

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**.





(B)

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**



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 esquiva 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.

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.

“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.

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.