídio pleno das tarifas, nos moldes atuais, pode estar “perdendo o fôlego”. Um indicativo da falta de viabilidade da tarifa zero para muitas cidades, em especial de médio e grande porte, decorrente da indefinição de fontes permanentes e sustentáveis de financiamento — que, por sua vez, dependem

da adoção de ampla política nacional de mobilidade urbana centrada no transporte público. Para isso seriam necessários planejamento robusto e participação compartilhada dos entes públicos municipais, estaduais e também do governo federal.

Em outras palavras, grande parte da sociedade brasileira ainda não vê o transporte público como patrimônio essencial a ser protegido e fortalecido, por meio de investimentos que revertam em melhoria da qualidade e tornem o serviço mais atrativo para os passageiros. E algumas soluções que vêm sendo adotadas não enfrentam questões fundamentais e estruturais.

Daí a importância dos debates que ocorrerão durante o Seminário Nacional NTU.

O evento, com programação ampla e temas relevantes e oportunos, discutirá desde tarifa social e investimentos em infraestrutura até inovações tecnológicas e inteligência artificial, tendo como eixo central a sustentabilidade — aqui compreendida no seu sentido mais amplo, de equilíbrio ambiental, inclusão social e governança eficiente. É uma oportunidade única para reunir especialistas, gestores e operadores em busca de soluções estruturais que garantam um transporte público eficiente, seguro e acessível a todos.

Apesar das adversidades, há motivos para otimismo. Os problemas existem, mas serão enfrentados coletivamente, como reforça o novo slogan da NTU: “O Brasil é Coletivo”. A união entre poder público, operadores e sociedade é essencial para superar desafios e construir um sistema de transporte que verdadeiramente sirva à população.

O caminho é longo; mas, juntos, podemos avançar.

Boa leitura! ●



Conecte-se com a NTU



@ntubrasil in/ntubrasil /ntubrasil /transporteurbanontu /ntunoticias @ntubrasil.bsky.social /ntubrasil photos/ntubrasil



/22

Capa

A “pegada verde” começa nas garagens

Movimento

Entrevista /12

— com **Ogeny Pedro Maia Neto**, presidente da URBS - Curitiba S/A e do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana
O caminho certo para o transporte público

Tecnologia e Inovação /32

O mundo inova na mobilidade urbana

Sociedade /62

O perigo ronda os “surfistas de ônibus”

Financiamento /68

O dilema da tarifa zero

Colunas

Opinião /08

— por **Francisco Christovam**
Seminário Nacional NTU 2025: perspectivas e realidades

Integração /28

— por **Jacob Barata Filho**
Reconquistar as cidades para as pessoas: o papel essencial do transporte público

Mobilidade Coletiva /52

— por **Sônia Lima**
Descarbonização e Carbono Social

Palavra de Especialista /66

— por **Flávia Ximenes e Pedro Batista**
Prioridade ao ônibus: desafios e caminhos para o transporte coletivo

Atualidades

Giro /30

Parada Obrigatória /40

Acontece nas Empresas /44

Maio: mês das cores

NTU em Ação /48

NTU se renova com o compromisso do Brasil Coletivo

Seminário NTU /56

Um olhar para o futuro da mobilidade

Pelo Mundo /60

NTU Recomenda /70



SAUS Quadra 1, Bloco J
Ed. Clésio Andrade (Antigo CNT)
9º Andar, CEP 70070-944, Brasília/DF

Tel: (61) 2103-9293
ntu@ntu.org.br
www.ntu.org.br

Conselho Diretor

Edmundo de Carvalho Pinheiro
Presidente

Mauro Artur Herszkowicz
Vice-presidente

Diretoria Executiva

Francisco Armando Noschang Christovam
Diretor Executivo

Marcos Bicalho dos Santos
Diretor de Gestão

Matteus Freitas
Diretor Técnico

Equipe Editorial

Ulisses Lacava Bigaton
(DF 1451 JP)
Editor-chefe

Hellen Tórres
(DF 9553 JP)
Editora assistente

Daniel Oliveira
(DF 3802 JP)
Editor assistente

Conselho Editorial

Albert Andrade
Francisco Christovam

Luciana Herszkowicz

Marcos Bicalho dos Santos

Maurício Gulin

Colaborou nesta edição

Carolina Rangel/FSB Comunicação
Daniel Oliveira

Deborah Souza

Flávio Siqueira

Hellen Tórres

Henrique Sucena

Júlia Schiaffarino

Thayná Cruz

Projeto e Editoração

DUO Design

Revisão

Melissa Spindola

Capa

TURP Transportes
Foto

Mandato 2025 – 2027

Conselho Diretor

Região Norte

- AM César Tadeu Teixeira
- PA Paulo Fernandes Gomes

Região Nordeste

- AL Guilherme Borges de Oliveira
- BA Rogério de Almeida Braga
- CE Dimas Humberto Silva Barreira
Mário Jatahy de Albuquerque Júnior
- MA Romeu Aguiar Carvalho
- PE Luiz Fernando Bandeira de Mello
Paulo Fernando Chaves Junior
- PI Alberlan Euclides Sousa
- RN Agnelo Candido do Nascimento
- SE José Anchieta Bezerra Leite Monteiro
de Pontes

Região Sudeste

- ES Murilo Soares de Andrade Lara
- MG Albert Andrade
Rubens Lessa Carvalho
- RJ Armando Galhardo Nunes Guerra
João Gouveia Ferrão Neto
Jorge Manuel Pereira Dias
Marco Antonio Feres de Freitas

- SP João Antonio Setti Braga
João Carlos Vieira de Souza
Júlio Luiz Marques
Mauro Artur Herszkowicz*

*vice-presidente

Região Sul

- PR Mauricio Gulin
- RS Alexandre Biazus
Stamatula Vardaramatos
- SC Gilmar Leo Kalckmann

Região Centro-Oeste

- DF Edmundo Carvalho Pinheiro*
- GO Adriano Rodrigues de Oliveira
- MT Ricardo Caixeta Ribeiro

*presidente

Conselho Fiscal

- SP João Carlos Camilo
titular
- MG Rosilene Fátima Silveira
titular
- PE Katia Filizolla de Moraes
titular
- AM Marco Aurélio Feitosa de
Albuquerque Lima Babadopulos
suplente
- RS Gerson Corleta Piccoli
suplente
- RJ Paulo Antônio Carrilho Valente
suplente

INFORME PUBLICITÁRIO



globus

sga

luna

Transporte de passageiros na era ESG: tecnologia como aliada da sustentabilidade

O setor de transporte por ônibus passa por uma transformação decisiva. **Práticas ESG (ambiental, social e governança)** deixaram de ser diferenciais competitivos e tornaram-se essenciais para a operação e longevidade das empresas.

Operadoras de todos os portes têm adotado soluções que aumentam a eficiência, segurança e transparência, ao mesmo tempo em que reduzem impactos ambientais e reforçam sua responsabilidade social.

É nesse cenário que o **Seminário NTU 2025** se torna ainda mais relevante. A pauta ESG, tema central do evento, está diretamente conectada às inovações que a Praxio apresenta este ano ao setor.

Inovação que move o setor

Entre os destaques, está a atualização dos módulos Plantão e Acidentes do **software Globus** para versões web. Uma modernização que garante mais agilidade e praticidade na gestão de ocorrências, reforçando a segurança operacional e a rastreabilidade, dois pilares essenciais da governança.

Ainda no **Globus**, o novo painel para manutenção de veículos elétricos responde a uma demanda crescente de cidades que exigem essa tecnologia, unindo compromisso ambiental e adequação regulatória.

Já o software **Siga**, voltado para empresas em crescimento, agora está integrado ao app Checklist, que permite registrar a condição dos veículos e acionar automaticamente ordens de serviço corretivas, com bloqueio do veículo até o reparo. A solução previne falhas mecânicas e acidentes, além de reduzir emissões poluentes e o desperdício de peças.

O aplicativo **Tá.On**, por sua vez, tem ganhado destaque no setor ao reunir funcionalidades que ampliam o controle sobre a operação e os condutores, promovendo mais segurança no trânsito e autonomia para o RH. Ao digitalizar processos antes realizados manualmente pelos motoristas, elimina-se o uso de papel e os riscos operacionais gerados pela descentralização das informações.

Prepare sua empresa para o que vem a seguir

Com todas essas soluções, reforçamos que ESG não é um futuro a ser idealizado: é um movimento que já está acontecendo e pode ser colocado em prática com o apoio de tecnologias alinhadas ao dia a dia das empresas de transporte.

Outras novidades com foco na experiência do passageiro e na integração entre sistemas também estarão em destaque no nosso estande. Convido você a nos visitar durante o evento ou acessar o QR code para conhecer nossas inovações na prática.



EMERSON GRANDI - CEO DA PRAXIO

Tiragem Digital e impressa

(1.200 exemplares exclusivos para o Seminário NTU)

* Os artigos assinados desta publicação não refletem necessariamente a opinião da NTUrbano.

* Melhore sua experiência com a NTUrbano. Acesse mais conteúdo pelos links ativos nas matérias e nos anúncios!

Leia online

www.ntu.org.br

Anuncie aqui

(61) 98143-2056
Contato@zionhub.online



praxio
by nstech

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2025: PERSPECTIVAS E REALIDADES

— por **Francisco Christovam**



A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) realiza em Brasília, na segunda semana de agosto, o seu 38º Seminário Nacional, com participação presencial, transmissão online e tradução simultânea. Em paralelo ao evento, ocorre também pequena exposição de produtos e serviços de fornecedores do setor, incluindo o lançamento de novo modelo de chassi para ônibus.

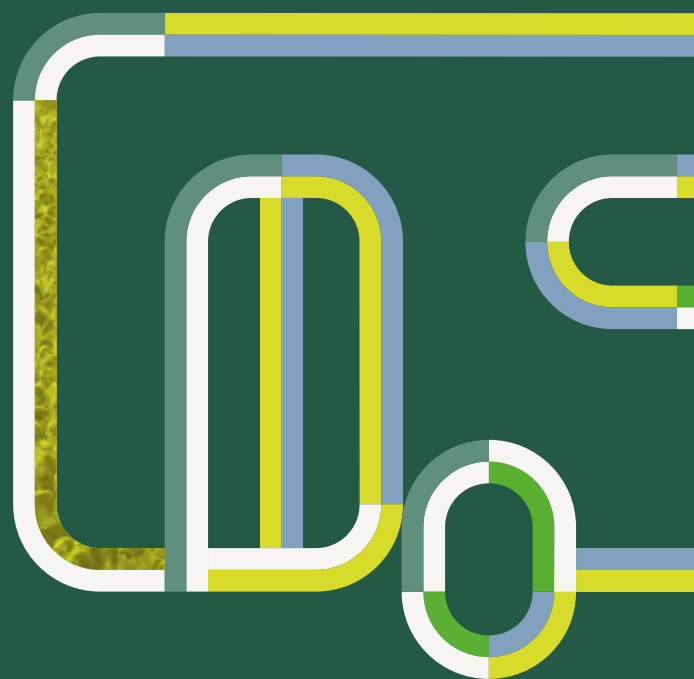
A aprovação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano no Senado Federal (PL nº 3278/2021), a regulamentação da reforma tributária (Lei Complementar nº 214/2025), a aprovação da nova lei de concessões na Câmara dos Deputados (PL nº 2892/2011) e a possível criação do Sistema Único de Mobilidade (PEC nº 25/2023) sinalizam mudanças estruturais no transporte urbano de passageiros, abrangendo aspectos institucionais, legais, tecnológicos e econômicos.

Há que se acrescentar, ainda, as discussões sobre o crescimento do número de cidades que adotaram a separação da tarifa pública do valor da remuneração dos serviços, incluindo aquelas que estão operando com “tarifa zero”, bem como a mudança do perfil tecnológico da frota nacional, com a substituição dos ônibus a diesel antigos por modernos veículos a diesel, da geração Euro 6, ou por ônibus movidos a tração elétrica ou a gás metano.

O programa do Seminário inclui a apresentação de palestra com tema de alto interesse para o setor de transportes coletivos. A palestra master, a ser proferida pelo prefeito de Goiânia, Sandro Mabel, presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP), deverá tratar de “*Uma política nacional de transporte público coletivo*”.

No primeiro painel técnico do Seminário, sob o título “*Tarifa Pública x Remuneração dos Serviços: como financiar o complemento tarifário*”, deverão ser debatidas as principais medidas que estão sendo adotadas para financiar o complemento tarifário, ou seja, o subsídio aos passageiros. Essa política pública torna-se cada vez mais necessária para garantir tarifas módicas, amplo acesso aos transportes e aumento da qualidade dos serviços prestados à população.

[A] Leon Rodrigues/Prefeitura de São Paulo; [B] Robson Cesco/NTU



As receitas extratarifárias, provenientes da cobrança de estacionamento em vias públicas, de taxa de congestionamento, de alíquota sobre serviços por aplicativo, de percentual sobre a folha de pagamento (*versement mobilité*), de publicidade em equipamentos de transportes (abrigos, terminais, pontos de parada), de incremento no preço da gasolina e do etanol (CIDE Municipal) e das multas de trânsito, entre outras, podem constituir novas fontes de recursos para a formação do Fundo Municipal de Transporte, com o propósito de suprir a diferença entre a tarifa pública, valor cobrado dos usuários, e a remuneração dos serviços prestados pelas empresas operadoras.

No segundo painel, com o título “*Inteligência Artificial e Gestão de Dados*”, especialistas irão explorar como o uso de tecnologias inovadoras e o tratamento avançado de dados têm potencial para transformar a mobilidade urbana. Serão abordados temas como a integração de sistemas inteligentes para o monitoramento, em tempo real, das operações, a análise preditiva para a otimização das rotas e alocação da frota, bem como o emprego de algoritmos para aperfeiçoar a experiência dos passageiros e melhorar a eficiência do transporte coletivo.

Essas medidas são essenciais para garantir que operadores, gestores e demais agentes da cadeia produtiva do setor estejam preparados para lidar com as exigências de um transporte público cada vez mais sofisticado, dinâmico e inovador.

O terceiro painel será dedicado a debater o tema “*Estudo Nacional de Mobilidade Urbana em Regiões Metropolitanas*”, com base no trabalho que o Ministério das Cidades contratou no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para estudar projetos de transporte de passageiros, em 21 regiões metropolitanas brasileiras. Esse painel trará à tona discussões sobre métodos para aprimorar o planejamento urbano, a integração entre modais e a importância de dados atualizados para embasar políticas públicas de mobilidade. Espera-se que os resultados desse estudo sirvam de referência para gestores e especialistas em todo o país, impulsionando investimentos e iniciativas que promovam cidades mais acessíveis, conectadas e eficientes em suas redes de transporte.

No quarto painel do Seminário, intitulado “*Financiamento: como ampliar a capacidade de investimento no setor*”, serão contempladas as iniciativas estratégicas conjuntas voltadas ao desenvolvimento e aprimoramento de mecanismos regulatórios, legais e contratuais necessários para a estruturação de novos projetos de transporte urbano. Nesse painel, em particular, deverão participar especialistas do BNDES e de bancos privados de montadoras e de entidades financeiras, com larga experiência em financiar a renovação de frotas para as empresas do setor de transporte urbano de passageiros.

Os órgãos gestores, os bancos de fomento e as empresas operadoras, muito em função da mudança do perfil tecnológico das frotas, estão desenvolvendo novos modelos de negócio que prometem melhorar a sustentabilidade ambiental, social e econômica para os operadores e para os clientes dos serviços prestados. Há também avanços em governança, financiabilidade, operacionalidade e segurança jurídica, com foco na utilização de veículos de baixa emissão e nos investimentos em infraestrutura, essenciais para garantir a qualidade do serviço.





No painel 5, o tema a ser abordado será a *"Inovação Tecnológica Veicular e a Transição Realista"*, com ênfase na viabilização de programas de renovação de frotas de ônibus, utilizando veículos a diesel da geração Euro 6 ou veículos movidos a tração elétrica, com energia proveniente de baterias ou de células de hidrogênio ou equipados com motores a combustão, utilizando combustíveis menos poluentes (biocombustíveis ou biometano). Nesse painel, certamente, será discutida a viabilidade econômica e operacional de propostas e soluções que são tomadas no âmbito político sem análise mais acurada dos aspectos técnicos envolvidos.

Outro ponto de destaque está na promoção da proteção ambiental, não apenas pela renovação da frota com tecnologias limpas, mas também pelo incentivo a práticas operacionais que reduzam o consumo de recursos naturais e promovam a eficiência energética. A busca por soluções integradas, capazes de unir tecnologia, governança e participação social, deverá ser um dos pilares das discussões durante o evento.

Além das atividades previstas na programação do Seminário, a NTU realizará o lançamento do Anuário NTU 2024-2025. Essa publicação apresentará análise detalhada dos principais indicadores operacionais em âmbito nacional, contemplando aspectos como demanda de passageiros, quilometragem produzida, número de viagens realizadas, idade média da frota, custos de manutenção, salários médios, variação do preço do óleo diesel, custo de produção dos serviços, entre outros, para os últimos trinta anos.

Durante o Seminário serão lançados, também, o livro *"Transporte Urbano: origens e destinos"* e dois movimentos específicos, o *NTU Jovem* e o *NTU Mulheres*, com o objetivo de atrair mais jovens e mais mulheres para o setor dos transportes coletivos urbanos de passageiros.

Esse evento não só atualiza conhecimentos, mas também possibilita repensar os transportes coletivos urbanos, trocando experiências e discutindo novas possibilidades e diferentes abordagens, para a promoção de nova visão sobre os transportes urbanos e sobre a sustentabilidade, lato sensu, das empresas operadoras.

FRANCISCO CHRISTOVAM

é Diretor Executivo (CEO) da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Vice-Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), bem como membro do Conselho Diretor da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e membro do Conselho Deliberativo do Instituto de Engenharia.



(A) Marcelo Camargo/Agência Brasil

autopass

MAIS QUE BILHETAGEM,
A AUTOPASS É TECNOLOGIA EM
EXPANSÃO

A maior empresa de serviços de **Bilhetagem Eletrônica do Brasil** também é fornecedora da solução tecnológica mais moderna, inovadora e conectada. Estamos presentes de **norte a sul**, em **duas capitais** (Belém e Rio de Janeiro), além da **região metropolitana de São Paulo**.

BILHETAGEM DIGITAL E QR CODE

GESTÃO DE FROTAS

ATENDIMENTO AO USUÁRIO

CANAL DIVERSIFICADOS DE RECARGA

SUORTE TÉCNICO

PLATAFORMA DIGITAL PARA USUÁRIOS

CONECTIVIDADE: WI-FI GRATUITO

PAGAMENTO POR EMV

APP PERSONALIZADO

TOP

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

ARARAS - SP

VOTORANTIM - SP

SANTANA DO LIVRAMENTO - RS

GUARUJÁ - SP

BARRETOS - SP

BELÉM E REGIÃO METROPOLITANA - PA

ITAPECERICA DA SERRA - SP

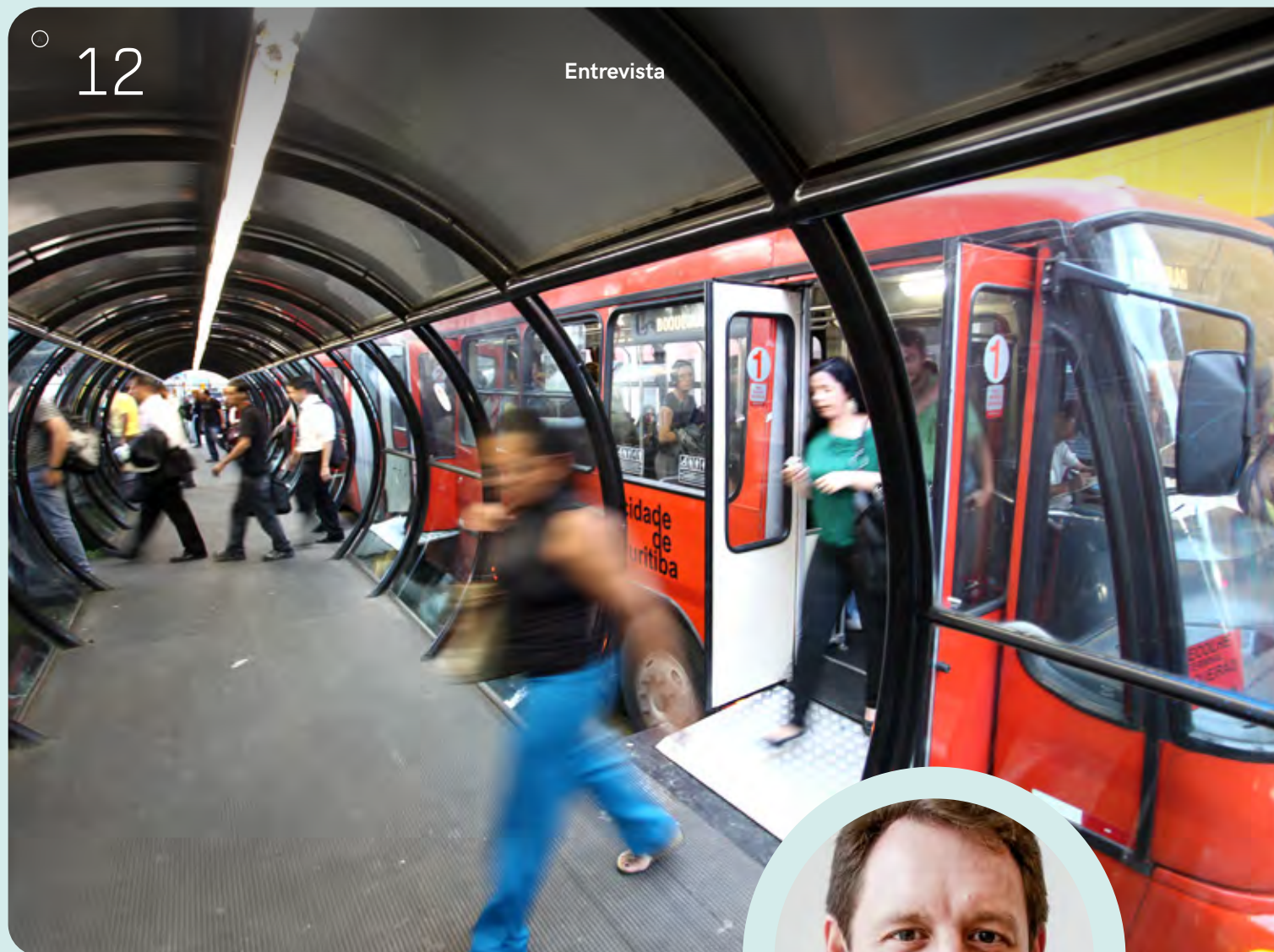
RIO DE JANEIRO - RJ

BERTIOGA - SP

comercial@autopass.com.br

linkedin.com/company/autopass

autopass.com.br



O caminho certo para o transporte público

Em cenário marcado por mudanças profundas na mobilidade urbana brasileira, o transporte coletivo ocupa o centro do debate sobre cidades mais sustentáveis, inclusivas e eficientes. O avanço de políticas como a tarifa zero, a necessidade de renovação da frota, a pressão pela descarbonização e a busca por novos modelos de financiamento colocam o setor diante de uma encruzilhada: ou se reorganiza com planejamento e vontade política, ou seguirá perdendo espaço para soluções individuais e desiguais. É nesse contexto que a NTUrbano conversou com uma das vozes mais experientes e ativas do setor público de mobilidade

— com **Ogeny Pedro Maia Neto**

(A) Arquivo NTU; (B) Arquivo pessoal; (C) Dado Photos/Shutterstock.com; (D) Prefeitura Municipal de Curitiba; (E) Cazali Imagens/Shutterstock.com



Com mais de 30 anos de atuação no setor público/privado, Ogeny Pedro Maia Neto possui vasta experiência em planejamento urbano, infraestrutura viária e gestão de sistemas integrados de transporte coletivo e rodoviário. Desde 2017, ocupa a presidência da URBS - Urbanização de Curitiba S/A, empresa pública responsável pela gestão do transporte coletivo, mobilidade e equipamentos públicos da capital paranaense. Sob sua liderança, Curitiba tem reforçado seu protagonismo nacional em soluções inovadoras de mobilidade.

Ogeny assumiu em março deste ano a presidência do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, onde atua na articulação entre municípios, estados e governo federal em defesa de políticas públicas que assegurem um transporte coletivo sustentável, acessível e eficiente. Sua atuação se destaca pelo olhar técnico, pragmático e comprometido com a inclusão e a melhoria da qualidade de vida nas cidades.

Quais são os principais desafios enfrentados atualmente pelo transporte público, especialmente o sistema de ônibus no Brasil?

O transporte público brasileiro, especialmente o modal rodoviário, enfrenta uma série de desafios estruturais. A pandemia de covid-19 escancarou problemas que já eram sentidos nos bastidores, como a queda constante no número de passageiros, a falta de financiamento adequado e, sobretudo, a ausência de regulamentação federal clara para o setor. Isso significa que muitos municípios sequer sabem classificar corretamente o que é transporte coletivo, tampouco possuem planos de mobilidade ou sistemas de informação estruturados. A realidade é que cada cidade funciona à sua maneira, sem coordenação nacional, o que dificulta qualquer política pública mais ampla.

Além disso, há questões graves, como a idade avançada da frota em muitas regiões — especialmente nas cidades pequenas, onde ônibus com mais de 20 anos de uso ainda circulam. Soma-se a isso a insegurança jurídica, já que mudanças de gestão pública muitas vezes resultam em quebras de contrato, afastando investidores do setor. O custo do capital para as empresas operadoras também é elevado, e o poder público muitas vezes se esquia da responsabilidade de subsidiar ou remunerar adequadamente o serviço, como determina a Constituição.

O que precisa ser feito para reconquistar os usuários do transporte coletivo?

Reconquistar o passageiro perdido exige abordagem multifacetada. Primeiro, é preciso enfrentar o preconceito cultural associado ao transporte público, muitas vezes visto como “coisa de pobre”. Em países desenvolvidos, como na Europa, o transporte coletivo é eficiente, confortável e socialmente valorizado. No Brasil, ao longo dos últimos anos, houve incentivos ao transporte individual — como financiamento facilitado de veículos — que contribuíram para a queda de usuários no transporte coletivo.

É essencial que o transporte público se torne mais eficiente, confortável e acessível. Corredores exclusivos, faixas preferenciais, pontualidade e tempo de viagem reduzido são fatores que tornam o serviço mais atrativo. O nível de lotação também impacta a escolha do modal: ninguém quer viajar espremido em horários de pico. Além disso, melhorias tecnológicas — como conectividade, carregadores de celular, acessibilidade total e informações em tempo real — ajudam a atrair o público mais jovem.

Outro ponto importante é ampliar as integrações temporais e modais. Quando o usuário tem liberdade para circular pela cidade de forma fluida, ele sente que o sistema está a seu serviço. A chave está em compreender que mobilidade urbana é mais do que transporte: é um direito, um vetor de qualidade de vida.

Como o senhor avalia o crescimento do uso de mototáxis e aplicativos de moto? Quais os riscos?

A explosão do mototáxi e dos aplicativos de moto é reflexo direto da ausência do poder público em organizar e regulamentar esse tipo de serviço. Muitos municípios simplesmente fecharam os olhos para a questão, como aconteceu anos atrás com os aplicativos de transporte individual. O resultado é um mercado desregulado, sem controle de qualidade dos veículos, da formação dos condutores ou da segurança oferecida aos passageiros.



Dados do Detran mostram que até 70% dos condutores de mototáxi atuam na informalidade, sem sequer pagar IPVA ou apresentar equipamentos de segurança adequados. Os acidentes têm crescido e sobrecarregam os sistemas públicos de saúde, especialmente nas unidades ortopédicas.

É urgente que as prefeituras e os estados estabeleçam regulamentações claras, definam regras de operação e exerçam fiscalização efetiva. Em algumas cidades, a prática pode até ser necessária, mas precisa ser segura e integrada ao sistema oficial. Onde não houver viabilidade, deve ser proibida. Não podemos permitir que a precarização da mobilidade se consolide sob a forma de “soluções rápidas” que colocam vidas em risco.

O novo Marco Legal do Transporte Público pode ajudar a mudar esse cenário?

O novo Marco Legal do Transporte Público (PL 3278/2021) é uma das iniciativas mais relevantes em curso no Congresso. Ele representa um esforço conjunto dos diversos atores do setor — como NTU, ANTP, Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos e Fórum Nacional de Secretários — para criar diretrizes claras e consistentes para o transporte público no país.

Um dos avanços mais importantes previstos é a responsabilização de quem cria gratuidades — seja União, Estado ou município — pelo custeio desses benefícios. Hoje, em cidades como Porto Alegre, as gratuidades chegam a representar mais de 30% dos custos do sistema, sem qualquer compensação financeira.

Outro ponto crucial é a implantação de um sistema nacional de informações sobre mobilidade, que permitirá ao governo federal investir com mais segurança e transparência no setor. Além disso, o marco prevê acesso facilitado ao crédito tanto para prefeituras quanto para empresas operadoras, com juros subsidiados por fontes como o FGTS. Isso será fundamental para renovar frotas, ampliar infraestrutura e modernizar os serviços.

Quais os entraves para a descarbonização das frotas e a adoção de veículos elétricos?

A eletrificação da frota é um objetivo louvável, mas precisa ser tratada com pragmatismo. O primeiro obstáculo é estrutural: em muitas regiões, as concessionárias de energia não têm capacidade de fornecer a carga necessária para atender ônibus elétricos. Isso torna inviável, na prática, a implantação do sistema.

“O BRASIL PRECISA CRIAR O SUS DA MOBILIDADE: QUE GARANTA EQUIDADE, EFICIÊNCIA E RASTREABILIDADE NOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS.”

Entretanto, a maioria dos municípios não consegue acessar esses recursos por uma razão simples: não têm planos de mobilidade atualizados, nem projetos técnicos prontos. Faltam capacidade técnica e estrutura interna. Isso mostra a urgência de os governos estaduais criarem programas de apoio técnico às pequenas e médias cidades, ajudando na elaboração de projetos e na captação de recursos. Sem projeto, não há investimento. E, hoje, boa parte do dinheiro federal está “sobrando” por falta de preparo dos entes locais.

O que o senhor espera do estudo do BNDES sobre mobilidade nas regiões metropolitanas?

Trata-se de iniciativa inédita e extremamente positiva. O estudo pode ser o primeiro passo para a criação de projetos integrados entre municípios que compõem regiões metropolitanas, considerando suas diferentes realidades econômicas, ambientais e sociais. É fundamental, no entanto, que essas propostas respeitem a autonomia municipal. O ideal é que os estados atuem como articuladores, sem invadir competências locais. O estudo do BNDES pode fornecer base técnica qualificada para atrair investimentos federais e viabilizar obras estruturantes em áreas onde os municípios, isoladamente, não têm condições financeiras de agir.

Como tirar a Política Nacional de Mobilidade Urbana do papel?

O primeiro passo é a criação do Sistema Nacional de Informações de Mobilidade Urbana. Só com dados confiáveis será possível cruzar informações, elaborar diagnósticos precisos e definir prioridades. Esse sistema permitirá, inclusive, que o governo federal aplique recursos com mais segurança, sabendo que serão bem utilizados.

É necessário seguir o exemplo de políticas públicas bem-sucedidas, como o SUS, que organiza os repasses com base em informações lançadas pelos municípios. A mobilidade urbana precisa de algo semelhante — um “SUS da Mobilidade”, que garanta equidade, eficiência e rastreabilidade nos investimentos públicos.

Mesmo onde há disponibilidade de energia, é preciso planejamento para instalar a infraestrutura de recarga. A estratégia de uso da frota também deve ser redimensionada, já que o ônibus elétrico custa até três vezes mais que um modelo a diesel. Só faz sentido operar com veículos elétricos se for possível utilizá-los intensamente ao longo do dia, diluindo o investimento inicial.

Além disso, não podemos apostar tudo em uma única matriz. O Brasil tem potencial para avançar com veículos movidos a biodiesel B100, gás natural e até etanol, dependendo das características locais. A transição energética precisa ser gradual, bem planejada e financeiramente viável. A troca de toda a frota nacional por ônibus elétricos em cinco anos, por exemplo, é uma utopia. O caminho é evoluir “ônibus a ônibus”.

Curitiba é considerada um exemplo em mobilidade urbana. Que aprendizados a cidade pode oferecer?

Curitiba é referência histórica em transporte coletivo e inovação urbana. Criadora do conceito de BRT há 50 anos, a cidade implantou terminais integrados, estações-tubo, faixas exclusivas e sistemas de controle operacional muito antes de outras capitais. Tudo isso com alto grau de planejamento.

Contudo, o país perdeu oportunidade valiosa de padronizar o sistema. Hoje, cada cidade tem seu próprio modelo de ônibus, estações, portas, catracas e até sinalização — o que encarece a produção e dificulta o compartilhamento de soluções. A vaidade política e a autonomia municipal impediram a criação de um padrão nacional. Isso dificulta, por exemplo, a substituição ou realocação de frotas.

Apesar das limitações, Curitiba mostra que, com planejamento, governança e visão de longo prazo, é possível oferecer um serviço eficiente e respeitado.

Qual é o impacto do PAC Seleções Mobilidade para os municípios?

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) trouxe avanços importantes para o setor. Em 2024, foram disponibilizados R\$ 4 bilhões para renovação de frota e R\$ 4,4 bilhões para infraestrutura. Além disso, o financiamento via BNDES e Caixa, com juros subsidiados pelo FGTS, tornou-se mais acessível.

Como o senhor vê os atuais modelos de custeio do transporte público? A tarifa zero é viável?

O modelo atual é insustentável. Colocar todo o peso do financiamento nas tarifas pagas pelos usuários é inviável e injusto. A tarifa zero é uma ideia socialmente desejável, mas precisa vir acompanhada de fonte estável de financiamento. Caso contrário, corre-se o risco de precarizar ainda mais o serviço.

O mais importante é que as gratuidades sejam pagas por quem as institui. Além disso, é preciso adotar modelos híbridos de financiamento, combinando subsídios públicos, cobrança por uso do espaço urbano e até contribuições de empregadores, como ocorre em outros países. O transporte público deve ser tratado como direito social — e isso inclui seu financiamento justo e sustentável.

A questão tarifária passa pelo debate sobre subsídios. Como encontrar espaço fiscal nos orçamentos públicos para garantir tarifas módicas e qualidade no transporte coletivo?

A sustentabilidade do sistema de transporte coletivo passa necessariamente pela estruturação de um modelo de subsídios eficiente e equilibrado. Quando se discute a tarifa, é preciso ter clareza sobre os limites fiscais do poder público e sobre o impacto da gratuidade no serviço prestado. Um dos principais riscos da tarifa zero universal é a precarização do sistema: com o aumento da demanda, há necessidade de ampliar a oferta. Se essa ampliação não vier acompanhada de recursos, o nível de serviço cai — mais lotação, menos frequência e menor qualidade geral.

Por isso, acredito que a tarifa zero deve ser aplicada de forma seletiva, como política social voltada às camadas mais vulneráveis da população. Para quem está desempregado, por exemplo, ter direito à gratuidade durante processo de recolocação pode fazer toda a diferença. Já para quem pode pagar, o ideal é que continue contribuindo com o sistema. Assim como acontece



“ACREDITO QUE A TARIFA ZERO DEVE SER APLICADA DE FORMA SELETIVA, COMO POLÍTICA SOCIAL VOLTADA ÀS CAMADAS MAIS VULNERÁVEIS DA POPULAÇÃO.”

na saúde pública — em que quem pode pagar recorre a planos de saúde e quem não pode utiliza o SUS —, o transporte público também precisa adotar critérios de focalização.

O problema é que muitas vezes não se consegue sequer subsidiar as gratuidades existentes, que já representam entre 18% e 30% dos custos do sistema em algumas cidades. Como, então, sustentar um modelo de tarifa zero universal sem fontes de financiamento robustas?

É fundamental que cada município defina, com base em sua realidade fiscal, qual nível de subsídio está disposto a aplicar e qual serviço pretende oferecer. Isso envolve diálogo entre o prefeito, os secretários de mobilidade e de finanças, e a decisão clara de priorizar o transporte coletivo como política pública.

Em cidades pequenas, com linhas esparsas e demandas específicas — como áreas rurais ou rotas de baixa frequência —, a tarifa zero pode ser perfeitamente viável. Já em grandes centros com sistemas integrados e de alta capacidade, é mais difícil imaginar um modelo sustentável sem subsídio parcial. O importante é que o subsídio seja bem planejado, focado e adequado à realidade de cada território.

Para finalizar, olhando para os próximos anos, quais são os maiores objetivos da sua gestão como presidente da URBS e do Fórum Nacional de Secretários de Mobilidade?

Há dois grandes eixos que norteiam a nossa atuação. No contexto da URBS e da Região Metropolitana de Curitiba, nosso principal desafio é fortalecer os serviços metropolitanos compartilhados. Isso exige mais do que operar ônibus: requer integração plena dos sistemas — física, tarifária, operacional e até visual. O passageiro não pode perceber a diferença entre um ônibus que roda em Curitiba e outro que opera em um município vizinho. A experiência deve ser contínua, fluida e de qualidade, independentemente de atravessar uma divisa municipal.

“COMO PRESIDENTE DO FÓRUM NACIONAL DE SECRETÁRIOS DE MOBILIDADE URBANA, TENHO DOIS OBJETIVOS PRIORITÁRIOS. O PRIMEIRO É A APROVAÇÃO DO NOVO MARCO LEGAL DO TRANSPORTE COLETIVO (...) TRATA-SE DE PROPOSTA ESTRUTURANTE, QUE DEFINE REGRAS CLARAS SOBRE FINANCIAMENTO, CUSTEIO DE GRATUIDADES E ACESSO A DADOS E RECURSOS.”

Para isso, é necessário eliminar as sobreposições de linhas, ampliar a malha viária, padronizar os veículos e investir na infraestrutura — calçadas, estações, ciclovias e pontos de parada de qualidade. A integração precisa ser pensada de forma ampla e metropolitana, com governança compartilhada entre os entes envolvidos.

Já no âmbito nacional, como presidente do Fórum Nacional de Secretários de Mobilidade Urbana, tenho dois objetivos prioritários. O primeiro é a aprovação do novo Marco Legal do Transporte Coletivo (PL 3278/2021), atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados. Trata-se de proposta estruturante, que define regras claras sobre financiamento, custeio de gratuidades e acesso a dados e recursos. A aprovação desse marco é fundamental para o futuro do setor.

O segundo objetivo é viabilizar o Sistema Nacional de Informações de Mobilidade Urbana. Sem dados confiáveis, não há como planejar, gerir, nem investir com eficiência. Essa base de dados permitirá que o governo federal aloque recursos de forma mais segura, transparente e estratégica, e que os municípios respondam com mais agilidade às necessidades locais.

Minha gestão no Fórum tem mandato de dois anos, e vou me empenhar para que essas duas metas — o Marco Legal e o Sistema de Informações — avancem substancialmente nesse período. Se não forem totalmente concluídas, acredito que, em até quatro anos, será possível consolidar essas conquistas.

O importante é que estamos no caminho certo.



OGENY PEDRO MAIA NETO

é engenheiro mecânico, com Executive MBA pela Fundação Dom Cabral, especialista em Gestão de Transportes e Mobilidade Urbana. É, também, presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S/A e do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana.



MAIS.MOBI É A NOVA EMPRESA DE MOBILIDADE URBANA DO BRASIL.

A organização surge com o objetivo de oferecer soluções customizadas, eficientes e escaláveis para o setor público, operadores de transporte e clientes em abrangência nacional.

Com o propósito de repensar os setores de transporte e tecnologia para antecipar o futuro que as cidades e as pessoas desejam, a Mais.Mobi assume a gestão de diversos produtos e bilhetagens eletrônicas, como Riocard Mais e Cartão Macaé. Com a capacidade operacional para transacionar 2 bilhões de viagens por ano, administrar mais de 9 milhões de cartões e uma base de 1 milhão de associados no clube de descontos exclusivo para passageiros do transporte público, a Mais.Mobi nasce com uma robusta experiência.

“Assumiremos o legado da bilhetagem eletrônica do estado do Rio de Janeiro e temos uma base sólida de conhecimento de mercado, inovação e compromisso com a qualidade. Com isso, posicionamos a Mais.Mobi como uma empresa preparada para liderar além da tecnologia do setor de mobilidade urbana. Somos capazes de

propor soluções eficientes e customizadas, de rápida implantação”, afirma Cassiano Rusycki, diretor da Mais.Mobi.

Com uma atuação ancorada em solução de pagamento para mobilidade sobre quatro pilares estratégicos — atendimento, gestão, fidelização e meio de pagamento —, a nova companhia passa a controlar a We Benefícios, plataforma especializada na venda de vale-transporte, vale-refeição, entre outros; o sistema de bilhetagem eletrônica de Saquarema e Maricá; além do Consórcio Mais Friburgo e do sistema de bilhetagem de Campos dos Goytacazes, que entrarão em operação ainda em 2025.

Também fica sob gestão da Mais.Mobi a área de negócios. Considerada modular e escalável, abrange os casos da tecnologia de controle antifraude, do pagamento por QR code, do aplicativo voltado para o

transporte público e do clube de descontos com mais de 40 empresas parceiras. Oferecê-los de maneira separada é uma opção viável, como explica André Nolte, diretor-financeiro.

“A proposta é adequar as soluções sob medida para a realidade de cada município. Usamos a tecnologia para resolver problemas reais de mobilidade, com segurança, transparência e suporte técnico contínuo. Conseguimos integrar outros sistemas com nossos produtos já validados pelo mercado, como é o caso do atendimento por chatbot, que pode ser plugado a uma operação a qualquer momento ou mesmo ser considerado em fase inicial de projeto”, reforça Nolte.

Mais.Mobi

Soluções para cidades que querem ir além da bilhetagem.

QUANDO O FUTURO SE
APROXIMA COM MUITAS
PERGUNTAS...



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.com.br

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

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

*As respostas da Marcopolo são
o movimento e
o compromisso
com a mobilidade sustentável.*



Attivi Integral, Ônibus Elétrico 100% Marcopolo

Volare Fly 10 GV

Diariamente, reafirmamos nosso compromisso como protagonistas na transformação da mobilidade. Com soluções inteligentes, pensadas por nós para as nossas cidades, o futuro deixa de ser um lugar só de perguntas e se torna uma realidade com resposta: a do movimento. Um caminho construído com tecnologia brasileira, eficiência energética e responsabilidade com as pessoas, com o transporte e com o planeta.

MOVING *changes*
EVERYTHING



Acesse o QR Code e
conheça mais sobre
as nossas soluções
para a mobilidade
sustentável.

 **Marcopolo**



A “PEGADA VERDE” COMEÇA NAS GARAGENS

Para além da renovação da frota, empresas de ônibus redesenham a cadeia operacional, conferindo sustentabilidade a todo o ciclo do transporte público



Cada vez mais presente no vocabulário corporativo, a “pegada verde” se traduz em ações para diminuir o impacto ambiental das atividades humanas. No segmento de transporte, essa lógica se manifesta no fortalecimento de uma cadeia operacional sistêmica que começa nas garagens, promovendo a sustentabilidade em todas as fases do transporte público brasileiro.

Operadoras de diferentes regiões do país têm implementado práticas inovadoras, como a instalação de sistemas de captação de água da chuva para reduzir o consumo hídrico, a implantação de painéis solares para gerar energia limpa, além de programas de conscientização ambiental para colaboradores. Também crescem os investimentos em ambientes arquitetônicos mais resilientes, capazes de suportar as mudanças climáticas e ampliar a eficiência operacional.

Essas ações se somam a compromissos como modernização da frota com veículos elétricos e modelos menos poluentes, como os veículos padrão Euro 6, além dos ônibus a gás natural e biometano. Inovações que posicionam o setor para consolidação de um transporte mais sustentável e responsável.

[A] TURP Transportes; [B-C] Divulgação/Transcal; [D] Divulgação/Pacto Global; [E] Hellen Torres/NTU

Água: o primeiro passo para economizar e preservar

Em média, cada ônibus consome cerca de 300 litros de água por lavagem, tornando esse recurso algo essencial na operação diária. O volume se multiplica considerando o gasto para manutenção das garagens e demandas administrativas. Para reduzir o consumo de água potável, as empresas apostam principalmente em sistemas de reúso de águas cinzas — águas residuais de limpeza — e captação de água da chuva (pluvial).

Uma vez coletado, esse recurso passa por tratamento físico-químico, com filtragem e ajustes químicos. Tudo para eliminar sólidos e substâncias prejudiciais ao meio ambiente.

“Se cada empresa fizer sua parte, adotando práticas dentro do que está ao seu alcance, conseguimos mitigar significativamente os impactos negativos da operação do sistema de transporte para o meio ambiente e contribuir com um ecossistema mais equilibrado. Foi isso que começamos a buscar aqui na empresa”, explica o gerente operacional da Transcal Transportes Coletivos, Clífferson Pelisson.

A Transcal atua na Grande Porto Alegre (RS) e construiu uma estação de tratamento capaz de reciclar 100% da água utilizada nas lavagens diárias dos cerca de 200 ônibus que opera. Também adotou coleta e tratamento de água da chuva para ampliar a disponibilidade do recurso utilizado nos pátios.

“Obviamente não temos água potável resultante desses processos, mas uma água que pode ser perfeitamente aplicada nos processos de limpeza, permitindo o reúso desse importante recurso natural”, disse. “O sistema permite a reutilização de cerca de 4 mil litros por hora, totalizando média de 30 mil litros por dia. Isso proporciona redução expressiva no consumo hídrico. Deste modo, podemos parar de usar a água vinda de um poço artesiano, que antes era a principal fonte de abastecimento”, completa Pelisson.



As operadoras do Sistema Transcol, na Grande Vitória (ES), também apostam no reúso da água nas garagens para ampliar a sustentabilidade operacional. A Viação Satélite, por exemplo, capta a água pluvial por meio de calhas instaladas nos telhados da empresa. Já a Viação Praia Sol e a Vereda Transporte reaproveitam a água condensada dos aparelhos de ar-condicionado.

Conhecida pela pureza das fontes hídricas, Petrópolis, na região serrana do Estado do Rio de Janeiro, também leva a sério o cuidado com a água, e empresas que operam no município contabilizam com orgulho a economia de recursos alcançada ano a ano.

Pioneira na implementação do reúso hídrico em Petrópolis, a Turp Transporte estima economia de 105 milhões de litros em 11 anos. “Durante todos os processos de limpeza dos ônibus, é possível reutilizar 75% da água, garantindo economia no consumo e qualidade na execução dos serviços de limpeza”, informa a empresa.

A operadora se prepara para aumento na frota e a meta é sair de 10,5 milhões de litros de água de reúso ao ano para 14,7 milhões de litros. Para isso, investe em tecnologia na garagem com equipamentos como bombas, controladores de nível elétrico, automação industrial, oxigenação induzida, filtragem e dosadores. A base de tratamento possui dois sistemas: biológico e químico.

A empresa Cidade das Hortênsias estima economia de 500 mil litros com sistemas de captação pluvial e reúso de água cinza. A viação também atua no controle de vazamentos e instalação de sistemas economizadores em torneiras e descargas para ampliar a economia.

Na empresa Cidade Real, o sistema de reúso atingiu 85% na economia do consumo hídrico em 2024. A empresa economizou 4,1 milhões de litros de água.

Gestão de resíduos

A gestão de resíduos é fundamental para o ciclo sustentável das operadoras. Além da questão ambiental, contribui para redução de custos e reduz riscos de acidentes e contaminações. A Serramar Transporte Coletivo, da Grande Vitória (ES), usa diluidores automáticos e máquinas turbo para lavagem dos ônibus, equipamentos que otimizam o uso de produtos de limpeza. Assim, eliminou o contato direto dos trabalhadores com essas substâncias.



Procedimentos de descarte de resíduos e logística reversa estão no radar das empresas capixabas, monitorados por indicadores, checklists mensais e capacitação das equipes.

No Espírito Santo, a Viação Praia Sol e a Vereda Transporte promovem a economia circular. Todo o material plástico reciclável é utilizado em projetos comunitários, fomentando reutilização e desenvolvimento social. Na Unimar Transportes, adotam-se indicadores de sustentabilidade, como Índice de Reciclagem, Consumo de Água, Consumo de Energia e Índice de Desenvolvimento Ambiental (IDA). Para este, a empresa aplica checklist ambiental com 34 tópicos que ajudam a gerenciar conformidades e ajustes necessários.

Em Petrópolis, a Cidade Real adota processo rigoroso de segregação de resíduos na manutenção. O óleo de motor “queimado” é separado e recolhido por empresa licenciada para tratamento, assim como estopas e EPIs sujos. O mesmo ocorre com sucatas, lâmpadas, vidros, papelões e plásticos. A Turp Transporte utiliza logística reversa para lonas de freio, resíduo classificado como insumo de classe 2.

Energia limpa e eficiência

Em 2019, a Turp Transporte implantou o Sistema de Geração de Energia Solar Fotovoltaica na garagem. Em 2021, a economia de energia chegou a 80% do consumo da empresa. O sistema gera até 14,2 mil quilowatts-hora (kWh), resultando em 47 toneladas de crédito de carbono. Segundo a empresa, essa proporção equivale ao plantio de 194 árvores.

A Turp Transporte tem, ainda, projeto para circulação natural de ar nos ônibus. Implementado em 2024, o Sistema Arejabus tem venezianas nas janelas, captador de ar e exaustor naturais para controle de ventilação, além de ventiladores e exaustores elétricos. Para engajar passageiros, iniciou-se pesquisa sobre satisfação com este sistema no lugar do ar-condicionado; como forma de conscientização sobre a importância ambiental do projeto, foram oferecidos prêmios aos passageiros que respondessem o questionário.

“Com todas as práticas ambientais adotadas pelas empresas de ônibus, reafirmamos o nosso compromisso com a sustentabilidade e a responsabilidade social. Em Petrópolis, temos iniciativas que vão desde a economia de um copo descartável ao reaproveitamento da água da chuva. Ao investir em tecnologias de reúso de água, sistemas de filtragem, energia solar e gestão correta de resíduos, reduzimos os impactos ambientais e contribuimos para uma mobilidade urbana mais limpa e eficiente”, destaca a superintendente do Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários de Petrópolis (Setrans-petro), Carla Rivetti.

Compromissos globais impulsionam mudanças locais

Mundialmente tem sido reforçado o compromisso com as metas climáticas estabelecidas pelo Acordo de Paris e pela Agenda 2030. “O tempo está se esgotando”, como disse o chefe do Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais da ONU, Liu Zhenmin, no relatório “Transporte Sustentável, Desenvolvimento Sustentável”.

As atividades desenvolvidas pelo setor de transporte público coletivo relacionam-se com pelo menos sete dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU: ODS 3 (Saúde e Bem-estar), ODS 7 (Energia Limpa e Acessível), ODS 8 (Trabalho Decente e Crescimento Econômico), ODS 9 (Indústria, Inovação e Infraestrutura), ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), ODS 13 (Ação contra a Mudança Global do Clima) e ODS 17 (Parcerias e Meios de Implementação).

No Brasil, iniciativas multissetoriais ganham dimensão com apoio da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e da Confederação Nacional do Transporte (CNT). Exemplo: a Coalizão dos Transportes pela Descarbonização, que reúne setor empresarial, poder público e sociedade civil para construir caminhos para transição energética do transporte brasileiro, da qual a NTU participa.

“O Sistema Transporte tem adotado estratégia institucional robusta para mobilizar as empresas e os governos para acelerar a transição sustentável no setor. São ações de articulação de políticas públicas, mudanças regulatórias, mobilização de redes e participação em eventos nacionais e internacionais em representação das empresas”, observa o diretor de Relações Institucionais da CNT, Valter Souza.

A adesão do setor ao Programa Multiplicadores do Pacto Global da ONU também contribui com resultados mais positivos e reforça ideia do ciclo de vida sustentável no transporte público. Abordagem que se conecta diretamente com os ODS da Agenda 2030.



**Acesse no
QR Code o
Pacto Global**



Para o gerente executivo de Meio Ambiente do Pacto Global - Rede Brasil, Rubens Filho, o transporte público coletivo é vetor fundamental para a implementação da Agenda 2030. “Há grandes oportunidades a serem exploradas. O avanço de soluções digitais e de monitoramento permite gestão mais eficiente das operações e do consumo de energia, além da possibilidade de explorar parcerias que facilitem a implementação da agenda”, avalia. “O transporte público tem enorme potencial de gerar impacto social positivo ao garantir mobilidade acessível, segura e equitativa para populações historicamente excluídas”, completou.

Ele destacou ações significativas. “A adoção de princípios da economia circular como o reaproveitamento de peças, a reciclagem de materiais e a correta destinação de resíduos operacionais pode reduzir custos e impactos ambientais. O uso de energias renováveis, como biometano e eletricidade de fontes limpas, se somam ao ganho reputacional e de competitividade, contribuindo para um mundo em transição energética.”

Em 2024, o Sistema Transporte aderiu ao Programa Multiplicadores do Pacto Global da ONU. “Com isso, assumiu o compromisso de promover e difundir os Dez Princípios universais nas áreas de direitos humanos, trabalho, meio ambiente e anticorrupção, além de acelerar o cumprimento dos ODS estabelecidos”, conforme explica o gerente executivo de Governança e Gestão Estratégica da CNT, João Guilherme Vogado Abrahão.



“Esses compromissos impactam a rotina e a gestão das empresas ao estimulá-las a incorporar práticas ESG, desenvolver planos de ação climática, promover uma cultura organizacional alinhada à responsabilidade socioambiental e buscar maior transparência e eficiência na governança. Ao posicionar o setor como protagonista da sustentabilidade, o Sistema Transporte contribui para que empresas de todos os portes estejam preparadas para os desafios da transição energética e para os critérios crescentes de exigência dos mercados e da sociedade”, afirma Abrahão.

Segundo ele, “os princípios do Pacto Global podem ser um guia de conduta ética, ambiental e social que fortalece a credibilidade do setor e amplia sua capacidade de acessar investimentos sustentáveis”. “Um transporte público alinhado a esses valores não é apenas mais eficiente e acessível: ele é também mais estratégico para alcançar metas climáticas e garantir o direito à mobilidade com dignidade”, conclui.

Para o Meio Ambiente os ganhos são reais. E para as empresas, há o aumento de competitividade. “Ao adotar compromissos reais com a sustentabilidade, as empresas do setor transportador se posicionam de forma mais competitiva para acessar uma nova geração de instrumentos financeiros, como os financiamentos verdes, os títulos sustentáveis e as linhas de crédito com taxas diferenciadas. Esse alinhamento também facilita o atendimento a critérios ESG (Ambiental, Social e Governança) exigidos por fundos internacionais, governos, compradores corporativos e organismos multilaterais”, observou Abrahão.

Ele acrescenta que: “empresas compromissadas com boas práticas ambientais e sociais ganham pontos em licitações públicas, ampliam a confiança junto a clientes e parceiros e têm maior potencial para estabelecer alianças estratégicas com instituições que priorizam a transição ecológica.”

Implementar práticas sustentáveis no transporte público brasileiro representa, assim, passo fundamental para cumprir compromissos da Agenda 2030, demonstrando como ações locais permitem alcançar objetivos globais sustentáveis.

CULTURA AMBIENTAL: colaboradores como multiplicadores

Treinamentos e campanhas incentivam boas práticas e fazem das equipes multiplicadores de ações sustentáveis

“A sustentabilidade hoje faz parte do DNA das empresas e precisa começar dentro das equipes”, afirma Elias Baltazar, do Sindicato das Empresas de Transporte Metropolitano da Grande Vitória (GVBus), no Espírito Santo. Cita as concessionárias do Sistema Transcol, reforçando que a lógica ESG foi incorporada à cultura do setor de ônibus coletivo urbano. “São três tópicos trabalhados através do envolvimento dos setores responsáveis, com foco em responsabilidade, transparência e impacto positivo. O compromisso ambiental é irreversível. As garagens tiveram transformação ambiental consolidando um novo padrão de gestão sustentável, segurança operacional e eficiência nos serviços”, destaca.

Na Grande Vitória, empresas do Sistema Transcol mantêm programas de conscientização com campanhas de educação ambiental, incluindo treinamentos sobre consumo consciente, descarte de resíduos e economia de água e energia, para que funcionários repliquem hábitos sustentáveis.

Em São Paulo, o Sistema BRT de Sorocaba criou o “Tour da Educação Ambiental”, promovendo viagens a parques e centros ecológicos regionais com aulas sobre preservação ambiental. Inicialmente para crianças de 6 a 12 anos, incluiu também os colaboradores. Promovem-se treinamentos sobre consumo consciente, reciclagem e redução de CO₂ para mais de 600 funcionários.

Em Fortaleza, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (Sindiônibus) lançou em 2024 o projeto “Turma da Sindy”, envolvendo colaboradores e estudantes de escolas públicas da capital. Realizam-se visitas às empresas para falar sobre a importância do transporte público para o meio ambiente e ensinar práticas ambientais replicáveis em casa e com familiares.

Investir em educação ambiental forma multiplicadores que levam práticas para além das garagens. Abordagem que fortalece o protagonismo do transporte coletivo na construção de cidades sustentáveis.





JACOB BARATA FILHO

é empresário e diretor da Viação Util, que integra o Grupo Guanabara, no Rio de Janeiro. É formado em Engenharia de Produção e possui MBA em Administração e Transportes.

RECONQUISTAR AS CIDADES PARA AS PESSOAS: o papel essencial do transporte público

Muita gente reclama, com razão, da impessoalidade das cidades. Os mais velhos lembram com saudade quando, na vizinhança, todos conheciam a freguesia pelo nome. A sociedade moderna valoriza cada vez mais o individualismo, e, no meio urbano, o carro particular é a materialização desta filosofia: o individual versus o coletivo.

Em contrapartida, se existe um lugar, entretanto, onde esta lógica é totalmente subvertida este lugar é o ônibus. Dentro do ônibus tem festa de aniversário, ensaio fotográfico de casamento, vaquinha para a aposentadoria do motorista.

Jan Gehl, em “Cidades para Pessoas”, nos ensina que as cidades devem ser projetadas para quem caminha, convive e vive nelas e não para os carros. Ele defende que os espaços urbanos devem priorizar a escala humana, promovendo encontros, bem-estar e sustentabilidade. Para isso, um sistema eficiente de transporte público é peça-chave.

O domínio do automóvel nas cidades do século XX resultou em congestionamentos, poluição e espaços urbanos hostis para pedestres e ciclistas. Gehl propõe a inversão desse modelo: devolver as ruas às pessoas por meio de calçadas amplas, ciclovias seguras e áreas de convivência. Mas nada disso funciona sem um transporte coletivo eficiente, acessível e integrado, que reduza a dependência do carro e torne as cidades mais humanas.

Investir em transporte público não é apenas questão de mobilidade, mas de qualidade de vida. Cidades que priorizam ônibus rápidos, metrô bem planejados e redes intermodais não apenas facilitam deslocamentos, mas promovem inclusão social, segurança e sustentabilidade. Quando priorizamos o transporte coletivo, reduzimos as emissões de carbono, melhoramos a saúde pública e tornamos os espaços urbanos mais vibrantes e agradáveis.

O futuro das cidades de Gehl passa pela valorização do transporte público. Uma cidade pensada para as pessoas é aquela onde o ônibus, o trem e a bicicleta não são alternativas, mas protagonistas. Se queremos espaços mais democráticos, sustentáveis e acolhedores, investir em transporte coletivo não é opção, é necessidade.

EMILLENNIUM

A MAIS COMPLETA LINHA DE ÔNIBUS ELÉTRICOS DO BRASIL



100%
ELÉTRICO



ZERO
EMIÇÃO CO₂



BAIXA EMISSÃO
DE RUÍDOS



CARGAS
DURADOURAS



DESACERELE. SEU BEM
MAIOR É A VIDA.

CAIO

Consulte o representante
de sua região para saber
mais sobre os modelos.



SIGA A CAIO NAS REDES SOCIAIS



www.caio.com.br



[caioinduscaroficial](https://www.instagram.com/caioinduscaroficial)



[company/caioinduscaroficial](https://www.linkedin.com/company/caioinduscaroficial)



[caioinduscaroficial](https://www.youtube.com/caioinduscaroficial)

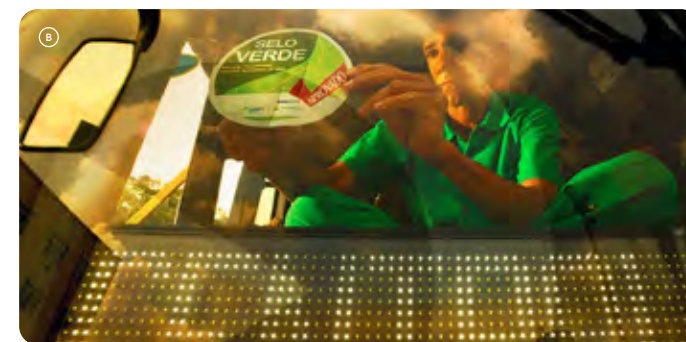
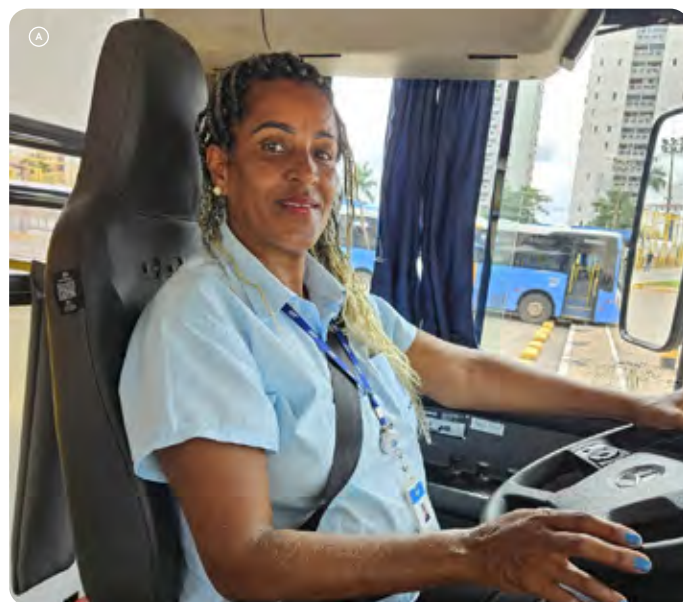
Fábrica: Rodovia Marechal Rondon, KM 252,2 Distrito Industrial - CEP: 18607-810 - Botucatu - SP - Tel +55 (14) 3811-3900 ou 3112-1000

Escritório Central: Avenida das Nações Unidas, 12901 | 19º andar Torre Oeste | Nações Unidas | Brooklin Paulista São Paulo SP - CEP 04578-000 | Tel +55 (11) 2148 8001

HP Transportes promove 'Dia D' para incentivar mulheres a se tornarem motoristas de ônibus

A HP Transportes Coletivos, uma das concessionárias que atuam no transporte coletivo em Goiânia e região metropolitana, realizou no dia 6 de junho, em parceria com o programa 'Mais Motoristas', do SEST SENAT (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), o Dia D da 'Mulher na Direção', iniciativa voltada à inclusão de motoristas mulheres no setor, tradicionalmente dominado por homens. O programa tem como meta ampliar o número de motoristas do sexo feminino até dezembro de 2025, impulsionando a transformação social por meio de oportunidades reais de trabalho e qualificação profissional.

Foram realizadas seletivas presenciais na sede da HP Transportes para mulheres a partir de 21 anos, que já apresentavam Carteira Nacional de Habilitação (CNH) da categoria 'B' válida. As aprovadas que não possuíam CNH na categoria D (necessária para dirigir ônibus) ainda podem ingressar em processo de formação profissional completo, oferecido pelo SEST SENAT, que cobrirá gratuitamente mudança de categoria da CNH, exame toxicológico, curso prático de direção com aluguel de veículo, curso completo em escola homologada para motoristas profissionais e inclusão da observação "Exerce Atividade Remunerada" (EAR) na CNH.



Semove destaca iniciativas sustentáveis no transporte por ônibus no RJ

No dia 5 de junho, quando é celebrado o Dia Mundial do Meio Ambiente, a Semove promoveu campanha em seu perfil no Instagram (@semove.rj) com o objetivo de conscientizar a população sobre a importância da sustentabilidade no transporte coletivo. A iniciativa destacou ações que vêm sendo realizadas no setor de ônibus no Estado do Rio de Janeiro para reduzir impactos ambientais e promover práticas responsáveis.

A primeira publicação da campanha apresenta, por meio de vídeo, três frentes de atuação: o Convênio Selo Verde, os programas de reuso de água nas garagens das empresas e o uso do carbonômetro, ferramenta digital que calcula a quantidade de CO2 que deixa de ser emitida quando o cidadão opta pelo transporte público, em vez de transporte individual.

Em outro post, a campanha apresenta o Selo Verde, que certifica os ônibus com motores dentro dos padrões ambientais, por meio de avaliação do Programa Despoluir. Desde 1997, a iniciativa já evitou a emissão de cerca de 2,55 milhões de toneladas de CO2 e 50 mil toneladas de poluentes no Estado.

A campanha continuou ao longo do mês nas redes sociais reforçando o papel do transporte coletivo como aliado da sustentabilidade e chamando a atenção para a importância de ações contínuas em prol do meio ambiente.

(A) Divulgação/HP Transportes; (B) Semove/RJ

Pioneiro é quem vê o futuro primeiro.

Todas as inovações em mobilidade TACOM são potencializadas pela sinergia com o **ia.mobi**.

CIT-Sbe® NEXT GENERATION

Conheça o novo validador CCTI 5.0

Operação ABT **100% digital** integrada ao validador CCTI 5.0 e demais módulos do ITS.

Permite pagamento por reconhecimento **biométrico** da face e por QR Code. Tela de 8 polegadas e duas câmeras frontais.

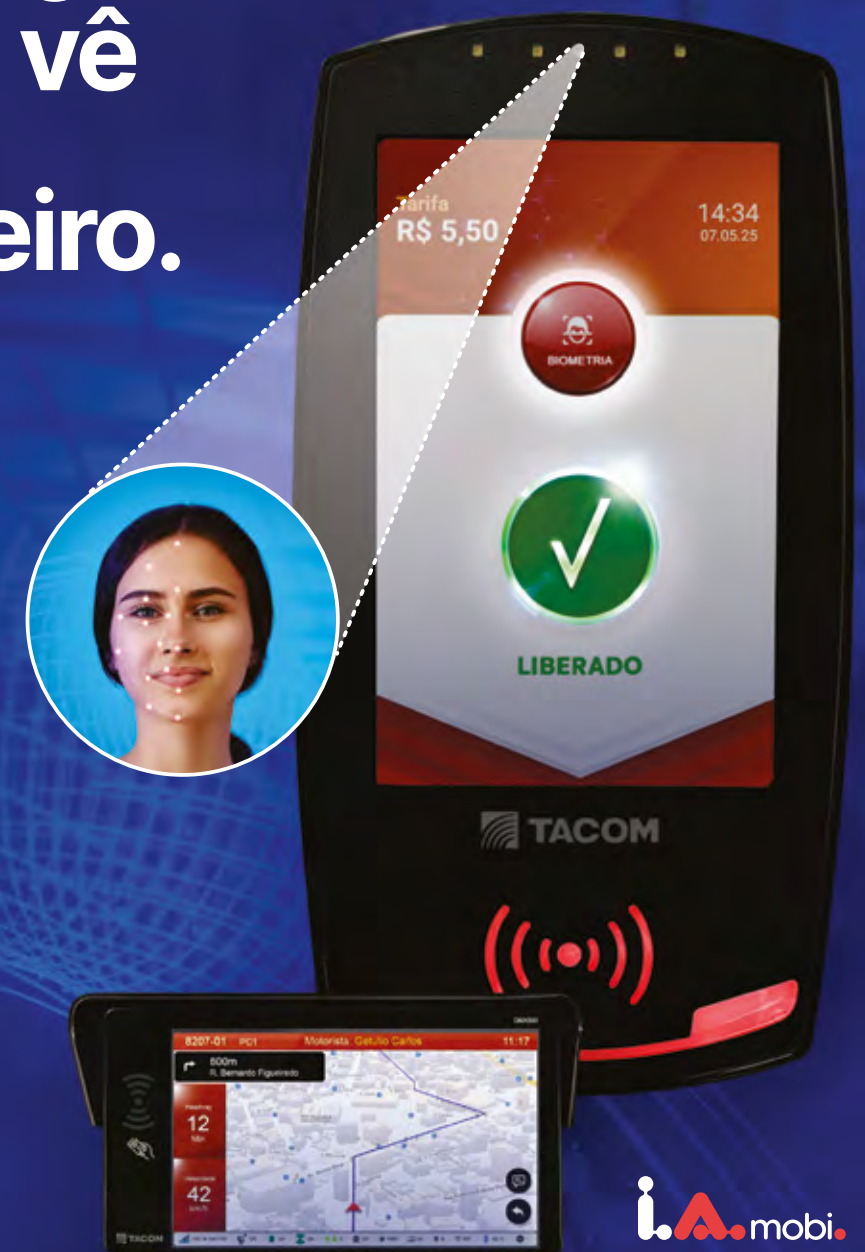
CIT-Sao MÓDULO DE APOIO À OPERAÇÃO

Operação por **GPS**, navegação ponto-a-ponto com atualização de itinerário. Tela touch screen de **8 polegadas** e comunicação em tempo real com CCO.

+55 31 3348 1000
tacom.com.br



Descubra nossas soluções em mobilidade.



ia.mobi
Inteligência Artificial aplicada a soluções de mobilidade

Buszoom NEXT GENERATION

Videomonitoramento embarcado que interage com o **ia.mobi** na integração com sistemas de bilhetagem, rastreamento e telemetria.

TACOM



O MUNDO INOVA NA MOBILIDADE URBANA

A NTU participou, entre os dias 15 e 18 de junho, do UITP Summit 2025, evento realizado na Alemanha, no qual foram apresentadas novas tecnologias para o transporte público mundial



Eletrificação da frota, automação de veículos, avanço do transporte sob demanda e inteligência artificial. Essas e outras tendências foram apresentadas no UITP *Global Public Transport Summit 2025*, realizado em Hamburgo, na Alemanha. Promovido pela Associação Internacional de Transporte Público (UITP, na sigla em francês), o evento promove o compartilhamento de conhecimentos e de tecnologias entre seus diversos participantes, com o intuito de desenvolver o transporte urbano global.

Mais de 10 mil profissionais de transporte público de mais de 100 países participaram do Summit, debatendo os avanços e novidades no setor. A NTU foi representada no evento pelo presidente do seu Conselho Diretor, Edmundo Pinheiro, e pelo diretor Técnico, Mateus Freitas, que atuaram como coanfitriões da Casa da Mobilidade Brasileira (VER BOX ABAIXO).

Matheus Freitas relatou ter se surpreendido com o avanço que outros países apresentaram em áreas como eletrificação e automação dos veículos coletivos. "Pelo menos 90% dos fornecedores de ônibus presentes apresentaram modelos movidos a eletricidade. As discussões avançaram para além da aquisição e do financiamento desses veículos, abordando soluções para otimizar a recarga das baterias. O foco agora estaria em alinhar a recarga ao planejamento operacional das linhas, com o objetivo de prolongar a vida útil das baterias e garantir maior eficiência energética", explicou.

Para Mateus Freitas, algumas dessas tecnologias podem estar chegando em breve ao Brasil, ou até se expandindo, para os casos das que já estão presentes em nosso país. "Algo que nós já temos são os ônibus elétricos, mas o nível de utilização é totalmente diferente. Enquanto, sobretudo na Europa, a eletrificação já foi definida como a principal rota tecnológica para a transição energética na mobilidade urbana e na redução de emissões, aqui no Brasil essa tecnologia ainda enfrenta barreiras", acrescenta.

(A) Divulgação/UITP; (B) UITP Summit; (C) Divulgação/NTU e Movimento Brasil on Rails

Freitas explica que, lá fora, o financiamento já está consolidado, assim como a infraestrutura de recarga nas garagens, o que ainda não ocorre no Brasil. Outro ponto é a disponibilidade de energia em alta tensão, que precisa ser garantida pelas concessionárias de energia — o que também enfrenta entraves nos estados e cidades brasileiras.

Soluções tecnológicas

Um dos destaques do UITP Summit foi a automação do transporte coletivo. Com ônibus autônomos já em operação experimental em países como Noruega, França e Bélgica, a palestra "Encontro de Mobilidade Compartilhada: Mergulhe no Futuro do Transporte Público Compartilhado e Autônomo" abordou o tema, com a presença do futuro presidente do Comitê de Mobilidade sob Demanda da UITP, Axel Drouadaine, o presidente da Divisão de Mobilidade Compartilhada da Ruter AS, Endre Angelvik, e o CEO da To Zest, Angelo Meuleman.

No seminário, foi explicado que essas operações ainda ocorrem em ambientes controlados, como eventos esportivos ou feiras de negócios, e funcionam como laboratórios vivos para o desenvolvimento e aperfeiçoamento de sensores, *softwares* e algoritmos. O objetivo é que essas tecnologias apresentadas por empresas como a MOIA (Alemanha), a Ruter AS (Noruega) e a To Zest (Bélgica) evoluam com base nas experiências reais coletadas durante esses testes, abrindo caminho para uma operação mais ampla no futuro.

O crescimento dos serviços de transporte sob demanda, voltados para complementar o transporte público tradicional, também é tendência observada na Europa. Uma das empresas que trabalham com esse modelo na Alemanha é a própria MOIA. O sistema autônomo sob demanda da empresa é operado em Hamburgo pela Volkswagen, em parceria com a Hamburger Hochbahn AG. Ele utiliza veículos elétricos compartilhados para complementar o transporte público local, oferecendo alternativa prática e ecológica ao carro particular.

O serviço funciona por meio de aplicativo, no qual os usuários inserem os endereços de partida e destino. Um algoritmo agrupa passageiros com rotas semelhantes, otimizando os trajetos e reduzindo o número de veículos nas ruas. As viagens podem ser reservadas com até 10 minutos de antecedência, e o custo é calculado pela distância percorrida, independentemente de desvios para pegar outros passageiros. O pagamento é feito via cartão de crédito, Apple Pay ou PayPal.

Os veículos são silenciosos, 100% elétricos, têm seis assentos individuais, wi-fi, portas USB e amplo espaço interno. O MOIA também atende o aeroporto da cidade, mediante taxa extra. Integrado à plataforma HVV Switch (aplicativo e serviço de mobilidade em Hamburgo que integra várias opções de transporte em uma plataforma), o serviço busca unir a flexibilidade do transporte individual à sustentabilidade do transporte coletivo.

ZERO EMISSÕES, ENERGIA LIMPA.

TECNOLOGIA BRASILEIRA COM PRESENÇA GLOBAL.

VMG Aires e HISPACOLD, juntos por um transporte sustentável.



No entanto, segundo Matheus Freitas, esses “são serviços personalizados, que ainda dependem de altos níveis de subsídios públicos para se manterem, mas que têm ganhado espaço, sobretudo nas cidades europeias. Esses serviços são acessados pelos usuários por meio de aplicativos, nos quais fazem o agendamento das viagens, utilizando veículos diferenciados, como ônibus de pequeno porte ou vans”.

Foram debatidas, também, preocupações comuns em escala global, como a dificuldade de recuperar a demanda por transporte coletivo aos níveis pré-pandemia. Mudanças no comportamento da população, como o crescimento do trabalho remoto, o ensino à distância e o envelhecimento demográfico, têm reduzido o volume de deslocamentos diários.

Muitas cidades seguem investindo em infraestrutura como corredores exclusivos e sistemas BRT, reforçando a importância da priorização do transporte coletivo como estratégia para torná-lo mais rápido, confiável e competitivo. Entre 2024 e 2025 foram inauguradas novas infraestruturas de priorização do transporte público coletivo sobre pneus em Amman (na Jordânia), Aspen e Glenwood Springs (Estados Unidos), Belfast (Irlanda do Norte), Guadalajara (México) e Medellín (Colômbia). No Brasil, um exemplo recente é o BRT TransBrasil, na cidade do Rio de Janeiro.

IAS e Abastecimento

O uso de inteligência artificial (IA) não poderia ficar de fora. Também foram apresentados no Summit 2025 aplicativos que oferecem navegação personalizada para pessoas com deficiência, com rotas acessíveis, leitura de placas em tempo real e integração com assistentes de voz. Uma das empresas que apresentaram inovações na área foi a Optibus, cujo *software* vem sendo adotado em sistemas de ônibus urbano de várias cidades ao redor do mundo, incluindo o Brasil, onde a empresa israelense já atua em Porto Alegre e Manaus.

A empresa trouxe tecnologias avançadas à capital amazonense. A Optibus introduziu o uso de sua IA e os algoritmos para otimizar rotas e horários de ônibus dentro do sistema de transporte coletivo de Manaus, considerando dados dinâmicos do mundo real, como padrões de tráfego, número de passageiros e horários de ônibus anteriores.

Essa integração de inteligências artificiais na gestão de frotas e operações foi exibida para o público no UITP Summit. Além disso, o diretor Regional da Optibus, Benedikt Lahme, falou sobre o planejamento de redes inteligentes e o aproveitamento de dados e IA para otimização do transporte público.



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

PRODATA
mobility Brasil

O debate sobre os benefícios do uso das IAs para otimização do transporte público também serviu para desmistificar seu uso. No painel “Desmistificando a IA: Navegando pelas oportunidades do transporte público”, representantes de empresas da França e dos Estados Unidos abordaram o assunto, incluindo Arnaud Julien, diretor de Inovação e Inteligência Artificial da francesa Keolis.

“No Grupo Keolis, acreditamos que a IA é uma jornada de transformação. Tive a oportunidade de compartilhar como ela já está gerando impacto em nossas operações: aprimorando as informações sobre os passageiros em tempo real, aumentando a eficiência e a segurança operacional, implementando a manutenção preditiva e a preventiva em veículos e infraestrutura, melhorando a acessibilidade para todos e prevendo padrões de passageiros para adaptar nossa oferta à demanda”, declarou Julien, por meio de seu perfil no LinkedIn.

A eficiência no abastecimento para veículos coletivos elétricos é um dos tópicos em alta no setor de transporte internacional. No tour guiado “Alimentando o Futuro: Novas Soluções para Baterias e Carregamento de Veículos Elétricos” foram exibidas inovações tecnológicas que podem tornar a alternativa sustentável mais eficiente.

A Volytica Diagnostics GmbH, empresa alemã sediada em Dresden, mostrou um meio de diagnosticar a bateria de veículos elétricos (VE) via carregador, gerando economia de custos por meio de alertas precoces, otimizando cronogramas de manutenção e maximizando o desempenho e a longevidade dos veículos.

A israelense Electreon também chamou a atenção no painel, com a exibição de seus meios de carregamento sem fio de veículos elétricos. Essa tecnologia está sendo implantada em zonas dedicadas ao carregamento, permitindo que as frotas sejam abastecidas com praticidade ao longo de seu dia operacional. Isso reduz a necessidade de baterias pesadas e achata a curva de demanda de eletricidade.

Também foram debatidas formas alternativas de combustível. O painel “O que vem por aí para os ônibus a hidrogênio? Uma perspectiva internacional para o futuro” reuniu empresas do Reino Unido, dos Estados Unidos, da Espanha e da Polônia para apresentar estudos de caso sobre a implantação de ônibus movidos a hidrogênio e células de combustível.

Com base nos resultados dos projetos JIVE - *Joint Initiative for Hydrogen Vehicles across Europe* (Iniciativa Conjunta para Veículos Movidos a Hidrogênio na Europa), o seminário discutiu as perspectivas futuras da tecnologia na descarbonização de frotas de ônibus. Participaram operadores de transporte, autoridades e especialistas que analisaram os avanços na infraestrutura de reabastecimento de hidrogênio, o desempenho dos veículos, o custo total de propriedade (TCO) e os desafios para a adoção futura.

Acessibilidade, inclusão social, sustentabilidade

A chefe do escritório latino-americano da UITP, Eleonora Pazos, afirmou que a escolha de Hamburgo como sede do UITP Summit foi motivada por combinação de fatores estratégicos e institucionais. A cidade alemã se mostra como exemplo global de bom funcionamento do transporte público, algo que foi determinante para a decisão.

“Hamburgo é reconhecida como referência europeia em mobilidade urbana sustentável, com investimentos consistentes em transporte público, eletromobilidade, ciclovias e integração modal. A cidade tem metas ambiciosas de descarbonização e já implementa soluções inovadoras que dialogam diretamente com os temas centrais da UITP”, explicou.

Eleonora destacou também o caráter inclusivo de várias inovações apresentadas no Summit, como veículos acessíveis e tecnologias, rampas automáticas e apps com navegação por voz. “A acessibilidade foi abordada como parte do desenho universal, integrando as necessidades de diferentes grupos desde a concepção do serviço e da infraestrutura. Foram apresentadas soluções de bilhetagem que facilitam o acesso ao transporte por populações vulneráveis, como sistemas com integração de benefícios sociais, uso de cartões de identificação governamentais e tarifas flexíveis”, ressaltou.

Algumas operadoras compartilharam experiências de criação de rotas e serviços com comunidades periféricas ou marginalizadas, priorizando suas necessidades no planejamento da rede. Diversas sessões discutiram o uso de dados para planejar redes mais seguras para mulheres e grupos vulneráveis, com iluminação adequada, câmeras e treinamento de pessoal.

CASA DA MOBILIDADE

Em parceria inédita, a NTU e o Movimento *Brazil on Rails* organizaram conjuntamente o espaço multi-marcas do Brasil no UITP Summit: a *House of Brazilian Mobility* - Casa da Mobilidade Brasileira, que contou com a ajuda de 32 patrocinadores e apoiadores.

O presidente do Conselho Diretor da NTU, Edmundo Pinheiro, afirmou que a iniciativa uniu forças na promoção do transporte público brasileiro durante o evento. “A Casa da Mobilidade Brasileira simboliza a convergência dos operadores de transporte urbano em torno de um objetivo comum: fortalecer as soluções coletivas, integradas e sustentáveis de mobilidade urbana, em contraponto à expansão dos modos individuais, que comprometem a qualidade de vida nas cidades”.

Para o CEO da RV Conecta e do *Brazil on Rails*, Rodrigo Vilaça, a parceria com a NTU para a Casa da Mobilidade surgiu da necessidade de voz coesa entre os vários agentes que atuam na construção de uma mobilidade mais acessível, segura, ambientalmente correta e agradável no ir e vir das pessoas nas cidades brasileiras.

“É preciso equilíbrio, não só na distribuição de recursos, sejam federais ou privados, mas também de bom atendimento ao público, ao cliente, ao usuário. Essa iniciativa (Casa da Mobilidade) é exemplo clássico de motivação que nos leva a buscar a união de forças e, de forma coesa, entregar algo bastante assertivo para aqueles que hoje idealizam e pensam sobre mobilidade urbana”, disse Vilaça.



House of Brazilian Mobility com representantes do Brasil no Summit (foto de celular)



Bus2

**Mudando a
mobilidade urbana
em todo o mundo**

O que fazemos

Com ampla expertise no setor de mobilidade, a Bus2 oferece um **poderoso hub** de integração para soluções inteligentes de transporte público.

Nossa plataforma centraliza **ferramentas, tecnologias e serviços** que conectam usuários, operadores e órgãos gestores, otimizando informações e **melhorando as operações** em todo o ecossistema do transporte.

345

projetos ativos no Brasil!

A Bus2 é o **maior gerador de dados GTFS da América Latina**, apoiando cidades de todos os tamanhos com informações de transporte precisas e em tempo real, além de soluções de mobilidade escaláveis.



Nossa soluções em **três pilares:**

1.

Informação ao Usuário - O modelo white label garante uma identidade visual coesa, alinhada à marca de cada cidade. Para cidades e operadores, o app é um canal estratégico de comunicação, educação do usuário e engajamento. De campanhas de segurança pública a atualizações tarifárias e pesquisas digitais, é uma ferramenta poderosa para aprimorar o serviço e a transparência.

2.

Monitoramento de Dados - A precisão dos dados são fundamentais para modernizar o Transporte Público. Fornecemos uma integração completa de dados GTFS, SBE, GPS e dados secundários. Esses dados de planejamento, bilhetagem e gestão de frota compõem a plataforma de dados BIA – Bus2 Intelligence Analytics. Uma ferramenta com indicadores e métricas operacionais integradas.

3.

Inteligência com Dados - A Bus2 está moldando o futuro do transporte público através da inteligência artificial. Com a plataforma BIA e a nossa IA integrada, os clientes passam a capturar valor do seu grande volume de dados. A partir dessa inteligência, a Bus2 também oferece o Clube de Fidelidade EBZ, um programa que recompensa os usuários do transporte público, analisando o perfil comportamental dos passageiros.

Saiba mais sobre nossas soluções em

 www.bus2.me

 [bus2me](https://www.instagram.com/bus2me)

 [bus2](https://www.linkedin.com/company/bus2)



AINDA EM RECUPERAÇÃO

Transporte público de passageiros permanece em estado de alerta. Mesmo com a ampliação de políticas como subsídios e tarifa zero nas cidades, o número de passageiros transportados continua abaixo do registrado nos anos anteriores à pandemia. Dados são do Anuário NTU 2024-2025



O transporte público por ônibus no Brasil vive momento de recuperação ainda instável, após o impacto da covid-19. A forte perda de demanda registrada em 2020 foi parcialmente recuperada, em boa parte devido à adoção de subsídios aos passageiros. No entanto, o número de viagens realizadas segue abaixo do cenário pré-pandemia: no ano passado, o setor fez praticamente 100 milhões de viagens/mês a menos do que em 2019, redução de 19,5% no número de passageiros transportados. Esses dados estão contidos na publicação anual da NTU, que traz um balanço do setor de transporte público de passageiros por ônibus urbanos.

A representatividade da demanda equivalente (passageiros pagantes) em relação ao total de passageiros transportados vem reduzindo, ano após ano — de 72,0% em 2021 para 56,7% em 2024. Ou seja, são mais pessoas transportadas, mas com maior número de viagens subsidiadas. As análises consideram as médias dos meses de abril e outubro dos dados apresentados.

Em relação à redução da demanda de passageiros, o diretor Técnico da NTU, Matheus Freitas, explica que a situação também é decorrente de mudanças na dinâmica de atividades nas cidades, iniciadas ou intensificadas no pós-pandemia, com reflexos no perfil dos usuários e da mobilidade. “As principais alterações observadas são o aumento do trabalho remoto e híbrido, maior oferta de cursos educacionais na modalidade online, crescimento das viagens realizadas por aplicativos de transporte, entre outros.”

Para Freitas, a mudança desse cenário depende

de uma “combinação de fatores que contemple o reequilíbrio dos contratos de concessão, com separação das tarifas pública e de remuneração; o aumento da qualidade da oferta de serviço, com investimentos na renovação da frota de ônibus e em projetos de priorização da mobilidade coletiva; e a regulamentação imediata e eficiente das plataformas tecnológicas que oferecem serviços de transportes”, pontua.

O Anuário mostra ainda que a oferta de serviços cresceu em 2024, com o aumento de 10,3% na quilometragem produzida. Já outros indicadores, como idade média da frota, salários dos motoristas, preço médio do óleo diesel e custo por quilômetro operado, ficaram estáveis na comparação com o ano de 2023.

Balanço de investimentos

O Anuário da NTU também acompanha, há anos, os investimentos em priorização do transporte público. E o levantamento do último ano demonstra que o setor foi impactado pela retração de recursos federais. A desaceleração dos investimentos é atribuída, em grande parte, à descontinuidade de programas nacionais de financiamento. Mesmo com essas limitações, entre 2017 e 2025 foram implantadas 111 faixas exclusivas para ônibus, 56 corredores e 17 sistemas BRT. As faixas exclusivas, por sua viabilidade técnica e custo mais baixo, têm sido a principal solução adotada pelos municípios para priorizar o transporte coletivo (LEIA MAIS NO ARTIGO “PALAVRA DE ESPECIALISTA”, NA PÁGINA 66).

(A) José Cruz/Agência Brasil; (B) Rovena Rosa/Agência Brasil

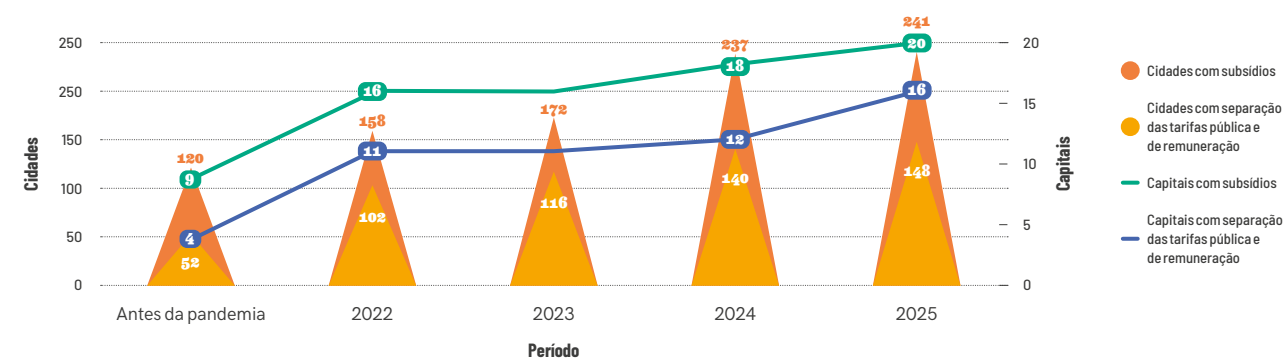
O maior ciclo de expansão da infraestrutura urbana ocorreu entre 2011 e 2014, quando foram operacionalizados 1.142 quilômetros de corredores, faixas e BRTs — o equivalente a 55,3% de toda a extensão implementada entre 2011 e 2025. Esse avanço expressivo foi viabilizado, à época, por programas federais voltados à mobilidade urbana, com foco nas capitais e regiões metropolitanas. Já entre 2022 e 2025, a infraestrutura destinada ao transporte por ônibus cresceu apenas 9,6%, impulsionada principalmente pela implantação de faixas exclusivas. ●



Indicadores EVOLUÇÃO DOS SUBSÍDIOS TARIFÁRIOS E TARIFA ZERO

A evolução dos subsídios pelo Brasil também está contida no Anuário NTU 2024-2025. Existem atualmente 395 cidades que subsidiam em parte ou totalmente o custo do transporte de seus passageiros. Em apenas seis anos, o número de cidades com algum nível de subsídio saltou de 120, em 2019, para 241, em 2025. Essa ampliação inclui, principalmente, municípios que passaram a separar a tarifa paga pelo usuário da remuneração dos operadores, prática considerada mais eficiente para aumentar a qualidade da oferta de serviço. O número de cidades com essa separação subiu de 52, antes da pandemia, para 148 atualmente. A média dos subsídios praticados nas capitais e regiões metropolitanas é de 32%.

Evolução da quantidade de sistemas com subsídios e com a separação das tarifas públicas e de remuneração (2019 - maio/2025)



Fonte: NTU

O Anuário evidencia também o crescimento da tarifa zero — política que isenta o passageiro do pagamento da passagem, com 100% de subsídio. Segundo levantamento, 154 cidades brasileiras haviam implementado a gratuidade total no transporte público até maio de 2025, das quais 127 com tarifa zero universal, ou seja, válida para todos os horários, linhas e dias da semana. A maior parte dessas iniciativas (73%) surgiu após 2020, demonstrando que a pandemia impulsionou a adesão a esse modelo.

Apesar do crescimento da tarifa zero, especialmente em cidades de pequeno porte, sua viabilidade nas grandes cidades ainda é questionável. O documento pontua que a ausência de uma política nacional de financiamento e a falta de mecanismos estáveis para custear o sistema tornam desafiadora a adoção da tarifa zero em redes de transporte maiores, com mais linhas e ônibus. ●



Florianópolis inova no transporte público e 80% dos estudantes já usam tecnologia que elimina filas no recadastramento

Com as soluções da Empresa 1 o sistema de transporte coletivo ficou mais eficiente e digital

O transporte público de Florianópolis passou por transformação nos últimos dois anos. Com os sistemas SI.GO, Sigom Telemetria e Console do Motorista, desenvolvidos pela Empresa 1, a cidade modernizou sua operação, garantindo mais segurança, eficiência e conforto. A iniciativa se tornou **referência em tecnologia aplicada ao transporte urbano**, com resultados concretos no dia a dia da população.

Recadastramento SEM FILAS

Antes, o início do ano letivo era sinônimo de filas para estudantes recadastrarem o cartão de transporte. Agora, o processo pode ser **feito online no aplicativo, sem deslocamento**, mantendo o cartão ativo. Isso foi possível com a integração do SI.GO ao app Floripa no Ponto, adotada pelo Grupo Gestor e Consórcio Fênix, permitindo o recadastramento e serviços de bilhetagem de forma digital. “Quando a gente entrou com o recadastramento online, tudo mudou. É como se nosso sistema tivesse finalmente chegado no século XXI”,

diz Marcos Lopes, do Grupo Gestor.

A aceitação foi rápida: segundo Aloísio Formento, Gerente Financeiro da Passe Rápido, nos três primeiros meses, entre 20% e 30% dos estudantes fizeram o processo online; **hoje, o número chega a 80%**. “O SI.GO está consolidado aqui no município, a gente não se enxerga mais sem ele”.

Para o CEO da Empresa 1, Marcos Maciel, ajudar Florianópolis a se tornar mais inteligente mostra que inovação e transporte público podem caminhar juntos. “Nosso compromisso é seguir desenvolvendo tecnologias que tornem o transporte público mais ágil, sustentável e acessível, contribuindo para que Florianópolis seja referência em mobilidade urbana no Brasil”.

MAIS SEGURANÇA na direção

Outro avanço foi a implementação do sistema de Telemetria, que monitora em tempo real veículos e motoristas, garantindo segurança e padronização. “Existe um veículo

que está fazendo um consumo ruim de alguma peça. A primeira pergunta que vem à cabeça é: **por causa do carro ou do motorista? A Telemetria nos permite fazer essa divisão**”, explica Lopes. O foco em Florianópolis foi segurança, e não apenas corte de custos.

“

Se o motorista **dirige de forma defensiva**, antecipando riscos e respeitando limites, a redução de custos vem como consequência, mas **o foco é a vida**.

” Marcos Lopes

”

A Telemetria contribui para a **manutenção preventiva da frota**. Enoque Ademir da Silva, coordenador de manutenção do Consórcio Fênix, relata: “Tivemos um veículo com falha de embreagem. Descobrimos que o motorista mantinha o pé no pedal. **Com a Telemetria, identificamos e corrigimos a prática**.”

O sistema também reduz consumo de combustível, permitindo investimento em outras áreas, e possibilita monitorar o desempenho dos ônibus em cada linha, algo essencial em sistemas multilinha como Florianópolis. “O sistema de Telemetria é o único que conhecemos hoje que **automaticamente separa os dados por linha e não por veículo**

[em que cada veículo pode rodar várias linhas]. A gente vai lapidando cada motorista de acordo com o que precisa ser melhorado”, destaca Daniel Santos, supervisor operacional do Consórcio Fênix.



PAINEL INTELIGENTE do motorista

A bordo dos ônibus, os motoristas agora contam com o Console do Motorista, dispositivo que **concentra, ao lado do volante, funções antes dispersas pelo veículo**. A nova ferramenta permite abrir e encerrar viagens, configurar linhas e receber mensagens da central de operações, tudo sem sair do posto de trabalho.

“Sem o console, a gente tinha que ir até a catraca para configurar a viagem. Às vezes isso atrasava.

Agora, **é só passar o cartão, configurar a linha e partir**”, conta Adilson Spíndola, motorista do transporte coletivo.

O dispositivo também permite ao condutor identificar e resolver problemas nos cartões dos passageiros em tempo real, melhorando o atendimento ao usuário do transporte, e receber alertas de trânsito e acidentes para desvios de rota. “Se o Console não avisasse, tu ficaria ali na fila de carros”, comenta Adilson.

O painel foi rapidamente adotado pelos funcionários. “O Console foi incorporado na rotina dos motoristas de forma praticamente automática, pela própria **simplicidade de uso**”, avalia Juliana Arantes, do Grupo Gestor.



Sobre a Empresa 1

Parte do Grupo Volares, a Empresa 1 é pioneira em bilhetagem digital no Brasil, desenvolvendo tecnologias para agilizar o transporte público desde 1997, que evitam fraudes e facilitam a mobilidade.



MAIO: MÊS DAS CORES

O setor está atento ao mês que é dedicado a sensibilizar a sociedade sobre campanhas importantes, que incluem datas comemorativas que vão da conscientização do trânsito seguro e vulnerabilidade das crianças e adolescentes ao alerta sobre doenças que matam todos os anos

 O mês de maio é marcado pelo colorido de diversas campanhas essenciais para esclarecer a população sobre a prevenção de acidentes nas vias, o combate à exploração sexual de crianças e adolescentes e, ainda, as inúmeras doenças que acometem milhões de pessoas anualmente. Entidades mundo afora se mobilizam todos os anos em torno dessas causas importantes para o bem-estar da população em geral. E o setor de transporte não poderia ficar de fora.

Uma das campanhas mais conhecidas é a do Maio Amarelo, movimento internacional de conscientização sobre a importância da segurança no trânsito. Todos os anos são feitas ações e atividades com o intuito de lembrar a sociedade sobre a importância da segurança viária para garantia da paz nas vias urbanas e estradas. Apenas no ano passado, mais de 84 mil pessoas ficaram feridas em acidentes de trânsito no país, de acordo com a Polícia Rodoviária Federal (PRF). Outras seis mil perderam a vida.

(A) Arquivo Rio Ônibus; (B) SetraBH



Na tentativa de alertar as pessoas sobre o cuidado no trânsito, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SetraBH) e o Consórcio Transfácil lançaram a campanha "Maio Amarelo: Todos Somos Responsáveis", para lembrar que o cuidado no trânsito envolve todos os cidadãos. Na capital mineira, mais de 580 mil vidas são transportadas pelo transporte coletivo na Região Metropolitana, em cerca de 23 mil viagens diárias.

Neste ano, o foco foi mostrar nas redes sociais entrevistas com motoristas e pedestres sobre a percepção de cada pessoa a respeito do tráfego nas ruas. Os entrevistados abordaram causas comuns de sinistros, como velocidade excessiva e uso do celular, promovendo uma cultura de empatia, atenção e respeito mútuo para preservar vidas. Segundo o SetraBH, o objetivo principal foi educar e alertar sobre a responsabilidade coletiva na segurança no trânsito, reforçando que todos os usuários — pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas (de veículos de passeio e ônibus) e passageiros — têm papel ativo na prevenção de acidentes.

As programações de conscientização sobre segurança no trânsito continuaram acontecendo ao longo de maio. No final do mês dedicado ao assunto, a Rio Ônibus esteve com a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) para promover debate com alunos do SENAI sobre o papel de cada cidadão para um deslocamento mais seguro para todos.

Também foi feito, junto com outras empresas de transporte coletivo, workshop de capacitação sobre o Plano de Contingência do Rio Ônibus. O treinamento visou reforçar a importância da preparação para se agir com rapidez e segurança em situações críticas, garantindo a continuidade da operação e o bem-estar de passageiros e colaboradores.

Contra o abuso sexual infantil

O Maio Laranja é marcado pela conscientização sobre a prevenção de abusos contra crianças e adolescentes. A campanha nacional ocorre no dia 18 de maio, Dia Nacional de Combate ao Abuso e à Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes. Apenas nos últimos quatro anos, as denúncias sobre esse tipo de violência aumentaram 195%. Segundo o Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania, o número de casos recebidos pelo Disque 100 saltou de 6.380, em 2020, para 18.826 em 2024. São mais de 115 mil vítimas por ano, segundo o Atlas da Violência 2025.

Nas estradas, o projeto Mapear da PRF identificou mais de 17.600 pontos de exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias federais do Brasil. Desses, 4,6% foram classificados como críticos; 14,5% como de alto risco; 29,6% como de médio risco e 51,3% como de baixo risco. Para ampliar a rede de ajuda às vítimas de violência, entidades vêm promovendo projetos e atividades de capacitação a trabalhadores e a toda a sociedade.

O Projeto Proteção é uma iniciativa do SEST SENAT, em parceria com a Childhood Brasil, com o objetivo de promover os direitos de crianças e adolescentes em todo o país. Criado em 2016, a iniciativa visa conscientizar e sensibilizar os profissionais do setor de transporte e toda a sociedade sobre a importância da proteção contra a exploração sexual dos menores de idade. "A proposta é transformar esses trabalhadores em agentes de proteção em suas rotinas de trabalho, ampliando a rede de vigilância e cuidado em todo o território nacional", explica a diretora Executiva Nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

No Proteção são realizadas ações educativas e de mobilização social com carreatas, blitzes educativas, rodas de conversa, palestras, cinedebates e produção de materiais informativos junto com as empresas do transporte coletivo de passageiros e do transporte rodoviário de cargas. O projeto também contempla os demais modos de transporte — aquaviário, ferroviário e aeroviário — por meio de ações realizadas pelas Unidades Operacionais do SEST SENAT em todo o país.

"Atualmente, o Projeto Proteção está presente em todas as regiões do Brasil, por meio de 106 Unidades Operacionais do SEST SENAT. A previsão é que, até 2026, quando a iniciativa completará dez anos, o projeto seja implementado nas mais de 170 unidades existentes, ampliando ainda mais sua capilaridade e impacto", explica Nicole Goulart.

Denunciar é proteger

Ao longo do mês de maio, o Rio Ônibus e a Fundação para a Infância e Adolescência (FIA-RJ) uniram esforços em uma parceria para transformar os terminais de ônibus em espaços de escuta, acolhimento e orientação como um gesto na luta pela vida, dignidade e direito das crianças e adolescentes. A campanha do Maio Laranja promoveu ações educativas, atividades lúdicas e conteúdos informativos voltados à prevenção da violência infantil a milhares de pessoas, que foram impactadas com a mensagem de que denunciar é proteger, e que silenciar, infelizmente, só favorece o agressor.

"Acreditamos que transportar pessoas é também transportar cidadania. Por isso, apoiar o Maio Laranja reforça nosso compromisso com uma cidade mais justa, onde proteger as crianças e adolescentes é uma prioridade absoluta", afirma o presidente executivo do Rio Ônibus, João Gouveia. As atividades ocorreram em dois terminais estratégicos da Zona Oeste: Alvorada e Campo Grande, locais de intensa movimentação e conexão entre bairros da cidade. Nesses espaços, profissionais da FIA-RJ distribuíram materiais educativos, dialogaram com a população e ofereceram orientações sobre como identificar sinais de violência, onde procurar ajuda e de que forma denunciar com segurança.

A presença em pontos de grande circulação fez parte de uma estratégia de alcance amplo, capaz de levar informação e conscientização a diferentes públicos, como explica o presidente João Gouveia. "Sabemos que esse é um tema ainda marcado pelo silêncio e pelo tabu, o que torna campanhas como essas fundamentais para sensibilizar a sociedade. Nosso papel, enquanto parceiros da FIA e operadores do sistema de transporte, é amplificar essa mensagem, apoiar o trabalho de escuta e acolhimento e ajudar a garantir o direito de crianças e adolescentes a uma vida protegida e segura", afirma.

O sistema de transporte por ônibus é o principal meio de transporte na cidade do Rio, e isso o torna também um potencial veículo de conscientização e transformação social. Ainda segundo o presidente executivo do Rio Ônibus, apoiar uma ação como essa vai além do dever institucional. Para a entidade, é compromisso com a cidade e com a proteção da infância, além de ratificar e potencializar o espírito de servir no dia a dia ao carioca.

CORES QUE previnem doenças

O quinto mês do ano é definido também por campanhas para lembrar e engajar a sociedade sobre a prevenção de doenças que atingem milhões de pessoas todos os anos pelo mundo. Conheça um pouco sobre os temas:

- **Maio Roxo:** Esta campanha é voltada para a conscientização sobre as Doenças Inflamatórias Intestinais (DIIs), como a doença de Crohn e a Colite Ulcerativa. No dia 19 de maio, ocorrem em vários países atividades voltadas a lembrar que mais de cinco milhões de pessoas ao redor do mundo podem ter essas alterações na saúde. No Brasil, a cada 100 mil pessoas, 13 têm alguma DII.
- **Maio Vermelho:** Alerta para a prevenção, o diagnóstico precoce e o tratamento das hepatites. Segundo o Ministério da Saúde, 1,4 milhão de mortes ocorre no mundo anualmente em função da doença. O Maio Vermelho também é marcado pela campanha de conscientização sobre o câncer de boca, que atinge lábios, gengiva, bochechas, céu da boca, língua e garganta. Álcool e tabaco são os principais fatores de risco para desencadear a doença. Mais de 15 mil casos e 6 mil óbitos acontecem por ano no Brasil, segundo o Instituto Nacional de Câncer (INCA).
- **Maio Verde:** A cor remete à conscientização sobre duas condições de saúde importantes: doença celíaca e glaucoma. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), 1% a 2% da população mundial é formada por celíacos, pessoas que sofrem dessa doença autoimune causada pela intolerância ao glúten e que, portanto, precisam manter uma dieta segura e saudável. Já o glaucoma é uma doença ocular caracterizada pela lesão do nervo óptico, que pode levar à perda irreversível da visão.
- **Maio Cinza:** A campanha visa esclarecer sobre o câncer de cérebro e a detecção precoce da doença. Os sintomas são diversos e específicos, como: dores de cabeça, crises convulsivas, alterações percebidas em atividades neurológicas e náuseas, vômitos, dormências ou formigamentos. Dados do INCA apontam que, em 2020, houve mais de 9 mil mortes atribuídas a esse tipo de câncer no país.



Solução completa para a eletromobilidade sustentável

A **TEVX** apresenta uma nova forma de pensar a expansão da **eletromobilidade sustentável** como um pilar estratégico para **cidades inteligentes**, com soluções de **ponta a ponta**.



Infraestrutura completa



Veículos 100% elétricos



Carregadores de alta potência



Soluções com energia renovável



Armazenamento de energia



TEVX



NTU se renova com o compromisso do Brasil Coletivo

Aos 38 anos, a entidade moderniza sua identidade visual, atualiza valores e lança novo planejamento estratégico, reafirmando seu papel de liderança e força articuladora da mobilidade urbana sustentável no país



No dia 29 de julho de 2025, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos completou 38 anos de história. Fundada em 1987 com o objetivo de representar, em nível nacional, as operadoras de ônibus urbanos e metropolitanos, a entidade se consolidou como uma das principais vozes da mobilidade urbana no Brasil. Desde sua fundação, a NTU atua como ponte entre o setor empresarial, o poder público e a sociedade civil, defendendo políticas públicas que fortaleçam o transporte coletivo como instrumento essencial de inclusão social, sustentabilidade e desenvolvimento das cidades.

Agora, em novo momento institucional e sob a presidência de Edmundo de Carvalho Pinheiro, a NTU inicia novo ciclo de transformação. Com planejamento estratégico robusto, nova identidade visual e a atualização de seus propósitos, valores e missão, a Associação pretende potencializar sua presença no ecossistema da mobilidade urbana.

O novo plano estratégico, que irá guiar a gestão atual (até 2027), tem como propósito conectar o setor de transporte público coletivo ao poder público e à sociedade, promovendo seu fortalecimento como eixo estruturante da mobilidade sustentável nas cidades. A missão da NTU passa a ser liderar, representar e articular os operadores do transporte público coletivo em âmbito nacional, promovendo políticas, projetos e parcerias que valorizem o transporte coletivo como pilar essencial da mobilidade urbana.

Segundo a consultora de planejamento estratégico Eliane Gomes, da Oficina Gestão e Resultado (OFGR), que está apoiando esse novo projeto da NTU, o Planejamento Estratégico tem o objetivo de conduzir o futuro da entidade, de direcionar as ações, os esforços, a utilização dos recursos e, também, o papel de posicionar a organização no futuro: como a entidade quer ser vista, onde quer estar, e o que quer realizar.

(A-B) Divulgação/NTU

“Para a NTU, (o planejamento estratégico) traz perspectiva de novo posicionamento, de novo olhar, de novo momento de estar mais junto, de ser mais relevante, de ser o protagonista no que diz respeito a discussões e proposições sobre mobilidade urbana. E ele materializa isso”. Sobre o atual momento de transição, Gomes afirmou que “a NTU precisa rever a estrutura organizacional e adequar os recursos, os processos para suportar, então, a realização dos objetivos que foram declarados”.

Com o novo planejamento, a visão de futuro da entidade é clara: reconquistar o protagonismo do transporte público coletivo na mobilidade urbana brasileira, garantindo mais investimento, qualidade nos serviços, sustentabilidade econômica e o reconhecimento público do seu valor estratégico para o país.

Essa transformação também exigiu reavaliação de valores. A NTU fortalece sua atuação com base na união, por meio de ações integradoras e transformadoras, e na competência, com profissionalismo, excelência técnica e experiência acumulada. Com isso, a entidade define como metas estratégicas a revalorização do transporte coletivo na mobilidade urbana, o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão e a valorização pública do transporte como serviço essencial.

Uma nova marca

Como parte visível desse reposicionamento institucional, a NTU promoveu também a atualização da sua identidade visual e adotou nova logomarca. Criada por Marcela Lobo, da Animus Marketing, e pelo designer estratégico Orlando Lemos, a nova marca representa a transição da entidade em face ao reconhecido papel ampliado da NTU no ecossistema da mobilidade urbana brasileira. “A nova identidade visual também marca a evolução conceitual da entidade. Essa mudança reflete o amadurecimento da organização, consolidando-se como uma entidade que dialoga com todo o ecossistema da mobilidade urbana e atua como articuladora entre diferentes atores do setor”, pontua Marcela.



Lobo conta que a nova logo permanece com o verde simbólico e institucional, por exemplo, que não está ali apenas por tradição. Ele representa a conexão com a pauta ambiental e com o verde da bandeira brasileira. É uma escolha consciente que reforça o alinhamento à agenda ecológica. Possui três arcos simbólicos que representam os pilares estratégicos da gestão atual — transporte público moderno, eficiente e de qualidade; fortalecimento das empresas operadoras do setor; e promoção de uma entidade viva, inovadora e integradora —, que levam a um triângulo no topo que aponta o caminho. “É o símbolo da liderança da NTU, que não apenas participa do debate, mas ajuda a conduzi-lo”, explica.

Para Francisco Christovam, CEO da NTU, essa renovação institucional, reafirma o compromisso histórico da NTU com o **Brasil Coletivo** e projeta um futuro mais integrado, sustentável e inovador para a mobilidade urbana. Ao modernizar sua identidade, atualizar seus valores e lançar um planejamento estratégico voltado para a ação, a entidade demonstra que está pronta para liderar os próximos passos rumo a cidades mais justas, conectadas e acessíveis para todos.

“Queremos nos fortalecer ainda mais como uma entidade com visibilidade, representatividade e responsabilidade na realização dos debates dos temas que precisamos considerar, para que o transporte de passageiros, nas cidades brasileiras, possa ser visto como um serviço público essencial e estratégico, conforme estabelecido na nossa Constituição Federal. Mas, muito mais importante ainda, que essa percepção permeie, de fato, toda a nossa sociedade, em especial os formadores de opinião e todos os agentes de produção desse fundamental serviço público”, finaliza Christovam.

Líder
no mercado
brasileiro
de ônibus elétricos

Ônibus elétrico
 **100%**
BRASILEIRA



Se depender da gente o céu continuará azul



SÔNIA LIMA

é especialista em
Sustentabilidade e atua
na NEXT Mobilidade



Descarbonização E CARBONO SOCIAL



Vivemos momento decisivo para o futuro do planeta. Os efeitos das mudanças climáticas já são sentidos de forma intensa, seja por meio das altas temperaturas, seja pelas fortes chuvas que afetam gravemente os centros urbanos. Ao mesmo tempo, avançamos rumo à 4ª Revolução Industrial, marcada por transformações profundas, entre elas a mudança da matriz energética, prevista para se consolidar até 2050.

Desde meados do século XX, a sociedade depende dos combustíveis fósseis como principal fonte de energia para produção, transporte e mobilidade global. Esse modelo gerou, ao longo das décadas, emissão desenfreada de gases do efeito estufa (GEE), provocando aquecimento global. Em 2024, a temperatura média global atingiu o alarmante aumento de 1,5°C, número que os cientistas projetavam apenas para o final do século. Esse dado acendeu sinal de alerta para governos, empresas e cidadãos do mundo inteiro.

No mês de junho, em que celebramos o Dia Mundial do Meio Ambiente, é importante refletir sobre as ações que praticamos para recuperar e proteger o meio ambiente para as presentes e as futuras gerações. Neste sentido, propomos falar sobre Descarbonização e Carbono Social. Porém, precisamos primeiro entender do que se trata essa ação: a descarbonização refere-se às medidas aplicadas para redução e eliminação de emissões de gases do efeito estufa, que são os responsáveis pela poluição do ar e que aceleram as mudanças climáticas, principalmente o dióxido de carbono (CO₂). Por outro lado, o conceito de Carbono Social trata sobre o carbono absorvido e evitado por meio de todas as boas práticas de sustentabilidade aplicadas nos processos produtivos e que contribuem para a descarbonização.

(A) Arquivo Next Mobilidade

Esse conceito surgiu a partir da compreensão de que os projetos para redução e mitigação das emissões causadoras do efeito estufa, especialmente a eliminação das emissões de CO₂, eram sustentados por boas práticas de desenvolvimento sustentável. Assim, Carbono Social é o carbono absorvido e reduzido por meio de todas as boas práticas sustentáveis em todos os processos produtivos e que ajudam a reduzir o CO₂ na atmosfera, visando proporcionar bem-estar e qualidade ambiental para a vida.

Seguindo os princípios propostos por esses conceitos, a empresa NEXT Mobilidade, do segmento de transporte coletivo de passageiros, fez a transição energética e adotou ônibus elétricos com zero emissão de CO₂ para operar os serviços de transporte no Corredor Metropolitano ABD, na Região Metropolitana de São Paulo. Além da transição energética para ônibus elétricos, que é uma ação de descarbonização no segmento de transporte, a empresa NEXT realiza boas práticas de carbono social para assegurar a efetividade e a eficácia da descarbonização. Entre essas boas práticas de sustentabilidade adotadas, cabe destacar a arborização de todo o corredor metropolitano, que possui 45 quilômetros de extensão, onde a NEXT já plantou mais de 12,4 mil árvores de espécies nativas do bioma Mata Atlântica, entre as quais 18 espécies ameaçadas de extinção, criando o Corredor Verde com biodiversidade e de alto significado para a descarbonização. Além de incluir e enaltecer o Carbono Social, proporcionando valorização dos espaços urbanos, regulação da temperatura, melhoria da qualidade do ar e promoção da sensação de bem-estar, cada árvore plantada é mais do que fator de mitigação, simboliza compromisso com as próximas gerações, gesto de cuidado entre pais e filhos, reconexão da cidade com quem nela vive.

Toda essa arborização foi cadastrada numa plataforma georreferenciada (<https://map.forest.watch/next-mobilidade/corredor-verde-abd>) para monitoramento e avaliação da contribuição do carbono sequestrado pelas árvores, tendo sido medida 1.355 toneladas até agora. A NEXT possui ainda uma equipe de jardinagem que cuida diariamente da arborização do corredor como patrimônio ambiental das nossas cidades, fazendo novos plantios, reposição, poda e capina da grama. Todos os resíduos oriundos de poda e capina são levados para uma instituição que faz a compostagem desses resíduos, entre outros de galharia e poda que recebe. Posteriormente, a NEXT adquire o composto orgânico dessa instituição para adubação do Corredor Verde, criando circularidade social e econômica de reciclagem e preservação ambiental.

Outra prática de sustentabilidade que dá suporte à descarbonização, com grande significado de Carbono Social e que merece destaque, refere-se à lavagem diária dos ônibus, que recicla e reutiliza toda a água necessária para a lavagem, sendo notável não só a economia do recurso natural como o valor do seu reaproveitamento diário. Além disso, a NEXT faz coleta seletiva em todos os 9 terminais de ônibus onde opera e destina os resíduos coletados para as cooperativas de catadores existentes em São Bernardo do Campo, proporcionando apoio social e econômico efetivo aos catadores, e contribuindo com a conservação dos recursos naturais e preservação das matérias-primas que são recicladas.

Nesse contexto, a metodologia de construção e desenvolvimento do processo de descarbonização e avaliação do Carbono Social praticada pela empresa NEXT Mobilidade é participativa, holística, dinâmica e flexível, baseada nos princípios da Economia Circular e, especialmente, da Economia Regenerativa, colocando o ser humano no centro das decisões e soluções sustentáveis.

Assim, a maior lição aprendida nesses anos é a de que é possível realizar um mundo melhor e que tudo depende de nós, unidos pelo conhecimento e pela tecnologia.

Com conhecimento, tecnologia e compromisso coletivo, podemos transformar nossos modelos produtivos, proteger o planeta e promover o bem-estar das próximas gerações.





Soluções para cidades que querem ir além da bilhetagem.

A Mais.Mobi é a nova empresa de tecnologia para mobilidade urbana que nasce pronta para atender aos desafios do setor em todo o país com soluções customizáveis e escaláveis.

Não entregamos apenas sistemas de bilhetagem, mas, sim, plataformas integradas que se adaptam à necessidade de cada cidade, sempre com agilidade, transparência e suporte contínuo.

Nosso compromisso é apoiar gestores e operadores com ferramentas inteligentes que otimizam processos, melhoram a experiência dos passageiros e geram resultados concretos para quem está à frente da mobilidade pública.



Informação

Painéis e dados integrados para apoiar decisões estratégicas e o planejamento da operação.



Produto

Pagamento por cartão físico, digital (NFC), QR Code e acessórios recarregáveis, como pulseiras e chaveiros.



Controle

Tecnologia antifraude e monitoramento inteligente que asseguram segurança e transparência.



Atendimento

Canais de suporte automatizados com chatbot, autoatendimento e soluções digitais que reduzem filas.



Ressarcimento

Repasse automatizado e diário dos valores arrecadados via bilhetagem para os operadores de transporte, com agilidade, previsibilidade e segurança.



Fidelização

Clube de Vantagens com mais de 1 milhão de usuários e 40 marcas parceiras que gera engajamento e valor percebido.



Arrecadação

Soluções para gestão que automatizam e rastreiam valores transacionados.



Venda

Sistema completo para venda e gestão de crédito disponível em canais físicos e digitais (pontos credenciados, máquinas de recarga, aplicativo e chatbot via WhatsApp).

Capacidade para escalar grandes operações desde o primeiro dia.

Sistema preparado para processar mais de **2 bilhões** de viagens por ano.

Capacidade de gerenciar mais de **9 milhões** de cartões ativos ao mesmo tempo.

Plataforma de fidelização com suporte para mais de **1 milhão** de passageiros associados.

Saiba mais no nosso site: mais.mobi





Um olhar para o FUTURO DA MOBILIDADE

Seminário Nacional NTU aborda a sustentabilidade econômica, social e ambiental do setor. Evento terá também espaço para exposições de empresas e entidades que atuam em mobilidade urbana



Com o tema “Rotas para um transporte público mais sustentável”, a NTU promove nos dias 12 e 13 de agosto, no Hotel Royal Tulip Alvorada de Brasília, a 38ª edição de seu Seminário Nacional. O evento, realizado em parceria com a OTM Editora, está em conformidade com a atual demanda por sustentabilidade, debatida em âmbito mundial, e que converge para o debate sobre o futuro da mobilidade urbana no Brasil, com foco em redução de emissões, equilíbrio financeiro, inclusão social, qualidade no serviço e governança eficiente.

Este ano, a programação traz vários painéis e palestras com temas relevantes e atuais, além de algumas novidades: afóra o tradicional Anuário NTU, com dados de desempenho do setor, serão lançados o livro “Transporte Urbano – Origens e Destinos”, coletânea de artigos sobre mobilidade, e dois movimentos inclusivos, o “NTU Jovem” e o “NTU Mulher” (ver box). O Seminário também contará com uma feira de empresas e entidades ligadas à mobilidade urbana, que apresentarão seus portfólios ao público nos dois dias do evento.

“O setor está passando por mudança extremamente significativa de base, de estrutura, de conceitos. Então (o evento) é a oportunidade de reunir todos os agentes que interferem na produção do serviço de transporte coletivo: o operador, o fabricante de ônibus, o fornecedor de ITS, de consultoria, etc.”, explica Francisco Christovam, diretor executivo da NTU.

“O Brasil é Coletivo”

“O Brasil é Coletivo” é o slogan da nova diretoria da NTU, que será detalhado na abertura do Seminário Nacional. O lema evoca situação preocupante: o risco de colapso do transporte coletivo que o transporte individual pode causar nas cidades brasileiras. “Cidades construídas para carros não têm futuro. Elas aumentam a desigualdade, sufocam o espaço urbano, travam a mobilidade e agravam o impacto

[A] Arquivo NTU; [A] Ulisses Lacava Bigaton/NTU

ambiental. O transporte coletivo é, portanto, uma necessidade estratégica”, enfatizou, em evento de posse que aconteceu no último mês de maio, o novo presidente do Conselho Diretor da NTU, Edmundo Pinheiro. A nova gestão tem um conjunto de propostas de melhoria que poderão tornar o serviço de transporte público mais atrativo para a população.

Entre os pontos a serem destacados no Seminário, a palestra master, a cargo do presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP) e prefeito de Goiânia, Sandro Mabel, vai abordar a necessidade de uma Política Nacional de Transporte Público Coletivo, que inclua ações nas três esferas de poder e viabilize a concretização dos princípios e recomendações da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

Tarifa pública x remuneração: como financiar o complemento tarifário

O primeiro painel do evento vai abordar modelos de financiamento e custeio do transporte público, visando maior acessibilidade ao serviço e aumento de sua qualidade. O desafio passa pela separação da tarifa técnica (ou tarifa de remuneração), que é a tarifa que remunera a prestação do serviço do transporte público, da tarifa pública, aquela que o usuário paga para usufruir desse serviço. A diferença entre as tarifas — quando a de remuneração é maior do que a tarifa pública — precisa ser coberta por subsídio público (ou complemento tarifário), de modo a assegurar a modicidade tarifária, o que demanda fontes permanentes de recursos extratarifários.

Inteligência Artificial e Gestão por Dados

A inteligência artificial (IA), ferramenta das mais importantes no cenário tecnológico, tem chamado a atenção para o seu potencial em várias áreas, como medicina e educação. Esse debate não poderia ficar de fora do Seminário Nacional NTU, que vai debater, no painel 2, a IA no âmbito do transporte coletivo, especificamente para a gestão e operação do setor.

Com a IA, a análise dos dados gerados na operação e do próprio comportamento do usuário irá fornecer informações relevantes para o dia a dia das empresas. Para o passageiro, a IA poderá possibilitar o acesso a informações detalhadas e confiáveis sobre a sua viagem, facilitando todas as suas etapas. Para o diretor da OTM Editora, Marcelo Fontana, “ainda é difícil dimensionar a extensão dos impactos dessa nova tecnologia na sociedade, mas é importante que o setor esteja preparado para acompanhar as mudanças que certamente virão”.

Estudo de Mobilidade Urbana do BNDES

Com suporte técnico do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Ministério das Cidades coordenou o inédito Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU). No levantamento, foram mapeadas as principais carências e oportunidades do transporte coletivo de 21 regiões metropolitanas brasileiras, tendo como foco a infraestrutura de média e alta capacidade (TPC-MAC), como os sistemas BRT. No seminário, o público presente poderá conhecer os primeiros resultados do estudo e compreender, por exemplo, como o trabalho poderá nortear futuros investimentos no transporte público, no intuito de garantir melhores serviços para a população.

Como ampliar a capacidade de investimento no setor

O segundo dia de debates do fórum começa com o painel 4, que discutirá iniciativas estratégicas conjuntas para o desenvolvimento e fomento a mecanismos regulatórios, legais e contratuais fundamentais à estruturação de novos projetos de transporte urbano. Com melhor governança, mais transparência e previsibilidade, o fluxo de investimentos para o setor pode ser retomado, contribuindo para a qualidade de vida nas cidades.

Inovação Tecnológica Veicular e Transição Realista

O último painel traz um dos temas de maior interesse no momento, a transição energética da frota nacional para veículos de baixa emissão de poluentes. O painel debaterá as alternativas tecnológicas disponíveis no mercado — dos veículos elétricos aos biocombustíveis — e os desafios enfrentados em cada caso, que demandam tempo e investimento para serem superados, tais como a necessidade de planejamento e infraestrutura de reabastecimento ou recarga adequados. O foco da discussão são as medidas que precisam ser tomadas para que a mudança seja viável e realista, considerando as condições existentes nas cidades brasileiras.

LANÇAMENTOS

“Transporte Urbano – Origens e Destinos”

Além dos debates, o Seminário Nacional NTU também será palco para o lançamento do livro *Transporte Urbano – Origens e Destinos*, coletânea de quase 30 artigos escritos pelo diretor executivo da NTU, Francisco Christovam. Os textos são resultados de sua longa trajetória profissional no segmento de transporte público coletivo.

“Procurei reunir no livro textos que abordam o desenvolvimento e as mudanças que ocorreram e as que ainda estão em curso nos transportes coletivos; e a história de alguns projetos que foram criados para melhorar a qualidade dos serviços prestados à população, como o Plano de Atendimento entre Empresas de Transporte em Situação de Emergência (Paese); o serviço de transporte de pessoas com deficiência física ou mental (Atende); e o desenvolvimento do Veículo Leve sobre Pneus (VLP)”, comenta Christovam.

NTU Mulher e NTU Jovem

O Seminário será também a oportunidade para a NTU lançar dois movimentos que pretendem atrair e reter novos talentos de segmentos específicos — mulheres e jovens — para atuação no segmento do transporte público coletivo.

O movimento NTU Mulher busca ampliar a participação e o protagonismo feminino no setor, caracterizado pela forte presença masculina, desde as garagens aos postos de comando. Já o NTU Jovem é inspirado no trabalho da Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte de Passageiros (Comjovem), desenvolvido pela Fetpesp em São Paulo e voltado para a sucessão familiar, que nasce a partir do entendimento de que é preciso investir nas novas gerações, incentivando os jovens para que percebam no setor uma perspectiva de futuro, e motivando-os para que também assumam os diversos cargos e funções das empresas de transporte coletivo. ●

EXPECTATIVA DOS EXPOSITORES

As principais empresas que atuam no desenvolvimento de soluções e equipamentos para sistemas inteligentes de transporte (ITS) estarão na feira de exposição do Seminário NTU, e muitos produtos inovadores serão apresentados durante os dois dias de evento. Segundo o diretor da OTM Editora, Marcelo Fontana, “a expectativa é que haja novidades em meios de pagamento, informações ao passageiro, conectividade, telemetria e gestão de frotas”.

Para Bruno Paiva, diretor de eletrificação da BYD Brasil, que também vai expor na feira, esta é uma excelente oportunidade para apresentar a diversos atores do setor os benefícios da eletrificação do transporte coletivo. “Os ônibus elétricos da BYD apresentam alta tecnologia, alta performance de desempenho e baixo custo de manutenção. Eles já são realidade nas grandes cidades brasileiras. O evento da NTU é um dos mais importantes para o setor”, afirma.

Wilson Cavalari, diretor industrial da Caio, relata que a participação da Caio no seminário e exposição da NTU é uma oportunidade valiosa para reafirmarem o compromisso com a mobilidade urbana. “O Brasil é um país coletivo, e os ônibus são essenciais para o transporte de pessoas. Além disso, com o aumento da produção de ônibus com propulsão elétrica e o crescimento atual dos ônibus elétricos, surgem soluções promissoras que podem ser discutidas em ambientes como esse”, diz.

A Eletra também está pronta para contribuir com inovação e com tecnologia 100% nacional. Ieda Oliveira, diretora comercial da Eletra, relata que “nossa expectativa é trocar experiências, apresentar avanços e, principalmente, colaborar com propostas concretas para acelerar a transição energética no setor. O Brasil tem capacidade técnica e industrial para liderar esse movimento.”

Segundo André Armaganijan, CEO da Marcopolo, o evento reúne os principais líderes, operadores e formuladores de políticas públicas do setor, criando ambiente propício para o debate de soluções que impactam diretamente a qualidade de vida nas cidades. “Para a Marcopolo e a Volare, é a oportunidade de apresentar nossa visão de futuro, baseada em inovação tecnológica, sustentabilidade ambiental e diversificação de modais.”

Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil acredita que o tema (do Seminário) deste ano demonstra a sintonia da NTU com as tendências locais e globais da mobilidade e seus desafios e oportunidades. “Sustentabilidade e mobilidade também fazem parte do foco diário e de ações concretas da Mercedes-Benz, em alinhamento com a estratégia ESG. O Seminário NTU, portanto, é uma excelente oportunidade para compartilharmos conhecimento e experiência”, revela.

O head de Vendas de Ônibus da Volvo, Paulo Arabian, acredita que o Seminário NTU 2025 é muito importante, porque incentiva os debates entre operadores do segmento urbano, órgãos gestores e indústria sobre as demandas inerentes ao transporte coletivo de passageiros. “O evento também fomenta as discussões sobre modelos de financiamento sustentáveis, em busca de um transporte coletivo cada vez mais moderno e de qualidade para o Brasil. É um fórum importante para a Volvo levar seu portfólio de produtos e serviços para ônibus urbanos de alta capacidade.”

Para o diretor comercial da Prodata Mobility Brasil, Kleber Rocha, “estar no Seminário NTU é sempre muito significativo para nós. Além de reencontrar clientes e parceiros, temos a oportunidade de entender como o setor vem evoluindo, o que está sendo discutido e para onde estamos caminhando. Participar é reafirmar nosso compromisso com um transporte público mais eficiente, acessível e conectado.”

A VMG Aires também vai expor no evento; segundo o gerente Renato Protti, “participar do Seminário Nacional NTU em 2025 é mais do que um compromisso para a VMG Aires: é uma oportunidade estratégica de reforçar nosso papel no futuro sustentável do transporte no Brasil. Ao propor essa temática, a NTU cria o ambiente ideal para discutirmos o papel que a climatização de ônibus urbanos pode desempenhar nesse processo.”

Já para Jorge Carrer, diretor de vendas de ônibus da Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO), o Seminário NTU “é um dos mais relevantes eventos para o transporte público por ônibus. Para a Volkswagen Caminhões e Ônibus é uma ocasião excelente para apresentarmos nossos produtos, participar ativamente dos debates, encontrar clientes e amigos e entender com mais profundidade as oportunidades e os desafios do setor.”





Índia

Mobilidade sustentável com ônibus movido a hidrogênio

O estado de Odisha, na Índia, deu mais um passo rumo à mobilidade limpa ao anunciar a introdução de ônibus movidos a hidrogênio em sua capital, Bhubaneswar. Em fase piloto, três veículos começarão a operar em rotas urbanas, com apoio de um novo depósito de combustível dedicado.

O ministro da Habitação e Desenvolvimento Urbano, Krushna Chandra Mahapatra, informou que o governo firmou acordo com uma empresa de energia verde para viabilizar o projeto, que poderá ser ampliado para outras regiões do estado conforme os resultados da operação.

A iniciativa se soma à atual frota de aproximadamente 100 ônibus elétricos, incluindo modelos de dois andares, operados pelo sistema Ama Bus, que desde 2018 atende Bhubaneswar, Cuttack e Puri. A proposta reforça o compromisso local com a meta de emissão líquida zero e coloca Odisha entre os pioneiros no uso de ônibus a célula de combustível no transporte público indiano.

COM INFORMAÇÕES DO SITE THE TIMES OF INDIA. ●

IA alerta motoristas

O estado de Tamil Nadu, também na Índia, vai instalar Sistemas de Monitoramento de Motoristas (DMS, na sigla em inglês) em 500 ônibus públicos para reduzir acidentes causados por distração ou fadiga ao volante. Os equipamentos usam câmeras infravermelhas e inteligência artificial para identificar sinais como sonolência, bocejos e desatenção, emitindo alertas imediatos. Além disso, os ônibus também serão equipados com câmeras de vigilância 360°, que registram o trajeto em alta resolução, auxiliando na segurança dos passageiros e em investigações de incidentes. ● COM INFORMAÇÕES DO SITE THE TIMES OF INDIA. ●

República Tcheca

130 anos de inovação na IVECO Bus

A IVECO BUS celebrou, em 29 de maio, os 130 anos da planta de Vysoké Mýto, na República Tcheca, uma das maiores fábricas de ônibus da Europa. A comemoração ocorre no mesmo ano em que a própria IVECO completa 50 anos, reforçando a importância histórica e estratégica da unidade para a evolução do transporte público na Europa e no mundo.

Com mais de 4.400 colaboradores e capacidade para produzir até 5 mil veículos por ano, a fábrica é responsável por modelos icônicos como o CROSSWAY, líder do segmento interurbano europeu, e o EVADYS. Em 2024, 90% da produção foi destinada à exportação para 25 países, com destaque para Europa, Ásia e África.

Fundada em 1895, pelo artesão Josef Sodomka, a planta passou por inúmeras transformações, tornando-se referência em inovação e sustentabilidade. Entre os marcos estão a introdução de processos automatizados, pintura por imersão catódica e, mais recentemente, a produção de ônibus 100% elétricos. ● PARA MAIS INFORMAÇÕES

ACESSE O SITE IVECO GROUP. ●



(A) Divulgação/IVECO BUS

Informe Publicitário



Marcopolo avança nas soluções para descarbonização do transporte.

O compromisso com a sustentabilidade é o que nos move. E a busca pela excelência é o que nos conecta. Desenvolver alternativas sustentáveis para o transporte é o desafio da atualidade e também a especialidade da Marcopolo, que há 75 anos cria soluções para a mobilidade. Sustentada por pilares de qualidade, eficiência e inovação, contribui ativamente para o futuro do transporte com soluções conectadas às necessidades do mundo.

Conheça algumas das soluções desenvolvidas pela Marcopolo:

Attivi Integral, Ônibus Elétrico 100% Marcopolo

O Attivi Integral é a nossa solução para superar os desafios do transporte urbano por meio da eletromobilidade. Com capacidade para circular até 250 km e sem emissão de carbono na atmosfera, o modelo opera com autonomia e segurança. Além disso, conta com suspensão pneumática, adaptações para garantir acessibilidade e conforto térmico. É um marco do transporte brasileiro para a mobilidade e uma entrega de alto nível voltada à descarbonização.

Volare Fly 10 GV

O Volare Fly 10 GV é a resposta à transição energética e à busca por alternativas para o transporte urbano, escolar e executivo. Seguro, versátil e sustentável, o micro-ônibus opera com GNV e biometano, reduzindo até 96% das emissões de material particulado na atmosfera. A solução representa um importante passo da Volare e mostra não só a capacidade da tecnologia nacional como o impacto positivo dessa inovação para as cidades.

Tecnologia brasileira, eficiência e propósito. Com movimento e protagonismo, seguimos construindo o futuro da mobilidade.



marcopolo.com.br

in @marcopolo-sa

ig @marcopolo.s.a

Acesse o QR Code e conheça mais sobre as nossas soluções:





O PERIGO RONDA os "surfistas de ônibus"

Nas grandes cidades, ciclistas, skatistas e passageiros se expõem aos riscos de acidentes pegando as "rabeiras" dos ônibus ou subindo nas janelas e tetos dos veículos em movimento



Diariamente centenas de acidentes de trânsito ocorrem nas ruas do nosso país, tanto pela desatenção de motoristas e pedestres quanto pelas práticas perigosas e ilegais dos chamados "surfistas de ônibus", que se aventuram nas traseiras, nas janelas ou nos tetos dos veículos em movimento nas vias. A prática afeta todo o sistema viário da cidade, estimula o vandalismo na frota de veículos e gera insegurança para os usuários do transporte público.

Para tentar amenizar os transtornos causados por essas condutas, a prefeitura de Curitiba criou a Patrulha de Proteção ao Transporte Coletivo, com um grupo especializado da Guarda Municipal da Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito, que passou a atuar para ampliar a segurança nos ônibus, com rondas nas canaletas do biarticulado e nos terminais. As equipes atuam junto com a comunidade e a Urbanização de Curitiba (Urbs), que disponibilizou um sistema que permite ao motorista avisar às equipes da Patrulha ao visualizar alguém na rabeira do ônibus — quando a pessoa, de bicicleta ou skate, se segura na parte traseira para ser puxada pelo veículo.

(A) @Surfmosibus/Instagram; (B) Imagem manipulada digitalmente por Matheus Souza/NTU



De quem é a responsabilidade?

Na tentativa de frear a perigosa prática de "surf" ou "morcegamento" de pessoas que se penduram das portas dos ônibus, como é conhecida em Pernambuco, a Assembleia Legislativa do Estado aprovou o Projeto de Lei 1366/2023, que previa a proibição do "surf nos ônibus" e a punição das empresas de transporte público que não observassem a lei. Com medo de serem punidos indevidamente, os motoristas de Recife (PE) fizeram uma paralisação, que culminou no veto integral da lei pela governadora Raquel Lyra; na visão da governadora, o PL atribuída indevidamente ao motorista de ônibus a coobrigação de prover a segurança pública, o que é um dever do Estado.

"A criação da Patrulha de Proteção ao Transporte Coletivo é uma medida importante para coibir práticas ilegais e perigosas, como furtos, assédio, evasão de pagamento e, especialmente, a rabeira, que coloca vidas em risco. As empresas de ônibus participaram ativamente da construção dessas iniciativas e consideram o projeto um avanço relevante para a proteção de passageiros, motoristas e demais trabalhadores do sistema", afirma o presidente do Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba (Setransp), Angelo Gulin.

Outra medida foi a criação da Lei nº 16.525/25, que estabelece punição e multa para quem for flagrado pegando rabeira. A lei, sancionada pelo prefeito Eduardo Pimentel, prevê apreensão da bicicleta ou outro veículo usado e multa no valor correspondente a cem vezes o valor da tarifa (atualmente R\$ 6). Em caso de reincidência, a multa será acrescida de 50%. Se o infrator for menor de idade, a restituição do veículo será realizada exclusivamente aos pais ou responsáveis e, em caso de reincidência, será comunicado ao Conselho Tutelar.

Todos os ônibus da capital paranaense já estão operando com a nova funcionalidade instalada nos consoles dos veículos, que pode ser acionada pelos motoristas quando detectada a prática ilegal na traseira dos ônibus. A mensagem é enviada para o Centro de Controle Operacional (CCO), que aciona a Patrulha. Os veículos da categoria expresso também passaram a circular com mensagens de alerta adesivadas nos para-choques.

A ação, perigosa e proibida, se popularizou principalmente entre jovens ciclistas. Levantamento realizado pela Urbs mostrou que, no ano passado, houve 70 acidentes nas canaletas exclusivas dos ônibus envolvendo ciclistas e pedestres, volume 21% superior ao de 2023. Em abril deste ano, infelizmente, um adolescente perdeu a vida ao ser puxado por um ônibus em movimento. "As empresas enfrentam diariamente os impactos dessa imprudência. Motoristas que tentam evitar acidentes acabam sendo ofendidos ou agredidos e, ao frear bruscamente, podem causar quedas e ferimentos dentro dos ônibus. A expectativa é que a união entre fiscalização, tecnologia, punição e educação resulte em mais segurança para todos", afirma Angelo Gulin.

As informações sobre as ocorrências de pessoas que se penduram das portas dos coletivos não são muito precisas; porque, em diversos casos, os atos ocorrem fora do campo de visão do motorista, dificultando o registro. De toda forma, o Sindicato tem percebido expressiva redução nos casos de "surf" e credita essa mudança de comportamento às ações adotadas pelas empresas e pelo poder público. O primeiro passo adotado foi buscar entender o que leva os jovens a cometer tais atos.

"Entendemos que a prática é motivada principalmente por tentativa de afirmação e, sobretudo, por busca de visibilidade. Vídeos desses atos são postados nas redes sociais. Tanto é que uma das nossas sugestões ao Ministério Público para abordar o assunto foi solicitar o bloqueio das contas e a remoção desses conteúdos das redes sociais", informa a Urbana-PE, que também mantém contato com a Secretaria de Defesa Social e integra a Força-Tarefa Coletivos, que tem como foco a segurança no transporte público.

Viagens perigosas

Nos meses de férias, o transporte coletivo da cidade do Rio de Janeiro é um dos principais meios de mobilidade para o acesso da população aos espaços de lazer e às praias da cidade. Contudo, também é o período em que mais ocorrem situações de perigo dentro dos ônibus. Os relatos são de pessoas que viajam em pé nas janelas ou no teto dos veículos, quebrando o alçapão dos ônibus para terem acesso ao lado externo.

Quando ocorrem esses casos, a orientação passada aos motoristas é a de suspensão imediata da viagem, como explica o diretor de Comunicação e Relações Institucionais do Rio Ônibus, Paulo Valente. "Quando tem alguma sinalização, o motorista verifica se tem algum passageiro andando em pé na janela, com o corpo para o lado de fora do ônibus,

ou mesmo no teto do ônibus. Os motoristas são orientados a parar o veículo e orientar as pessoas para que entrem no espaço interno, que é seguro, para que possam prosseguir viagem. Infelizmente, eles acham que isso é uma coisa bacana, porque o cara é visto, é filmado, então no meio dele, na comunidade dele, ele é uma pessoa de destaque. Há uma coisa cultural envolvida nisso também, que é meio difícil de se combater".

Ainda segundo o diretor, caso o passageiro não obedeça à instrução do condutor do transporte público e permaneça em pé na janela ou em cima do ônibus, o motorista deve procurar algum ponto em que haja uma autoridade policial e pedir auxílio para que as medidas cabíveis sejam tomadas. "Tratando de Rio de Janeiro tem essa questão da violência, então os motoristas trabalham meio preocupados com tiroteio, com assalto, com barricada, com tudo isso. Esse problema de viajarem no teto dos ônibus faz parte desse conjunto de ações de vandalismo a que os ônibus são submetidos diariamente".



PLANEJAMENTO INTELIGENTE, OPERAÇÃO EFICIENTE!

Com a Inputbus, você conta com uma plataforma inovadora que atende suas regras de planejamento e gera cenários otimizados com base na sua demanda.

Mais do que integrar sistemas de Bilhetagem e Gestão Operacional, o Inputbus agora conta com um Assistente Virtual Inteligente que gera cenários otimizados de programação em poucos segundos, elevando a performance da sua operação.



- ☒ FACILIDADE NO SEU DIA A DIA
- ☒ OTIMIZAÇÃO DE PROCESSOS
- ☒ REDUÇÃO DE CUSTOS



Consulte-nos!

www.inputbus.com.br
(21) 97710-7224



VOLVO

CONHEÇA O NOVO VOLVO BZR LE

Sistema de segurança ativa avançado de série

Facilidade de instalação de portas em qualquer configuração

Chassis com melhor eficiência energética do mercado

Baterias Volvo

Mesmos eixos, suspensão e freios dos urbanos diesel Volvo

Piso baixo, embarque acessível

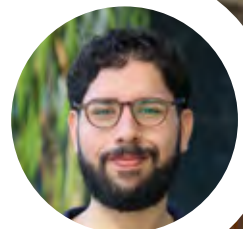
VÁ DE ELÉTRICO COM A VOLVO.

volvo.com.br



**FLÁVIA
XIMENES**

é biblioteconomista e
assistente técnica na
Associação Nacional
das Empresas
de Transportes
Urbanos (NTU)



**PEDRO
BATISTA**

é administrador e
assistente técnico na
Associação Nacional
das Empresas
de Transportes
Urbanos (NTU)

PRIORIDADE AO ÔNIBUS: desafios e caminhos para o transporte coletivo



Os sistemas de transporte coletivo têm o papel essencial de conectar diferentes áreas das cidades, levando as pessoas ao trabalho, à escola, aos hospitais e, também, às várias opções de lazer. Nas cidades de médio e grande portes, o ônibus continua sendo o principal meio de locomoção. Entretanto, mesmo com os avanços na tecnologia dos veículos e na qualificação das empresas operadoras, o transporte público no Brasil ainda enfrenta muitos problemas que comprometem a prestação dos serviços. Hoje, os longos tempos de viagem, a infraestrutura deficitária e as tarifas públicas são, na maioria dos casos, onerosas para o usuário e, ao mesmo tempo, incapazes de remunerar adequadamente o serviço. Esse cenário é o resultado de um desafio histórico e estrutural, fundamentado na priorização dos investimentos públicos no transporte individual em detrimento do transporte coletivo.

A pandemia de covid-19 agravou ainda mais a crise já presente nos transportes públicos, evidenciando a real dimensão do problema e deixando claro que ele não se restringe a determinados municípios, de forma isolada. Desde então, os desafios do setor incluem oferecer serviço de qualidade com tarifas públicas acessíveis, enfrentar a redução constante da quantidade de passageiros, as dificuldades para manter contratos financeiramente equilibrados e a escassez de investimentos públicos para viabilizar projetos de mobilidade urbana.

A falta de programas de financiamento com recursos expressivos e a paralisação dos projetos de infraestrutura representam, ao longo do tempo, obstáculo preocupante para o futuro do transporte coletivo no país. Ainda que, a partir de 2010, o governo federal tenha intensificado investimentos em mobilidade urbana com programas que foram responsáveis por aportes significativos para o setor — como a Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo de 2014, o PAC 2 - Mobilidade Grandes Cidades e o PAC 2 - Mobilidade

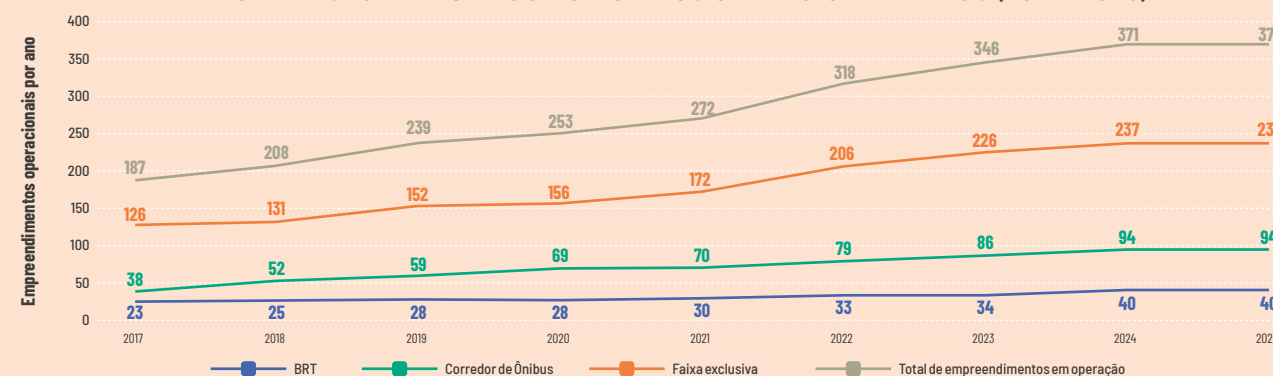
(A) Anselmo Cunha/PMMA

de Médias Cidades —, tais iniciativas acabaram ficando no passado, especialmente diante da desaceleração das obras, em âmbito nacional, provocada pela interrupção dos repasses de recursos federais.

As iniciativas trouxeram avanços na implantação de novos sistemas de mobilidade urbana, considerando a inexistência de ações dessa magnitude antes de 2010. No entanto, o início da operacionalização de novos empreendimentos dependerá, em grande parte, da qualificação de projetos compatíveis com a realidade e com as demandas específicas de cada cidade. Assim, se por um lado o interesse no atendimento das necessidades da população é notório, por outro, persistem inúmeros questionamentos quanto aos desafios para a conclusão de empreendimentos já iniciados e para a viabilização de novos projetos.

Considerando a relevância do ônibus na matriz de deslocamentos urbanos, torna-se essencial priorizar e qualificar o transporte coletivo por esse modo, que oferece soluções flexíveis, rápidas e mais baratas. Exemplo disso são as faixas exclusivas para os ônibus, que se tornaram protagonistas, ao longo dos anos, como instrumentos de priorização do transporte público, principalmente em razão do menor custo e do curto prazo de implantação. Esse tipo de intervenção contribuiu para reduzir o tempo de viagem e as emissões de poluentes¹, o que reflete diretamente na melhoria da qualidade de vida da população. Atualmente, encontram-se em operação, nas cidades brasileiras, 237 faixas exclusivas e 94 corredores, além de 40 sistemas BRT (*Bus Rapid Transit*) (VER FIGURA).

FIGURA - EVOLUÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS DE PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS OPERACIONALIZADOS (2017-2025)



Fonte: Governo Federal e Clipping NTU

Lançado em 2023, o Novo PAC traz perspectivas positivas para a retomada dos investimentos em mobilidade urbana. Com orçamento de R\$ 44,2 bilhões, o programa busca revitalizar o setor, por meio da realização de obras e da criação de linha específica para a renovação da frota. Para o provimento de infraestrutura, o transporte público por ônibus foi contemplado com 73 empreendimentos, distribuídos em 24 estados, por meio da implantação de sistemas BRT, corredores de ônibus e faixas exclusivas. Estão previstos R\$ 26,2 bilhões em investimentos até 2026, além de outros R\$ 17,9 bilhões após esse período. Até o momento, 11 iniciativas já foram concluídas, e a expectativa é de que os 62 empreendimentos restantes entrem em operação conforme o cronograma dos projetos.

Diante do exposto, a implantação de empreendimentos de mobilidade urbana deve ser tratada como política permanente, e não como ação pontual. É fundamental a implementação de BRTs, de corredores de ônibus e de faixas exclusivas, de forma integrada aos sistemas de trilhos, além da ampliação e modernização dos terminais e da qualificação dos pontos de parada. Com essas iniciativas, há um avanço na construção de um transporte público coletivo mais acessível, de maior qualidade e capaz de atender às expectativas da população.



¹ Estudo realizado pelo IEMA (2017), sobre as faixas exclusivas de ônibus na cidade de São Paulo, identificou aumento global de velocidade de 11,7% nessas vias. Em relação à emissão de poluentes, foram registradas reduções significativas: 7,33% nos óxidos de nitrogênio, 6,07% no material particulado e 5,06% nos gases responsáveis pelo efeito estufa.



O DILEMA DA TARIFA ZERO

Estudo da NTU revela que modelo atual da gratuidade no transporte coletivo urbano começa a encontrar sérias dificuldades. Associação aponta a necessidade de nova estrutura legal e financeira para essa política tarifária continuar avançando nas cidades brasileiras



A política de tarifa plenamente subsidiada no transporte coletivo urbano, também conhecida como tarifa zero, ganhou força nos últimos anos, como resposta aos impactos da pandemia e como instrumento de inclusão social. Mas pode ter “atingido o teto”, dentro do atual modelo de financiamento dos serviços. É o que aponta a nova edição do estudo “Tarifa Zero nas Cidades do Brasil - 2025”, publicado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

A pesquisa revela que, embora o número de municípios com tarifa totalmente subsidiada continue crescendo, a velocidade dessa expansão caiu, drasticamente. Se entre 2021 e 2023 a gratuidade se multiplicava, ano a ano, tendo totalizado 85 novas cidades praticando o novo modelo, o ano de 2024 registrou apenas 10 novas adesões, queda de mais de 75% em relação ao ano anterior. Segundo a NTU, o modelo atual, baseado majoritariamente em decisões municipais e financiamento exclusivo pelo orçamento local, pode ter atingido seus limites operacionais e financeiros.

“A tarifa subsidiada — incluindo a tarifa zero — deixou de ser uma tendência em ascensão. Hoje, o número de cidades com tarifa plenamente subsidiada está estabilizado e funciona, na maioria dos casos, em cidades de pequeno porte. Para crescer, precisa sair da lógica do improviso e ganhar corpo como política pública estruturada, com planejamento e fonte de custeio definidos”, explica Francisco Christovam, diretor executivo da NTU.

[A] Leon Rodrigues/Prefeitura de São Paulo

Cidades com tarifa zero

Atualmente, 154 municípios brasileiros adotam algum modelo de tarifa plenamente subsidiada, seja universal (em todos os dias e linhas) ou parcial (em fins de semana ou para públicos específicos). No entanto, 79% dessas cidades têm até 100 mil habitantes. Apenas 12 municípios com mais de 100 mil habitantes oferecem a gratuidade de forma integral, o que representa menos de 4% do total de cidades com população acima de 100 mil habitantes (307 cidades), que são atendidas por serviço organizado de transporte público urbano por ônibus.

Entre as grandes cidades e as capitais, a tarifa totalmente subsidiada permanece uma medida pontual e restrita. Cidades como São Paulo, Brasília e Belo Horizonte adotam gratuidade em linhas específicas ou em dias determinados — geralmente domingos e feriados. A razão é simples: sistemas complexos, multimodais e de alta demanda ou localizados em regiões metropolitanas exigem altos investimentos e planejamento contínuo, o que torna a gratuidade integral um desafio técnico, fiscal, político e social.

O que trava a expansão da tarifa zero?

O estudo da NTU aponta uma série de fatores que dificultam a universalização da tarifa plenamente subsidiada, em médias e grandes cidades. O primeiro é o custo elevado. Enquanto municípios como Formosa (GO) operam com custo anual inferior a R\$ 5 milhões, cidades como Maricá (RJ), com frota mais robusta, chegam a R\$ 87 milhões ao ano — valor viabilizado, neste caso, por receitas de royalties do petróleo.

Outro entrave é a ausência de dados confiáveis. Muitas cidades sequer registram indicadores básicos como demanda diária, oferta de viagens ou custo por passageiro transportado. Essa falta de monitoramento dificulta o planejamento e a avaliação do impacto real da medida.

Além disso, já há registros de retrocesso. Em Caucaia (CE), a frota foi reduzida em 23%, para conter gastos. Assis (SP) cortou o número de ônibus pela metade. E, em São Luís (MA), o programa “Expresso do Trabalhador” foi suspenso. “Sem planejamento técnico e estrutura de financiamento adequada, a tarifa zero pode comprometer o próprio funcionamento do sistema”, alerta Matheus Freitas, diretor técnico da NTU.

Efeitos positivos

Apesar das limitações, algumas prefeituras que implementaram o subsídio total de suas tarifas e acompanharam os resultados, após sua implantação, relatam impactos econômicos e sociais positivos em suas cidades. Em Luziânia (GO), o comércio local cresceu 36%, após a adoção da política, com R\$ 25 milhões a mais circulando na economia. Em Caucaia (CE), houve aumento de 25%, tanto no faturamento do comércio quanto na arrecadação municipal. Já em Paranaguá (PR), os efeitos foram múltiplos: aumento nas vendas; redução de 40% nos acidentes de trânsito; e crescimento de 200% na procura pelo restaurante popular.

Em Maricá (RJ), onde o sistema é operado por empresa pública, estima-se que as famílias economizem até 20% do orçamento mensal com transporte. São Caetano do Sul (SP) observou queda nas remarcações do SUS e aumento no faturamento dos estabelecimentos localizados nas rotas dos ônibus gratuitos.

O papel do novo MARCO LEGAL

Para a NTU, o avanço da tarifa zero, nas médias e grandes cidades, depende de mudança estrutural no modelo de financiamento do transporte público. O principal caminho apontado é a aprovação do novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, que propõe a separação tarifária, ou seja, a distinção entre a tarifa pública, que é o valor pago pelo passageiro para usufruir dos serviços, e a tarifa de remuneração, que é o valor que cobre o custo real da prestação do serviço pelas operadoras.

Com essa separação, os subsídios poderiam ser definidos, com maior clareza e previsibilidade, e fontes permanentes de recursos teriam que ser identificadas, para arcar com esses custos, permitindo a adoção de políticas públicas mais amplas e ambiciosas. “Esse é o primeiro passo para transformar a tarifa zero de solução pontual em política de Estado”, reforça Freitas.

Mas, para funcionar como ferramenta de inclusão social e estímulo à economia local, o subsídio pleno à tarifa precisa ser implementado com responsabilidade. “Nosso papel é garantir que, se for para implantar, que seja de forma sustentável. O pior cenário é prometer a gratuidade e depois ter que recuar. É melhor começar aos poucos, passo a passo, adotando tarifas módicas, e só avançar se houver condições”, conclui Francisco Christovam.



Nossas dicas

PUBLICAÇÃO

Pesquisa Temática sobre Tarifa Zero no Brasil



A NTU acaba de lançar uma nova edição de sua pesquisa temática sobre a tarifa zero no transporte coletivo urbano, aprofundando a análise iniciada em 2024. O novo estudo foca nas 12 cidades brasileiras com mais de 100 mil habitantes que implementaram a tarifa zero universal e traça retrato detalhado dessas experiências, com base em critérios regionais, populacionais e operacionais. A publicação evidencia que, apesar da expansão da modalidade impulsionada principalmente no período pós-pandemia, com o aumento do subsídio público, a tarifa zero ainda não alcança grandes centros urbanos. As cidades analisadas, somadas, reúnem menos de 2 milhões de habitantes, número inferior ao de grandes capitais como São Paulo e Rio de Janeiro, onde a adoção enfrenta desafios estruturais mais complexos. [FAÇA O DOWNLOAD DA PUBLICAÇÃO AQUI!](#)

VÍDEO Retratos da Busologia

Conheça Everton, um apaixonado por ônibus que transforma o amor pelo transporte coletivo em registros fotográficos, histórias e muito engajamento. A entrevista revela como a busologia vai além de um hobby: é uma forma de valorização do transporte público e de construção de memória urbana. O busólogo compartilha sua trajetória, curiosidades e sua dedicação à mobilidade urbana, mostrando que a paixão pelos ônibus pode conectar pessoas, cidades e história. Com o apoio do Cartão TRI, sistema de bilhetagem eletrônica de Porto Alegre, o vídeo tem duração de quase 4 minutos e está repleto de momentos que celebram a mobilidade urbana e reforçam a importância do transporte coletivo na vida da cidade. [ASSISTA AQUI.](#)

PUBLICAÇÃO

Anuário NTU



O **Anuário da NTU 2024-2025** já está disponível e traz balanço das principais ações realizadas pela entidade no último ano, além da atualização da série histórica do desempenho operacional do setor, iniciada em 1994. A publicação traz a evolução dos subsídios para o transporte público coletivo por ônibus, que mostra o crescimento do número de cidades que passaram a subsidiar o transporte coletivo sobre pneus nos últimos cinco anos. O panorama atual de investimentos em mobilidade urbana, com o levantamento dos projetos de priorização ao transporte público urbano, também está no documento. [A PUBLICAÇÃO ESTÁ DISPONÍVEL AQUI.](#)

VÍDEO

Reforma, tarifa zero e mobilidade: O que esperar do transporte em 2025

No recente episódio do podcast da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp), Anderson Oliveira recebe Marcos Bicalho dos Santos, diretor de Gestão da NTU, e o consultor de Transporte Rodrigo Verroni para conversa sobre as tendências do transporte de passageiros para 2025. A discussão aborda as principais mudanças que o setor atravessa, analisando aspectos como a reforma tributária e seus impactos no transporte; o debate sobre tarifa zero, que questiona se é realidade viável ou apenas utopia; além do novo marco legal e as transformações regulatórias que podem afetar a mobilidade urbana. Os convidados também exploram os desafios e as oportunidades que 2025 reserva para o transporte público no Brasil, oferecendo visão atualizada e estratégica para profissionais, gestores e interessados no tema. [CONFIRA AQUI.](#)

Novidade na NTUrbano



Conheça a Editoria Vitrine!

A NTUrbano, sua revista de referência em mobilidade urbana e transporte por ônibus, apresenta a nova editoria Vitrine, com formatos de anúncios inovadores e acessíveis! Agora, sua marca pode aparecer com dois novos tamanhos de anúncios, perfeitos para destacar seu negócio com economia e impacto:

Formato Compacto:

1 5 x 3 cm

Ideal para mensagens diretas e visibilidade garantida.

Formato Destaque:

2 8 x 10,6 cm

Mais espaço para sua criatividade, com ótimo custo-benefício.

Com valores reduzidos, a **Vitrine** é a oportunidade perfeita para empresas de todos os portes se conectarem com nosso público engajado. Assim como no transporte urbano, na NTUrbano temos espaço para todos!

ANUNCIE AGORA!

Entre em contato e garanta seu lugar na **Vitrine** da mobilidade urbana

ZION
Hub de mídia 360°

REPRESENTANTE COMERCIAL EXCLUSIVO
(61) 99636-2846
Contato@zionhub.online

Soluções que
*transformam
a realidade do
transporte* e nos
movem até o futuro.

Com **mais de 75 anos de protagonismo na mobilidade**, a Marcopolo desenvolve soluções de transporte que unem **inovação, eficiência e tecnologia brasileira**. Dentro e fora das cidades, o mundo precisa de alternativas inteligentes e a Marcopolo prova que é possível criar uma realidade com mais movimento e um futuro de compromisso contínuo com a sustentabilidade.

Acesse o
QR Code e
descubra mais
sobre nossas
soluções:



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)

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