Informe Publicitário

Tecnologia e inovação impulsionam uma nova fase da mobilidade urbana: Prodata Mobility Brasil e Mais Mobi unem expertise para transformar o setor.

A mobilidade urbana está entrando em uma nova era, impulsionada pela digitalização, conectividade e uso estratégico de dados. A transformação do transporte público exige soluções cada vez mais integradas, capazes de conectar infraestrutura, meios de pagamento, gestão operacional e experiência do usuário em um único ecossistema tecnológico.

É nesse contexto que a Prodata Mobility Brasil anuncia a aquisição da Mais Mobi, movimento estratégico que fortalece sua atuação e amplia seu portfólio de soluções para operadores de transporte e gestores públicos no Brasil e no exterior.

Com mais de 50 anos de atuação global e 35 anos de presença no mercado brasileiro, a Prodata consolidou-se como referência em tecnologia para mobilidade urbana. Fundada na Bélgica, a empresa desenvolve tecnologia própria e domina toda a cadeia da bilhetagem eletrônica, do hardware ao software. Sua atuação internacional e experiência em projetos de alta complexidade permitiram à companhia participar da implantação de alguns dos primeiros sistemas de bilhetagem contactless da América Latina.

Com 23 anos de experiência, a Mais Mobi tornou-se referência em soluções digitais voltadas à mobilidade inteligente. Seu portfólio reúne plataformas de atendimento digital, meios de pagamento, programas de fidelização, gestão de benefícios e ferramentas que aproximam o transporte público do cotidiano digital dos passageiros.

A integração entre as empresas cria um ecossistema ainda mais completo para o setor, unindo a robustez tecnológica da Prodata à expertise digital da Mais Mobi. O resultado é uma plataforma integrada, modular e escalável, capaz de conectar tecnologia embarcada, bilhetagem eletrônica, validação, pagamentos digitais, atendimento omnichannel, gestão operacional e inteligência de dados.

Entre as tecnologias que passam a compor esse ecossistema estão validadores com biometria facial integrada, sistemas avançados de monitoramento e gestão, ferramentas de prevenção a fraudes, pagamentos por cartões de crédito e débito, atendimento digital via WhatsApp, programas de fidelização e soluções inteligentes para gestão de benefícios.
Além da inovação tecnológica, a integração fortalece a capacidade analítica da plataforma, permitindo que operadores e gestores públicos tenham acesso a informações estratégicas para apoiar decisões em tempo real.

Mais do que uma expansão de portfólio, essa aquisição representa um avanço para o mercado de mobilidade urbana. Ao reunir experiências complementares, fortalece a construção de um ecossistema mais completo, conectado e preparado para os desafios do transporte público. O impacto vai além da operação, impulsionando cidades mais inteligentes, sistemas mais eficientes e uma jornada cada vez mais simples, segura e digital para milhões de passageiros.



{A-B} PRodrigues Pozzebom/Agência Brasil

Entre idas e vindas

Mesmo com 20 vetos, sanção do Marco Legal do Transporte Público abre nova etapa para a mobilidade urbana

Sancionado em junho pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o Marco Legal do Transporte Público (Lei nº 15.432/2026) estabelece novas diretrizes para a gestão da mobilidade urbana no país. A legislação moderniza as regras para os sistemas de transporte coletivo, amplia a transparência, fortalece a política de subsídios e consolida a separação entre a tarifa paga pelo usuário e a remuneração das operadoras.

A sanção, porém, veio acompanhada de 20 vetos presidenciais. A maior parte atingiu dispositivos relacionados ao financiamento do transporte coletivo, reacendendo o debate sobre fontes permanentes de custeio para um serviço reconhecido pela Constituição como direito social.

Entre os dispositivos vetados estão regras que previam fontes orçamentárias de recursos para custear gratuidades e descontos tarifários concedidos por União, estados e municípios, além da possibilidade de aportes públicos para a operação dos sistemas. Também foram vetados mecanismos como a utilização de créditos de carbono, a isenção de pedágio para ônibus e a destinação de 60% da arrecadação da CIDE-Combustíveis para áreas urbanas. Vale lembrar que caiu o percentual, mas a possibilidade de uso da CIDE-Combustíveis para financiamento do custeio do serviço segue valendo, pois trata-se de comando constitucional.

Os vetos alcançaram a criação de agência técnica federal de apoio à política de mobilidade e regras para indenização de investimentos realizados por concessionárias. Antes mesmo da sanção, o texto havia perdido parte de seu alcance, quando o relator da matéria, deputado José Priante, retirou o artigo 30, que indicava novas fontes de financiamento, como tarifas de congestionamento e cobranças sobre plataformas de transporte por aplicativo.

O governo justificou os vetos com argumentos fiscais e constitucionais. Segundo a Presidência, alguns dispositivos poderiam gerar despesas obrigatórias sem indicação de fonte de custeio, interferindo em políticas públicas já existentes de descontos e gratuidades, e comprometer a autonomia orçamentária dos entes federativos.

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) enxerga a nova legislação como avanço institucional, com destaque para o reconhecimento do transporte coletivo como serviço público essencial, a separação entre tarifa e remuneração do operador e o fortalecimento da política de subsídios. Apesar dos vetos, a NTU entende que a possibilidade de participação da União no custeio dos serviços foi preservada no texto sancionado.

"O Marco Legal é resultado de construção com muita discussão propositiva entre governo e agentes do setor, e o texto aprovado preservava esse consenso", disse o diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho. Segundo ele, a entidade recebeu com surpresa a quantidade de vetos e atuará no Congresso Nacional para tentar restabelecer os dispositivos considerados estratégicos.

Na avaliação de Bicalho, o principal impacto está nas regras relacionadas às gratuidades. Segundo ele, ao vetar dispositivos que impediam o repasse desses custos aos passageiros pagantes, permanece a distorção histórica do modelo de financiamento do transporte coletivo. "Essa é uma luta antiga do setor. O passageiro que não recebe vale-transporte nem possui qualquer gratuidade acaba pagando a própria passagem e parte da passagem daqueles que têm benefícios", afirmou.

O entendimento é compartilhado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e pela Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP). As entidades também chamam atenção para o fato de que os vetos mantêm o modelo atual, em que parte do custo das gratuidades é absorvida pelos usuários pagantes.

O superintendente da ANTP, Luiz Carlos Néspoli, falou que a ausência de fontes permanentes de financiamento perpetua o desequilíbrio histórico. "O objetivo dos dispositivos vetados era corrigir essa distorção, evitando que benefícios concedidos pelo poder público fossem financiados pelos usuários que não possuem qualquer benefício", disse.

Néspoli ainda criticou o veto à destinação de pelo menos 60% dos recursos da CIDE-Combustíveis para áreas urbanas e à isenção de pedágio para veículos de transporte coletivo. Ele alerta que toda a cidade se beneficia de um sistema eficiente de transporte público, inclusive os automóveis, que ocupam grande parte da infraestrutura viária.

Na mesma linha, a FNP considera que o Marco Legal representa o maior avanço institucional para a mobilidade urbana desde a criação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em 2012. Porém, os dispositivos retirados durante a tramitação no Congresso e na sanção presidencial reduziram o alcance da nova legislação, sobretudo no financiamento dos sistemas.

"Os vetos de maior impacto estão relacionados ao financiamento do transporte público, por retirarem dispositivos que asseguravam a compensação financeira das gratuidades e descontos tarifários, ampliavam fontes permanentes de financiamento e reforçavam a corresponsabilidade da União no custeio do setor", comentou o prefeito de Goiânia (GO) e presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da FNP, Sandro Mabel.

Arquitetura da lei preservada

Apesar dos vetos, especialistas avaliam que a espinha dorsal do Marco Legal foi preservada. O coordenador do Núcleo Jurídico e Parlamentar da NTU, Ivo Palmeira, explicou que os dispositivos responsáveis por estabelecer diretrizes nacionais para contratos e relações entre poder público e operadores foram mantidos. Assim, segundo ele, a legislação supre lacuna existente desde a Constituição de 1988.

"Cada município estruturava seus contratos de uma forma. O Marco Legal cria uma referência comum, com normas e orientações que podem melhorar a relação entre gestores públicos e iniciativa privada", disse.

Entre os avanços preservados, Palmeira dá atenção à possibilidade de criação de mecanismos de conciliação para solucionar conflitos entre operadores e gestores públicos, medida que tende a reduzir a judicialização e acelerar a resolução de disputas contratuais.



O especialista lamenta, entretanto, a retirada de dispositivos que reforçavam o compartilhamento entre União, estados, Distrito Federal e municípios na organização de redes integradas de transporte. Para ele, essa articulação seria especialmente importante nas regiões metropolitanas. "Em regiões como Brasília e o Entorno, uma coordenação maior poderia contribuir para racionalizar redes integradas, reduzir custos e melhorar o serviço oferecido ao usuário", resumiu.

Próximo capítulo será no Congresso

Os vetos agora serão analisados pelo Congresso Nacional, que poderá mantê-los ou derrubá-los. Ainda não há prazo para votação, mas a expectativa do setor é que a análise ocorra ainda este ano.

A NTU pretende atuar entre as lideranças partidárias para defender a revisão dos dispositivos considerados prioritários para o financiamento do transporte público. "Vamos procurar as lideranças e mostrar a necessidade de rápida avaliação desses vetos, principalmente daqueles prioritários. Queremos que eles possam ser incorporados novamente à legislação», afirma Marcos Bicalho.

A FNP também pretende atuar pela reversão dos vetos considerados mais críticos. "Vamos dialogar com o Congresso Nacional durante a apreciação dos vetos presidenciais, priorizando a derrubada daqueles que possuem maior impacto para a sustentabilidade financeira do transporte público coletivo", diz Sandro Mabel.

IMPLEMENTAÇÃO DA LEI ENTRA NA AGENDA DO SETOR

Com a sanção do Marco Legal, o foco do setor passa a ser a regulamentação dos dispositivos que permitirão sua aplicação. União, estados, Distrito Federal e municípios terão de adaptar normas, contratos e sistemas às novas diretrizes, enquanto o governo federal inicia a elaboração das regras complementares.

A NTU participará desse processo por meio do Comitê Técnico de Mobilidade Urbana, vinculado ao Ministério das Cidades. Os trabalhos devem começar em agosto e terão como prioridades a implementação do Sistema Nacional de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU) e a definição de parâmetros nacionais de qualidade e desempenho.

"Vamos trabalhar com o governo federal na regulamentação dos pontos da lei que precisam de detalhamento. Estados e municípios, responsáveis pela gestão da maior parte dos sistemas de transporte, também terão de adaptar suas legislações locais às novas diretrizes", afirmou Marcos Bicalho.

A FNP também terá papel estratégico. Caberá aos municípios revisar contratos, fortalecer a gestão dos sistemas e buscar novas fontes de receitas extratarifárias. "A aprovação da lei é apenas o primeiro passo. Agora precisamos de amplo processo de regulamentação e adaptação institucional para que os instrumentos do Marco Legal do Transporte Público produzam efeitos concretos", afirmou Sandro Mabel. "O Marco Legal deve ser entendido como ponto de partida, e não como ponto de chegada", acrescentou.