

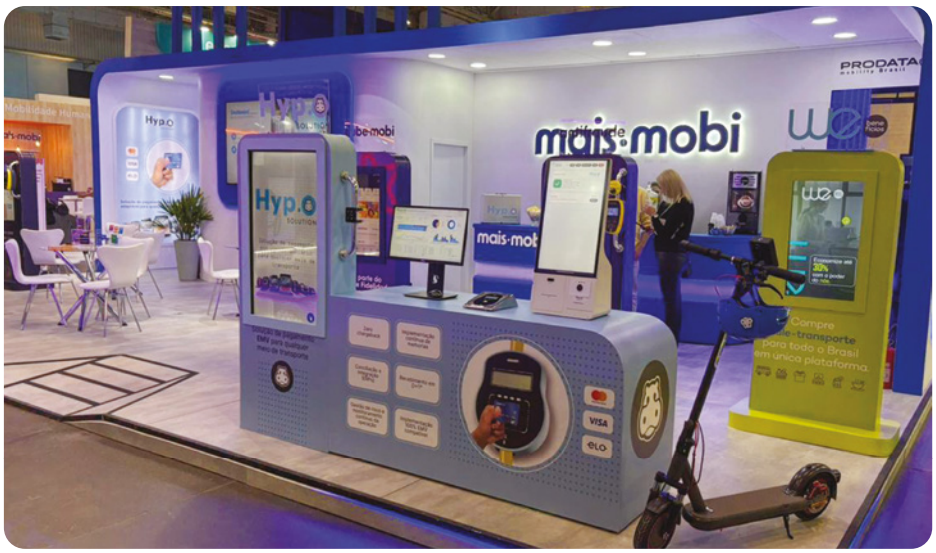
MAIS.MOBI APRESENTA SOLUÇÕES INOVADORAS NA ARENA ANTP 2025 E DESTACA O HYP.O, NOVA ERA DO PAGAMENTO NO TRANSPORTE PÚBLICO

A Mais.Mobi encerrou sua participação na Arena ANTP Mobilidade 2025 com resultados expressivos e uma recepção positiva às soluções que apresentou no evento. Com foco em inovação e eficiência na gestão da mobilidade urbana, a empresa mostrou avanços que conectam tecnologia, experiência do usuário e sustentabilidade financeira para operadores e gestores públicos. No estande da empresa, ao lado do Clube de Fidelidade, da We Benefícios, do dashboard customizado para acompanhamento de dados informações sobre mobilidade e do controle antifraude, uma solução se destacou: o Hyp.o.

O Hyp.o é a nova tecnologia de pagamento desenvolvida pela Mais.Mobi. A solução permite que o passageiro utilize cartões de crédito ou débito diretamente nos validadores de transporte público, em um modelo conhecido como *tap and go*. Compatível com sistemas de bilhetagem já existentes, o Hyp.o oferece implementação rápida, conciliação com ERPs e ressarcimento das transações no dia seguinte ao uso, com zero *chargeback*. A solução representa um salto de conveniência para o usuário e eficiência operacional para os operadores.

Além do Hyp.o, a Mais.Mobi apresentou o Clube de Fidelidade, que aproxima o passageiro das marcas e do transporte por meio de recompensas, e o sistema de controle antifraude, voltado para aprimorar a segurança e a gestão de benefícios subsidiados. As soluções reforçam o compromisso da empresa em oferecer um ecossistema integrado, moderno e preparado para os desafios do transporte público nas grandes cidades.

Com uma participação marcada por diálogo, parcerias e troca de experiências, a Mais.Mobi reafirma seu papel como protagonista na transformação da mobilidade no Brasil. "Saímos do Arena ANTP com a certeza de que estamos no caminho certo. Nossos produtos são aceitos no mercado e estão alinhados ao futuro do setor. A Mais.Mobi desponta como uma empresa provedora de soluções para todo o Brasil", destaca Cassiano Rusycki, diretor da Mais.Mobi.





TARIFA ZERO: o desafio da sustentabilidade no transporte público

— por **Mauro Herszkowicz**

Um dos principais temas de 2026 — um ano de eleições majoritárias — será, certamente, a adoção da tarifa zero nos transportes públicos urbanos, hoje, uma realidade em mais de 170 cidades brasileiras que oferecem, total ou parcialmente, algum tipo de gratuidade à população.

Dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) indicam que, no Brasil, 2.703 municípios são atendidos por transporte público coletivo por ônibus. Destes, 171 possuem tarifa zero, entre os quais 132 municípios praticam a tarifa zero universal, durante todos os dias e para toda a população, a maioria de pequeno porte (62%) com até 50 mil habitantes. Uma evolução ocorrida nos últimos cinco anos: em 2020, apenas 40 cidades adotavam a tarifa zero nos seus sistemas.

Ainda segundo levantamento da NTU, das capitais brasileiras, Belo Horizonte e Curitiba aplicam a tarifa zero de forma parcial, para uma classe de usuários ou para regiões específicas. Em Brasília, São Paulo, Cuiabá, Belém, Florianópolis, Maceió e Palmas, programas são parciais em todo o sistema, em dias específicos da semana.

Atualmente, a maioria das cidades com tarifa zero financia essa gratuidade com recursos do orçamento municipal, sem fonte permanente ou mecanismos de compensação intergovernamental. Algumas contam com atividades econômicas não convencionais — exploração de petróleo, operações portuárias, siderurgia, processamento de alimentos, agronegócio, geração de energia, entre outras —, que possibilitam arrecadação extra de tributos, aumentando a capacidade de custeio dos serviços públicos.

A tarifa zero é uma das formas de o município subsidiar as viagens realizadas pelos passageiros. Hoje, no país, 416 cidades subsidiam o custo do sistema, de forma parcial ou por meio da tarifa zero (os 171 municípios). Até antes da pandemia do coronavírus, apenas 120 cidades tinham subsídio parcial implementado.

É incontestável que a oferta de transporte público sem o pagamento da tarifa reduz desigualdades, pois permite o acesso universal, principalmente pelas pessoas de baixa renda, que são as que mais utilizam esse serviço. Essa proposta também pode aumentar o número de passageiros nos ônibus urbanos, reduzindo o volume de carros nas ruas, diminuindo os congestionamentos, melhorando a mobilidade e contribuindo para a mitigação das poluições atmosférica e sonora.

(A) Arquivo NTU; **(B)** Prefeitura de Vargem Grande Paulista (SP)

Mas, mesmo sendo tendência crescente no Brasil, a adoção da tarifa zero, particularmente nos grandes centros urbanos, ainda exige a superação de grandes desafios financeiros e operacionais.

Inegavelmente, a tarifa zero — que desonera o usuário final — altera a forma como a população urbana faz seus deslocamentos, gerando o aumento da demanda e a necessidade de mudanças operacionais, com acréscimo da frota, da infraestrutura e do número de operadores, para garantir a oferta e a qualidade do serviço de transporte coletivo.

São novos custos que exigem maior aporte de recursos pelas cidades que fazem a opção por esse benefício, sejam do próprio orçamento municipal (subsídios públicos) ou de receitas extratarifárias.

Assim, o grande desafio da tarifa zero é definir quem paga a conta. A NTU e a World Resources Institute (WRI Brasil) defendem um modelo de financiamento tripartite, com participação da União, Estados e Municípios. Entre as alternativas estudadas estão a taxação de combustíveis fósseis e congestionamentos urbanos; recursos de multas de trânsito e estacionamentos rotativos; e contribuições sobre IPTU e ISS, de forma a garantir investimentos constantes para um serviço que tende, com a tarifa zero, a ter uma demanda crescente. Essas medidas transferem parte do custo do transporte para toda a sociedade, reconhecendo que a mobilidade urbana é um bem público coletivo — essencial para a economia, o meio ambiente e a inclusão social.



Para a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) — que representa o setor de transporte de passageiros no Estado de São Paulo — é inquestionável a relevância social da tarifa zero e os benefícios que ela pode gerar à população e às economias locais. Contudo, a entidade alerta para a necessidade de planejamento técnico, responsabilidade fiscal e sustentabilidade a longo prazo. A Federação entende que o transporte público deve ser cada vez mais acessível, moderno e eficiente, mas que a gratuidade deve estar condicionada à existência de fontes de custeio estáveis, investimentos em frota, ampliação de rotas e melhorias operacionais, sob pena de comprometer a qualidade do serviço e a segurança dos passageiros. A tarifa zero só será socialmente justa se for também economicamente viável e operacionalmente sustentável.

MAURO ARTUR HERSZKOWICZ
é presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp), presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros do Interior do Estado de São Paulo (Interurbano) e vice-presidente do Conselho Diretor da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), da qual foi um dos fundadores.

