



TECHNI

bus

TRANSPORTE COLETIVO
E MOBILIDADE URBANA

TECHNIBUS
30
ANOS

OTM
Ano 30 - N° 155 - R\$ 22,00
www.otmeditora.com

MUNICÍPIOS COMEÇAM A SUBSIDIAR TRANSPORTE PÚBLICO PARA EVITAR COLAPSO



Mercedes-Benz projeta expansão
de 40% do mercado de ônibus



Frota da cidade de São Paulo terá 20%
de ônibus elétricos até 2024



Volvo comemora produção de 50 mil
chassis de ônibus em Curitiba



Renault lança linha Master 2023
com motor turbo e novo design

Volkswagen entrega os primeiros
micro-ônibus às Filipinas

Viagens rodoviárias aumentam
na temporada, apesar das fortes chuvas

BNDES flexibiliza as regras da linha
de crédito Finame Baixo Carbono

Pagamento com cartões de débito
e crédito avança em Goiânia

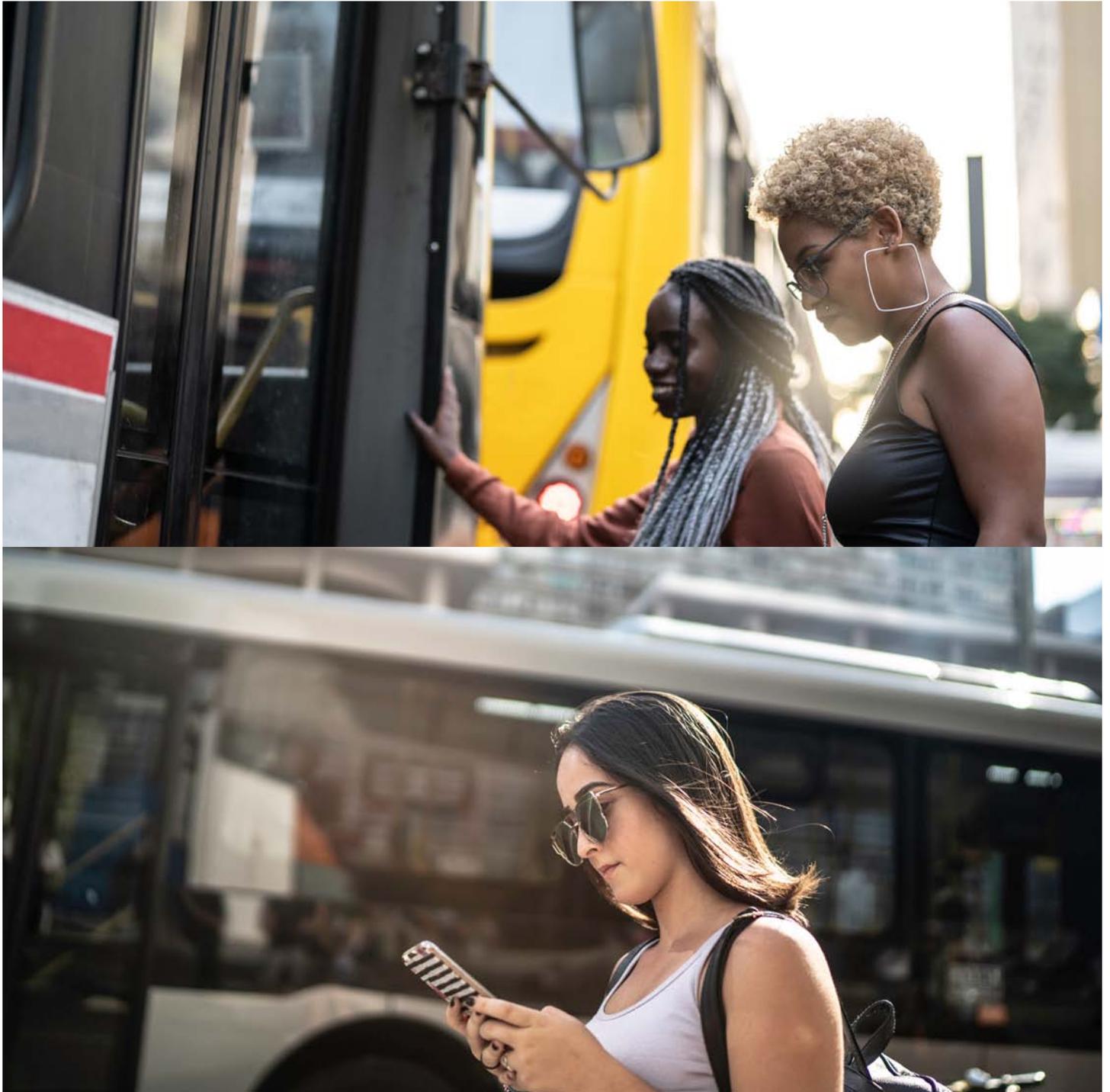
IN MEMORIAM

Faleceu Otávio da Cunha Filho,
um dos mais importantes líderes
do setor de transporte urbano

Francisco Christovam,
o novo presidente
executivo da NTU

Investir

no potencial da mobilidade urbana é garantir a dignidade e o direito de ir e vir de todos os cidadãos brasileiros.



Caruana: A instituição financeira parceira da mobilidade urbana.

A **Caruana** é uma instituição financeira que há mais de 10 anos é orientada para a mobilidade urbana e oferece soluções tecnológicas inovadoras para as empresas e usuários do transporte coletivo, agregando valor ao negócio e promovendo a inclusão social.

Caruana S/A S.C.F.I.

Telefone: +55 (11) 5504 7850

Ouvidoria: 0800 772 7210

faleconosco@caruanafinanceira.com.br



caruanafinanceira.com.br

Otimismo moderado prevalece na indústria

Depois de mais um ano sob os efeitos da pandemia e da instabilidade econômica, a indústria começa a perceber uma evolução no cenário de transporte de passageiros e passa a ficar mais otimista sobre as perspectivas para os próximos doze meses. É quase unânime na indústria a projeção de um avanço moderado nas vendas de ônibus em 2022, de 20% em média, alcançando 17 mil veículos, comparados com 14 mil do ano passado, mas bem inferiores aos quase 21 mil comercializados em 2019.

Na avaliação de alguns executivos, o mercado tem tudo para crescer, estimulado por vários fatores, como a antecipação de compras de ônibus antes de entrada em vigência da adoção do motor Euro 6, que encarece os novos modelos. Outros executivos acreditam na retomada das exportações, principalmente com a abertura de mercados na África. Há uma preocupação: conseguir dar conta das encomendas em virtude da falta de insumos, principalmente semicondutores, que ainda deverá afetar a indústria automobilística este ano.

Apesar do otimismo predominante em relação ao mercado de ônibus neste ano, para os dirigentes das entidades setoriais o momento continua difícil porque as empresas estão sem receita após dois anos de redução de passageiros no sistema de transporte por causa da crise sanitária e, devido às dificuldades financeiras, deparam com restrição ao crédito e estão sem financiamento adequado. Além disso, ocorreu o aumento de 45% no custo das matérias-primas. Outro agravante é o combustível, cujo preço subiu 46% no ano passado.

Diante da gravidade da situação, o setor espera algumas reformas no sistema de transporte que o tornem mais sustentável nos próximos anos e, consequentemente, fortalecendo o mercado de ônibus. Enquanto isso, reivindica o auxílio emergencial ao setor, incluindo um financiamento especial para renovação da frota, para que melhore o desempenho das empresas operadoras.

Eduardo Chau Ribeiro

TRANSPORTE URBANO

Municípios tentam conter os aumentos de tarifa para os usuários **6**

ENTIDADES

Francisco Christovam assume o cargo de presidente executivo da NTU **10**

CIDADES

Frota de São Paulo terá 20% de ônibus elétricos até o final de 2024 **12**

MERCADO NACIONAL

Mercedes-Benz projeta crescimento de 40% nas vendas da indústria neste ano **18**

MONTADORAS

Volkswagen prevê 10% de expansão moderada para o mercado de ônibus **22**

EXPORTAÇÃO

Primeiros seis micro-ônibus da Volkswagen chegam às Filipinas **26**

VOLVO

Fabricante comemora produção de 50 mil chassis de ônibus na sua fábrica brasileira **30**

SCANIA

A empresa avalia que o mercado de ônibus em 2022 será de otimismo moderado **34**

VANS

Renault lança no Brasil linha Master 2023 com motor turbo e novo design **36**

CARROCERIAS

Produção de ônibus crescerá 21,4% em 2022, segundo a Fabus **38**

CHASSIS

Vendas de ônibus permanecem estáveis em janeiro de 2022 **42**

FINANCIAMENTO

BNDES flexibiliza as regras da linha de crédito Finame Baixo Carbono **44**

SEGUROS

Banco Luso Brasileiro consolida parceria com Wiz Corporate **47**

LEGISLAÇÃO

Nova lei endurece critérios para o transporte rodoviário de passageiros **54**

TURISMO

Viagens rodoviárias crescem na temporada de verão, apesar das chuvas **56**

GOIÂNIA

Cidade testa modelo elétrico para renovar a frota enquanto avança a bilhetagem **60**

SEÇÕES

Editorial **3** Artigos **48 e 50** Panorama **60**



Ano 30 - Nº 155
Jan | Fev 2022 - R\$ 22,00

REDAÇÃO

DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Sonia Moraes,
Márcia Pinna Raspanti

EXECUTIVOS DE CONTAS

Tânia Nascimento
tanianascimento@otmeditora.com

Raul Urrutia
raulurrutia@otmeditora.com

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidalrodrigues@otmeditora.com

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Barbara Ghelen
barbaraghelen@otmeditora.com

PUBLICIDADE

Karoline Jones | karolinejones@otmeditora.com

Representante região Sul (PR/RS/SC)

Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3029-0563 - joao@spalamkt.com.br



**Redação, Administração,
Publicidade e Correspondência:**
Av. Vereador José Diniz, 3.300
7º andar, cj. 707 - Campo Belo - CEP
04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (sequencial)

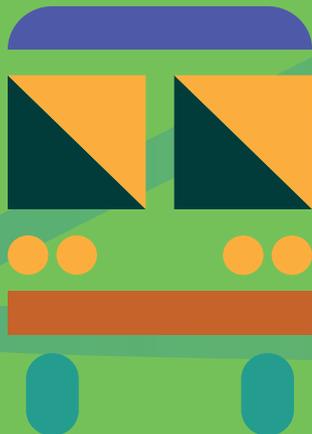
otmeditora@otmeditora.com

SEMINÁRIO
NACIONAL
NTU 2022



LAT.BUS
TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte



MARQUE NA AGENDA

09 — 11 A GO

S ã O P A U L O E X P O

RODOVIA DOS IMIGRANTES, KM 1,5



S ã O P A U L O

S P — 2 0 2 2



Realização e organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio



CNT / SEST SENAT





Muitos municípios começam a subsidiar as tarifas como já ocorre em São Paulo

Municípios saem em socorro do transporte público

Algumas cidades começam a subsidiar as tarifas para evitar reajustes maiores, mas o setor pede uma reestruturação mais profunda do modelo atual

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Todo início de ano, as tarifas de transporte público costumam sofrer reajustes em virtude das negociações salariais nas empresas do setor e também porque a maioria dos contratos de concessão prevê que as revisões tarifárias sejam realizadas no primeiro trimestre. Neste ano, a situação se torna mais complexa devido à inflação acumulada, os constantes

aumentos do combustível e os prejuízos causados pela redução de passageiros decorrentes da crise sanitária do coronavírus.

Segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), o combustível representa 26,6% do custo das empresas operadoras do transporte público, sendo o segundo item de custo

que mais pesa no valor da tarifa, depois da mão de obra. Em 12 meses, o diesel registrou alta acumulada de 70,8%. Todos esses fatores pressionam os valores das tarifas.

Em janeiro, de acordo com levantamento da NTU, 40 cidades brasileiras já haviam realizado reajustes em suas tarifas e muitas previam fazê-lo em um futuro próximo. “Além de tudo, o transporte público não conseguiu retomar a demanda de 2019, e temos um déficit de 17% em média no número de passageiros. O setor acumula um prejuízo de R\$ 22 bilhões”, sublinha Otávio Cunha, presidente executivo da NTU.

O subsídio tem sido apontado como uma saída para o problema, na medida que diferencia a tarifa pública (paga pelo passageiro) da tarifa de remuneração (recebida pela operadora). Algumas cidades estão seguindo o exemplo de São Paulo, Curitiba e Brasília, e começam a subsidiar o transporte público. “Os municípios estão tentando ajudar de alguma forma para que o serviço se mantenha. As operadoras buscam

equilibrar a operação, mas a iniciativa privada já se endividou e fez o que o poder público deveria fazer para que o transporte público não pare. Um exemplo desta situação crítica é o Rio de Janeiro, onde apenas 29 das 42 empresas continuam a operar e 11 estão em recuperação judicial”, conta Otávio Cunha.

Em fevereiro, o sistema de transporte da região metropolitana de Goiânia passou a contar com esse auxílio governamental. A diferença entre o valor pago pelo usuário e o da tarifa técnica será subsidiado pelo Estado de Goiás e pelas prefeituras de Goiânia, Aparecida de Goiânia e Senador Canedo. Segundo o Mova-se Fórum de Mobilidade, antes do subsídio todos os custos com gratuidades, manutenção de terminais, custeio do órgão gestor são pagos pelo passageiro via tarifa. Portanto com as mudanças na governança da rede metropolitana de transporte coletivo, fica determinado que o Estado de Goiás

e a capital goiana terão participação de 41,2% cada, Aparecida terá participação de 9,4% e Senador Canedo de 8,2%.

A proposta ainda não é consenso, entretanto. A prefeitura de Aparecida de Goiânia, contestou a lei que determina o subsídio, alegando que houve falta

Otávio Cunha:
“O subsídio pode vir de diferentes fontes”



de transparência na adoção do novo modelo de transporte que está sendo proposto. A lei sancionada em dezembro de 2021 exige eventual complementação do valor da tarifa, no caso desta permanecer congelada, como ocorreu nos últimos três anos

Outras cidades também estão desenvolvendo caminhos para evitar um colapso no sistema de transporte. “Fortaleza fez um reajuste de cerca de 25% nos valores, sendo 8% na tarifa paga pelo usuário e 15% provenientes do subsídio. Campo Grande (MS) fez algo semelhante. Na média, as tarifas estão de 20% a 30% defasadas. A população não pode arcar com esses aumentos, então alguns municípios estão fazendo reajustes menores na tarifa paga pelo usuário e dá um complemento como subsídio”, diz Otávio Cunha. Em Vitória (ES), o poder público ajuda as empresas na compra de combustíveis.

Em Salvador, o prefeito Bruno Reis afirmou que o reajuste das passagens de ônibus dependem de um auxílio do governo federal. Segundo o prefeito, caso o dinheiro não seja enviado (R\$ 64 milhões), a única saída será aumentar o preço da tarifa. O prazo para que o governo federal apoie os municípios é até 15 de março, na opinião do prefeito da capital baiana.

O Instituto de Defesa do Consumidor (Idec) realizou um levantamento sobre as cidades que pagaram alguma forma de subsídio ou deram auxílio financeiro para as empresas de transporte público, para que os serviços não fossem interrompidos durante a pandemia devido à queda da demanda. Ao todo, 122 municípios o fizeram, sendo 23 capitais, estando excluídas apenas Aracaju (SE), Boa Vista (RR) e Belém (PA). Houve também uma tentativa de solucionar a questão por meio de um repasse federal no valor de R\$ 4 bilhões. O Congresso aprovou o projeto nesse sentido, mas ele foi vetado pela presidência da república.

SOLUÇÃO DEFINITIVA – Na avaliação do presidente executivo da NTU, essas medidas tomadas pelas cidades são em caráter emergencial, mas não resolvem a questão. A entidade defende soluções estruturais e definitivas que reestabeleçam e assegurem o equilíbrio econômico e financeiro dos sistemas de transporte público, incluindo uma nova política tarifária, que remunere o custo do serviço prestado, independente da tarifa cobrada do passageiro; uma política de preços diferenciados para os insumos do setor; políticas de apoio e fortalecimento do transporte público por parte do governo federal, estados e municípios; e a

adoção de um novo marco legal para o transporte público brasileiro, que modernize as regras atuais, garanta uma tarifa barata para o passageiro e um transporte de melhor qualidade em benefício de toda a sociedade.

Otávio Cunha lembra que a demanda no transporte público caiu 50% nos últimos 20 anos. “Oferecer um serviço de qualidade custa mais. A grande saída é que todas as esferas de poder – municipal, estadual e federal – contribuam para custear o transporte. O subsídio pode vir de diferentes fontes, como já apontamos. É possível criar um fundo extra tarifário para subsidiar o transporte”, destaca.

A proposta de um novo marco regulatório para o transporte público foi enviada ao Congresso Nacional em setembro do ano passado, mas ainda não foi colocada em pauta. A discussão tem como ponto fundamental o custeio ou o financiamento do sistema, separando a tarifa pública (paga pelo usuário) da tarifa de remuneração do operador, definida no processo licitatório. A proposta determina também que o poder público assumira os riscos da demanda, em vez do operador, como acontece hoje. Prevê a cobertura de possíveis déficits do serviço por fontes extrarifárias e outras medidas que reduzem os custos de produção.

Otávio Cunha informa que o governo

federal está finalizando um outro projeto de marco regulatório para o setor, por meio do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, criado em setembro de 2021 pelo ministério do desenvolvimento regional (MDR). “Caso o governo federal realmente assumira essa bandeira de reestruturação do transporte público, iremos somar esforços para avançar mais rapidamente nessa questão”, comenta.

O presidente da NTU destaca três pilares importantes para esse novo modelo. “O primeiro se refere à qualidade, que o governo federal estabeleça parâmetros mínimos e crie um sistema de informações nacional. O segundo é relativo a investimentos em infraestrutura e custeio do sistema. E o terceiro é a segurança jurídica dos contratos. No modelo da concessão patrocinada, por exemplo, haveria maior transparência e as empresas seriam auditadas”, enumera. “Se não houver essa reestruturação, a iniciativa privada não vai mais poder prestar esse serviço. O transporte público é uma ferramenta importante para a construção das cidades inteligentes”, acrescenta. 

N.E. Esta entrevista foi concedida à revista Technibus por Otávio da Cunha Filho no dia 8 de fevereiro, dez dias antes de seu falecimento (ver nota a seguir).

Francisco Christovam é o novo presidente executivo da NTU

Com ampla experiência no setor, o novo dirigente se compromete a trabalhar para o desenvolvimento da mobilidade sustentável no país

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O engenheiro Francisco Christovam foi escolhido, em 23 de fevereiro, pelo conselho diretor da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) para ocupar a presidência executiva da entidade. O cargo era exercido, há quase 30 anos, por Otávio Vieira da Cunha Filho, falecido no dia 17 do mesmo mês.

Christovam é especialista no setor de transporte público e preside atualmente o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), além de ser vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

O novo presidente executivo avalia que o transporte público brasileiro precisa de um novo marco legal, que promova a reestruturação do modelo adotado no país.



“O setor já vinha passando por dificuldades nos últimos anos; porém, no período da pandemia, centenas de paralisações ou movimentos grevistas, dezenas de interrupções e encerramentos da prestação dos serviços, bem como a insolvência de várias empresas operadoras indicam

que métodos tradicionais não serão mais capazes de resolver a situação”, afirma.

Alinhado com os objetivos da NTU, Christovam alerta para a crise que vem se agravando no setor. “O poder concedente e as prestadoras dos serviços precisam encontrar meios para enfrentar os problemas atuais, utilizando ou não as regras dos contratos existentes, sob pena de se verificar, em curto prazo, a falência completa dos transportes públicos, bem como o domínio e a supremacia dos transportes individuais e desregulamentados sobre o transporte coletivo

Setor lamenta a morte de Otávio Cunha Filho

O presidente executivo da NTU faleceu em 17 de fevereiro, após quase 30 anos de atuação à frente da entidade que representa as operadoras de transporte urbano do país

Otávio Vieira da Cunha Filho, 81 anos, presidente executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) desde 1993, morreu em 17 de fevereiro em Brasília. À frente da entidade, defendia a reestruturação do transporte coletivo urbano no Brasil, por meio da criação de um novo marco legal, capaz de devolver a eficiência a esse serviço e a tão desejada tarifa módica.

Em recente entrevista à Technibus, Otávio Cunha defendeu soluções estruturais e definitivas que reestabeleçam e assegurem o equilíbrio econômico e financeiro dos sistemas de transporte público, incluindo uma nova política tarifária, que remunere o custo do serviço prestado, independente da tarifa cobrada do passageiro, entre outras medidas. Na ocasião, lembrou que oferecer um serviço de qualidade implica custos maiores e cobrou um maior compromisso do poder público

para a melhoria do serviço, que é um direito do cidadão.

Otávio Cunha atuou como empresário de transporte urbano de passageiros por mais de 40 anos; teve atuação destacada como dirigente setorial, tendo exercido, antes da NTU, a função de diretor do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Belo Horizonte (Setra - BH) e presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de São Luís (SET- São Luís); participou de comissão especial criada pela presidência da república para reduzir as tarifas e melhorar o serviço de transporte coletivo nas cidades brasileiras, entre tantas atividades de um legado de grande relevância para o transporte público coletivo.

Otávio Cunha era considerado uma das mais importantes lideranças do setor e um grande defensor do transporte coletivo brasileiro.

concedido”, comenta.

Francisco Christovam reitera o papel da NTU como referência nacional para o desenvolvimento sustentável do transporte coletivo urbano e reafirma a missão de representação das empresas de transporte

coletivo perante a sociedade. “Meu compromisso é dedicação e envolvimento com os objetivos estratégicos da NTU, para que possamos dar consequência a todos os planos e programas em andamento”, sublinha.



Cidade de São Paulo terá 20% de ônibus elétricos na frota até o fim de 2024

A capital paulista conta hoje com uma frota operacional de 11.685 ônibus, incluindo 4.084 do modelo padron e 2.362 articulados, com idade média de quatro anos e nove meses

SONIA MORAES

O sistema de transporte coletivo da cidade de São Paulo terá 20% da frota composta por ônibus elétricos até o fim de 2024, conforme prevê o programa de metas da prefeitura de São Paulo. A

iniciativa faz parte das ações municipais para o cumprimento da Lei de Mudanças Climáticas, que prevê a redução da emissão de gás carbônico fóssil em 50% até 2028 e a erradicação deste tipo de

poluente até 2038.

De acordo com o novo contrato de concessão, assinado em setembro de 2019, o sistema está dividido em três subsistemas: estrutural, local de distribuição e local de articulação regional.

A tecnologia de frota conta com os veículos maiores operando no subsistema estrutural, que faz o transporte nos grandes corredores da cidade; veículos de médio porte operando no subsistema de articulação regional; e veículos como mini e midiônibus operando no subsistema local de distribuição, que circula nos bairros.

De acordo com a SPTrans, a capital paulista conta com 13.564 ônibus na frota cadastrada. A frota operacional (que, efetivamente, é colocada na rua para o transporte da população) totaliza 11.685 ônibus, incluindo 4.084 ônibus do tipo padron, dos quais 18 são elétricos a bateria e 201 trólebus, 2.362 articulados e o restante composto por midiônibus e miniônibus. Os dados são do dia 15 de fevereiro de 2022.

A idade média da frota de coletivos na cidade é de quatro anos e nove meses. “O uso de veículos de tração elétrica (trólebus mais elétricos a bateria) proporciona redução de aproximadamente 20 mil toneladas por ano de CO₂”, segundo a Secretaria Executiva de Transportes e Mobilidade Urbana (Setram).

Por meio da Setram e da SPTrans a prefeitura de São Paulo informa que a prioridade desta gestão é aprimorar o transporte público na cidade e que a frota de ônibus continua em renovação constante, incorporando novas tecnologias para tornar o sistema mais eficiente e sustentável.

A atual administração destaca também que, de acordo com o novo contrato de concessão assinado no dia 6 de setembro de 2019, a frota de ônibus da cidade é renovada de forma permanente. De 1º de janeiro de 2021 a 24 de janeiro de 2022, foram incluídos no sistema 1.427 veículos zero quilômetro. A partir da assinatura dos novos contratos de concessão do transporte público as empresas concessionárias têm de reduzir 55,3% a emissão de gás carbônico, 90,2% de óxido de nitrogênio e 98,8% de material particulado em 10 anos e em 100% em 20 anos.

Ressalta ainda que desde a assinatura dos novos contratos de concessão do transporte público, todos os ônibus que entram em operação devem ser equipados com ar-condicionado e, assim, a frota está sendo substituída gradativamente por modelos que contam com o sistema de refrigeração. Atualmente, 9.332 veículos possuem ar-condicionado, o que representa 68,4% da frota.

Do total da frota de ônibus que rodam pela cidade hoje, 97% estão equipados



Desde 1° de janeiro de 2021 foram incluídos no sistema 1.427 novos ônibus

com motor Euro 5, com sistema de filtração que reduz a emissão de poluentes. E todos os veículos circulam com um tipo de diesel menos poluente – na mistura de 90% diesel S10 (menor teor de enxofre) e 10% biodiesel (B10). “Os novos veículos em circulação usam essa tecnologia. Desde o início de 2017 até o dia 26 de janeiro, 7.708 ônibus novos mais sustentáveis e menos poluentes foram incluídos no sistema. A renovação da frota, abastecida com a nova mistura de diesel, tem contribuído para reduzir a emissão de poluentes.”

Tomando como base as emissões de gases poluentes da frota equivalente a dezembro de 2016, estabelecida na Lei 16.802, a prefeitura informa que

até o momento foram reduzidos 47% de óxidos de nitrogênio (NOx), 67% de material particulado e 1,28% de dióxido de carbono CO₂.

Na Lei Municipal 16.802 e nas cláusulas dos atuais contratos de concessão não está especificada qual a tecnologia deverá ser utilizada, mas as metas de redução dos gases poluentes. “É importante frisar que ao longo do período de contrato de 15 anos, novas tecnologias poderão ser utilizadas, desde que atendam aos requisitos definidos na lei municipal e nos contratos de concessão”, esclarece a prefeitura.

A SPTrans informa que está acompanhando o desenvolvimento do HVO – óleo vegetal hidrogenado –, que tem

EMPLACAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS AVANÇAM NO MERCADO BRASILEIRO

As iniciativas das empresas para tentar conter o avanço das mudanças climáticas têm estimulado o desenvolvimento de veículos elétricos em todo o mundo. No mercado brasileiro a quantidade de automóveis e comerciais leves emplacados em 2021 foi de 2.860 veículos, ante as 801 unidades registradas em 2020, e no segmento de veículos pesados (caminhões e ônibus) foram 313 veículos, enquanto em 2020 eram 41 modelos, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

“Os veículos elétricos são uma tendência que veio para ficar, mas o número ainda não vai ser tão expressivo quando comparado ao diesel porque o custo do ônibus elétrico é elevado e os contratos precisam prever no mínimo 15 anos para ter viabilidade do veículo”, afirmou Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing da Mercedes-Benz do Brasil.

Segundo o diretor da Mercedes-Benz, embora os veículos elétricos continuem sendo a notícia de maior circulação no momento e os municípios tenham planos de comprar ônibus elétricos, ainda não há uma venda efetiva. “Para este ano existem grandes possibilidades de ter em operação ônibus elétricos nas cidades de São Paulo, com número que poderá variar de 150 a 250

veículos, em Salvador, com oito, e Vitória, com quatro carros”, disse Barbosa. “No Rio de Janeiro a programação é de comprar 62 ônibus elétricos em 2023.”

Segundo Barbosa, as cidades de Goiânia e Curitiba também estão avaliando colocar ônibus elétricos no sistema de transporte, mas não têm nada definido para este ano. “São negociações que estão em discussão há 15 meses, mas ainda não saíram do papel.”

Outras alternativas para ajudar na redução de emissão de poluentes pelos veículos são o biodiesel na proporção de 20% de adição ao diesel e o HVO, biocombustível de última geração que tem como desafio a produção no Brasil. “O gás tem avançado, mas não é muito vantajoso devido ao custo de implementação e tem o mesmo desafio do modelo elétrico, como o peso do cilindro, tempo de abastecimento e infraestrutura”, afirmou Barbosa.

“Para uma frota de 350 ônibus, o valor gasto para construir tanques de armazenamento de diesel, biodiesel e HVO é de R\$ 640 mil, enquanto para montar a estrutura do gás custa R\$ 20 milhões porque precisa de compressores de alta pressão para abastecer o veículo em menor tempo”, explicou Barbosa.



A Higer chinesa apresentou à prefeitura seu modelo elétrico Azure em dezembro

recebido atenção da comunidade técnica, mas no momento não há testes envolvendo este combustível. “Em relação aos ônibus elétricos da Caio e Caetano Bus, devido às dificuldades causadas pela pandemia, os testes com este veículo ainda não foram iniciados.”

A empresa de planejamento e gerenciamento do transporte coletivo de São Paulo esclarece que desde o início da pandemia estabeleceu como prioridade da gestão manter a oferta de transporte público acima da demanda de passageiros, em especial nas áreas mais afastadas do centro. “No momento, de acordo com dados do dia 26 de janeiro, a frota do sistema de transportes está em 96,4% nos bairros mais afastados do centro e em

90,3% em toda a cidade para uma demanda de 60% de passageiros, em comparação com o período anterior à pandemia.”

Terminais de ônibus – O sistema de transporte por ônibus da cidade de São Paulo tem 32 lotes de contratos vigentes, contemplando 26 concessionárias. Destas 26 empresas, 24 operam no sistema. Em 2021, o subsídio para o sistema foi de R\$ 3,3 bilhões e para 2022 o orçamento é de R\$ 3,5 bilhões, mas já foram liberados até o momento R\$ 2,5 bilhões, segundo a Setram.

A cidade de São Paulo possui 31 terminais de ônibus administrados pela SPTrans.



Para 2022 o orçamento do subsídio ao sistema de transporte é de R\$ 3,5 bilhões

PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – Com relação à concessão dos terminais de ônibus urbanos da cidade de São Paulo, a Secretaria de Governo Municipal informa que a concorrência que tem por objeto a Parceria Público-Privada (PPP) na modalidade de concessão administrativa para administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação dos terminais de ônibus vinculados ao sistema de transporte coletivo urbano de passageiros na cidade de São Paulo, encontra-se em trâmite.

A concorrência inclui 31 terminais, além do ponto de parada Eldorado e Clínicas, bem como as Estações do Expresso Tiradentes.

No Bloco Noroeste houve homologação do resultado e adjudicação do

objeto para o Consórcio SP Terminais Noroeste (integrado pela Socicam Administração Projetos e Representações Ltda. e a Socicam Infraestrutura e Participações Ltda.) pelo menor valor de contraprestação mensal máxima a ser paga pelo poder concedente no montante de R\$ 4.970.000. Resta ainda a convocação da adjudicatária para assinatura do contrato.

Quanto ao Bloco Leste, o mesmo foi considerado prejudicado, uma vez que a proposta apresentada não atendeu às exigências do edital.

No Bloco Sul, o processo encontra-se com a comissão especial de licitação, que está analisando os recursos e contrarrazões apresentadas pelas licitantes em face da habilitação.



Mercedes-Benz projeta crescimento de 40% para o mercado de ônibus

A estimativa é que sejam emplacados 19.200 veículos neste ano e, devido ao cenário favorável para o setor, a empresa está com as vendas aquecidas e já tem pedidos programados para o primeiro semestre deste ano

SONIA MORAES

A Mercedes-Benz prevê que o mercado de ônibus alcançará neste ano crescimento em torno de 40%, com o emplacamento de 19.200 veículos. Caso essa projeção se confirme, será um dos maiores crescimentos do mercado desde 2012, perdendo somente para 2019, que registrou aumento de 44%

em relação ao ano anterior. Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing da Mercedes-Benz do Brasil, em entrevista à Technibus, cita alguns fatores que poderão ajudar no bom desempenho do setor em 2022.

“Além dos veículos escolares da última licitação de sete mil ônibus do ano

Walter Barbosa: "Além dos veículos escolares da última licitação de sete mil ônibus do ano passado, há o crescimento natural do mercado por causa das demandas represadas de modelos urbanos, rodoviários, além da antecipação de compras"

passado, há o crescimento natural do mercado por causa das demandas represadas de modelos urbanos, rodoviários, além da antecipação de compras de ônibus com motor Euro 5 com a entrada em vigor da norma Euro 6 em 2023. Deve-se considerar também a retomada da economia, o fim das renegociações de dívidas que os empresários tiveram com os bancos das montadoras e o avanço da vacinação, que foi importante, fazendo a diferença em relação a outros países, e levou os passageiros voltarem para o transporte coletivo", detalhou Barbosa.

O diretor da Mercedes-Benz comentou que o otimismo é grande em 2022 e a demanda está muito aquecida em todos os segmentos. "Está melhorando para o rodoviário e para o urbano. Muitos municípios conseguiram reajustar a tarifa e voltar ao patamar de transporte que havia antes da pandemia. O fretamento, que foi muito demandado para manter 50% de ocupação nos ônibus,



vai ser menor que no ano passado, mas continuará aquecido e terá um bom volume. Os minis e micro-ônibus também vão crescer, assim como os escolares terão volumes maiores."

Por causa da boa movimentação do mercado, a Mercedes-Benz está com as vendas aquecidas e já tem pedidos programados para o primeiro semestre deste ano. A preocupação, segundo Barbosa, é conseguir dar conta do grande volume de encomendas devido à falta de insumos, principalmente semicondutores, que ainda deverá afetar toda a indústria automobilística neste ano.

"Este é o maior desafio que as montadoras terão em 2022. Não vai faltar

cliente, demanda e nem disponibilidade de slot e capacidade para produzir os ônibus, mas é preciso ter componente.”

Ao mercado de 19,2 mil veículos esperado para este ano, o diretor da Mercedes-Benz acrescenta ainda 2.145 veículos escolares referentes à licitação realizada no fim do ano passado pelos governos do Mato Grosso, São Paulo e Minas Gerais. E há outra licitação a ser realizada em fevereiro pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) para a compra de mais 3.850 ônibus escolares, que foi suspensa.

“Todos esses carros precisam ser emplacados neste ano porque têm motor Euro 5. Então, teremos um mercado total de 25.195 veículos por causa da compra de escolares pelo governo federal”, esclareceu Barbosa. “A Anfavea prevê um crescimento de 35% com vendas em torno de 18 mil a 18,5 mil ônibus.”

O diretor da Mercedes-Benz ressaltou que esses números não representam o tamanho real do mercado de ônibus. “Se tirarmos os escolares, teremos de 13 mil a 13,5 mil carros. O que temos neste ano é um volume gigante de compras governamentais.”

SALDO POSITIVO – Em 2021, apesar das dificuldades impostas pela pandemia da Covid-19, o mercado de ônibus

fechou com crescimento de 0,7%, com o emplacamento de 13.926 veículos acima de oito toneladas, em comparação ao volume de 2020, que foi de 13.830 ônibus.

“Não foi um ano fácil para o negócio de ônibus como um todo, com a queda de passageiros no transporte urbano e rodoviário. Por outro lado, segmento como o micro-ônibus cresceu bastante no ano passado, chegando a 26%. Os escolares, que estavam num patamar enorme, cresceram 8% com 3.574 veículos emplacados, e o fretamento teve o maior crescimento dos últimos dez anos, de 28%”, disse Barbosa.

O segmento de urbano teve queda de 19% e o rodoviário de 34%, segundo Barbosa. “Olhando o que cresceu e o que caiu, o saldo acabou sendo positivo, com nichos que acabaram crescendo com a pandemia, como os micro-ônibus, que passaram a ser interessante para muitos operadores, seja de turismo, fretamento e até urbano.”

A Mercedes-Benz se manteve na liderança nas vendas de chassis em 2021. No segmento de micro-ônibus, a sua participação foi de 36,8%, no urbano foi de 67,5%, no fretamento 64% e no rodoviário 56,1%. “Foi um desempenho muito bom para a marca”, comentou Barbosa.



Aproveite o final do verão para
conhecer o Brasil com o conforto
e segurança de um ônibus **COMIL**





Volkswagen prevê expansão de 10% para o mercado de ônibus

Além da necessidade de renovação de frota, da fidelidade de contrato de concessão, da nova licitação do programa Caminho da Escola, a antecipação de compras poderá ocorrer neste ano devido ao aumento dos preços dos ônibus com a vigência da Euro 6 em janeiro de 2023

SONIA MORAES

A Volkswagen Caminhões e Ônibus projeta crescimento de 10% para o mercado de ônibus. “Como perspectiva de mercado, de necessidade de renovação de frota que não ocorreu nos

últimos dois anos e fidelidade de contrato de concessão, que precisa manter a frota em idade média adequada, tudo indica que o mercado de ônibus tem potencial para ampliar as vendas

Ricardo Alouche: “Apesar das necessidades do mercado, a indústria não terá capacidade para atender toda a demanda que se vislumbra para este ano”

em 2022, fechando o ano com resultado melhor do que foi 2021 e 2020”, disse à Technibus Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e pós-vendas da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Outro ponto que, segundo Alouche, ajuda a entender ou acreditar que o mercado será melhor em 2022 é porque em 1º janeiro de 2023 passará a vigorar a regulamentação do Proconve P8 (Euro 6) no Brasil, e isso fará com os empresários antecipem as compras. “Com a nova motorização, o custo dos ônibus terá um incremento de 10% a 15% por conta da nova tecnologia de emissões e, conseqüentemente, dos componentes necessários para integrar essa nova tecnologia. Então alguns empresários já concluíram e outros irão concluir que o momento de comprar é neste ano.”

Alouche também citou como ponto favorável para o setor as eleições deste ano que aquecem o mercado de ônibus com a abertura de licitações públicas e mais pedidos de modelos urbanos. “E



no primeiro semestre teremos mais uma rodada de licitação do programa Caminho da Escola para a compra de 3.100 ônibus. A grande dúvida é em relação ao fôlego que as montadoras terão para aderir ao programa diante da instabilidade no fornecimento de peças, porque existem cláusulas contratuais e prazos para entregar os veículos. Então, acredito que não haverá grande adesão de montadoras nesta rodada por conta de riscos em relação a compromissos de entrega”, comentou o executivo.

Alouche afirmou que aposta no crescimento do mercado de ônibus, mas destacou como grande desafio a capacidade de crédito do setor que está muito limitada, porque a inadimplência está bastante elevada e isso tem causado uma dificuldade adicional na venda de ônibus no último trimestre e no mês de janeiro. “A equação deste ano é realmente complicada”, salientou.

Outro fator que preocupa o setor é a taxa de juros que está subindo demasiadamente e os preços dos chassis serão reajustados como consequências do aumento de custos de peças. “As montadoras não estão incrementando margens, mas o custo das peças subiu bem mais do que a inflação. Então temos o desafio do preço, da taxa de juros (Selic) e, conseqüentemente, do financiamento por meio do CDC que ficará mais caro”, comentou Alouche.

O que também preocupa neste ano toda a indústria automobilística é a falta de componentes, começando pelos chips, outros tipos de peças eletrônicas, aço e pneus. “Apesar das necessidades do mercado, a indústria não terá capacidade para atender toda a demanda que se vislumbra para este ano. E será mais difícil no primeiro semestre e um pouco mais confortável

no segundo”, disse Alouche.

2021 – Em sua análise sobre o mercado de ônibus em 2021, Alouche comentou que o setor andou de lado, encerrando o ano com praticamente o mesmo volume de 2020, que não tinha sido um ano bom. “Com a pandemia esse mercado teve um impacto diferente da indústria de caminhões e as dificuldades foram maiores porque as pessoas ficaram em casa e a maioria das empresas fecharam suas portas durante pequenos, médios e longos períodos, e o fluxo das pessoas nos ônibus diminuiu em até 70%, dependendo do período e da cidade, e isso gerou atenção no que se refere aos financiamentos dos ônibus”, disse Alouche.

O vice-presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus lembrou também que o mercado de ônibus, mesmo operando na sua capacidade total estava no limite. “Com a queda de 70% do fluxo de passageiros entrou menos dinheiro no caixa das empresas e os empresários não conseguiram honrar os seus compromissos financeiros. Aí o governo e os bancos fizeram uma ação emergencial postergando durante seis meses as parcelas para aliviar a pressão. Depois houve mais uma pedalada nessa renegociação”, detalhou Alouche.

Primeiros seis micro-ônibus da Volkswagen chegam às Filipinas

O modelo que está sendo exportado para Filipinas é de 10 toneladas – o Volksbus 8.160 ODR, que é equipado com motor Cummins ISF Euro 5 de 3,8 litros –, e a empresa já tem 100 veículos vendidos

SONIA MORAES



marketing e pós-vendas da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

O modelo que está sendo exportado para Filipinas é o Volksbus 8.160 ODR, que no Brasil é usado para o transporte de estudantes na categoria ORE1 (Ônibus Rural Escolar), que é equipado com motor Cummins ISF Euro 5 de 3,8 litros, com sistema de pós-tratamento de emissões SCR, e transmissão ZF S5 420 de cinco marchas.

“Estamos começando pelo

micro-ônibus porque, depois de analisar o mercado filipino, percebemos que havia oportunidade para este modelo, como há também para o ônibus de 17 toneladas, que é o segundo passo da companhia”, esclareceu Alouche.

A Volkswagen está entrando nas Filipinas por meio da MAN Automotive

A Volkswagen Caminhões e Ônibus concluiu a entrega dos primeiros seis micro-ônibus para as Filipinas, marcando a estreia da marca no mercado asiático, iniciativa que faz parte do plano de internacionalização da companhia.

“Estamos começando a entrar nas Filipinas com micro-ônibus de 10 toneladas e já temos 100 veículos vendidos que estão em produção para serem enviados nos próximos meses”, disse Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas,

Os micro-ônibus saem da fábrica de Resende desmontados com destino às Filipinas e a montagem da carroceria é feita por fabricantes locais

EXPORTAÇÕES AUMENTAM EM 2021

A Volkswagen Caminhões e Ônibus informou que fechou 2021 com um saldo bastante favorável em sua balança internacional: a empresa exportou quase 80% mais do que o volume executado no ano anterior. Passou de 4.680 ônibus em 2020 para cerca de 8.400 veículos. O panorama de retomada do mercado em vários países favoreceu o resultado, mas a montadora foi além disso: investiu para ampliar os destinos de seus modelos e também no portfólio voltado ao exterior.

Esse forte crescimento demonstra o potencial que temos a explorar no cenário internacional e já começamos 2022 com força total em nosso plano de internacionalização. Pela primeira vez, temos um

importador oficial na Ásia. Vamos seguir com nossa estratégia de conquistar o mercado, tanto no Brasil quanto no exterior, com produtos sob medida, serviços diferenciados e o melhor custo operacional”, afirma Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

O México, o Chile e a Colômbia estão entre os três maiores mercados de exportação da Volkswagen. Outra região que ganhou força foi a América Central, na qual a montadora registrou seu maior volume histórico de exportações de veículos pesados, a partir de uma mudança na sua estratégia de vendas e também da chegada a novos países.

Concessionaires Corp (MACC), importador tradicional da marca MAN naquele país que tem 30 anos de experiência na indústria automobilística. “As negociações começaram há três anos no Brasil e o importador das Filipinas demonstrou interesse pelo nosso produto”, contou Alouche.

Conforme relatou Alouche, nas Filipinas faltava um veículo de entrada, robusto e de custo adequado ao mercado. “Fechamos o primeiro negócio com os micro-ônibus, mas a intenção é de ampliar o portfólio naquele país com ônibus grande e também caminhões, utilizando

a mesma estratégia que temos no Brasil – dual brand – com a marca Volkswagen e MAN, uma complementando a outra.”

Além das operações de venda e pós-venda, a Volkswagen será responsável pela montagem dos ônibus nas Filipinas. Para isso, a empresa instalou uma unidade fabril localizada nas proximidades de Manila. “Enviamos os profissionais de qualidade e produção para lá para certificar a fábrica e a montagem dos veículos. Aqui no Brasil a equipe de engenharia ajustou o veículo para a configuração local e a de logística adaptou a capacidade produtiva na fábrica de Resende”, revelou Alouche.

Os micro-ônibus saem da fábrica de Resende desmontados com destino a Filipinas. O embarque é feito em contêineres e no porto local são entregues para o importador para serem montados por meio do processo criado junto com a equipe de manufatura e qualidade da montadora no Brasil. “A carroceria dos ônibus é definida pelos clientes e a montagem feita por fabricantes locais. “É um grande desafio, mas pretendemos dar um passo de cada vez para destacar a nossa marca do outro lado do mundo e começar gradativamente a conquistar mercado e a ampliar fronteiras”, disse Alouche.

“A Volkswagen está se internacionalizando nos últimos dois anos de forma intensa e como consequência dessa internacionalização o volume de exportação vem crescendo, correspondendo a esses investimentos”, afirmou o executivo da montadora.

Considerando ônibus e caminhões, as exportações da empresa correspondem a 25% do total exportado pelo setor automotivo. “Não tivemos um percentual maior de exportação em 2021 porque ficamos limitados à capacidade produtiva, com a falta de peças, chips e pneus”, observou Alouche.

Ao todo, serão dez modelos ofertados ao mercado filipino, das famílias Delivery e Constellation para caminhões e

Volksbus para ônibus, com configurações customizadas à aplicação nacional pela engenharia da Volkswagen Caminhões e Ônibus, dentro do conceito sob medida.

Em nota enviada pela empresa Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus, comentou que a negociação fechada com a Filipinas é um marco na estratégia de internacionalização da companhia. “Estamos em meio a um ciclo de investimentos de R\$ 2 bilhões, dos quais as exportações dos caminhões e ônibus Volkswagen estão entre as prioridades. O mercado filipino é nosso primeiro passo na Ásia e vamos explorar todas as oportunidades, especialmente o programa de renovação de frotas para transporte de pessoas que está em vigência no país”, disse Cortes.

Os clientes contarão com oito pontos de atendimento para vendas e pós-vendas ao redor do país, localizados de forma estratégica nos principais centros de movimentação de cargas e pessoas nas ilhas filipinas.

“Na mira da Volkswagen Caminhões e Ônibus não está apenas a ampliação de seu portfólio em mercados já ocupados por nós. Estamos sempre buscando novas parcerias como essa com a MACC, que fortalece também nossas sinergias dentro do Grupo Traton, uma vez que eles também são representantes dos veículos MAN no país”, destacou Cortes.

AtlasBox

Uma nova era da
tecnologia embarcada



Inovador e resistente por fora.
Tecnológico e robusto por dentro.
Impressionante por completo.
O AtlasBox é multifuncional, feito
para a nova era da mobilidade:
todas as soluções em um só lugar.

PLUG AND PLAY

Display touch 7" - colorido
Armadura frontal em vidro Gorilla Glass
Gabinete reforçado
Grau IP65 contra água e poeira
Grau IK09 antivandalismo
Iluminação LED: uma cor por operação

MULTIFUNCIONAL

Cartões EMV, Cipurse®, Mifare
QR Code
NFC e Apps (ABT)
Controle Operacional
Telemetria
Videomonitoramento: CFTV e Biometria Facial

**M o d e r n o e c o m p l e t o
p o r f o r a e p o r d e n t r o .**



Saiba mais
itstransdata.com/atlasbox

Volvo comemora produção de 50 mil chassis de ônibus em sua fábrica no Brasil

Produção começou em 1979 com o B58, primeiro veículo da fábrica brasileira e ideias ousadas como o biarticulado, o primeiro ônibus híbrido do Brasil e o Sistema de Segurança Ativa em chassis rodoviários mudaram o rumo do transporte de passageiros



“A revolução que começou com o B58 inspirou a Volvo a lançar vários modelos rodoviários e urbanos, cada vez mais avançados em tecnologia e sempre com foco em segurança, qualidade e respeito ao meio ambiente, valores fundamentais da nossa marca”, afirma Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Buses Latin America.

Hoje, a fábrica de Curitiba é referência

global em eficiência e qualidade dentro do Grupo Volvo, com aprimorados conceitos de indústria 4.0. “Nossos processos são altamente digitalizados, com uso intenso de dados, simulação e realidade virtual para desenvolvimento dos processos e das pessoas”, assegura Marcelo Bruel, gerente de produção de ônibus da Volvo no Brasil.

Em 1979, o chassi B58 traz conceitos muito à frente do seu tempo. Com motor central, privilegiava o espaço e o conforto dos passageiros tanto na versão rodoviária quanto urbana. Um ano após seu lançamento, a Volvo apresenta a versão articulada para Curitiba, que posiciona a marca como pioneira em sistemas de transporte de alta eficiência. Sucesso global, os sistemas BRT estão hoje em 179 cidades dos cinco continentes, segundo o BRT Data.

Em 1986, a Volvo apresenta um novo

chassi, inicialmente para operações rodoviárias. Era o B10M, um produto global, com a mais avançada tecnologia disponível naquela época. Traz chassi totalmente soldado e suspensão 100% pneumática, garantido elevado conforto.

BIARTICULADO – Em 1992, o ônibus biarticulado é uma grande inovação no mercado de urbanos, em especial para sistemas BRT. Inicialmente para 250 passageiros, o biarticulado transporta um número maior de pessoas, eleva a agilidade e a eficiência com menor custo operacional.

Em 1994, a Volvo introduz no país o B12. Além de ser o mais potente do mercado à época, seu motor ficava na parte traseira, uma novidade para a marca. Os volumes crescentes de vendas favoreceram o início da produção do B12B na fábrica brasileira, a partir de 1997.

Um ano depois, em 1998, chega o B7R para o mercado de urbanos, fretamento e rodoviários de médias distâncias. Com motor traseiro e chassi leve, tinha estrutura de aço robusta com face superior plana, o que permitia uma variedade ampla de carrocerias. Em 2000, chega a versão de piso baixo do modelo.

Em dezembro de 2000 começa a operar em Bogotá, Colômbia, o BRT Transmilenio com 14 ônibus articulados Volvo em

seu primeiro corredor. Nos anos seguintes, o Transmilenio se consolidaria como um dos maiores BRT do mundo, sempre com a presença forte da Volvo.

Em 2003, a Volvo lança o B12R, chassi rodoviário de alta tecnologia, com novos motores eletrônicos e arquitetura de dados que interliga todos os sistemas do veículo. Inclui ainda a caixa eletrônica I-Shift, freio a disco com EBS e controle eletrônico de estabilidade.

ELETROMOBILIDADE – Em 2007, a marca lança os chassis B9R e o novo B12R com o BEA-2, a nova versão do Bus Electronic Architecture, que integra em rede recursos como EBS, ESP, freios ABS, freio motor VEB e a caixa eletrônica I-Shift.

Pioneira em eletromobilidade, em 2011 a Volvo testa seu ônibus híbrido no Brasil e anuncia a produção do modelo B215RH em sua fábrica brasileira. É também em 2011 que a empresa apresenta seu ônibus com motor dianteiro, o B270F, que atende nichos importantes dos mercados de urbanos, intermunicipais, rodoviários de médias distâncias e fretamento.

Em 2012, uma nova geração de motores passa a equipar os modelos rodoviários da marca. Surge o B450R, o mais potente ônibus do mercado, com 450 cv.

Em 2017, a Volvo apresenta o novo chassi urbano B250R. O modelo possui

VOLVO FORNECERÁ 564 ÔNIBUS AO SISTEMA DE TRANSPORTE DE SANTIAGO



Mais uma vez a Volvo será uma das principais fornecedoras de ônibus para o sistema de transporte de Santiago, a capital do Chile. Serão 472 ônibus convencionais e 92 articulados, que correspondem a 87% da nova frota Euro 6 licitada da cidade. Nesta semana ocorreu a adjudicação da concessão do uso de vias das seis áreas de serviço da capital. A licitação da Red Metropolitana de Movilidad, como é chamado o sistema de ônibus de Santiago, separa provedores de frota e operadores de frota, num redesenho do modelo tradicional de sistema público de transporte.

Os veículos Volvo serão operados pela RedBus, uma das empresas concessionárias que já compõem a Red Metropolitana

de Movilidad, e pela Metropol, tradicional operador argentino que está ingressando neste processo no Chile. “Temos longa experiência em Santiago, com participação desde o início do sistema da cidade. Há anos os ônibus Volvo contribuem para melhorar a mobilidade urbana na capital chilena, oferecendo conforto e segurança aos passageiros”, afirma Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Buses Latin America. “A Volvo tem um compromisso permanente no desenvolvimento urbano de Santiago, com contribuições efetivas em qualidade, segurança e conforto em nossos ônibus, tanto para passageiros quanto para motoristas. Estamos confiantes que a chegada desses novos veículos será mais uma contribuição importante para todos os atores do transporte público de Santiago”, complementa Jorge Masias, presidente da Volvo Chile.

A licitação que definiu os novos parâmetros para a Red Metropolitana de Movilidad trouxe inovações. Houve separação entre as empresas proprietárias dos

motor mais potente e econômico e traz de série os softwares de conectividade Volvo, como sistemas de gerenciamento de frota e de tráfego.

Em 2018, Curitiba recebe a última geração de biarticulados Volvo. Com alto grau de conectividade, os veículos trazem

o exclusivo recurso de controle de velocidade por região: por meio de monitoramento remoto e geolocalização, o operador do sistema limita a velocidade em áreas pré-definidas. No primeiro ano de operação o sistema reduz as colisões em 50%.

ônibus, chamados de “Provedores de Frota” (Capex) e as empresas que irão operar os veículos, chamados de “Operadores de Frota” (Opex). O primeiro grupo garante o fornecimento dos ônibus, enquanto o segundo se dedica a colocar os veículos para rodar no dia a dia, incluindo sua manutenção. Os ônibus Volvo serão de propriedade da Volvo Financial Services, divisão financeira do grupo, que receberá valores mensais para disponibilizar os veículos às empresas operadoras. “Este modelo de operação é pioneiro no continente. Estamos preparados para avaliar este conceito também para as demais metrópoles da nossa região, sempre em parceria com a Volvo Buses”, assegura Carlos Ribeiro, presidente da Volvo Financial Services na América do Sul.

Os 92 ônibus articulados são do modelo Volvo B8R, iguais aos 200 veículos entregues pela marca para Santiago no ano passado. É um chassi com entrada baixa, capacidade para 180 passageiros e motor traseiro de 8 litros. Os demais 472 ônibus também são do modelo Volvo B8R com

entrada baixa, só que na configuração convencional, para 78 ou 95 passageiros, dependendo da configuração interna. “São veículos de última geração, com alta tecnologia embarcada, com sistema de freios eletrônicos a disco, suspensão eletrônica, sistema de gerenciamento de frotas Volvo Bus Connect, serviço conectado de gerenciamento de regiões de segurança, entre outros recursos”, afirma José Antonio Margalet, diretor comercial de ônibus da Volvo Chile.

Os chassis Volvo serão produzidos nas fábricas da marca em Curitiba (Brasil) e Borås (Suécia). As carrocerias do operador RedBus serão fornecidas pela Marcopolo, produzidas em Caxias do Sul (RS) e as carrocerias do operador Metropol serão fornecidas pela Caio, produzidas em Botucatu (SP).

O sistema de ônibus da Red transporta cerca de 6,2 milhões de passageiros nos 32 municípios da região metropolitana, mais Puente Alto e San Bernardo. Em um dia útil, são feitas cerca de três milhões de transações nos mais de dois mil ônibus do sistema.

Em 2019, chega a nova geração do Sistema de Segurança Ativa da Volvo. Um radar anticolisão capaz de freiar o veículo sozinho e um sistema de monitoramento de faixa são exemplos de tecnologias que ajudam a evitar acidentes com ônibus rodoviários.

Em 2021, a Volvo introduz os novos chassis rodoviários B420R+ e B450R+, modelos que seguem a vanguarda de inovação da marca com uma nova geração da transmissão I-Shift e tecnologia de Aceleração Inteligente, que os tornam ainda mais econômicos.



Scania prevê mercado otimista em 2022

Cenário será melhor nos modelos rodoviários; impacto negativo da pandemia ainda atinge as empresas tanto na queda de receita quanto na redução de passageiros



Ônibus rodoviário movido a gás da Scania

A Scania projeta um ano de otimismo moderado para o mercado de ônibus, especialmente no segmento rodoviário. Os dois anos de pandemia têm castigado de forma mais forte os clientes de ônibus, e por isto a Scania e sua rede de concessionárias vão estar ainda mais próximas para encontrar as melhores soluções de apoio. Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) haverá alta próxima de 20% nas vendas da indústria em comparação

ao período anterior, com 17 mil unidades no total. A fabricante mantém sua expectativa positiva também para comercializar mais modelos movidos a gás. Em relação a 2021, a Scania fechou o ano com 35% de participação nos ônibus rodoviários.

“Sabemos da situação econômica das empresas do setor de ônibus mais delicada pelos impactos da pandemia. Nossas soluções de produtos e serviços têm se destacado pelo baixo custo operacional, programas de manutenção que propiciam mais disponibilidade e gestão eficiente via conectividade. Além disso, apresentaremos, em breve, a linha de chassis Euro 6”, diz Silvio Munhoz, diretor de vendas de soluções da Scania no Brasil. “Essa nova gama será ainda mais econômica, mais rentável e trará soluções para oferecer um custo total de operação imbatível. As soluções financeiras Scania, Banco e Consórcio darão apoio

ao cliente.”

“Cremos que a retomada gradual de vendas continuará ao longo de 2022. Vislumbramos um mercado mais comprador no setor rodoviário, que vai continuar seu processo de disrupção com novas formas de vendas de passagens, aplicativos e digitalização. As empresas do setor ainda levarão pelo menos mais dois anos para se recuperar economicamente. A estabilização da situação sanitária e a diminuição dos casos de Covid-19, com o avanço da vacinação, serão fundamentais para ditar os rumos do mercado”, afirma Celso Mendonça, gerente de vendas de soluções de mobilidade e potência da Scania no Brasil.

PARTICIPAÇÃO DE 35% NOS RODOVIÁRIOS – No acumulado de 2021, na faixa de atuação da Scania (acima de 8 toneladas de capacidade de carga) a indústria emplacou 14.100 veículos ante os 13.900 de 2020, alta de 0,9%. A fabricante teve 244 ônibus registrados versus 394 de 2020. “Apesar da pequena queda das vendas, pelo grande impacto negativo da pandemia, chegamos a 35%



Silvio Munhoz:
“Apresentaremos, em breve, a linha de chassis Euro 6”

de participação em nossa categoria de atuação nos rodoviários de motor traseiro. Portanto, nossas soluções estão sendo rentáveis, pois englobam produto, serviços, gestão de frota, conectividade e modalidade financeira via banco ou consórcio”, observa Mendonça. “Clientes dos segmentos urbano, fretamento e rodoviário voltaram a nos procurar no segundo semestre do ano passado para efetivar compras e planejar as entregas para 2022. Volumes que ainda vão aparecer.”

As vendas com a participação dos serviços financeiros comprovam a parceria com o cliente em mais um ano difícil. Em 2021, 90% dos chassis comercializados contaram com as soluções financeiras Scania. No ranking de vendas por modelo, o K 360 4x2 e o K 440 8x2 representaram juntos 78% do total. “Eles continuam sendo nossos destaques. Foram os preferidos dos grandes frotistas, que renovaram a frota escolhendo os modelos com a melhor solução de baixo custo operacional do mercado”, diz Mendonça.





A versão Minibus, com 16 lugares, tem porta-malas de 1.000 litros

Renault Master 2023 chega com novo design e motor turbo

O motor tem 136 cv a 3.500 rpm de potência e 36,7 kgfm a 1.500 rpm de torque, o que representa 16% a mais que o modelo anterior

SONIA MORAES

A Renault lançou no mercado brasileiro a linha Master 2023 com novo design, mudanças internas para ampliar o conforto e nova geração de motor 2.3 dCi turbo, que oferece mais desempenho e está 24% mais econômica. "O mercado tem passado por enorme transformação durante esse período de pandemia com as empresas de todos os portes tendo que se reinventar e a linha Master se

destacou como grande parceira de negócios", afirmou Alex Dias, diretor de vendas de empresas Renault.

A Master 2023 chega ao mercado nas opções minibus, furgão, chassi cabine e vitré, com três opções diferentes em relação ao comprimento e duas em relação à altura do teto do veículo. "Com a nova Master, o cliente profissional Renault passa a ter um veículo ainda mais econômico, seguro

e com design mais moderno, além de contar com todo o suporte da rede PRO+ que oferece uma verdadeira solução para os desafios de mobilidade do seu negócio”, declarou Bruno Hohmann, vice-presidente comercial da Renault do Brasil.

Uma das grandes novidades da Master 2023, segundo a Renault, é a nova geração do motor 2.3 dCi turbo de quatro cilindros. O motor tem 136 cv a 3.500 rpm (6 cv a mais em relação ao anterior) e 36,7 kgfm a 1.500 rpm, o que representa 16% a mais que o modelo anterior. “Isso se reflete em um veículo ainda mais ágil e seguro, mesmo com a lotação máxima. Além disso, o modelo está até 30% mais econômico no uso urbano”, informou. A versão minibus executive da nova Master está à venda por R\$ 281.300.

A evolução da motorização permite uma redução de até 24% no consumo de combustível em uso combinado, com a marca de 10,4 km por litro no ciclo urbano, o que permite economia de cerca de R\$ 6 mil de combustível por ano. A nova motorização incorpora o sistema AdBlue, de injeção de ureia, para o tratamento de gases nocivos, reduzindo as emissões conforme a legislação LEV7.

A nova linha Master recebeu um completo pacote de segurança ativa que garante a proteção dos ocupantes em diferentes condições de rodagem e que está

presente em todas as versões do modelo. Agora, o veículo é equipado com controle de estabilidade (ESP), controle de tração (TCS) e tecnologias que permitem retomada segura do controle do veículo em situações de baixa aderência ou de perda de controle direcional. Há ainda o assistente de partida em rampas (HSA), o sistema anticapotamento (RMI), assistente de tração de reboque (TSM), assistente de aderência prolongada em partida (EGD) e controle adaptativo de carga (LAC).

NOVO DESIGN – O novo design frontal da Master 2023 está ainda mais robusto, expressivo e dinâmico, segundo a Renault, com a nova grade frontal com design vertical. Os novos faróis, com luzes diurnas de rodagem em Led (DRL), trazem a reconhecida assinatura C-Shape característica dos modelos Renault e emolduram o novo capô, com uma linha mais alta e marcante.

Com 16 lugares, acabamento de alta qualidade, interior espaçoso e confortável, a versão Minibus traz um prático porta-malas de 1.000 litros – sem redução do número de ocupantes, sistema de ar-condicionado com dutos laterais permitindo a correta climatização dos passageiros e bancos reclináveis em até 29°, além de iluminação individual. 

Produção de ônibus crescerá 21,4% em 2022

Dos 15.000 ônibus que serão fabricados neste ano, 11.900 veículos serão destinados ao mercado brasileiro e 3.100 serão exportados, segundo previsão da Fabus

SONIA MORAES

A produção de ônibus deverá atingir 15.000 unidades neste ano, o que representará um crescimento de 21,4% sobre os 12.361 veículos que foram fabricados de janeiro a dezembro de 2021, segundo previsão de Ruben Bisi, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

Do total de ônibus que serão produzidos, 11.900 veículos serão destinados ao mercado brasileiro, garantindo aumento de 20% sobre 2021, que absorveu 9.912 ônibus. Para o mercado externo serão enviados 3.100 ônibus, 25% a mais que no ano passado, cujo embarque foi de 2.449 veículos.

Vários fatores deverão impulsionar o mercado brasileiro de ônibus neste ano, segundo o presidente da Fabus. O principal deles é a nova licitação do programa Caminho da Escola, que deverá ocorrer em fevereiro. “No ano passado foram licitados 7.000 ônibus e este ano estão sinalizando comprar 3.850 veículos

escolares. Isso dá um ânimo para a indústria porque o Caminho da Escola representa em torno de 25% da produção total do setor”, destacou Bisi.

Dos 7.000 ônibus da licitação do ano passado, uma parte foi entregue em outubro, novembro e dezembro e o restante deverá ocorrer no primeiro semestre. “Ainda temos a nova licitação, que terá boa parte entregue neste ano”, disse o presidente da Fabus.

Para o segmento rodoviário a expectativa é de um crescimento mais expressivo, chegando a 25% neste ano, segundo Bisi, por causa da volta do turismo e de o preço das passagens estar mais barato do que as das viagens aéreas.

Para os ônibus urbanos, a previsão é de aumento de 20% por causa da obrigação de renovação de frota que ficou envelhecida com dois anos sem reposição. “Mas vai depender do entendimento que as prefeituras terão com as empresas porque houve muitas greves e as

empresas estão quebrando”, comentou Bisi.

Na avaliação do presidente da Fabus, o único segmento que poderá surpreender neste ano, com estabilidade ou pequena redução, é o fretamento. O restante do mercado tem tudo para crescer. “Como os empresários compraram muito ônibus nos últimos dois anos para manter o distanciamento dos funcionários, há uma tendência de o fretamento perder força. Mas está previsto investimento pesado em infraestrutura – mineração, rodovias, ferrovias, portos – para este ano e isso vai demandar ônibus para o transporte de funcionários nas obras. Há ainda a mineração do Chile puxando fortemente o setor de ônibus”, observou.

Outros fatores considerados positivos para o mercado de ônibus, segundo o presidente da Fabus, é a perspectiva de crescimento do PIB e os números do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), que mostram aumento do nível de emprego formal, que é muito bom para o setor porque faz crescer a demanda por transporte para o deslocamento das pessoas e o fretamento.



“O programa Caminho da Escola está sinalizando comprar 3.850 veículos escolares este ano”, afirma Ruben Bisi

Bisi destacou também a provável antecipação de compra de ônibus que deverá ocorrer neste ano do chassi com motor Euro 5, porque em 2023 os veículos estarão mais caros com a entrada em vigor da norma Euro 6 (Proconve P8) para reduzir a emissão de poluentes por veículos movidos a diesel. “Existe ainda a retomada das exportações, que é importante para o setor. Muitos mercados estão abrindo e a África tem vários projetos interessantes.”

ANO DE 2021 – No ano passado, a produção de ônibus totalizou 12.361 veículos, 24,3% a menos que em 2020 e 44,3% abaixo de 2019, quando o mercado fechou com 22.197 veículos. Do total produzido, 9.912 veículos foram destinados ao mercado brasileiro, o que representou 25,5% a menos que em 2020 e 25,7% inferior a 2019, que teve 17.900 ônibus absorvidos.

Para o mercado externo foram enviados 2.449 ônibus, 18,9% a menos do

que foi 2020 e 29,7% abaixo de 2019, que teve 4.290 veículos exportados, segundo a Fabus.

DIFICULDADES – O presidente da Fabus comentou que o momento ainda é muito difícil para o mercado de ônibus. “As empresas estão sem receita com dois anos de queda no sistema de transporte por causa da pandemia e, devido às dificuldades financeiras, estão com restrição ao crédito e sem financiamento adequado. Além disso, ainda aconteceu o aumento de 45% nas matérias-primas, como o aço, alumínio, cobre, espuma, tinta e resina, o que fez o preço da carroceria aumentar e encareceu muito o ônibus. Outro encargo é o combustível, cujo preço aumentou 46% no ano passado.”

Bisi afirmou também que o empresário não está conseguindo reajustar a tarifa e nem teve a volta dos passageiros. “E ainda há a falta de insumos e semicondutores que vai causar paradas em algumas linhas de montagem de chassis.”

Mas o setor espera algumas reformas no sistema de transporte público para poder ser mais sustentável nos próximos anos. “Hoje o sistema não se sustenta. Estamos brigando para que o marco legal seja aprovado no Congresso e o setor tenha ajuda emergencial do governo federal no primeiro trimestre.”

O marco legal do transporte, que está sendo trabalhado com a frente nacional dos prefeitos e a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), busca a criação de uma lei no Congresso para regular o sistema de transporte. “Não seria uma solução para 2022, mas se conseguirmos aprovação dá um endereçamento de gratuidade e financiamento para o setor”, comentou Bisi.

O que o setor reivindica, segundo Bisi, é um auxílio emergencial para o sistema de transporte. “Estamos falando de cobrir a gratuidade dos idosos, ter um vale transporte social ou um subsídio para o combustível. Isso tudo está sendo pleiteado junto ao governo federal com o apoio da frente nacional dos prefeitos e poderá injetar R\$ 5 bilhões no sistema que já perdeu R\$ 25 bilhões.”

Outro item destacado por Bisi é a desoneração da folha de pagamento, a redução do custo Brasil para ter uma melhora na performance das empresas. “Estamos solicitando ao governo um olhar atento a esse mercado que precisa de um financiamento especial para renovar a frota. Temos também outros programas que deverão avançar este ano, como a renovação veicular, do Ministério da Economia, para tirar de circulação os ônibus com mais de 25 anos. O empresário vai ter ajuda financeira para substituir a frota.”

SEMINÁRIO
NACIONAL
NTU 2022



LAT.BUS
TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte



MARQUE NA AGENDA

09 — 11 A GO

S ã O P A U L O E X P O

RODOVIA DOS IMIGRANTES, KM 1,5



S ã O P A U L O

S P — 2 0 2 2



Realização e organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio



CNT / SEST SENAT



Vendas de ônibus apresentam estabilidade em janeiro de 2022

Comparado a dezembro de 2021, a queda foi de 11,6% e do total vendido no país em janeiro, 26% são ônibus urbanos, 23% modelos escolares, 19% micro-ônibus, 14% rodoviários, 9% miniônibus e 9% de fretamento

SONIA MORAES

As montadoras registraram em janeiro de 2022 a venda de 1.039 ônibus, mantendo a estabilidade em relação a janeiro de 2021, com aumento de 1% sobre os 1.029 veículos vendidos. Comparado aos 1.176 veículos comercializados no país em dezembro do ano passado a retração foi de 11,6%, segundo a Associação de Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Do total de ônibus vendidos em janeiro deste ano, 26% são urbanos, 23% modelos do Caminho da Escola, 19% micro-ônibus, 14% rodoviários, 9% miniônibus e 9% de fretamento. "Isso mostra que o setor está acompanhando o que aconteceu em todo o ano passado",

disse Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea, e lembrou que em 2021 o ônibus urbano representou 27% das vendas totais, o Caminho da Escola 26%, o micro-ônibus 17%, o rodoviário 14%, o miniônibus 11% e o fretamento 8%.

Bonini destacou que a pandemia afetou toda a economia do país, em especial alguns segmentos, como o turismo, quando

se observa a questão do serviço e hotelaria, mas quando se fala em mobilidade atingiu o setor de ônibus. "A Anfavea não faz previsão segmentada



Gustavo Bonini:
"O setor está acompanhando o que aconteceu em todo o ano passado"

por setor, mas o volume total esperado para este ano é de 17 mil veículos, que quando comparado a 2021 (14.060 unidades) o crescimento será superior a 20%, o que é significativo, mas ainda abaixo do potencial deste mercado – em 2019 foram quase 21 mil veículos comercializados e 2020 foram 13.900 unidades). Esperamos que esse número se confirme. Há o desafio do setor como um todo, com relação à logística e ao fornecimento de semicondutores, mas existem as oportunidades do setor de turismo.”

EXPORTAÇÕES – As exportações de ônibus em janeiro totalizaram 345 unidades, o que representou retração de 41,3% sobre dezembro de 2021, cujo embarque totalizou 588 unidades. Mas se for comparado a janeiro do ano passado houve aumento de 37,5%, quando foram comercializados 251 veículos no mercado internacional.

Do total de ônibus exportado no primeiro mês deste ano, 217 unidades são de modelos urbanos, que representaram retração de 2,3% sobre dezembro do ano

passado (222 unidades) e aumento de 11,9% sobre janeiro de 2021 (194 unidades). De modelos rodoviários as montadoras exportaram 128 ônibus em janeiro deste ano, 65% abaixo de dezembro do ano passado, cujo embarque totalizou 366 unidades, e 124,6% a mais que em janeiro de 2021 (57 unidades).

Em CKD (veículos desmontados) as montadoras exportaram 111 ônibus em janeiro de 2022, o que representou aumento de 32% sobre o mesmo mês de 2021, cujo embarque foi de 84 veículos.

PRODUÇÃO – O total de ônibus produzido em janeiro foi de 1.325 unidades, 7,3% a abaixo de dezembro de 2021, que teve 1.429 veículos fabricados no país, e 7,8% inferiores a janeiro do ano passado, quando saíram da linha de montagem 1.437 veículos. Bonini atribuiu a redução da produção no primeiro mês do ano à programação de férias, que no segmento de pesados é igual ao setor de automóveis. “Mas algumas montadoras ampliaram o período de férias no mês passado”, afirmou Bonini.

RANKING*			
CHASSIS COMERCIALIZADOS JANEIRO 2022			
	JAN/22	DEZ/21	Variação
MBB	435	539	▼19,3%
AGRALE	280	310	▼9,7%
VWCO	238	212	▲12,3%
VOLVO	53	31	▼71,0%
IVECO	14	31	▼54,8%
SCANIA	6	44	▼86,4%
TOTAL	1.026	1.167	▼12,1%

*Montadoras associadas à Anfavea

BNDES flexibiliza as regras do Finame Baixo Carbono

O programa garante o financiamento de até 100% do produto, com limite de até R\$ 20 milhões por operação e no máximo R\$ 150 milhões por cliente, com prazo máximo de dez anos

SONIA MORAES

O Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) flexibilizou as regras da linha Finame Baixo Carbono, que é destinada à aquisição de máquinas e equipamentos que contribuam para a redução de emissões de carbono, financiando ônibus e caminhões elétricos (a bateria ou célula de combustível), híbridos, a gás ou movidos exclusivamente a biocombustível, bem como veículos comerciais leves elétricos e híbridos.

Além de incluir novas classes de produtos de baixa emissão de carbono, como máquinas agrícolas, veículos para logística industrial e embarcações, o banco prorrogou a primeira fase de credenciamento e flexibilizou as regras de nacionalização de conteúdo dos produtos.

As novas regras do programa Finame

Luiz Carlos Moraes: "O Finame Baixo Carbono é um programa totalmente alinhado com o foco ambiental do setor automotivo"

Baixo Carbono foram relevadas durante o evento Conexão Anfavea promovido pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) em fevereiro. Segundo Martha Madeira, gerente de credenciamento de equipamentos do BNDES, o regulamento de credenciamento, que foi aprovado em 2019 e passaria a valer a partir de 2020,



Regulamento de Mobilidade de Baixo Carbono (MBC) vigente | principais alterações

Classes	Produto	Plataforma	Fase 1 até dez/24		Fase 2 até dez/26		Fase 3 até dez/28		Regra geral a partir de 2029	
			IC	IEP	IC	IEP	IC	IEP	IC	IEP
1	ÔNIBUS (CHASSIS)	Elétricos, Híbridos, Célula de combustível	20%	15%	30%	20%	40%	25%		
2	CAMINHÕES		(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)		
		Biogás e Gás natural	30%	25%	35%	25%	40%	25%		
3	COMERCIAIS LEVES	Elétricos, Híbridos, Célula de combustível	5%	-	15%	10%	30%	20%	50%	30%
4	CARROS DE PASSEIO									
5	MOTOCICLETAS	Elétricos	10%	5%	20%	15%	30%	25%		
6	BICICLETAS / PATINETES/ TRICICLOS									
7	EQUIP. DE RECARGA									
8	INFRA. P/ HIDROGÊNIO		25%	15%	35%	25%	45%	30%		
9	INFRA. P/ GÁS VEICULAR									
10	BATERIAS DE TRAÇÃO CÉLULAS DE COMBUSTÍVEL	Critérios e Requisitos Específicos (Atribuição Seletiva de Conteúdo Local)								
11	VEÍCULOS INDUSTRIAIS ELÉTRICOS	Elétricos, Célula de combustível	25%	15%	35%	20%	40%	25%		
12	VEÍCULOS/ MÁQUINAS AGRÍCOLAS	Elétricos, Híbridos, Biogás e gás natural	10%	-	20%	10%	35%	20%	50%	30%
13	EMBARCAÇÃO	Elétricos, Híbridos-diesel, a Gás, Célula de combustível	25%	15%	35%	20%	45%	25%		

1 13 classes de produtos

IC = Índice de Credenciamento | IEP = Índice de Estrutura do Produto

Prorrogação da Fase 1 até dez/2024

Inclusão de Fase 3 e alteração do prazo
da Fase 2(02 anos cada)

Redistribuição dos níveis mínimos exigidos

Fonte: Anfavea

foi alterado por causa da pandemia, que afetou os planos de desenvolvimento e as estratégias das empresas.

Com as alterações, a fase 1, que exigia índice de nacionalização de 20% para ônibus e caminhões elétricos, híbridos,

movidos a célula de combustível, biogás e natural, para obter a linha de crédito Finame Baixo Carbono, e estaria em vigor até 31 de dezembro de 2021, foi prorrogada para dezembro de 2024, reduzindo de 20% para 15% o índice exigido. E a fase 2, que estaria vigente a partir de janeiro de 2022 até 31 de dezembro de 2025, foi prorrogada para dezembro de 2026 e o índice que era de 30% caiu para 20%. Houve também inclusão da fase 3, válida até dezembro de 2028, com o índice reduzido de 40% para 25% para a exigência de conteúdo nacional.

O banco alterou também o nome do regulamento, de Mobilidade de Baixo Carbono (MBC) para Produtos de Baixa Emissão de Carbono (BEC), o que garante o financiamento de até 100% do produto, com limite de R\$ 20 milhões por operação e no máximo R\$ 150 milhões por cliente. O prazo máximo é de dez anos com carência de dois anos, que será definida pelo agente financeiro. O banco também concede apoio de até 30% de capital de giro associado.

“O crédito poderá ser adquirido por empresas de todos os portes, cooperativas e pessoas físicas. O financiamento do produto pode ser por meio da TLP (taxa de longo prazo), que é pós-fixada e hoje está em torno de 4,6% ao ano; da TS (Selic), que hoje chega a quase 10%, da TFB

(taxa fixa do BNDES), que atualmente gira entre 10,5% e 12,5% ao ano. Existe ainda a remuneração básica do BNDES, que está em 0,95% ao ano e o spread, que é a remuneração do agente financeiro, que está limitada a 3,5% ao ano. Na linha tradicional do Finame não há spread do agente financeiro. “Estamos na reta inicial de operação deste produto”, disse Tiago Peroba, chefe do departamento de clientes e relacionamento institucional do BNDES.

O Finame Baixo Carbono também se aplica a empresas, locadoras e frotistas que desejam adquirir carros de passeio elétricos ou híbridos; motocicletas, bicicletas, triciclos e patinetes elétricos. Além disso, pode ser usado no financiamento de itens de infraestrutura e de tecnologias de geração de energia solar e eólica.

“O Finame Baixo Carbono é um programa totalmente alinhado com o foco ambiental do setor automotivo. O BNDES faz um movimento importante na direção da necessidade da definição de uma política de Estado que sinalize às nossas empresas para onde direcionar seus investimentos para as próximas gerações de veículos, de forma a inserir o Brasil nas estratégias globais das novas tecnologias de motorização e no complexo e competitivo fluxo do comércio exterior”, afirmou Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea.

Banco Luso Brasileiro inicia parceria com Wiz Corporate

A instituição financeira passa a oferecer apólices de seguro de vida em grupo, responsabilidade civil, riscos especiais e proteções ao patrimônio em geral

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O Banco Luso Brasileiro começa a oferecer seguros em seu portfólio, em parceria com a Wiz Corporate, unidade de negócio focada em seguros para empresas (business to business) da Wiz Soluções (WIZS). O acordo comercial, no formato bancassurance (venda de produtos de seguros por um banco), é válido inicialmente por um ano e inclui a oferta de produtos para clientes pessoa jurídica.

“Éramos uma das únicas instituições financeiras que não contavam com um braço de seguros. Este novo produto vai agregar valor ao banco e aos nossos clientes. Somos mais um player no mercado, o que significa que os clientes têm mais uma opção para reduzir os custos de operação”, comenta José Francisco Ribeiro, presidente do Banco Luso Brasileiro.

A atuação da Wiz Corporate será de forma presencial,

José Ribeiro: “Mais de 60% da nossa carteira é voltada para o transporte por ônibus”



na matriz do Banco Luso Brasileiro em São Paulo, e remota nos demais estados brasileiros. “Estamos trabalhando com uma equipe da Wiz aqui conosco. Foi um longo processo para escolhermos uma seguradora para esta parceria. O know-how da Wiz nos diferentes tipos de seguros foi fundamental nesta escolha”, destaca Ribeiro.

A equipe comercial vai ofertar apólices de seguro de vida em grupo, responsabilidade civil, riscos especiais e proteções ao patrimônio em geral, entre outras. “Mais de 60% da nossa carteira é voltada para o transporte por ônibus, tanto urbano quanto rodoviário e fretamento. Todas as empresas de ônibus fazem seguros para cobrir danos materiais e humanos. E a maioria dos municípios exige no próprio contrato uma garantia das operadoras. Então, os seguros vêm para complementar nosso portfólio, sendo uma garantia para as operadoras de transporte e para o banco”, conta Ribeiro.



A responsabilidade pelo custo dos transportes de passageiros

Mauro Artur Herszkowicz (*)

O ano de 2022 começou com um difícil desafio para muitas Prefeituras, empresas e passageiros dos transportes públicos: o reajuste das tarifas. Como na grande maioria das cidades espa-

lhadas pelo Estado de São Paulo os transportes coletivos são custeados, exclusivamente, pelas passagens pagas por aqueles que utilizam o serviço, restou às administrações municipais reajustar as tarifas, para equilibrar os custos dos serviços, principalmente com a elevação de um dos principais insumos, o óleo diesel, que, em pouco mais de 12 meses, teve um aumento de mais de 60%.

Mas, se por um lado o reajuste tarifário minimiza as defasagens no custo da prestação dos serviços, por outro gera uma queda na arrecadação, com a inevitável diminuição no número de passageiros transportados, em especial daquela parcela da população já atingida pela alta inflacionária e pelo aumento de suas despesas correntes. Lembrando que, desde o início da pandemia da Covid-19, as empresas de transportes amargaram uma queda expressiva de usuários, que chegou entre 70% e 80% nos primeiros meses de paralisações de atividades em vários setores, acumulando prejuízos que já passam dos R\$ 20 bilhões. Os dados atuais demonstram que esses passageiros ainda não retornaram ao transporte coletivo e, talvez, no curto e médio prazos, não retornem no período pós-pandemia.

As cidades baseiam a definição das tarifas do transporte coletivo em planilhas

que quantificam os custos variáveis, os custos fixos e todas as demais despesas decorrentes da prestação dos serviços pelas empresas operadoras. Em outras palavras, a definição da tarifa cobrada do passageiro é uma questão política e social, já os custos operacionais são um problema de economia e de engenharia.

Os custos fixos do sistema de transporte coletivo, que representam cerca de 51% do custo total de produção dos serviços, consideram o custo da mão de obra e a depreciação de veículos e equipamentos. Os custos variáveis, que representam cerca de 32% do custo total de produção dos serviços por sua vez, consideram o custo dos combustíveis e lubrificantes, dos pneus e câmaras, bem como das peças e acessórios. Há que se considerar, ainda, as despesas administrativas, os tributos incidentes e a remuneração dos investimentos, que representam 17% do custo total.

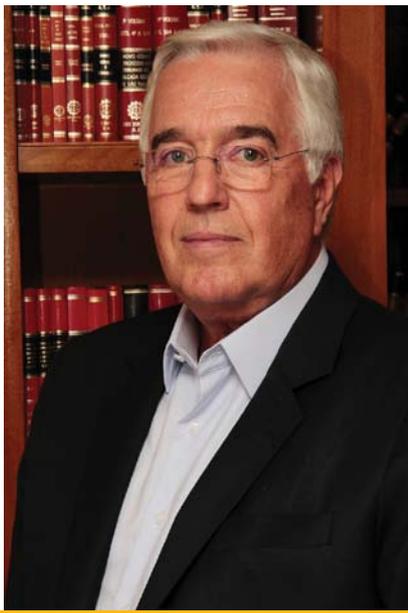
Algumas poucas cidades no Estado, caso da cidade de São Paulo, subsidiam as tarifas dos seus sistemas de transportes com recursos oriundos do Tesouro Municipal. O subsídio garante a cobertura das gratuidades dos idosos com mais de 65 anos, dos estudantes de baixa renda, das pessoas com deficiência e dos custos das integrações, estabelecidas pelo poder concedente, para que o usuário possa completar a

sua viagem sem a necessidade de pagar uma nova tarifa. Nas demais cidades, que não contam com essa cobertura adicional, essas gratuidades são incorporadas ao valor das tarifas, ou seja, o custo das gratuidades é suportado pelos passageiros pagantes.

A FETPESP, nesse sentido, tem apoiado e acompanhado as discussões, no âmbito federal, de propostas que visam utilizar verbas do orçamento federal para custear as gratuidades para passageiros nos transportes urbanos e metropolitanos. Seria, assim, o fim da prática de transferir aos passageiros que pagam as passagens a responsabilidade de custear as gratuidades impostas pelo poder concedente.

Há, ainda, a expectativa de aprovação, neste ano, de um marco legal para o transporte público brasileiro, para modernizar as atuais regras do setor, possibilitando a efetiva melhoria da qualidade dos serviços prestados, incorporando uma política de preços mais justa para os insumos e assegurando uma tarifa mais acessível aos passageiros, respeitando o que determina, desde 2015, o artigo 6º da Constituição Federal, ou seja, que o transporte coletivo é um direito social, que deve beneficiar toda a sociedade.

(*) Mauro Artur Herszkowicz
Presidente da FETPESP – Federação das Empresas
de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo
(quadriênio 2018-2022).



Remunerar as empresas e subsidiar os passageiros

Francisco Christovam ()*

O ano de 2022 começa com algumas novidades interessantes, seja para os órgãos de gestão ou para as empresas operadoras de transportes coletivos urbanos de passageiros. Com todas as adversidades típicas de um ano eleitoral, quando o setor sofre, invariavelmente, com inverdades, insinuações e ilações descabidas, algumas perspectivas e possibilidades se mostram bastante alvissareiras e factíveis.

A dura realidade enfrentada pelas operadoras de transportes por ônibus,

em especial de transportes coletivos urbanos de passageiros, nos dois últimos anos, é conhecida e está devidamente divulgada e documentada. O período da pandemia agravou bastante a já difícil situação da maioria das empresas operadoras e várias interromperam a prestação dos serviços. Em alguns casos, a sobrevivência das empresas dependeu da boa vontade de instituições financeiras, que viabilizaram os recursos necessários para gerar solução de continuidade no transporte da população.

A retomada das discussões sobre como produzir serviços de transporte coletivo urbano de passageiros com a qualidade desejada e na quantidade exigida pelos clientes, com custos reduzidos e tarifas módicas, de um lado, e com a justa remuneração das empresas operadoras, de outro, se faz presente e premente. Resumidamente, novos tempos com novas exigências quanto aos atributos das viagens e às novas formas de custear a prestação dos serviços.

Nesse afã, vale lembrar que já é praticamente impossível prestar serviço de transporte com qualidade se a remuneração das empresas depender exclusivamente do montante arrecadado com o pagamento das tarifas.

Doravante, os poderes concedentes deverão, forçosamente, contar com receitas extratarifárias ou com recursos provenientes dos cofres públicos, para assegurar a justa e adequada remuneração das empresas operadoras. É assim no mundo inteiro e não há como prescindir desses recursos na prestação de um bom serviço de transporte público de passageiros.

É importante ressaltar que nos sistemas ditos “tarifados”, o valor da tarifa é obtido pela divisão do custo total da produção dos serviços pelo número de passageiros pagantes. O conceito de “passageiro equivalente” surge como uma maneira de imputar aos usuários pagantes o valor correspondente às gratuidades, uma vez que, na maioria dos casos, os poderes concedentes não arcam com o custo da viagem dos passageiros gratuitos.

É preciso deixar claro que, nos sistemas tarifados, quando se cria uma gratuidade, sem o correspondente recurso para cobri-la, cada usuário paga o seu deslocamento e uma parcela correspondente ao deslocamento do passageiro não pagante, beneficiado com algum tipo de isenção do pagamento da passagem.

Como os custos de produção dos serviços (questão de engenharia e

economia) sobem gradativamente e as tarifas (questão política e social) já alcançam valores impossíveis de serem bancados somente pelos usuários, é preciso contar com subsídios, para assegurar a universalidade e a acessibilidade dos serviços à população, bem como os recursos necessários à remuneração das empresas, para a prestação de um serviço de qualidade.

Em recentes pesquisas, realizadas pelo Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor – IDEC e pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, constatou-se que, durante o período da pandemia, mais de 50 cidades subsidiaram, de forma emergencial, os seus sistemas de transporte, para garantir a continuidade da prestação dos serviços.

No âmbito econômico, o subsídio nada mais é do que a diferença entre o custo total da produção dos serviços e o montante arrecadado com o pagamento das tarifas. Mas, do ponto de vista jurídico, subsídio deve ser entendido como uma contribuição, uma ajuda, um meio de assistência ao passageiro, para que ele possa usufruir da prestação de um serviço público. Subsídio vem do latim “subsidium”, que significa auxílio ou benefício que se concede a outrem, para que preste

dado serviço; mas também a quantia que se dá a alguém com o fim de lhe minorar as dificuldades ou infortúnios.

Subsídio difere sutilmente do conceito de subvenção, que pode ser definida como uma espécie de auxílio; mas, direcionada a cobrir despesas operacionais das entidades públicas ou privadas, como se verifica, por exemplo, no artigo 12 da Lei Federal 4.320/64, que institui normas gerais de direito financeiro, em serviços assistenciais.

O professor Floriano de Azevedo Marques Neto, em “Concessões” (Editora Fórum, 2015) página 207, ao tratar dos aspectos tarifários dos serviços públicos, diferenciou subsídio e subvenção (aporte), no seguinte sentido: “Os aportes não se confundem com a contraprestação pecuniária adicional à tarifa. Enquanto a contraprestação é um complemento da parcela remuneratória do custo unitário do serviço (na verdade, um subsídio direito para redução do valor tarifário), o aporte (na verdade, uma subvenção) é um valor dado em ressarcimento a um investimento que o particular tem de fazer em bens de terceiros (do Poder Público) como requisito para poder, na sequência, prestar o serviço público concedido.”

Na cidade de São Paulo, os recursos necessários ao funcionamento do órgão gestor, no caso a São Paulo Transporte S.A. (SPTrans), são provenientes de um contrato de gestão que a empresa mantém com a municipalidade. Mas, se necessário, a prefeitura poderia subvencionar a empresa, aportando recursos dos cofres públicos para compensar a falta ou insuficiência de receitas próprias.

Ainda para ilustrar, os atuais contratos de concessão dos serviços de transporte coletivo do município de São Paulo preveem o subsídio na metodologia utilizada para a determinação do custo do serviço, que é obtido por meio de uma planilha de custo, quando então é determinada a chamada “tarifa técnica” ou tarifa de remuneração, que difere da “tarifa pública” ou tarifa de utilização, definida pelo executivo municipal.

A diferença existente entre as tarifas – técnica/remuneração ou pública/utilização – é coberta com recursos oriundos do Tesouro Municipal, sob a forma de subsídio. Nesses contratos, o subsídio é aplicado em seu conceito original, sendo o valor destinado a custear as despesas do sistema de transporte não cobertas pelas receitas tarifárias e extratarifárias, em benefí-

cio dos passageiros.

Marçal Justen Filho, em “Teoria Geral das Concessões de Serviços Públicos” (Editora Dialética, 2003), página 409, faz importantes ponderações sobre a introdução superveniente de benefícios para usuários ao afirmar que “identifica-se o benefício tarifário quando a tarifa seja fixada em valor desvinculado dos custos a cuja remuneração se orienta. Assim, o montante arrecadado por meio da tarifa seria insuficiente para cobrir despesas necessárias à prestação do serviço e lucro assegurado ao concessionário. [...] O benefício tarifário pode caracterizar-se como uma redução do valor nominal da tarifa.”

Em ambas as citações se percebe que o subsídio se destina, direta e especificamente, aos passageiros, e não às empresas operadoras, que são contratadas para a prestação de um serviço público, mediante remuneração, que se supõe justa e adequada.

Para que o Poder Público contrate um particular para prestar o serviço que lhe cabe, certamente especificará, no edital que antecede o contrato de concessão, o quanto lhe pagará pelo serviço, bem como se repartirá esse valor entre os usuários (sistema tarifado) ou se deles cobrará valor menor

(tarifa de utilização). Nesta última hipótese, a diferença é o subsídio, no sentido de minorar as dificuldades ou desfortuna do passageiro, definição que caracteriza o transporte como direito social, conforme previsto no artigo 6º da Constituição Federal.

Exemplifique-se, ainda, com a adoção da chamada “tarifa zero”, que possibilita ao usuário viajar sem o pagamento do preço da passagem; porém, não significa a prestação do serviço a custo zero. Nesse caso, os passageiros são subsidiados, enquanto as empresas recebem remuneração pela prestação dos serviços de transporte. Como conceito fundamental, as empresas operadoras não são subsidiadas!

Como se vê, dizer que o subsídio significa transferência de renda do setor público para a iniciativa privada, ou que esse recurso constitui “ajuda financeira” às empresas, é muito mais do que um simples equívoco; talvez, falta de conhecimento técnico, de reflexão, ou de pouca familiaridade com o assunto.

() Francisco Christovam é assessor especial do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo - SPUrbanuss e, também, membro da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo - Fetpesp, da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, do Conselho Diretor da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos - NTU, da Confederação Nacional dos Transportes - CNT e dos Conselhos Deliberativo e Consultivo do Instituto de Engenharia.*

Nova lei endurece critérios para transporte rodoviário de passageiros

Foi vetado o dispositivo que revogava a cobrança anual de R\$ 1,8 mil pela ANTT, como taxa de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infraestrutura

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Desde 6 de janeiro, as empresas de ônibus interestadual e internacional autorizadas a fazer transporte de passageiros estão sujeitas a critérios mais rigorosos. A Lei 14.298/22, sancionada e publicada com um veto no Diário Oficial da União estabelece parâmetros para a construção de um novo marco regulatório do transporte rodoviário a serem seguidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A nova lei trata apenas de autorizações, por meio das quais o poder público transfere por delegação a execução de um serviço público para terceiros, sem que haja

necessidade de licitação, como no caso das permissões. A norma não fixa limite para o número de autorizações. Caberá à ANTT realizar processo seletivo para outorga de autorização, com observância dos princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência.

O operador deverá comprovar os requisitos relacionados à acessibilidade, à segurança e à capacidade técnica, operacional e econômica da empresa, de forma proporcional à especificação do serviço, conforme regulamentação do poder executivo. Também será exigido um capital social mínimo de R\$ 2 milhões. Para operar, as empresas deverão possuir inscrição estadual em todas as unidades da Federação onde vão atuar para fins de recolhimento do ICMS.

Para as companhias que oferecem ônibus de fretamento, responsáveis por serviços não regulares de transporte, será proibida a venda de bilhete de passagem.

O presidente da República, Jair Bolsonaro, vetou dispositivo – inserido ao projeto na câmara dos deputados – que revogava a cobrança anual de R\$ 1,8 mil como taxa de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infraestrutura para cada unidade de ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou de permissão outorgada pela ANTT. A cobrança está prevista na Lei 10.233/01.

De acordo com a Agência Câmara, o veto presidencial será analisado pelo plenário do Congresso Nacional (em sessão conjunta de Câmara e Senado) em data a ser definida. Para ser derrubado, são necessários pelos menos 257 votos de deputados e 41 votos de senadores.

A Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati) sublinha que a lei ressalva a impossibilidade de flexibilização de qualquer critério de segurança e do caráter público da prestação do serviço, ou seja, “coloca um ponto final na discussão sobre a venda de assentos individuais em serviço de fretamento”. A entidade observa que, nos últimos anos, surgiram aplicativos de transporte que intermediavam essa modalidade de serviço, trazendo insegurança tanto para os passageiros, quanto para o sistema, já que a execução dos serviços é realizada só quando lhes convém, o que fere os princípios dos serviços públicos

essenciais e proteção da população.

Além disso, a Abrati ressalta que a lei traz exigências para habilitação dos operadores de transporte de forma a garantir a segurança de uma operação estruturada e contínua, evitando que a população se submeta a aventuras de empresas que embarcam em locais precários, não prestam socorro em contingências, e não oferecem indenizações por falta de lastro ou saúde financeira.

“Muito está em jogo ao se legislar sobre transporte público, uma vez que só no interestadual atualmente são quase 1,5 bilhão de quilômetros rodados por ano pelo sistema regular de transportes em atendimento a quase cinco mil municípios, gerando cerca de 180 mil empregos diretos e indiretos, e transportando em média 42 milhões de passageiros por ano nas mais de 340 empresas autorizadas e homologadas pela ANTT para atuar”, destaca Letícia Pineschi, conselheira e porta-voz da Abrati.

Atualmente, segundo dados da polícia rodoviária federal e do ministério da saúde, em cerca de 200 mil ocorrências envolvendo ônibus em rodovias nos últimos anos, apenas 0,5% tratava-se de empresas do setor regular rodoviário. “Portanto, a nova lei cuidou de preservar a vida dos passageiros, os empregos do setor e a qualidade do atendimento”, afirma Letícia Pineschi.

Viagens rodoviárias crescem na temporada de verão

Apesar das fortes chuvas que marcaram o período, o turismo nacional aqueceu o transporte rodoviário, mas os resultados ainda não chegaram aos patamares de 2019

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A Princesa dos Campos apresentou crescimento de 52% nas vendas

A expectativa das empresas de transporte rodoviário de passageiros para janeiro e fevereiro era de superar os bons resultados alcançados na temporada de 2019, quando as empresas regulares transportaram, somente em dezembro, mais de quatro milhões de pessoas pelas estradas brasileiras. Apesar da recuperação em relação a 2020, um ano muito difícil para o setor em virtude da crise sanitária, o resultado registrado ficou 15% abaixo de 2019, em média.

Segundo Letícia Pineschi, conselheira

e porta-voz da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), os resultados variaram de acordo com a região do país. “Nos estados do Norte e Nordeste, as viagens alcançaram os parâmetros de 2019, e até os superaram, em algumas localidades, pois havia uma grande demanda reprimida. Já no Sudeste, os resultados ficaram 25% abaixo dos níveis pré-pandemia”, avalia.

O avanço da Covid-19 e da gripe, as chuvas e o fato de que a renda do brasileiro ainda está bastante defasada, situação piorada pelo desemprego e pela inflação, afastaram muitos brasileiros das estradas e influenciaram os números do setor. “No ano passado, neste período, vivíamos o auge do pessimismo com a chegada de uma segunda onda da Covid-19, por isso tínhamos como meta atingir os resultados de 2019. Mas uma série de fatores atrapalharam a recuperação”, comenta Letícia.

“Os feriados de dezembro ainda

tiveram boa movimentação, mas nas primeiras duas semanas de janeiro as chuvas e o coronavírus fizeram o movimento cair. O final das férias costuma ter um aquecimento maior. A expectativa é boa para o Carnaval, principalmente com o avanço da vacinação”, espera a conselheira da Abrati.

Uma boa notícia para o setor é que tem crescido a busca por serviços diferenciados. “Os serviços de luxo, com poltronas leito e semileito, têm apresentado um bom desempenho. Houve um aumento de 15% de participação dessa categoria no mercado. As empresas estão renovando as frotas e oferecendo opções premium, com um tíquete mais alto, que atraem para o transporte rodoviário o passageiro que normalmente usaria o modal aéreo”, detalha Letícia.

Segundo a Abrati, com o aumento os preços das passagens aéreas, o transporte rodoviário se tornou bastante competitivo, principalmente em distâncias na faixa de 500 e 600 quilômetros. “Se comparamos os custos das passagens em uma viagem entre Rio de Janeiro e Brasília, por exemplo, o rodoviário, em



Letícia Pineschi: “Os serviços de luxo, com poltronas leito e semileito, têm apresentado um bom desempenho

poltrona leito ou cama, fica dez vezes mais barato que o avião”, compara Letícia.

As perspectivas para o setor são positivas em 2022, na avaliação da representante da Abrati. “Nesse cenário, a crise do setor aéreo acaba sendo uma oportunidade para as empresas de transporte rodoviário. Uma oportunidade de nos diferenciarmos, mostrando que oferecemos serviços mais baratos, eficientes e ecológicos. As empresas têm disponibilizado uma série de facilidades para o passageiro, como programas de fidelização, promoções e serviços virtuais. O setor se modernizou e pode conquistar também aquele passageiro que está disposto a gastar um pouco mais para ter uma viagem mais confortável e segura, mas ainda bem mais econômica do que seria se fosse de avião”, diz.

Letícia acredita que o setor ainda sofre com a influência negativa do transporte irregular. “Todo o sistema é afetado pela falta de segurança dos clandestinos. E também existe a péssima publicidade,



Para a Gontijo, a temporada superou as expectativas da empresa

pois quando ocorre um acidente envolvendo ônibus rodoviários, a população dificilmente fica sabendo que era transporte clandestino. Precisamos de um engajamento maior do poder público, principalmente agora com os meios digitais. E também é preciso coibir a publicidade veiculada por empresas que atuam de forma irregular”, afirma.

EMPRESAS – A Expresso Princesa dos Campos apresentou um crescimento de 52% nas vendas de passagens em dezembro de 2021 e janeiro de 2022, em comparação ao mesmo período do ano anterior. Segundo a empresa, isso significa que, além do aumento no número de passageiros, houve uma melhor ocupação dos ônibus a cada viagem. A partir do dia 20 de janeiro, a companhia informa ter observado certa retração no

número de passageiros, devido ao avanço da nova variante da Covid-19.

De acordo com os dados da Princesa dos Campos, em dezembro, foram mais de 212 mil passageiros transportados (quase 73 mil passageiros a mais do que o registrado no ano anterior). As linhas Curitiba - Registro, São Miguel do Oeste - São Paulo e Cascavel - Foz Iguaçu foram as que apresentaram uma maior procura.

Para o CEO da Expresso Princesa dos Campos, Gilson Barreto, a expectativa é que nos próximos meses de 2022 as vendas continuem apresentando um aumento mês a mês, já que acontece a retomada das aulas presenciais nas faculdades. “Temos observado que o turismo local está em alta e o fato de a população estar vacinada ajuda a impulsionar o retorno das viagens pelo transporte rodoviário de ônibus”, diz Barreto, que também espera que as vendas no fim deste ano também superem as dos anos anteriores.

Na avaliação da companhia, o aumento do número de passagens vendidas e de viagens realizadas pela Expresso Princesa dos Campos vai ao encontro da tendência da retomada do turismo, que acontece de forma gradativa. Segundo uma pesquisa divulgada pela Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav), a procura por viagens vem crescendo mais de 50% nos últimos dois meses.

Para a Gontijo, o movimento da temporada de verão superou as expectativas iniciais. “Estávamos receosos com relação à pandemia, sem saber o que esperar, mas com o avanço da vacinação foi possível atingir um resultado satisfatório. As vendas para o final do ano ocorrem com muita antecedência. Quando chegou o período das chuvas, a maioria dos carros já estava com lotação esgotada”, conta Fernanda Gontijo, assessora comercial da companhia.

Fernanda Gontijo conta que a Gontijo enfrentou alguns contratempos devido às chuvas de final de ano, com algumas estradas interditadas, sendo necessários desvios nas rotas. “Também houve passageiros que não conseguiram chegar aos seus locais de embarque. E tivemos até desistências devido ao estado de calamidade de algumas cidades de destino dos passageiros”, diz.

Na opinião da assessora comercial, a comparação com as vendas dos anos anteriores não demonstra a realidade do mercado, devido ao momento que o mundo atravessa. “Se compararmos o período atual com o ano de 2019, em que ainda não havia pandemia, o resultado será negativo, porque ainda não estamos operando com toda a capacidade instalada. Já em comparação do período atual com 2020, o resultado estará associado com

mais ou menos casos de pessoas infectadas por Covid-19”, pondera.

Devido ao aumento do número de casos de Covid-19, o resultado de janeiro deve ser inferior a dezembro. “Para fevereiro, com a cancelamento do carnaval nas principais cidades brasileiras, esperamos que o movimento maior seja para as cidades praianas do Espírito Santo e do sul da Bahia”, acredita Fernanda.

“O otimismo da empresa se transforma em esperança de que tudo isso passe logo para que possamos retomar as atividades normais, e para que tudo isso fique registrado somente nas nossas lembranças e nos livros de história”, completa.

CHUVAS – Letícia Pineschi lembra que as empresas que compõem a Abrati atuam em contingências há anos, sempre com compromisso social com as regiões que atendem. “O plano de contingência estabelece os procedimentos que devem ser adotados pelas empresas do setor durante as chuvas de verão. A meta é tentar dar mais agilidade no atendimento aos passageiros em casos de temporais. Isso inclui também o oferecimento de abrigos para quem eventualmente venha a sofrer com o cancelamento de viagens em virtude desses fenômenos naturais”, destaca.



A meta da Metrobus é que a frota seja totalmente elétrica

Goiânia testa ônibus elétrico

Caso os resultados dos estudos técnicos e operacionais sejam considerados satisfatórios, será realizado um edital para a substituição de toda frota da Metrobus por modelos elétricos

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O governo de Goiás, por meio da Metrobus e da Enel X, empresa de soluções em energia do Grupo Enel, apresentou um ônibus articulado totalmente elétrico. O veículo, com chassi BYD e carroceria Marcopolo, será testado durante um mês em Goiânia e região metropolitana para avaliação da viabilidade técnica e econômica de sua utilização nas linhas do Eixo Anhanguera. Caso o veículo seja aprovado, será realizado um edital para o fornecimento de 106 ônibus, substituindo assim toda a frota da Metrobus, que hoje conta com 86 ônibus, por modelos elétricos.

Serão 30 dias de testes, em que serão analisados os indicadores operacionais de manutenção desse tipo de veículo e como funciona o sistema eletrônico dentro das características do trajeto na linha do Eixo Anhanguera e das suas extensões. O período de avaliação também será uma oportunidade para verificar a autonomia do veículo, tempo de carregamento, custo da operação, fazer treinamentos internos e conhecer os eventuais desafios de uma frota elétrica. No primeiro momento, o ônibus articulado não será testado com passageiros.

Para o diretor da Urbi Mobilidade, Barbosa Neto, a modernização da frota da região metropolitana de Goiânia contribuirá para que outros investimentos necessários para a melhoria dos serviços sejam viabilizados, seja na infraestrutura de transporte dedicada ao Eixo-Anhanguera, como os terminais e estações de embarque, seja para a revitalização urbana do corredor ao longo de toda a Avenida Anhanguera.

A Enel X apresentou um procedimento de manifestação de interesse ao governo do estado, por meio da Metrobus, para modernização da frota de ônibus com a transformação em veículos elétricos. Fazem parte deste estudo as parceiras: Marcopolo e Urbi Mobilidade Urbana com os consultores Tauil Chequer e Radar PPP, liderados pela Enel X. O piloto contribuirá para avaliação da qualidade e benefícios do ônibus elétrico para os cidadãos.

As informações técnicas vão ajudar no planejamento do futuro da mobilidade em Goiás. Para o presidente da Metrobus, Francisco Caldas, o teste é um esforço para aprimorar o transporte público na região metropolitana de Goiânia. "É um modelo que traz melhoria na qualidade do ar, redução de doenças respiratórias e uma modernização para o transporte público. O usuário vai perceber que é um veículo mais confortável, a começar

pela redução de emissão de ruídos, com ar-condicionado, entre tantos outros benefícios", comenta.

ESTUDOS – O período de testes com o ônibus elétrico será fundamental para a decisão do governo de Goiás sobre os investimentos nesta tecnologia. Ao final do período de 30 dias, será possível comparar o ônibus elétrico com o veículo tradicional movido a óleo diesel para uma percepção mais clara sobre os benefícios econômicos e de sustentabilidade ambiental. Com a aprovação, a expectativa é que seja efetuado um processo para que toda a frota da Metrobus possa ser substituída pelos veículos elétricos, com a chegada das primeiras unidades ainda em 2022.

O veículo elétrico em teste é do modelo D11B da fabricante BYD com carroceria Marcopolo. A autonomia é de no mínimo 250 quilômetros, com até três horas para recarga da bateria feita de lítio-ferro, que é um equipamento reciclável e à prova de fogo. O dispositivo de carregamento do ônibus, tecnologia Enel X, foi instalado na garagem da Metrobus. O modelo possui ar-condicionado, carregadores de celular e foi desenvolvido com suspensão pneumática em todos os eixos, o que proporciona mais conforto para os usuários.

O ônibus-teste é um articulado de 22 metros de comprimento com capacidade



O ônibus elétrico em teste tem chassi BYD e carroceria Marcopolo

para transportar 170 passageiros, sendo 59 sentados, com espaço reservado para cadeirantes. Seu consumo energético, segundo a empresa fabricante, é equivalente a 1,2KWh/Km, com menor custo operacional e de manutenção que um veículo convencional. Os motores elétricos ficam embutidos nas rodas do eixo traseiro.

O veículo está equipado com seis câmeras de alta definição, duas delas com infravermelho, em substituição aos retrovisores externos e internos. As câmeras permitem que os motoristas vejam pontos cegos e tenham facilidade de manobra, aumentando a segurança e garantindo mais conforto na viagem.

A coluna de direção é regulável, o que permite a regulação de acordo com as características de cada motorista, melhorando a ergonomia. Já as portas são equipadas com sensores, o que evita que se fechem quando é identificado qualquer movimento próximo para melhorar o momento de embarque e desembarque.

O encaminhamento para a substituição da frota por modelos elétricos é viabilizado por meio de um Procedimento de

Manifestação de Interesse (PMI), que, segundo o governo de Goiás, é uma prática internacionalmente recomendada para se promover mais transparência e competitividade no processo de seleção, modelagem, licitação e contratação de projetos de infraestrutura.

No Brasil, o PMI está previsto na lei 8.987/1995, com regulamentação pelo Decreto 5.977/2006, que orienta sobre o procedimento destinado à apresentação de projetos, estudos, levantamentos ou investigações a serem utilizados em modelagens de parcerias público-privadas.

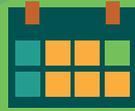
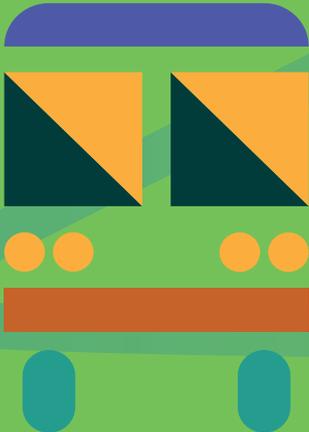
Segundo o secretário chefe geral da governadoria, Adriano da Rocha Lima, o estudo de viabilidade e parceria foi iniciado em meados do ano passado, quando foram reunidos representantes de todos os municípios que compõem a região metropolitana de Goiânia e das empresas. "Identificamos que o sistema precisaria de uma reforma mais estrutural, mais ampla. Fizemos um estudo detalhado de quais seriam as soluções possíveis para enfrentar essa reforma do transporte", revela.

SEMINÁRIO
NACIONAL
NTU 2022



LAT.BUS
TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte



MARQUE NA AGENDA

09 — 11 A GO

S ã O P A U L O E X P O

RODOVIA DOS IMIGRANTES, KM 1,5



S ã O P A U L O

S P — 2 0 2 2



Realização e organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio



CNT / SEST SENAT



Pagamento de tarifa com cartões bancários cresce em Goiânia

Desde que o sistema de transporte coletivo da região metropolitana de Goiânia passaram a aceitar o pagamento de tarifa por cartões EMV de crédito e débito, o número de passageiros que utilizam essa tecnologia tem crescido substancialmente

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Em 9 de dezembro de 2021, a prefeitura de Goiânia e a Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo (CMTc) anunciaram que o sistema da região passaria a aceitar pagamento de passagens com cartões de crédito e débito sem contato. Após 30 dias de implementação da nova tecnologia, mais de oito mil passageiros por dia fazem uso dos cartões EMV para pagar suas tarifas. Nos primeiros dias, cerca de mil pessoas optavam por ela.

“Esta forma de pagamento já representa 2,9% das vendas de passagens nos dias úteis, o que está bem acima do que esperávamos, que era em torno de 0,5%.



É importante destacar que dezembro é um mês atípico, com uma demanda menor em cerca de 12%, mas mesmo assim houve um grande aumento no decorrer do mês. A tendência é de que esse movimento continue, por ser uma forma muito prática de efetuar o pagamento e que todos nós usamos em nosso dia a dia”,

comenta Leomar Avelino Rodrigues, diretor executivo do RedeMob Consórcio.

O usuário só precisa aproximar seu cartão bancário sem contato no validador, que irá utilizar automaticamente a função débito ou crédito definida como prioridade pelo banco emissor do seu cartão.

São aceitos cartões com as bandeiras Visa, Mastercard e Elo. Um mesmo cartão bancário, por questão de segurança financeira, poderá ser utilizado no mesmo ônibus por, no máximo, duas vezes consecutivas em um intervalo de uma hora.

Rodrigues avalia que a resposta da população tem sido muito positiva. “A nova tecnologia tem grande aceitação por parte dos usuários. Em virtude do comportamento atípico da demanda do mês de implantação, ainda não é possível comparar com meses anteriores para indicar se houve a migração de outras formas de pagamento como cartões de transporte, internet, dinheiro. Mas estamos monitorando essa evolução”, informa.

MODERNIZAÇÃO – “É um projeto inovador que traz mais facilidade ao usuário. Os cartões EMV no transporte público representam uma tendência mundial. O importante é oferecer aos passageiros um leque amplo de opções de pagamento para que a pessoa possa usar o sistema de transporte sem a necessidade de procurar um local para carregar cartão ou comprar passagens”, comenta Leonardo Ceragioli, diretor comercial da Prodata Mobility Brasil, que desenvolveu os equipamentos e soluções tecnológicas para o sistema de transporte da região

metropolitana de Goiânia.

Em janeiro, o sistema de transporte da região metropolitana de Goiânia contava com 65% a 70% de ocupação, ainda devido aos efeitos da pandemia e também por ser período de férias escolares. Toda a frota de cerca de mil ônibus está aceitando o pagamento com cartões bancários sem contato, bem como os 21 terminais e as 19 estações do sistema BRT. Todos os dias, o sistema transporta 250 mil usuários, em média.

A solução tecnológica integra um conjunto de facilidades que tem sido implementadas no sistema de transporte público coletivo na Grande Goiânia, desde o ano passado, quando começou o processo de modernização das soluções de bilhetagem com equipamentos e software da Prodata Mobility Brasil. Entre as novidades estão a biometria facial e a recarga de créditos no cartão Sitpass a bordo dos veículos. O projeto será uma das bases para a evolução de políticas públicas no transporte público coletivo da região.

“O transporte coletivo de Goiânia conta com o que existe de mais moderno em termos de tecnologia e inovação. É um sistema totalmente online, que traz uma série de funcionalidades para facilitar a vida dos usuários e dos operadores, com muito mais eficiência e transparência”, avalia Ceragioli.

Iveco desenvolve ônibus de alta biocontenção para a Cruz Vermelha Italiana

O Iveco Bus Crossway foi escolhido pela Cruz Vermelha Italiana para missões de transportes urgentes na região da Calábria, na Itália. O veículo de 12 metros de comprimento tem o motor Cursor 9, da FPT Industrial, e configuração exclusiva com uma câmara de pressão negativa que envolve o compartimento de passageiros, onde uma diferença de pressão do lado de fora impede que o ar escape, a menos que seja filtrado. A tripulação pode monitorar a pressão na câmara, saturação de dióxido de carbono, temperatura e estado dos filtros usando uma interface digital integrada.



O modelo é equipado com elevador eletro-hidráulico para cadeiras de rodas e possui altos padrões de conforto: ar-condicionado, iluminação noturna, difusão de áudio, vidros escurecidos e

banheiros dentro da câmara de biocontenção. O estofamento e o interior foram revestidos com materiais facilmente laváveis para garantir uma higienização eficaz.

“Estamos muito orgulhosos que a Cruz Vermelha Italiana tenha escolhido um dos ônibus da Iveco Bus para criar este veículo especial, o primeiro do mundo”, comentou Domenico Nucera, presidente da unidade de negócios de ônibus do Iveco Group.

Volare fornece 200 micro-ônibus Attack 8 4x4 para Alagoas

O micro-ônibus Volare Attack 8 4x4 foi o veículo escolhido pela Secretaria de Educação do Estado de Alagoas para fazer o transporte de estudantes em diferentes municípios do estado. O órgão estadual adquiriu 200 desses modelos escolares com tração nas quatro



rodas, que estão sendo entregues pela concessionária Volare Alagoas Ônibus.

Esta é a primeira venda da Volare para a Secretaria de Educação do Estado de Alagoas e reforça a linha de atuação da marca, com foco em de-

Marcopolo entrega oito ônibus Paradiso 1200 Geração 8 para a Evolução Transporte

A Evolução Transportes e Turismo, de Goiânia, recebeu oito novos ônibus rodoviários Paradiso G8 1200. Os veículos, entregues por meio do representante Topline, contam com itens inéditos de segurança e conforto e serão utilizados em linhas rodoviárias de média e longa distâncias no Estado de Goiás.

“A parceria com a Evolução, que possui frota 100% Marcopolo é muito forte. Os Paradiso G8 1200 se destacam por serem equipados com os faróis em Full Led, o que amplia as vantagens e benefícios aos passageiros e motoristas em termos de segurança”, informa Alexandre Cervelin, gestor comercial Mercado Interno da Marcopolo.



Os ônibus Paradiso G8 1200 produzidos para a Evolução possuem chassi Mercedes-Benz, modelo O 500RSD 6x2, com 14 metros de comprimento. Os veículos contam com 46 poltronas semileito, com descanso de pernas, sanitário e sistema de ar-condicionado.

senvolver produtos para atender às necessidades específicas de cada cliente e aplicação. “O modelo fornecido para a Secretaria de Educação do Estado de Alagoas oferece total acessibilidade, com DPM (Dispositivo de Poltrona Móvel), além de conforto e segurança. Com capacidade para transportar 29 estudantes sentados, com cinto de segurança de três pontos em todas as poltronas, o

modelo possui tração nas quatro rodas (eixos dianteiro e traseiro) e é adequado ao transporte de estudantes do ensino básico na zona rural, em vias pavimentadas e não pavimentadas em condições precárias de trafegabilidade. Conta ainda com um robusto e durável powertrain, com 152 cv de potência, freio com sistema pneumático e tanque de combustível de 150 litros.

Princesa dos Campos registra aumento de 52% nas vendas de passagens em dezembro



A Expresso Princesa dos Campos registrou avanço de 52% nas vendas de passagens em dezembro de 2021, com uma ampliação de 25% no total de viagens, comparado ao mesmo período do ano anterior. Segundo a empresa, além do aumento no número de passageiros, houve uma melhor ocupação dos ônibus a cada viagem.

De acordo com os dados da companhia, em dezembro foram mais de 212 mil passageiros transportados (quase 73 mil passageiros a mais do que o registrado no ano anterior). As linhas Curitiba-Registro, São Miguel do Oeste-São Paulo e Cascavel-Foz Iguaçu foram as que apresentaram uma maior procura.

Segundo o CEO da Expresso Princesa dos Campos, Gilson Barreto, a expectativa é que nos próximos meses de 2022

as vendas continuem apresentando um aumento mês a mês, já que acontece a retomada das aulas presenciais nas faculdades. “Temos observado que o turismo local está em alta e o fato de a população estar vacinada ajuda a impulsionar o retorno das viagens pelo transporte rodoviário de ônibus”, afirma Barreto. Ele também espera que as vendas no fim de ano superem as dos anos anteriores.

O aumento do número de passagens vendidas e de viagens realizadas pela Expresso Princesa dos Campos vai ao encontro da tendência da retomada do turismo, que acontece de forma gradativa. Segundo uma pesquisa divulgada pela Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav), a procura por viagens vem crescendo mais de 50% nos últimos dois meses.

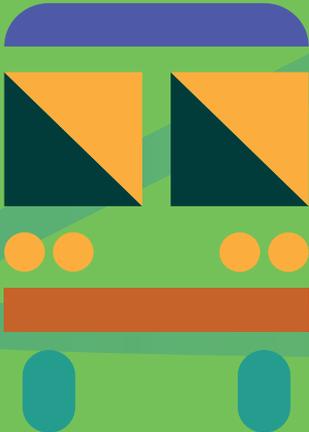
Essa retomada do turismo apresenta um crescimento significativo. De acordo com uma projeção da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestres de Passageiros (Abrati), o mercado rodoviário transportou 3,1 milhões de passageiros em 2021, alta de 14,8% em comparação a 2019, ano anterior à pandemia de Covid-19. Em 2020, foram transportados apenas um milhão de passageiros.

SEMINÁRIO
NACIONAL
NTU 2022



LAT.BUS
TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte



MARQUE NA AGENDA

09 — 11 A GO

S ã O P A U L O E X P O

RODOVIA DOS IMIGRANTES, KM 1,5



S ã O P A U L O

S P — 2 0 2 2



Realização e organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio



CNT / SEST SENAT



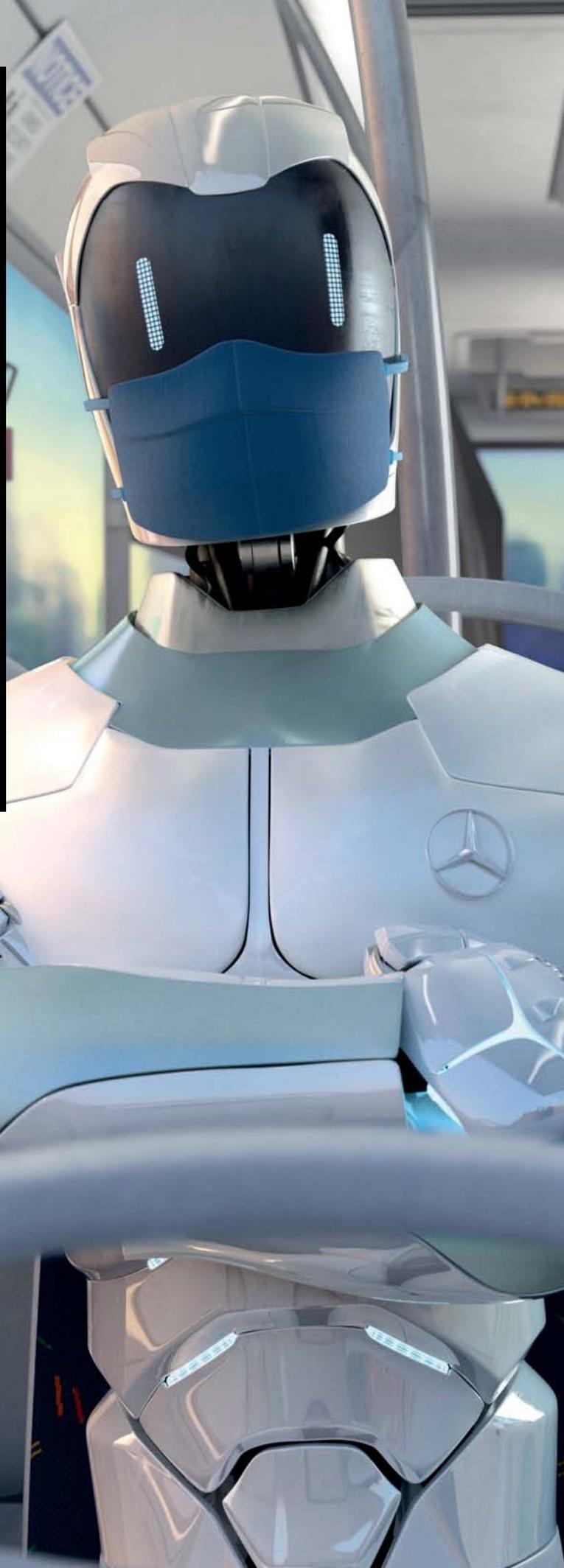
Ônibus Urbano Mercedes-Benz: a tecnologia anda aqui.

Quando encontrar um dos novos ônibus Mercedes-Benz nas ruas, saiba que ali está o melhor da inovação e da tecnologia. Para os passageiros, é muito mais conforto e segurança. Para empresas de transporte urbano, mais economia e durabilidade para rodar em diversas condições. É a Mercedes-Benz pensando no coletivo. Pensando no futuro.

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

 [mercedesbenzonibus](https://www.facebook.com/mercedesbenzonibus)  [@mercedesbenz_onibus](https://www.instagram.com/mercedesbenz_onibus)

Mercedes-Benz
Referência em ônibus.



Juntos salvamos vidas.