

FAMÍLIA VOLKSBUS CELEBRA 30 ANOS COM MUITAS NOVIDADES



Volkswagen apresenta protótipo de chassi para ônibus elétrico

Busscar lança dois modelos rodoviários da nova família NB1

Resultados do quadrimestre trazem boas perspectivas ao mercado

Programa Caminho da Escola realiza primeira audiência pública do ano

Curitiba anuncia investimento de R\$ 200 milhões em modelos elétricos

Os desafios da descarbonização para o transporte público

Iveco apresenta ônibus rural Euro 6 homologado de fábrica

Mascarello completa 20 anos de atuação no mercado brasileiro





MOVIMENTAR O SEU MUNDO *nos conecta*

Neste mês, completamos 25 anos de estrada!

Nessa trajetória, nos tornamos os pioneiros na fabricação de veículos leves comerciais e conquistamos o título de líder nacional em micro-ônibus. Tudo isso com a certeza de que movimentar o seu mundo é o que nos conecta!



Saiba mais sobre
nossa história.

Volare 

25
ANOS

WWW.VOLARE.COM.BR

 /ONIBUSVOLARE

Um sopro de otimismo

Passados quase cinco meses de 2023, um ano cheio de mudanças, o mercado de ônibus segue o seu caminho de recuperação, apesar de algumas incertezas causadas pela chegada da nova tecnologia Euro 6 e por turbulências econômicas em nível mundial e nacional – com destaque para a alta taxa de juros. Nesta edição da Technibus, Anfavea, Fabus, Fenabreve e os principais players do setor avaliam o primeiro quadrimestre do ano e revisam suas expectativas iniciais.

Uma boa notícia foi a realização, em 19 de maio, da primeira audiência pública sobre o programa federal Caminho da Escola, que tem proporcionado bons números para o mercado. De acordo com a Fabus, entidade que representa as encarregadoras, se a licitação do programa for realizada nos próximos meses, a produção de ônibus deverá se igualar a do ano passado. O que será bastante positivo, levando em conta que a estimativa anterior era de que o setor terminaria o ano com queda de 7%.

Também merece especial comemoração os 30 anos da linha de chassis de ônibus Volksbus: há três décadas, era fabricado o primeiro modelo na antiga linha de montagem da Volkswagen Caminhões e Ônibus no Ipiranga, São Paulo. Hoje produzida no Brasil, México, África do Sul e nas Filipinas, a família Volksbus, já contabiliza mais de 175 mil chassis, tendo sete modelos, de micro-ônibus a chassis rodoviários.

Outro tema que ganha espaço é o da descarbonização do transporte público. Especialistas e empresários concordam que há muitas tecnologias menos poluentes e que utilizam energia mais limpa e renovável, além da eletrificação. Felizmente, os ônibus elétricos começam a se incorporar às frotas das grandes cidades brasileiras – Curitiba anunciou a compra de 70 modelos recentemente. Contudo, é consenso que é preciso ampliar a discussão e pensar em combinar todas as tecnologias que podem efetivamente contribuir com a construção de uma mobilidade sustentável.

E vale ressaltar que a 163ª edição da Technibus chega em novo formato, mais fácil de ler, em sintonia com o leitor que vive conectado e quer agilidade e rapidez em seu dia a dia. Agora, todo o [acervo da OTM Editora](#) está mais acessível e amigável, sem perder o foco na informação de qualidade.

Boa leitura!

Márcia Pinna Raspanti

ESPECIAL

Volkswagen Caminhões e Ônibus comemora 30 anos do chassi de ônibus Volksbus, com mais de 175 mil veículos produzidos

6

LANÇAMENTO

Busscar apresenta dois novos modelos rodoviários da nova família NB1: Vissta Buss 345 e o Vissta Buss 365

14

EDUCAÇÃO

FNDE realiza a primeira audiência pública do programa Caminho da Escola de 2023 para definir as regras do edital

18

MERCADO

Os resultados do acumulado dos quatro meses de 2023 trazem indícios fortes de reaquecimento

20

CARROCERIAS

A expectativa de queda para o setor foi revista pela Fabus, depois do bom desempenho no quadrimestre

22

CHASSIS

Produção de ônibus tem queda 23% no acumulado de janeiro a abril deste ano, segundo a Anfavea

26

EMPLACAMENTOS

Apesar da queda em abril, o mercado de ônibus segue em ritmo de recuperação, de acordo com a Fenabrave

30

SINDIPEÇAS

A frota de ônibus em circulação nas cidades brasileiras atingiu 387.096 veículos em 2022, com aumento de 0,4% em relação a 2021

32

ENTREVISTA

Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing ônibus da Mercedes-Benz

34

CIDADES

Curitiba anuncia a compra de 70 ônibus elétricos e inicia testes com os modelos disponíveis no mercado

38

SUSTENTABILIDADE

Os desafios da descarbonização no transporte coletivo e a necessidade de políticas públicas de incentivo

40

AGRONEGÓCIO

Iveco apresenta 15-210 Bus Rural Euro 6 especialmente desenvolvido para o uso no campo

46

TECNOLOGIA

Cachoerinha, no Rio Grande do Sul, se prepara para implementar o serviço de transporte por demanda

48

ARTIGO

“A Era da Mobilidade Humana”, de Roberto Sganzerla, especialista em marketing de transportes e mobilidade urbana

50

CELEBRAÇÃO

Mascarello completa 20 anos de atuação no mercado de carrocerias para ônibus

58

SEÇÕES:

Editorial

3

Panorama

54



Ano 31 - Nº 163
Maio | Junho 2023 - 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

Onde tem inovação para a mobilidade, a Transdata está lá.

Tornar a mobilidade mais conveniente e moderna para os passageiros, com praticidade e eficiência, é tarefa da tecnologia. Somando experiências em dois continentes, conectamos soluções flexíveis e inteligentes para diferentes modelos de sistemas de transporte. Vamos juntos?



Conheça nossos cases



BRASÍLIA | BRASIL

+33 milhões passageiros/mês
+3.400 ônibus
27 estações de metrô



LUANDA | ANGOLA

+15 milhões de passageiros/mês
Sistema multimodal



Veja mais cases, visite:
itstransdata.com/pt/cases



Volkswagen comemora os 30 anos do Volksbus com o lançamento da família Euro 6

A nova geração de ônibus chega ao mercado composta por oito modelos com 50 versões; o novo rodoviário 18.320 SH foi totalmente remodelado e está mais econômico

SONIA MORAES

A Volkswagen Caminhões e Ônibus comemora os 30 anos do Volksbus com o lançamento da nova família de ônibus Euro 6. A nova geração chega ao mercado composta de oito modelos com 50 versões para atender as necessidades dos clientes. Além de estar de acordo com a norma de emissões determinada pelo Proconve P8 (Euro 6), a nova linha Volksbus foi totalmente renovada visando garantir mais conforto, segurança, melhor dirigibilidade e economia de combustível.

“Agregamos muito mais valor aos

produtos para as pessoas que são transportadas, para as pessoas que dirigem e para os proprietários dos veículos, trazendo mais valor aos serviços e aos negócios dos nossos clientes”, disse Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e pós-venda da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

“A nova linha de ônibus nasce sob medida para nos conectar com o futuro do sistema de transporte no mundo e no nosso país e a Volkswagen está pronta para ingressar na nova era da

PROTÓTIPO DO CHASSI ELÉTRICO ESTÁ EM TESTE NO CENTRO MUNDIAL DE PESQUISAS DA MARCA

A Volkswagen Caminhões e Ônibus apresentou o protótipo do seu primeiro ônibus 100% elétrico que está em teste de engenharia há um ano. Segundo a montadora,



o modelo tem como base a experiência da empresa com a eletromobilidade, no desenvolvimento e produção em larga escala de veículos destinados a transporte de cargas na América Latina. “Este é o primeiro ônibus elétrico da Volkswagen no mundo, desenvolvido pela engenharia brasileira, e o projeto iniciou com o Volksbus e-Flex apresentado no Salão de Hannover, na Alemanha em 2018”, disse Alouche.

Essa etapa preliminar envolve rodagens no campo de provas de seu centro mundial de pesquisas em Resende, no interior do Rio de Janeiro, além da circulação em cidades próximas. O modelo é urbano e a viagem inaugural com passageiros teve como itinerário rotas dentro da própria fábrica.

O protótipo do ônibus elétrico da Volkswagen tem carroceria da Caio e configuração padron, dentro dos padrões da SPTrans (o piso pode ser alto ou baixo). Desenvolvido pela equipe de engenharia brasileira,

especialmente para o mercado nacional, o modelo tem 350 km de autonomia e 12 packs de bateria. A bateria, por sinal, representa quase o custo do produto inteiro, que

gira em torno de R\$ 2 milhões. Em conteúdo de peças representa cerca de 80% e, em valor, cerca de 60%.

De acordo com a montadora, há vários empresários interessados no Volksbus elétrico, e que atualmente estão avaliando os custos da operação. Para viabilizar sua comercialização, a Volkswagen Caminhões e Ônibus está em busca de parcerias com o poder público para subsidiar os custos e parceria com empresas como a Enel.

Segundo Alouche, o novo ônibus elétrico deve entrar em teste em São Paulo em 2024. “Os ônibus elétricos Volkswagen chegarão à medida que o mercado demandar e a equação econômica para a utilização destes veículos seja padronizada e sustentável. Estamos discutindo com o governo, com empresários, com entidades de classe alternativas para viabilizar o elétrico, e tenho certeza que a Volkswagen vai surpreender no momento adequado.”

“mobilidade urbana trazendo mais eficiência, mais conforto, mais segurança e mais tecnologia.”

Com grande foco nas pessoas que são transportadas, os novos ônibus saem de série equipados com sistema de



O novo rodoviário é o modelo que mais mudou em relação à versão Euro 5

segurança ativa, como o controle de estabilidade (ESP – Eletronic Stability Program), que monitora o nível de escorregamento do veículo em suas rotas. Tem ainda o controle de partida em rampa (HSA – Hill Start Assist), o controle de tração (TCS – Traction Control System), o sistema de controle das frenagens (ABS – Antilock Braking System) e (EBD – Eletronic Brake Force Distribution) e o Door Brake, que evita que o veículo circule com a porta aberta.

“Na linha de mini e micro-ônibus Volksbus Euro 6 estamos lançando a mais moderna e segura família de ônibus do mercado, com motor mais econômico, suspensão a ar, maior capacidade de passageiros, mais conforto para o motorista e os passageiros em relação ao ruído”, destacou Alouche.

“No segmento escolar, o Volksbus se destaca pela robustez e versatilidade para transportar estudantes com segurança em todo o país e no segmento urbano a família chega mais completa, com maior dirigibilidade e conforto para o motorista, cockpit mais ergonômico, transmissão automática e segurança ativa de série.”

No segmento rodoviário, o destaque é o Volksbus 18.320 SH que foi totalmente remodelado. Segundo Alouche, este novo chassi de fretamento e rodoviário passou por uma junta consultiva, como ocorreu em 1993. “Pegamos todos os pontos de melhorias indicados pelos clientes e colocamos integralmente neste novo Volksbus que tem transmissão automática de série, suspensão pneumática integral, conforto para o passageiro e o motorista, proporcionando de 5% a 10% de economia de combustível, além do menor custo de manutenção”, explicou o executivo.

Alouche ressaltou que a nova era da mobilidade urbana chegou ao Brasil. “Estamos vendo o mercado de ônibus migrando totalmente para a utilização de suspensão a ar, do micro-ônibus ao urbano até os modelos rodoviários, como também para as transmissões automáticas.”

Jorge Carrer, diretor de vendas de ônibus da Volkswagen Caminhões e Ônibus, disse que o ônibus rodoviário é mais um produto integrado ao portfólio



QUALIDADE, CONFORTO E SEGURANÇA!

Há **37 anos** produzindo uma **linha completa** de veículos **urbanos e rodoviários** pensados para **atender da melhor forma** às **necessidades do seu negócio**.

COMIL

Evolução na medida certa.

da Volkswagen e é o modelo que mais mudou em relação à versão Euro 5. “A marca sempre foi muito forte no segmento de urbano, de fretamento e nos modelos rurais, mas participava de forma acanhada no segmento rodoviário. O que a empresa está fazendo agora dentro da linha nova é criar um chassi totalmente remodelado que atende as mais importantes necessidades do setor. É um carro super econômico, que tem suspensão pneumática integral, transmissão automática e todo o pacote de segurança que equipa os novos modelos. É uma aposta importante. A Volkswagen acredita que com esse produto consiga brigar de igual para igual com os concorrentes que estão há mais tempo no mercado”, comentou Carrer. O modelo rodoviário começa a ser produzido

no segundo semestre deste ano.

A Volkswagen já tem mais de 500 unidades vendidas da nova linha Volksbus Euro 6, sendo 60% de mini e micro-ônibus e 40% do modelo urbano 17.230 com motor dianteiro, que pode ser usado nas operações urbanas e de fretamento. Estes ônibus já estão sendo produzidos e parte estão em fase de encarroçamento. “Os empresários estão começando a comprar lotes urbanos que serão entregues em julho e agosto para a população. O maior volume de compras é da cidade de São Paulo”, disse Alouche e explicou que, com a baixa no número de passageiros causada pela pandemia, os empresários passaram a comprar mais micro-ônibus para as operações urbanas, movimento que acontece em todo o país.

MERCADO DE ÔNIBUS PODE CRESCER 10% EM 2023

Alouche comentou durante o lançamento da nova linha Volksbus Euro 6 que o Brasil é feito de ciclos, com altos e baixos do mercado. “Já estamos habituados, por isso, continuamos investindo e acreditando no nosso país. Para nós, qualquer momento difícil é passageiro e acreditamos que o momento seguinte será muito melhor e precisamos estar prontos para atender toda a demanda e

a necessidade das pessoas.”

O executivo lembrou o período difícil em 2016 e 2017, com a forte retração do mercado de ônibus, a recuperação pujante com as vendas chegando a quase 21 mil unidades, a queda expressiva durante a pandemia e a recuperação no ano passado.

“Na visão da Volkswagen, 2023 será promissor para o mercado de ônibus. O

OS 30 ANOS DA LINHA VOLKSBUS

O primeiro Volksbus desenvolvido pela Volkswagen Caminhões e Ônibus foi o modelo 16.180 CO, lançado em 1993. “Depois de receber várias sugestões dos clientes a equipe de engenharia aperfeiçoou o veículo que é um sucesso desde o seu lançamento”, disse Alouche.

Em 1995, a montadora apresentou o primeiro micro-ônibus desenhado especificamente para ser micro-ônibus, pois até então esses veículos eram montados em um caminhão sem cabine. Em 2001, lançou o ônibus com motor traseiro, o 17.240 OT. Em 2007, criou o modelo 15.190 ORE 3 para o programa Caminho da Escola. Em 2013, foi a vez do primeiro ônibus OTS piso baixo, e em 2019, lançou o modelo 22.280 ODS de 15 metros com o segundo eixo direcional. “Todos esses ônibus foram desenvolvidos e fabricados no Brasil para o mundo”, destacou Alouche.

Do modelo 22.280 ODS de 15 metros,



A Volkswagen já tem mais de 100 unidades vendidas do modelo urbano de 15 metros

a Volkswagen já tem mais de 100 unidades vendidas no mercado

brasileiro, e a versão Euro 6 está sendo preparada e estará disponível no mercado no segundo semestre, segundo informou Alouche.

Ao longo dos 30 anos o Volksbus mais vendido no mercado é o modelo urbano, que começou com 14 toneladas, depois chegou a 16 toneladas, passando para 17 toneladas, tendo hoje a versão de 15 toneladas.

Desde 1993, foram produzidos e entregues 175 mil Volksbus e deste total, 27 mil unidades são de modelos destinados ao programa Caminho da Escola. “A Volkswagen é líder absoluta no Caminho da Escola, transportando crianças em todo o Brasil, passado por rios e estradas não pavimentadas”, disse Alouche.

ano começou confuso, houve troca de governo e leva tempo para estabelecer as regras da economia. Mas, em ônibus, temos boas perspectivas porque as compras que

foram postergadas durante a pandemia têm que ser feitas neste ano para cumprir as exigências de contratos das grandes cidades em relação à idade máxima

de permanência dos ônibus no sistema de transporte. Estamos vendo muitos empresários nas principais cidades do país comprando ônibus e tentando viabilizar renovação da frota para baixar a idade média dos veículos e atender os contratos vigentes”, disse Alouche.

“Além do cenário favorável, há os aportes de recursos federais e a concessão de subsídios no transporte coletivo, especialmente nas grandes cidades. Isso já está movimentando o mercado de ônibus e certamente irá movimentar ainda mais nos próximos meses”, avaliou o executivo.

Alouche enfatizou também que, com a retomada do turismo, os ônibus de fretamento e os rodoviários estão tendo cotações diárias. “Estamos passando por uma fase de aquecimento do mercado. Pode demorar um pouco mais, mas há uma tendência na queda da taxa de juros e melhora no cenário de crédito.”


O executivo comentou que com a queda do mercado durante a pandemia e a redução no número de passageiros os empresários não conseguiram honrar os pagamentos nos financiamentos realizados anteriormente e ficaram inadimplentes nos bancos, o que tem dificultado a compra de ônibus novos. “Agora, com o



Ricardo Alouche: “Na visão da Volkswagen 2023 será promissor para o mercado de ônibus”

reaquecimento do mercado, os empresários estão renegociando suas dívidas e tudo indica que nos próximos meses a disponibilidade de crédito para o sistema de ônibus vai estar melhor”, disse Alouche.

Se a retomada do mercado de ônibus se confirmar no segundo semestre e ocorrer a licitação do programa Caminho da Escola para a compra de 11,4 mil ônibus – o maior lote licitado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) –, Alouche acredita que o setor tem chance de crescer 10% em relação a 2022, quando foram emplacados 17,3 mil ônibus no país. A estimativa feita no início do ano era de que o mercado cairia 11% em 2023.

Alouche comentou que a fábrica de Resende é flexível e está preparada para uma recuperação rápida do mercado ou para uma queda dramática. “Foi dentro deste conceito de consócio modular que a fábrica foi concebida.” Hoje a unidade de Resende está trabalhando em dois turnos, mas com a velocidade reduzida da linha. Desde o dia 2 de maio 290 funcionários estão com contratos suspensos por 90 dias, segundo informou Alouche. 

**LIDERANÇA
INCONTESTÁVEL
EM QUALQUER PONTO.**

80
mil
validadores
instalados

10
capitais
incluindo São Paulo
e Rio de Janeiro

+ de 110
projetos
ativos

400
mil usuários
cadastrados no App
Prodata em mais de
10 cidades

+ de 200
cidades
Líder no mercado
brasileiro

32
anos
de história

PRODATA 
mobility Brasil

prodatamobility.com.br

Uma liderança incontestável no mercado nacional, fruto de um pioneirismo desenvolvendo soluções que integram os clientes do transporte coletivo a experiências inovadoras e tecnológicas.



Busscar lança dois modelos da sua nova família de rodoviários

A linha traz diferenciais que podem representar economia no consumo de combustível, pneus e componentes de operação; as vendas começam ainda em maio

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Busscar lança dois modelos da família NB1 – sigla que designa a primeira geração da nova Busscar, segundo a empresa. Os novos rodoviários com motor traseiro são o Vissta Buss 345 e o Vissta Buss 365. “Neste ano, apresentaremos esses dois modelos da nova linha. Em 2024, iremos lançar praticamente todos os modelos restantes dessa família, como o DD e o VB 385, por exemplo. São produtos diferenciados e já desenvolvidos com vistas ao chassi Euro 6”, informa Paulo Corso, diretor comercial da Busscar.

O projeto dos novos modelos, em parceria com a empresa Projeform, recebeu

investimentos de R\$ 50 milhões e levou mais de seis anos para ser desenvolvido. Uma das preocupações da empresa foi renovar o design sem perder a identidade da marca. “A Busscar tem muito do que eu chamo de ‘qualidade não percebida’, que diferencia a marca nos detalhes. Desenvolvemos um design (projeto e desenho) totalmente novo, mas mantendo as características da Busscar”, diz o designer José Carlos Bohrer.

Os veículos têm conjunto óptico de iluminação dianteira e faróis em full Led, a iluminação lateral e o retrovisor com desenho aerodinâmico e de maior visibilidade.

O bagageiro é mais amplo e os modelos contam com conjunto óptico de iluminação modular individualizada, que facilita na manutenção e reposição, sem necessidade de trocar o conjunto todo. A linha NB1 apresenta um CX de 0,38 – podendo chegar a 0,36, dependendo dos opcionais da carroceria – e força de arrasto de 4,2%, que pode representar uma economia significativa no consumo de combustível, pneus e componentes de operação. Segundo Paulo Corso, a nova família NB1 Busscar foi pensada para agradar e suprir as necessidades do cliente que investe, do motorista que transporta e dos passageiros que escolhem a marca para viajar.

O salão disponibiliza novas poltronas, além de novos revestimentos, com um design anatômico, confortável e contemporâneo, todas com manípulo incorporado em suas laterais. As poltronas são equipadas com USB smart plug (duplo ou individual) e cinto de segurança retrátil, com dois ou três pontos, entre outros opcionais.

O sócio administrador da Busscar, Marcelo Ruas, afirma que este lançamento vem para reforçar o quanto a empresa se destaca no segmento. “O Vissta Buss 345 e o 365, são os primeiros ônibus de uma nova família, que têm como objetivo consolidar ainda mais a marca no mercado nacional e internacional.”



MERCADO – Paulo Corso comentou que as encarregadoras estão “sofrendo muito” com a falta de chassis para os ônibus rodoviários. “Já esperávamos que haveria essa dificuldade, mas estamos chegando ao meio do ano e a situação ainda não se resolveu. Espero que, a partir de junho, as montadoras consigam normalizar essa questão. O segundo semestre deve ser bom, mas acredito que o grande ano para o segmento rodoviário será 2024, quando a tecnologia do Euro 6 estiver equalizada e as empresas renovarem as suas frotas. Neste ano, os juros altos têm dificultado a renovação”, avalia.

Em 2022, a Busscar vendeu 1,1 mil ônibus. “Temos de 25% a 30% de participação no mercado. No ano passado, tivemos um resultado muito bom. Neste ano, a previsão é ficar ainda um pouco abaixo do que alcançamos em 2022, devido a todas essas questões que estão afetando o mercado”, diz Corso. **TB**



FNDE realiza a primeira audiência pública do programa Caminho da Escola de 2023

A sessão teve por objetivo definir as especificações técnicas de ônibus urbanos e rurais e delimitar as regras finais do edital de licitação que vai registrar os preços dos novos veículos

SONIA MORAES

O Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), autarquia ligada ao Ministério da Educação realizou a primeira audiência pública de 2023 para definir as especificações técnicas de ônibus urbanos e rurais do programa Caminho da Escola, além de delimitar as regras finais do edital de licitação que vai registrar os preços

dos novos veículos.

A finalidade do programa, segundo o FNDE, é atender estudantes da educação básica das redes públicas de ensino nos estados, Distrito Federal e municípios. A autarquia informou que, neste ano, o programa Caminho da Escola ainda está em fase de planejamento da contratação e que ainda não há data

pré-definida para a abertura do processo licitatório.

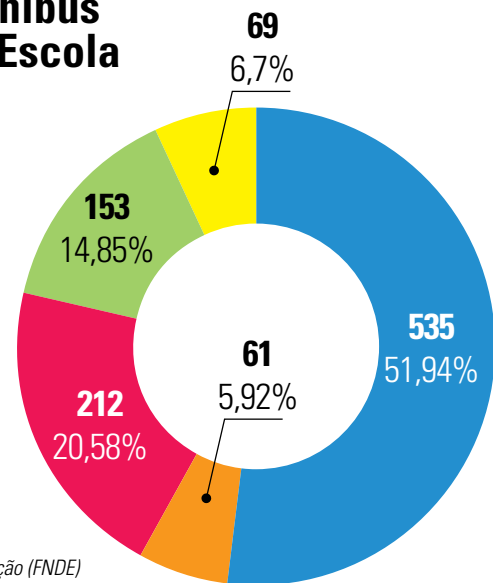
Na audiência pública, realizada em Brasília, foi detalhada a proposta do programa, e as especificações técnicas dos Ônibus Rural Escolar (ORE) e Ônibus Urbano Escolar Acessível (Onurea) foram colocadas em discussão com os representantes das montadoras e das encarroçadoras.

A assessoria de imprensa do FNDE informou que todos os ônibus do Caminho da Escola em 2023 serão produzidos com a nova tecnologia instituída pelo Proconve P8 (Euro 6), em atendimento às diretrizes do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Além disso, neste ano, todos os veículos do programa serão produzidos com ar-condicionado visando maior conforto aos estudantes e condutores.

EXPECTATIVA – A Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus) espera que, em junho, seja publicado o edital que definirá a data da licitação do programa Caminho da Escola. O FNDE não informa quantos veículos serão encomendados nesta primeira etapa do projeto, mas a Fabus estima que 11,4 mil ônibus escolares sejam adquiridos

Entrega de ônibus Caminho da Escola Por região

- Centro Oeste
- Nordeste
- Norte
- Sudeste
- Sul



Fonte: Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE)

neste ano – em 2022 foram comprados sete mil veículos pelo governo federal.

“É um volume bom e deverá ativar o mercado de ônibus no segundo semestre, ajudando o setor a repetir em 2023 o mesmo volume de 2022”, disse Ruben Bisi, presidente da Fabus, destacando a importância desse programa, que tem 30% de representatividade no mercado de ônibus.

Se a licitação for confirmada, a expectativa da Fabus é de que a produção de ônibus escolares comece por volta de agosto ou setembro. “Teremos algumas entregas de veículos neste ano e em 2024”, destacou Bisi.

Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, comentou que, se houver licitação

dos escolares, o mercado de ônibus fechará 2023 com desempenho positivo. “Vamos ter um grande volume de veículos e metade ou 40% do total licitado poderá ser emplacado neste ano”, disse Barbosa.

A Volkswagen Caminhões e Ônibus, que é líder no fornecimento de ônibus ao Caminho da Escola, com 27 mil modelos Volksbus entregues em 15 anos do programa, também aguarda com expectativa a nova licitação para a compra de ônibus escolares pelo governo federal. “Temos convicção de que haverá nova licitação no segundo semestre, mas as entregas ocorrerão somente no último trimestre deste ano”, disse Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e serviços da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

INÍCIO DO PROGRAMA –O programa Caminho da Escola foi criado em 2007 com o objetivo de renovar a frota de veículos escolares, assegurar segurança e qualidade ao transporte dos estudantes e contribuir para a redução da evasão escolar, ampliando, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência na escola dos estudantes matriculados na educação básica da zona rural das redes estaduais e municipais.

Desde 2008, quando se iniciou a



O programa federal Caminho da Escola teve início em 2007

produção de veículos para o programa, até 2022 já foram disponibilizados 65.058 ônibus escolares. Este total inclui ônibus adquiridos com recursos do FNDE, com financiamento por meio do BNDES e recursos próprios dos estados e municípios, segundo a Fabus.

Somente em 2022, foram liberados 5.760 veículos escolares. O FNDE destaca em seu site que até 26 de abril deste ano foram entregues pelas montadoras 1.030 ônibus escolares. Deste total, 51,94%, que correspondem a 535 unidades, foram para o Nordeste, 212 (20%) para o Sudeste, 153 (14,85%) para o Sul, 69 (6,7%) para o Centro-Oeste e 61 (5,92%) para o Norte. O repasse para 37 municípios totalizou R\$ 6.246.165,60.



Ônibus Elétrico Mercedes-Benz. A nossa energia vai mover a sua.

A Mercedes-Benz sempre está na frente em matéria de tecnologia e inovação. E, agora, chegou a vez da marca da estrela apresentar seu conceito de Ônibus Elétrico, futuro da mobilidade com sustentabilidade e eficiência. Isso é a excelência Mercedes-Benz, mais uma vez fazendo a diferença. É esta energia que vamos trazer para a sua vida, para você ir cada vez mais longe.

Mercedes-Benz

Referência em ônibus.



No trânsito, escolha a vida.

Primeiro quadrimestre apresenta indícios de recuperação

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A mudança da tecnologia para o Euro 6 e as condições econômicas, principalmente a alta taxa de juros, seguem trazendo impactos negativos no mercado de ônibus. Mesmo assim, as carroçadoras aumentaram em 40% a produção no primeiro quadrimestre, o que levou a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus) a revisar favoravelmente suas projeções para o ano.


Se a licitação do programa Caminho da Escola, cuja primeira audiência pública ocorreu em maio, for realizada nos próximos meses, a indústria poderá respirar um pouco mais aliviada e os níveis de produção devem ficar similares aos do ano anterior.

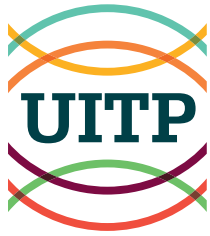
Na avaliação da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve), o momento também é de otimismo, apesar das dificuldades, pois o setor apresenta uma recuperação gradual. A entidade que representa mais de 7,3 mil concessionárias no Brasil destaca o resultado do acumulado

do quadrimestre que registrou aumento de 59,7%.

Já a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfa-vea) registra, no acumulado de janeiro a abril deste ano, uma queda de 23% na produção de chassis de ônibus. Nas vendas, os números são positivos, com avanço de 71,5% no primeiro quadrimestre. A falta de peças ocorrida devido aos problemas na cadeia global ainda afeta os resultados do ano.

Segundo a entidade, apenas 1,5% dos ônibus produzidos nos quatro meses do ano são modelos fabricados em 2023, situação longe da ideal em que os modelos produzidos neste ano deveriam representar cerca de 20% do total. O maior desafio para o segmento de pesados é a demora do mercado reagir à mudança para o Euro 5.

Confira os resultados divulgados por cada uma dessas entidades e a análise realizada por seus especialistas, que nos desenham um cenário do mercado e as perspectivas para os próximos meses. 



4-7 JUNE
BARCELONA 2023
 GLOBAL PUBLIC
 TRANSPORT SUMMIT

**BRIGHT
 LIGHT**
of the City

Únase al evento de movilidad sostenible más grande del mundo.
 ¡El futuro empieza aquí!

- Conozca a los grandes nombres del sector, startups y otros actores de todo el mundo.
- Explore dos pabellones llenos de los últimos vehículos, productos innovadores y soluciones.
- Aproveche la oportunidad para probar nuevos productos y obtener respuestas a sus preguntas.

¿QUÉ PUEDE ESPERAR?



380

Expositores



40,000 m²

De espacio expositivo



15,000

Visitantes a la exposición



100

Representantes de
 prensa / medios de
 comunicación

DESTACADOS DE LA EXPOSICIÓN



Sparkling
 Start-Up Zone



E-Poster
 Sessions



Spotlight Forum
 Sessions



Innovation
 Guided Tours



REGÍSTRESE AHORA Y ÚNASE A NOSOTROS EN BARCELONA

Socios Locales



Regístrese en

www.uitpsummit.org





Mercado de ônibus poderá fechar 2023 com o mesmo volume do ano passado

A expectativa de queda de 7% para o setor neste ano foi revista pela Fabus, depois do bom desempenho apresentado no primeiro quadrimestre, com 54% de crescimento no mercado interno e 40% no mercado total (incluindo exportações)

SONIA MORAES

A Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus) revisou suas projeções para o mercado de ônibus, depois do bom desempenho apresentado no primeiro quadrimestre, com 54% de

crescimento no mercado interno e 40% no mercado total, incluindo as exportações. "O segundo trimestre deverá ficar 20% abaixo do mesmo período de 2022, mas, se for aberta a licitação do

programa Caminho da Escola a partir de junho, vamos atingir facilmente o mesmo volume do ano passado”, disse Ruben Bisi, presidente da entidade. A estimativa anterior era de que o setor terminaria o ano com queda de 7%.

“No primeiro quadrimestre, o resultado foi positivo, com 6.441 ônibus direcionados para o mercado interno, mas são modelos Euro 5 comprados no fim do ano passado”, afirma o presidente da Fabus. “Agora estamos vendo uma diminuição na procura por ônibus por várias razões. A primeira é a alta taxa de juros, o que dificulta a procura por financiamento. Outro ponto é que ainda não há uma sinalização do governo em relação ao recurso para compensar a gratuidade do idoso. No ano passado, as prefeituras receberam R\$ 2,5 bilhões e este ano está previsto R\$ 5 bilhões, mas este recurso não está no orçamento.”

O presidente da Fabus destaca também que o ônibus Euro 6 está mais caro, chega a custar 20% ou 30% a mais que o modelo Euro 5, dependendo da montadora. “Ainda estamos com falta do chassi Euro 6 pesado, pois recebemos poucas unidades de modelos rodoviários. A maior quantidade que está



**Ruben Bisi, da Fabus:
"A alta taxa de juros
dificulta o financiamento"**

chegando nas encarroçadoras é de modelos leves, os micro-ônibus.”

Em relação ao desempenho mercado de ônibus neste ano, Bisi ressalta que a demanda do turismo e do transporte interestadual está bom e o segmento de rodoviário vem apresentando crescimento. “Com o aumento das passagens aéreas, muitos passageiros passaram a viajar de ônibus e, para atrair mais pessoas, os empresários melhoraram a qualidade dos veículos, oferecendo a opção de semileito, wi-fi e serviço de qualidade. Mas ainda vamos ter um fraco desempenho no segundo trimestre e depois a situação deve se normalizar quando só teremos no mercado chassi Euro 6. Os empresários vão comprar novos rodoviários para reforçar a frota do fim de ano.”

Apesar das incertezas, Bisi está otimista em relação a recuperação do mercado de ônibus. “A inflação deverá cair, e o aumento do preço das commodities, como o aço, está mais controlado, o que é positivo para o setor. Com o ajuste na

produção, a capacidade diminuiu se ajustando ao tamanho do mercado, e isso é saudável para o setor continuar

em bom ritmo e ganhar fôlego para continuar crescendo”, disse o presidente da Fabus.

NAS ENCARROÇADORAS PRODUÇÃO CRESCE MAIS DE 40% NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE

A produção de ônibus nas encarroçadoras segue em ritmo acelerado, depois do grande volume de chassis liberado no final do ano passado pelas montadoras. Em abril as empresas concluíram a montagem de 1.477 veículos, 19,8% a mais que no mesmo mês de 2022, e no acumulado de janeiro a abril de 2023 foram fabricados 7.154 modelos, superando em 40,47% as 5.093 unidades produzidas no primeiro quadrimestre de 2022, conforme mostram os números divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

Do total de ônibus produzidos no primeiro quadrimestre, a quantidade de urbanos teve aumento de 75,9%, atingindo 4.052 unidades, que representaram 56,64% do total, ante os 2.304 veículos fabricados de janeiro a abril de 2022. Os rodoviários somaram 1.554 unidades, o que equivale a 21,72% de tudo que foi produzido pelas empresas, e um pouco acima dos 1.557 veículos fabricados nos quatro primeiros meses do ano passado. De micro-ônibus foram produzidas 1.512 unidades, 21,14% do total e aumento de

30% sobre os 1.163 veículos fabricados no primeiro quadrimestre de 2022. De modelos intermunicipais, saíram da linha de montagem 36 ônibus, 0,50% do total e abaixo dos 69 veículos fabricados nos quatro primeiros meses de 2022, segundo a Fabus.

Dos 7.154 ônibus produzidos no primeiro quadrimestre deste ano, 2.342 unidades são da Caio Induscar, 2.155 da Marcopolo, 1.078 da Neobus, 824 da Mascarello, 394 da Comil, 237 da Carbuss (Busscar) e 124 da Irizar.

O mercado interno recebeu 6.441 ônibus no primeiro quadrimestre, 54,02% a mais que no mesmo período de 2022 (4.182 unidades), e para o exterior as encarroçadoras enviaram 713 veículos – 493 rodoviários, 166 urbanos, 52 micro-ônibus e dois modelos intermunicipais –, o que representou uma queda de 21,7% em relação aos 911 veículos exportados de janeiro a abril de 2022.

A Marcopolo exportou 402 ônibus de janeiro a abril de 2023, a Irizar 104, a Carbuss (Busscar) 55, a Caio Induscar 54, a Comil 50 e a Mascarello 48, segundo a Fabus.



EVENTO PRESENCIAL E 100% GRATUITO



INSCRIÇÕES GRATUITAS PELO SITE

FROTASCONECTADAS.COM.BR

VAGAS LIMITADAS

TRANSAMERICA EXPO CENTER

19 - 20 JUNHO 2023

MAIOR EVENTO DA AMÉRICA LATINA QUE PROMOVE A INTERAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA COM A TECNOLOGIA, CRIANDO SOLUÇÕES INOVADORAS EM LOGÍSTICA E TRANSPORTE. COM OS MAIORES ESPECIALISTAS E OS MAIS RENOMADOS PROFISSIONAIS DO SETOR REUNIDOS.

JUNTE-SE A NÓS NA 8ª EDIÇÃO DO FROTAS CONECTADAS.

ESTE ANO O EVENTO PROPORCIONARÁ UMA INÉDITA EXPERIÊNCIA IMERSIVA AOS SEUS PARTICIPANTES! UM NOVO CONCEITO DE EVENTO DE TECNOLOGIA, LOGÍSTICA E TRANSPORTE COM OPORTUNIDADES ÚNICAS PARA FAZER NETWORKING

PATROCINADORES 2023

PREMIUM



OURO



PRATA



BRONZE



DIGITAL



APOIO INSTITUCIONAL

REALIZAÇÃO



ORGANIZAÇÃO



CURADORIA TÉCNICA





Produção de ônibus tem queda de 23% no primeiro quadrimestre

Nas vendas, houve redução de 45,2% em abril, mas em comparação ao mesmo mês de 2022, o crescimento foi de 25%; no acumulado do quadrimestre, o avanço foi de 71,5%

SONIA MORAES

A produção de ônibus continua afetada pela mudança na legislação de emissões do Proconve P8 referente a Euro 6 e registra no acumulado de janeiro a abril deste ano uma queda de 23%, com 5.643 veículos produzidos, ante as 7.327 unidades fabricadas no mesmo período de 2022, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos

Automotores (Anfavea).

Do total de chassis produzidos até abril, 4.952 são modelos urbanos – 21,1% abaixo dos quatro meses de 2022 (6.277 unidades), e 691 são rodoviários, com redução de 34,2% em relação a igual período do ano passado, quando foram fabricados 1.050 veículos.

Gustavo Bonini, vice-presidente da

Anfavea, destacou que, em abril, a produção de veículos pesados foi muito afetada por paradas das fábricas. “Com a introdução do Proconve P8, a situação ficou muito difícil, e no mês passado foi necessário reduzir turno para adequar à demanda que continua bem abaixo do esperado.”

Bonini lembrou que no ano passado não foi possível observar o efeito de pré-compra, como ocorreu em 2011 com a mudança para Euro 5, quando as vendas tiveram crescimento de 10%. “As montadoras tiveram limitação de produção, com a restrição na entrega de semicondutores, peças e componentes, e as vendas foram mais estáveis. Não foi possível saber o que estava sendo produzido e preparado para ser vendido no ano seguinte”.

O mês de abril também teve menos dias úteis, o que levou a produção de 1.628 ônibus ficar 16,9% abaixo de março, quando foram fabricados 1.958 veículos. Do total, 1.414 são modelos urbanos e 214 são rodoviários.

VENDAS – Em relação a março deste ano, as vendas de ônibus de abril apresentaram redução de 45,2%, chegando a 1.409 unidades, mas em comparação a abril de 2022 (1.127 unidades) o crescimento foi de 25%. No acumulado de

janeiro a abril, o avanço foi de 71,5%, com 7.628 veículos emplacados no país, ante as 4.449 unidades vendidas no mesmo período de 2022.

Segundo Bonini, dos 7.628 ônibus vendidos até abril, apenas 1,5%, que correspondem a 112 veículos, são modelos fabricados em 2023 – os modelos produzidos neste ano deveriam representar 20%. Os 98,5% (7.516 ônibus) são de modelos fabricados em 2022. “O maior desafio para o segmento de pesados é a fase do Proconve P8, o quanto o mercado está demorando a reagir para essa nova tecnologia”, destacou.

No ranking do primeiro quadrimestre de 2023, a liderança ficou com a Mercedes-Benz, com venda de 3.542 ônibus, 62% a mais que no acumulado de janeiro a abril de 2022 (2.186 unidades). O segundo lugar ficou com a Volkswagen Caminhões e Ônibus, que vendeu 2.203 veículos, 107% acima do mesmo período do ano anterior (1.064 ônibus), e o terceiro ficou com a Agrale, que comercializou 1.273 veículos, resultado 33% superior aos quatro primeiros meses de 2022 (957 unidades).

Na sequência, está posicionada a Volvo que vendeu 362 ônibus até abril, 194,3% a mais que no primeiro quadrimestre do ano passado (123 unidades); a Iveco com 135 ônibus vendidos, um

volume 164,7% superior ao mesmo período de 2022 (51 unidades), e a Scania com 80 veículos comercializados no país, aumento de 90,5% sobre janeiro a abril do ano passado (42 ônibus).

MERCADO EXTERNO – As exportações de ônibus em abril tiveram aumento de 55,3% em relação a março (215 unidades), com 334 veículos, e de 9,5% em relação ao mesmo mês de 2022 (305 unidades). No acumulado do ano, a retração foi de 10,4%, com 1.142 veículos comercializados no exterior, ante as 1.275 unidades vendidas no mesmo período de 2022.

Bonini afirmou que, com os desafios impostos pela mudança na legislação de emissões, é preciso ter um programa de financiamento para ônibus e caminhões para acelerar a compra dos modelos Euro 6 no mercado interno e nas exportações, o que se refletirá no aumento da produção de veículos pesados.

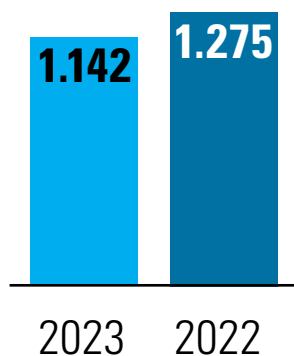
“Há mercados, que apesar da redução interna, estão se tornando atrativos para a exportação de caminhões e ônibus. Há o acordo de livre comércio com o México, que se iniciou há quatro anos com a redução gradual do imposto de

exportação até zerar a tarifa em junho deste ano. Isso mostra o potencial que o país tem para exportar para o mercado mexicano. Os números de exportações estão crescendo para o México, mas se houver uma base de financiamento de exportação ainda mais relevante, é possível ativar esse mercado”, destacou.

Segundo a Anfavea, em abril, o México foi destaque nas exportações de toda a indústria automobilística, passando de 16% no mesmo mês do ano passado para 37%. A Argentina saltou de 27% para 30%, a Colômbia recuou de 19% para 9%, o Chile de 18% para 7%, o Uruguai se manteve estável em 4% e o Peru caiu de 3% para 2%.

Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea, disse que na reunião que terá com Aloizio Mercadante, presidente do BNDES, a principal demanda para o segmento de veículos pesados é utilização a linha de crédito Finame para impulsionar as vendas no mercado interno e a linhas de financiamento para as exportações. “Com as quedas de exportações que estamos vendo é muito importante que o Brasil tenha linha de crédito de financiamento e um tratamento específico no âmbito do Mercosul”, disse o presidente da Anfavea.

Exportações
1º quadrimestre



▶▶▶ Agende-se ◀◀◀



SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2023

▶ 8 e 9 de AGOSTO
Hotel Royal Tulip / BRASÍLIA - DF



Realização



Organização



Apoio Editorial



NTUrbano



Fenabrave avalia cenário com otimismo

Apesar da queda registrada em abril, o mercado de ônibus segue em ritmo de recuperação, de acordo com a análise da entidade

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), entidade que representa mais de 7,3 mil concessionárias no Brasil, os emplacamentos de ônibus em abril apresentaram retração de 43,17% em relação ao mês anterior. Já na comparação com abril de 2022, houve crescimento de 16,31%. O resultado acumulado do quadrimestre também é positivo:

aumento de 59,7%.

Mesmo com a retração no mês, o resultado não altera o cenário de recuperação paulatina dos emplacamentos de ônibus, afirma o presidente da Fenabrave, Andreta Jr. "A evolução no ano ainda é significativa. As grandes variações percentuais, em ônibus, são comuns, devido ao menor volume global de unidades na comparação com os demais

segmentos”, opina.

Um dos segmentos mais afetados pela pandemia, os ônibus têm se mostrado em evolução constante, na visão da entidade. “Para se ter ideia, foram emplacadas 8.332 unidades no primeiro quadrimestre de 2019, contra 9.047 no mesmo período de 2023, numa expansão real de mais de 8,5%”, comemora Andreta Jr.

A indústria automotiva em geral segue com resultados globais 5,5% negativos diante do primeiro quadrimestre de 2019, período pré-pandemia. “O mês de abril (18 dias) teve cinco dias úteis a menos do que março, com dois feriados. Isso impactou no resultado do setor como um todo. Apesar desse fraco desempenho geral, alguns segmentos tiveram aumento de emplacamentos por dias úteis e já se recuperaram em



relação à pandemia”, diz o presidente da Fenabreve.

As transações de veículos usados em geral também registraram queda de 20,7% sobre março, totalizando pouco mais de um milhão de unidades transacionadas no mês. O resultado chega a ser inferior ao de abril de 2022 (-2%), quando o setor enfrentava um período de muita instabilidade.

Os ônibus apresentaram a maior queda percentual no mês de todo o setor (-23,3%), em comparação a março de 2023. Em relação a abril do ano passado, as transações de ônibus usados caíram 5,52%. No acumulado dos primeiros quatro meses do ano, houve expansão de 2,6%.

TB



Visibilidade para seus produtos e serviços.

11-5096.8104



Frota de ônibus tem pequena expansão em 2022

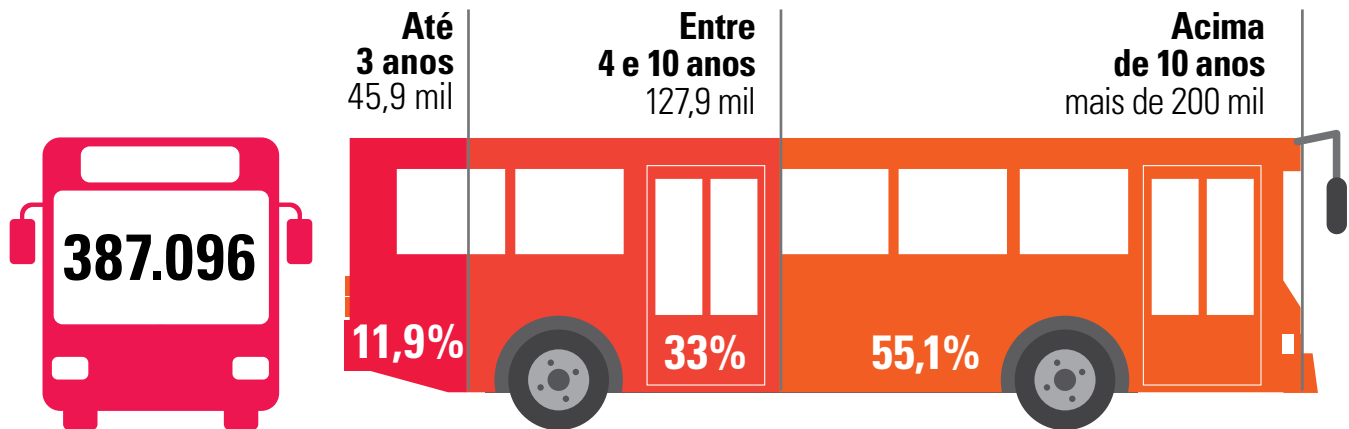
O levantamento feito pelo Sindipeças revela que mais de 200 mil ônibus (ou 55,1% do total da frota) apresentavam idade média acima de dez anos no ano passado

SONIA MORAES

A quantidade de ônibus em circulação nas cidades brasileiras atingiu 387.096 veículos em 2022, com aumento de 0,4% em relação a 2021, conforme mostra o relatório da frota circulante

divulgado pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças). A entidade destaca que desde 2015, a frota de ônibus tem sido modesta, embora

Número de ônibus em circulação no Brasil | Total e por idade média (2022)



Fonte: Sindipeças

governos municipais exijam a substituição dos veículos em intervalos de tempo pré-determinados em contrato.

Entre 2015 e 2022, o conjunto de ônibus em circulação apresentou variações anuais negativas em diversos anos (-0,6% em 2016, -0,8% em 2017, -0,5% em 2020 e -0,9% em 2021). Foi observado crescimento em 2015 (0,6%), 2019 (1,2%) e, recentemente, em 2022 (0,4%). No período de 2015 a 2022, a produção de ônibus totalizou 186,1 mil unidades, acompanhada por 153,6 mil emplacamentos e 56,1 mil unidades exportadas.

Fortemente afetado pela pandemia em 2020 e 2021, o transporte público nas grandes cidades assistiu ao encolhimento dos usuários, o que prejudicou a dinâmica desse mercado. Do

total de veículos em circulação, 20,9% apresentava idade média ao redor de cinco anos, enquanto 56,2% se situava entre seis e 15 anos de uso. Outros 22,9% dessa frota gozavam de uso superior a 16 anos. O programa do governo federal Caminhos da Escola tem sido importante aliado para produção e descentralização desses veículos, segundo o Sindipeças.

O levantamento revela que mais de 200 mil ônibus apresentavam idade média acima de dez anos (55,1% do total) em 2022. Por sua vez, 127,9 mil veículos estavam no intervalo entre quatro e dez anos (33% do total) e outras 45,9 mil unidades com idades iguais ou inferiores a três anos. Esse extrato representou 11,9% do total dessa frota no ano passado.



Mercedes-Benz espera um ano de muitos desafios para o mercado de ônibus

“O segmento rodoviário alcançou bom resultado em 2022, mas terá um volume menor neste ano devido ao atraso na homologação dos modelos Euro 6”, comenta Walter Barbosa

SONIA MORAES

TECHNIBUS – Qual a estimativa da Mercedes-Benz para o mercado de ônibus em 2023?

WALTER BARBOSA – A Mercedes-Benz ainda não tem uma estimativa precisa para o mercado de ônibus em 2023. A previsão inicial é de uma queda de 7%, com a venda de 16 mil veículos, ante os 17.256 veículos emplacados em 2022. Mas, a empresa também conta com a possibilidade de que o volume de vendas seja maior e até supere o ano passado. Isso deve ocorrer porque nos últimos três meses de 2022 foi colocada grande quantidade de veículos no mercado pelo fato de a indústria ter conseguido regularizar o fornecimento de componentes. Houve um acúmulo de modelos, e toda a indústria faturou nos três últimos meses. Agora as fabricantes de carrocerias têm muitos ônibus Euro 5 para produzir, que receberam em outubro, novembro e dezembro do ano passado.

TECHNIBUS – A Mercedes-Benz terminou 2022 com estoque de ônibus?

WALTER BARBOSA – A Mercedes-Benz não virou o ano com estoque de ônibus da maior parte dos modelos, com exceção dos modelos escolares, porque os veículos estavam em processo de encarroçamento.

TECHNIBUS – Como você avalia o início deste ano para o mercado de ônibus?

WALTER BARBOSA – O ano começou aquecido para o mercado de ônibus, mas isso não é sustentável. O primeiro semestre deve ter um bom desempenho, mas há uma tendência de desaceleração que ainda não se mostrou no segmento devido à elevada taxa de juros. Com a Selic em 13,75%, mais o spread bancário, a taxa de juros não será menor que 20% ao ano e isso é extremamente elevado para fazer negócios, seja com caminhão ou ônibus. Adiciono ainda a alta nos preços dos veículos por causa

da inflação e da tecnologia, com a mudança de Euro 5 para Euro 6.

TTECHNIBUS – Quais desafios serão enfrentados neste ano?

WALTER BARBOSA – Com o aumento no preço do chassi e da carroceria (que tem o peso da inflação e outros itens), do diesel, o reajuste da mão de obra, a alta na taxa de juros e incertezas políticas do novo governo, os negócios que serão concretizados neste ano tendem a ser menores que no ano passado. Se nada for feito na economia e se a taxa de juros for mantida neste patamar, o cliente vai suspender as compras de ônibus.

TECHNIBUS – Quantos ônibus a Mercedes-Benz vendeu no primeiro quadrimestre deste ano?

WALTER BARBOSA – De janeiro a abril de 2023, foram vendidos 7.509 ônibus acima de oito toneladas no mercado brasileiro – 2.601 escolares, 2.579 urbanos, 1.355 micro-ônibus, 560 rodoviários e 414 modelos para fretamento. Esse volume é 69% superior ao primeiro quadrimestre de 2022 e grande parte são de modelos Euro 5.

TECHNIBUS – Como deverá se comportar o segmento rodoviário em 2023?



“O mercado de ônibus deve ter bom desempenho no primeiro semestre, mas há uma tendência de desaceleração e os negócios que serão concretizados neste ano tendem a ser menores que no ano passado por causa da elevada taxa de juros e incertezas políticas do novo governo”

Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz

WALTER BARBOSA – O segmento rodoviário alcançou bom resultado em 2022, com 1.800 veículos emplacados, mas terá um volume menor neste ano devido ao atraso na homologação dos modelos Euro 6. Os encarregados ainda estão trabalhando em cima das homologações que devem ser concluídas no meio do ano. Portanto, no primeiro semestre dificilmente haverá

emplacamento de ônibus rodoviário. Por esse motivo, eu não coloquei no programa de produção do trimestre os ônibus rodoviários. Vamos produzir esses modelos somente a partir de maio ou junho e o emplacamento ocorrerá no segundo semestre.

TECHNIBUS – E o segmento de urbanos e fretamento?

WALTER BARBOSA – O mercado de urbanos começou aquecido e continuará com demanda porque os operadores que deixaram de renovar a frota durante a pandemia estão renovando agora por exigência de contrato. O fretamento, que teve grande procura durante a pandemia por causa da necessidade do distanciamento social, não teve bom desempenho no ano passado e voltou ao patamar normal e, em vez de vender 2.100 unidades, fechou o ano com 1.350 unidades e este ano deve manter este volume.

TECHNIBUS – Como estão as encomendas de ônibus na Mercedes-Benz?

WALTER BARBOSA – A Mercedes-Benz está com muitos pedidos de ônibus rodoviários Euro 6, mas só vamos entregar o chassi no meio do ano para os encarregadores e os veículos estarão em operação em setembro.

TECHNIBUS – Como está o fornecimento de componentes na Mercedes-Benz?

WALTER BARBOSA – A falta de peças não está totalmente solucionada, mas a situação está melhor. A Mercedes-Benz está conseguindo produzir os ônibus, fazer estoques e trabalhar normalmente como nos anos anteriores a 2022, mas os desafios são outros.

TECHNIBUS – O senhor está otimista em relação ao mercado de ônibus?

WALTER BARBOSA – Eu não estou nem otimista e nem pessimista em relação ao mercado de ônibus. Eu sou pragmático quanto aos fatores que influenciam o nosso negócio. Com a taxa de juros do jeito que está, e insisto nisso, o crédito não está fácil. O cliente quer comprar e, se não for por meio do banco de montadora, é muito difícil viabilizar o negócio. Então, se colocar todos os pontos econômicos na mesa, há muita preocupação. O otimismo é devido ao fato de que o país venceu o problema da pandemia, e o setor de ônibus, que dependia totalmente da circulação de pessoas, voltou a ter oxigênio. Agora, se este ano vai ser melhor ou pior, depende de uma conjuntura maior. São as incertezas políticas que causam apreensão, por isso não sei dizer se este ano vai ser melhor ou pior.

AGENDE-SE

EVENTO **FRETA
MENTO** (2023)

31 / AGO — 1 / SET **GRAMADO / RS** — Serra Park

22º Encontro Nacional
dos Transportadores de
Fretamento e Turismo



23º Encontro
das Empresas de
Fretamento e Turismo

realização



apoio institucional



organização



Comercial

✉ marcelofontana@otmeditora.com

☎ (11) 99280-2606



AGÊNCIAS | TURISMO

Agência Oficial

Aéreo, hospedagem e passeios.

☎ (54) 3286-5033 | ☎ (54) 9 9912-5392

Curitiba anuncia a compra de 70 ônibus elétricos

A prefeitura informa que irá investir R\$ 200 milhões, na aquisição do primeiro lote de veículos elétricos para o transporte público

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Ônibus elétrico em teste tem sistema de tração Eletra, carroceria Caio e motor e baterias WEG

O prefeito Rafael Greca anunciou a aquisição de 70 ônibus elétricos para a Rede Integrada de Transporte de Curitiba (RIT), durante o Workshop Modelos de Negócio para Eletromobilidade, que aconteceu nos dias 11 e 12 de maio no Complexo Imap no Parque Barigui. “Com os ônibus elétricos elevamos o transporte público de patamar e fortalecemos a vocação de Curitiba como uma cidade humana e sustentável”, declarou.

A prefeitura irá investir R\$ 200 milhões,

em recursos próprios, na aquisição desse primeiro lote de veículos elétricos para operar no transporte público, como um marco do processo de implantação da eletromobilidade em larga escala na cidade, dentro do Programa de Mobilidade Sustentável de Curitiba. A previsão é que os ônibus elétricos entrem em operação na rede em 2024.

Do total de veículos a serem adquiridos, 28 serão articulados, para atender à linha Interbairros II, e 42 modelos padrão, a serem distribuídos pela Rede Integrada. Os fabricantes devem ser definidos com base nos testes em curso na cidade, que envolvem as empresas Volvo, Mercedes-Benz, Eletra, Marcopolo, BYD e Higer Bus.

No mês passado, tiveram início os primeiros testes técnicos com um ônibus elétrico da chinesa BYD no transporte coletivo. O modelo articulado está circulando, sem passageiros, pelas rotas das linhas Interbairros II, Inter 2 e no Eixo

Leste/Oeste.

Organizado pela prefeitura de Curitiba em parceria com as organizações WRI Brasil e C40 Cities, o workshop Modelos de Negócio para Eletromobilidade busca consolidar estratégias e integrar ações para a descarbonização das frotas de transporte coletivo, como parte das metas definidas no Plano de Ação Climática (PlanClima) e no plano de governo do município.


“Estamos promovendo testes e desenvolvendo estudos com a participação de representantes de toda a cadeia produtiva de transporte e mobilidade, tanto do Brasil como do Exterior, com o objetivo único de melhorar o serviço ao cidadão curitibano”, afirmou o presidente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc), Luiz Fernando Jamur.

Segundo Jamur, Curitiba avalia três diferentes modelos de negócio de eletromobilidade: contratação única para veículos, energia, operação e manutenção; de dois componentes, com um contrato para veículos e energia e outro para a manutenção e operação; e um terceiro modelo com três componentes, sendo separados os contratos de fornecimento de veículos, infraestrutura de energia e outro para a operação e manutenção.

APRESENTAÇÃO – No evento, foi apresentado ainda o novo ônibus elétrico 12,1m com sistema de tração/eletificação e-Bus Eletra, carroceria Caio Millennium e motor elétrico e baterias WEG. A apresentação da tecnologia e-Bus faz parte do programa de transição das frotas de ônibus movidos a diesel para energias renováveis da prefeitura de Curitiba.

O veículo tem piso baixo, ar-condicionado, wi-fi e capacidade para 70 passageiros, com emissão zero de poluentes e baixíssimo nível de ruído. A autonomia chega a 250 km, sem necessidade de recarga das baterias, e velocidade máxima de 60 km/h. Um de seus equipamentos de bordo é o INbus, que permite visualizar a lotação em tempo real.

Inicialmente, o ônibus elétrico deverá atender as Linhas Inter 2 e Interbairros II da capital paranaense. A operação será feita pela Auto Viação Redentor, sob supervisão da Urbes, órgão gestor do transporte público municipal.

“Curitiba experimentará a melhor tecnologia de tração elétrica para transporte público da América Latina, desenvolvida pela Eletra ao longo de 20 anos de inovação”, disse Milena Romano, CEO da Eletra. Ônibus elétricos semelhantes, com a tecnologia e-Bus Eletra, já circulam desde o ano passado em capitais como Salvador, Vitória e São Paulo. 



Os desafios da descarbonização no transporte público

Especialistas concordam que a criação de uma política nacional de redução das emissões é fundamental para que o país avance na área de mobilidade sustentável

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O transporte público poder ser um importante propulsor para uma mobilidade mais sustentável. Apesar de não ser o segmento que mais emite poluentes, o setor reúne condições favoráveis

para uma mudança de tecnologia que resulte em menos emissões. Por se tratar de um serviço público prestado por empresas privadas, que precisam atuar em conformidade com os contratos

de concessão e que estão sujeitas à fiscalização rigorosa do poder público, o transporte coletivo pode ser um importante agente de transformação. Os veículos elétricos e híbridos são, sem dúvida, uma importante alternativa nessa jornada em busca da descarbonização, mas os especialistas apontam que existem outras alternativas que também podem ser usadas.

Em uma comparação com países da América Latina, o Brasil, que conta com uma frota de 376 ônibus elétricos, sendo a maior parte de trólebus (302), e fica atrás de países como: Colômbia com 1.589 ônibus elétricos; Chile, com 1.223, sendo 30 trólebus; e México, com 606, sendo 508 trólebus. No continente latino-americano, são 4.133 ônibus elétricos. Os dados, de fevereiro de 2023, são da plataforma colaborativa E-Bus

Ricardo Bastos, ABVE:
"Existem muitas tecnologias que contribuem para a descarbonização"



Francisco Chistovam, NTU: **"O passageiro não pode pagar a conta da mudança de tecnologia"**

Radar, que monitora as frotas de ônibus em operação na América Latina e Caribe.

Para Francisco Chistovam, presidente executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), o setor caminha em direção à descarbonização, mas além dos elétricos, existem outras tecnologias que podem ser ampliadas no país: biometano, biocombustíveis (como o HVO) e célula de hidrogênio (que também leva à eletrificação). "Temos que ter opções para reduzir as

emissões no transporte. Para que isso realmente avance, precisamos de uma política nacional de descarbonização. Sem dúvida, o elétrico é uma alternativa interessante, mas alguns pontos precisam ser melhor discutidos", comenta.

Ricardo Bastos, presidente da Associação





Marcello Von Schneider, BYD: “A preocupação maior é com as garantias”

Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), também considera fundamental a construção de uma política pública nacional de descarbonização. “Quando tivermos, vai haver uma aceleração no uso dos elétricos e de outras tecnologias não poluentes. O Brasil tem uma matriz energética limpa, em comparação a outros países. Por enquanto, São Paulo tem ‘puxado’ este processo no transporte público, e muitas cidades estão seguindo a mesma linha. A tendência é que isso seja ampliado em todo o país”, avalia.

A ABVE também defende que é necessária uma agenda mais ampla de descarbonização, sendo importante ampliar as discussões para além do veículo elétrico. “É necessário falar sobre

a infraestrutura do país e sobre a redução das emissões de forma abrangente. A entidade tem crescido e acompanhado a evolução da mobilidade. Existem muitas tecnologias que contribuem para a descarbonização, como eletrificação, veículos movidos a gás, híbridos e outras fontes de energia limpa como o etanol. É importante que haja opções”, completa Bastos.

Maurício Muramoto, de inovação do Sindipeças, também acredita que o Brasil precisa buscar a mobilidade sustentável de baixo carbono. “O consumo de energia ainda é muito dependente dos combustíveis fósseis, com o segmento de transportes sendo responsável por 31% (diesel com 44,4%, gasolina com 25,4%, etanol com 19,3% e biodiesel com 5% são os maiores destaques) e nos próximos anos caminharemos para adoção cada vez maior do etanol, biodiesel, biometano, hidrogênio verde, energia elétrica, célula a combustível. A adoção do ciclo do poço à roda permitirá uma mensuração mais adequada e real das emissões,” comenta Muramoto.


No caso dos elétricos, diversos pontos ainda precisam ser melhor discutidos e definidos em uma política pública nacional. O presidente da NTU lembra que um modelo elétrico custa



Agende-se

24 · 25 · 26

outubro 2023

 Transamérica Expo Center
São Paulo - Brasil



iniciativa:



organização:



marcelofontana@otmeditora.com
WhatsApp 11 99280-2606

três vezes mais que um ônibus a diesel. “O passageiro não pode pagar a conta dessa mudança de tecnologia. Existem ainda outras questões que devem ser pensadas como a infraestrutura e o tempo de recarga, as atribuições de cada ente da federação (União, estados e municípios) neste processo, o papel das operadoras e o modelo de negócios a ser adotado. Sem essas definições, a eletrificação não vai avançar”, alerta.

Para Marcello Von Schneider, diretor institucional e head da divisão de ônibus elétricos da BYD Brasil, o dinheiro não é o mais importante neste momento. “Há parceiros interessados em fazer esse investimento, mas eles querem garantias de que ou o operador ou o ente público possa pagar por essa locação ou por esse financiamento desse bem (ônibus elétrico). É aí que entra o governo federal, que pode criar fundos garantidores para que grandes fundos verdes, fundos de investimentos possam vir aportar e fazer com que a eletrificação possa crescer. Em um primeiro momento auxiliando nesse capex, que é maior que o ônibus a combustão,



Ricardo Portolan, da Marcopolo: “ Brasil tem grande potencial para a adoção de veículos elétricos”

mas como ele se paga e dura muito mais tempo – pelo menos 15 anos – então essa conta acaba fechando de uma forma mais interessante.”

Na opinião de Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais mercado interno e de marketing da Marcopolo, o Brasil tem grande potencial para a adoção de veículos elétricos e também de outras tecnologias sustentáveis, como a célula de combustível a hidrogênio. “Primeiro porque possui uma das maiores frotas do mundo. Segundo, porque possui também uma indústria automobilística forte e avançada que pode introduzir as mais recentes tecnologias rapidamente. Terceiro, porque os operadores de transporte e o poder concedente estão cada dia mais cientes dos benefícios que os veículos elétricos proporcionam. Para que a descarbonização avance mais rapidamente no Brasil são necessárias políticas públicas que incentivem a adoção de veículos movidos a combustíveis sustentáveis.”



Neste ano, a premiação das **Maiores e Melhores** empresas do setor de transporte e logística terá uma companhia marcante.



A 36ª edição de **Majores do Transporte & Melhores do Transporte** coincide com uma data marcante: em 2023, a mais importante marca editorial do setor, a revista **Transporte Moderno**, completa 60 anos.

Reunidas em um só lugar, no dia 28 de novembro, no Clube Monte Líbano, a premiação e a comemoração serão um porto alto e um dos grandes diferenciais dos eventos do setor de transporte e logística de 2023.

Prepare-se para estar ao lado das principais empresas e lideranças do transporte e da logística. do país e garantir visibilidade para sua marca.

ANUNCIE NA EDIÇÃO, SEJA PARCEIRO DOS EVENTOS E COLOQUE SUA MARCA EM DESTAQUE



EVENTOS:



28

Novembro
CLUBE MONTE LÍBANO | SP



Iveco Bus apresenta ônibus rural homologado de fábrica na Agrishow

Com maior altura do solo, suspensão fora de estrada e maior potência, 15-210 Bus Rural Euro 6 foi criado para o campo

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O Bus Rural é montado sobre o chassi 15-210

A Iveco Bus apresentou na Agrishow 2023 o ônibus rural homologado de fábrica, provendo mais uma solução para o trabalho no campo. Com maior altura do solo e suspensão preparada para trajetos fora de estrada, o Bus Rural é

montado sobre o chassi 15-210, modelo já conhecido no mercado, agora com a tecnologia pós-tratamento Euro 6. Segundo a Iveco, o produto permite às empresas de ônibus, locação, fazendeiros e indústrias rurais maximizar seus resultados com melhores TCO (custo total de propriedade).

A configuração da Iveco Bus entrega ao cliente o ônibus pronto para aplicação em atividades rurais, sem necessidade de adaptações. O modelo com peso bruto total de 15 toneladas é equipado com itens internos como bebedouro, pia, geladeira, mesas para refeição e banheiro, além de maca fixa e armário de medicamentos para suporte médico.

Externamente, o Bus Rural vem interligado a um gerador de energia, para energização de equipamentos de apoio ao veículo, além de toldo, mesas e cadeiras dobráveis, que podem

ser utilizados pelos trabalhadores em intervalos de descanso e refeições. Suas dimensões compactas, de 8,78 m de comprimento e 2,5 m de largura, tornam o ônibus mais ágil e fácil de manobrar em espaços restritos, como grandes plantações e florestas. O projeto do 15-210 Bus Rural foi desenvolvido em parceria com a Revo, empresa especializada em transformação veicular na América Latina.


“Nosso desenvolvimento integrado resultou em um veículo apto para as exigências de diferentes tipos de culturas e especificidades do setor. E o melhor: com as mesmas exigências, a qualidade e a eficiência de um Iveco Bus”, aponta Fernando Quadrelli, coordenador de marketing produto da Iveco Bus.

Segundo a fabricante, a máxima performance, alta tecnologia e eficiência são características marcantes do chassi 15-210. Com assinatura de engenharia brasileira, o chassi Iveco Bus vem com motor FPT N45 Euro 6, de 4,5 litros e 206 cavalos de potência, a maior da categoria. O torque chega a 720 Nm, já disponíveis na faixa de 1.350 a 2.100 rpm, e a transmissão é a Eaton FSB 5406, manual, de seis marchas, com escalonamento compatível com a operação rural. O sistema permite condução suave, sem deixar de lado a

economia de combustível. O posicionamento da alavanca próximo ao habitáculo do motorista privilegia a ergonomia.

O modelo vem com pneus mistos, que facilita o desempenho na terra e também no asfalto. Além disso, conta com eixo traseiro com bloqueio de diferencial automático, para facilitar a transposição de atoleiros e trajetos de difícil acesso no campo. O balanço dianteiro curto permite o acesso a terrenos acidentados.

Além do 15-210, a Iveco também oferece o chassi 10-190 R para o segmento rural. O modelo com PBT de 10,5 toneladas vem com o motor N45 na configuração de 190 cavalos de potência e torque de 610 Nm, com características similares ao chassi apresentado na Agrishow 2023, que o tornam outra opção para o transporte de passageiros rural.

“Com a apresentação do 15-210 Bus Rural, ampliamos ainda mais o nosso portfólio de produtos nos antecipando às demandas do mercado. Cada vez mais o agronegócio brasileiro exige especialização e melhor produtividade. Nosso ônibus preparado de fábrica chega para completar o line-up da Iveco voltado ao agronegócio”, afirma Danilo Fetzner, diretor da Iveco Bus para América Latina. 

Cachoeirinha (RS) implementa transporte sob demanda

Novo serviço funcionará por meio de um aplicativo pelo qual o passageiro pode reservar o seu lugar com antecedência e embarcar e desembarcar nos locais escolhidos

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O serviço Teu Bus será realizado por ônibus com ar-condicionado e pintura diferenciada

A prefeitura de Cachoeirinha, na região metropolitana de Porto Alegre (RS) e a Transbus, operadora de transporte coletivo da cidade, se preparam para implementar o serviço de transporte sob demanda. Por meio de um aplicativo, o usuário pode fazer a reserva de seu lugar e um ônibus vai buscá-lo no ponto de embarque mais próximo.

A prefeitura acredita na inovação como uma forma de atrair mais passageiros para o transporte público. “A atual administração municipal é nova,

tivemos eleições na cidade junto com as eleições nacionais. Esta gestão chegou para mudar o município e trazer melhorias. No transporte público, queremos agregar mais qualidade e tecnologia, modernizando o sistema”, comenta Emerson Santos, secretário de mobilidade de Cachoeirinha.

O serviço chamado de Teu Bus será realizado em um primeiro momento por sete ônibus com 24 lugares e ar-condicionado, em uma área da cidade pré-determinada. A tarifa será a mesma do transporte seletivo R\$ 6,25, enquanto as linhas de transporte seletivo em operação atualmente serão atendidas por ônibus do transporte convencional. O pagamento poderá ser feito em dinheiro ou pelo cartão de transporte Teu, e em breve via aplicativo pelo PIX. O projeto já foi objeto de uma audiência pública na Câmara de Vereadores da cidade.

“A proposta é trazer mais qualidade


para os usuários. Entendemos que o transporte público precisa oferecer atrativos para trazer mais passageiros para as linhas municipais. Com o aplicativo do Teu Bus, será possível programar viagens, ter mais conforto e previsibilidade nos deslocamentos”, destaca Santos. O secretário observa que, além do serviço de transporte sob demanda, a Transbus tem realizado a renovação da frota e houve a criação de novas linhas para atender melhor a população. “Além disso, estamos subsidiando a tarifa para evitar reajustes nos próximos meses.”

A Transbus adquiriu cinco ônibus novos em 2022 e mais oito neste ano, com chassis Volkswagen e Mercedes-Benz, e carrocerias da Mascarello. A meta é incorporar dez ônibus novos por ano, nos próximos quatro anos.

Fernando Casagrande, proprietário da Transbus, acredita que a tecnologia é uma grande aliada para facilitar a vida do passageiro. “É preciso estar conectado com a realidade atual e buscar sempre a inovação. O serviço é uma novidade e também um desafio, mas acreditamos que será bem aceito pela população. Tivemos a ideia de trazer o transporte sob demanda para a cidade e o poder municipal nos apoiou”, lembra. Os ônibus do Teu Bus terão uma pintura diferenciada para se destacar da frota convencional.

O Teu Bus vai funcionar com uma plataforma desenvolvida pela Liftango e fornecida no Brasil pela empresa Optai. O sócio diretor da Optai, Humberto Maciel, enfatiza que o serviço de transporte sob demanda vai complementar o transporte público tradicional. “A ideia é concorrer com serviços como Uber e 99, e ser um complemento ao transporte coletivo”, afirma. Para calcular a demanda em relação ao serviço, a Optai conta com um laboratório de simulações, abastecido com informações detalhadas sobre o projeto. “Temos formas de fazer a gestão da frota de acordo com a procura pelo serviço, que deve crescer gradualmente.”

Segundo o diretor da Optai, outras prefeituras da região estão interessadas em implementar projetos semelhantes. “Temos sido bastante procurados. Já temos uma experiência no Rio de Janeiro, mas não devemos ter os mesmos problemas em Cachoeirinha que enfrentamos lá, como o trânsito, por exemplo”, diz.

Um dos pontos importantes para o sucesso do serviço é uma campanha de divulgação detalhando a operação do Teu Bus. “A comunicação com a população é fundamental para o sucesso do serviço”, comenta Maciel. A Optai também está realizando treinamentos dos multiplicadores do serviço, como motoristas, profissionais de vendas e de marketing. 



A era da mobilidade humana

Roberto Sganzerla (*)

No dia 02 de setembro de 1666 começou, o que ficou conhecido como o grande incêndio de Londres. Ao fim de 4 dias Londres havia perdido 80% de sua área central. O fogo havia destruído 13.200 casas, 87 igrejas, inclusive a Catedral de St. Paul e 44 prédios públicos, deixando cerca de 100 mil

desabrigados.

E por ironia do destino, o incêndio aconteceu 1 ano após Londres sofrer com a Peste Negra que tinha acabado de dizimar 20% de sua população. Em setembro de 1665, a peste bubônica matava 7 mil pessoas por semana na cidade. Algo que mundo recente também já viu!

Mas o fogo que consumiu, também renovou. O fogo destruiu toda aquela estrutura medieval da cidade feita de ruas estreitas, casas de madeira muito próximas umas das outras, esgotos abertos, infestação de ratos, etc. O fogo também ajudou a eliminar de uma vez o fantasma da Peste Negra, que assombrava a Inglaterra desde o século 14, e ainda estava presente no momento do grande incêndio.

Londres foi reconstruída numa cidade muito melhor. A reconstrução do centro antigo deu origem à atual City londrina, o centro financeiro. As casas foram refeitas com tijolos e cimento e longe uma das outras. As ruas mais largas mais afastadas entre si proporcionaram uma melhor qualidade de vida.

A “reconstrução” de Londres a transformou na capital do mundo.

Guardadas as devidas proporções, o mundo recente também passou por seu “grande incêndio”, devido a pandemia do covid 19, que dizimou milhões de pessoas mundo a fora, produzindo confinamentos, lockdown etc. e o mundo e muitos setores da economia foram e estão sendo reconstruídos diferentes após a tragédia sanitária que nos assolou nestes últimos 3 anos.

O Transporte Coletivo por exemplo, assim como ocorreu com Londres, está sendo reconstruído melhor do que antes. Antes da pandemia estávamos na era da “mobilidade urbana”, agora entramos na era na Mobilidade Humana.

Mobilidade urbana é fazer uma boa gestão da operação, das linhas, horários, frota, bilhetagem eletrônica, com foco no “ir e vir” das pessoas, levando-as até aos seus destinos.

Mobilidade Humana é caminhar a segunda milha, é pôr os clientes e usuários no centro dos serviços de transporte.

Nos tempos pós-pandêmicos o Transporte coletivo toma novos contornos, que vai além de “mobilidade”.

No pós-pandemia o transporte coletivo se torna um importante indutor para a retomada econômica, geração de emprego, renda e qualidade de vida.

Quando novos terminais de ônibus, Metrô, Estações de BRT, são construídos, além de geração de empregos e renda que o investimento em infraestrutura proporciona, novos negócios e comércios surgem ao redor, todo o entorno cresce se e desenvolve, há valorização imobiliária etc.. e isto é mais do que “mobilidade” simplesmente.

Quando olhamos a proposta do presidente Joe Biden de investir US\$ 2 trilhões em infraestrutura nos EUA ao longo de oito anos, o transporte público foi eleito como o setor que poderá criar empregos duradouros e verdes, construindo assim uma sociedade mais inclusiva e sustentável.

O plano Europeu não fica atrás, com 2.18 trilhões de euros investidos em infraestrutura.

No Brasil também já se pode notar uma visão diferente da classe política sobre a importância transporte coletivo. Antes da pandemia poucas capitais ofereciam subsídios

ao transporte, como São Paulo, Curitiba e Distrito Federal.

Hoje são mais de 300 cidades que empregam algum tipo de subsídio ao transporte, e foi a primeira vez que o Governo Federal subsidiou o transporte público, com o pacote de 2022 que incluiu a assistência aos idosos com mais de 65 anos.

Se a sociedade antes tinha alguma dúvida sobre a essencialidade do 'transporte coletivo' para as pessoas e para a cidade, durante a pandemia esta dúvida foi sanada.

Durante a pandemia, vimos e experimentamos como o transporte público é vital para nossas cidades.

De acordo com o UITP – Infocus Eurasia Newsletter, com o terrível e trágico terremoto de 6 de fevereiro de 2023 na Turquia e na Síria, veículos de transporte público realizaram tarefas vitais durante o período de socorro. Vimos ônibus, bondes, trens de passageiros e balsas sendo usadas como acomodações, hospitais, bibliotecas e outras necessidades sociais, e percebemos novamente a função vital do transporte público e sua prontidão para situações emergenciais. Este é mais um aspecto da Mobilidade Humana.

Aliás o Transporte coletivo é

ESSENCIAL para as 5 áreas fundamentais da vida em COLETIVIDADE: essencial para saúde, trabalho, educação, sustentabilidade e diversidade (para todos).

Portanto podemos concluir que:

- Mobilidade "humana" é mais que "urbana", é caminhar a segunda milha, é pôr os clientes e usuários no centro dos serviços de transporte.

- Hoje a MOBILIDADE assume novos atributos além do "ir e vir", e se torna um importante indutor de retomada econômica, geração de emprego, renda e qualidade de vida, proporcionado assim uma Mobilidade inclusiva, social e HUMANA.

- A Era da Mobilidade Humana se torna ainda mais oportuna para a promoção, incentivo e valorização do Transporte Coletivo.

- Assim como que ocorreu com Londres por ocasião do grande incêndio 1666, o Transporte Coletivo está sendo reconstruído ainda MELHOR.

() Especialista em Marketing de Transportes e Mobilidade Urbana, mestrado em Liderança pela Andrews University - Berrien Springs, MI - USA, MBA em Gestão de Negócios e Liderança e Pós-Graduação em Marketing*



29 DE
NOVEMBRO
2023
SÃO PAULO


FÓRUM
TRANSPORTE
SUSTENTÁVEL


As boas práticas em ESG como pilares do desenvolvimento de negócios nas indústrias, empresas de transportes de passageiros, cargas e logística.



TRANSAMERICA
EXPO CENTER



 /Forum-Transporte-Sustentavel

 @forum_transporte_sustentavel

 /forum-transporte-sustentavel

FORUMTRANSPORTESUSTENTAVEL.COM.BR



Volvo México lança ônibus elétrico com carroceria eMillennium da Caio



Ônibus elétrico Luminus, da Volvo, com carroceria eMillennium

O Luminus, com carroceria eMillennium, é o novo ônibus 100% elétrico enviado ao México. Este veículo será fornecido em forma de SKD e montado na fábrica da Volvo México, localizada no estado de Tlaxcala. O veículo, movido à propulsão elétrica, não emite gases poluentes e integra a frota de veículos sustentáveis que apoia o sistema de transporte urbano mexicano na transição para a eletromobilidade.

O ônibus Luminus foi apresentado no evento de comemoração pelos 25 anos da Volvo no México, em abril. Produzido com itens em polímero, material reciclável de alta durabilidade, conta com ar-condicionado, vidros de cor fumê e tomadas USB.

O Luminus tem 12.000 mm de comprimento, capacidade para 29 passageiros sentados e espaço para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Conta com acesso dianteiro por porta em estilo fole ou central por porta deslizante, caso o passageiro necessite do acesso pela rampa móvel. Também possui iluminação nos degraus para sinalizar a diferença de nível entre a parte baixa e a parte alta do veículo.

O veículo conta com sistema para detecção de pedestres e ciclistas e ajuste de limite de velocidade. As portas são acionadas por sistema eletropneumático com bloqueadores originais do chassi, o que garante que as portas permaneçam fechadas quando o veículo estiver em movimento.

A iluminação para o motorista é em led, assim como o itinerário, localizado na parte superior frontal e na lateral, com controlador no painel de comando. Possui preparação para a instalação de dispositivos como câmeras internas, câmeras de ré e monitor, sensor térmico e sistema de áudio.

Mercedes-Benz exporta 82 ônibus para Santiago do Chile

A Mercedes-Benz do Brasil comercializou 82 ônibus urbanos para a Red Metropolitana de Movilidad (RED), sistema de transporte público de Santiago do Chile, anteriormente chamado de Transantiago. Os veículos são para renovação de frota e irão operar por toda a região metropolitana em torno da capital do país.

Resultado de uma cooperação da Mercedes-Benz do Brasil com o Regional Center Daimler Latina e a Comercial Kaufmann, representante da marca no Chile, os novos ônibus vão operar em um dos maiores sistemas BRT da América Latina e do mundo, que atende diariamente cerca de 1,5 milhão de usuários do transporte coletivo da região metropolitana de Santiago do Chile.

Os chassis dos modelos O 500 UA articulado (72 ônibus) e O 500U padron (dez veículos) apresentam piso baixo, preparação para ar-condicionado e motorização Euro 6, atendendo às normas de legislação para redução de emissões no país.

Os veículos estão equipados com sistema antibloqueio ABS, freio eletrônico EBS e sistema antiderrapagem ASR, proporcionando mais segurança para



Os novos ônibus renovam a frota da Red Metropolitana de Movilidad (RED)

os passageiros e motoristas. Os ônibus também possuem câmbio automático e nova geração de motores Euro 6.

Com carroceria Caio na versão Mondego II tipo MA, o veículo disponibiliza assentos para 25 passageiros, sendo um deles exclusivo para pessoas com deficiência. Além disso, possui ar-condicionado, tomadas USB nas laterais, faróis alto e baixo dianteiros, lanternas traseiras, de freio, de posição e de luz de placa em Led e sensores de estacionamento nos parachoques dianteiro e traseiro.

Já os veículos com carroceria Mondego II do tipo MA ART trazem em sua composição os mesmos recursos, mas com uma capacidade maior de assentos para 40 passageiros, sendo um deles exclusivo para pessoas com deficiência.

Marcopolo fecha primeiro trimestre com receita líquida de R\$ 1,65 bilhão



A Marcopolo produziu, de janeiro a março, 3.465 ônibus

A Marcopolo finalizou o primeiro trimestre de 2023 com receita líquida de R\$ 1,65 bilhão, o que corresponde a uma expansão de 72,5% em relação ao mesmo período de 2022. O lucro líquido consolidado foi de R\$ 236,3 milhões, com margem de 14,3%, ante o resultado de R\$ 98 milhões e margem de 10,2% na comparação anual. Já o lucro bruto foi de R\$ 390,9 milhões, com margem de 23,6%.

A empresa produziu de janeiro a março 3.465 ônibus, um volume 12,4% superior ao primeiro trimestre de 2022. No Brasil, foram fabricados 2.975 veículos, com aumento de 9,6% sobre o mesmo período do ano passado. A participação de mercado da Marcopolo na produção brasileira de carrocerias foi de 50,1%, mantendo a liderança nacional.

O desempenho no segmento de micros

também se destacou com vendas ao poder público e entregas ao programa federal Caminho da Escola. A companhia entregou 601 ônibus urbanos, 489 micros e 170 Volare (totalizando 1.260 unidades) para o programa, referentes à licitação de 2022.

A Marcopolo investiu, ao todo, cerca de R\$ 37,1 milhões na operação no primeiro trimestre deste ano. O Ebitda foi de R\$ 292,8 milhões no primeiro trimestre deste ano, com margem de 17,7%, versus 51,3 milhões e margem de 5,4% no mesmo período de 2022. No exterior, a produção da Marcopolo foi de 490 veículos, um número 32,8% superior ao mesmo período do ano anterior.

No final do primeiro trimestre deste ano, a companhia concluiu o processo de sucessão de seu CEO. A posição até então ocupada por James Bellini, passa a André Armaganijan, que exercia o cargo de diretor de negócios internacionais e de operações comerciais mercado externo. Bellini passou a ocupar o cargo de presidente do conselho de administração. A sucessão também envolveu a posição de CFO, ocupada por José Antonio Valiati, que continua na diretoria de relações com investidores. A posição de CFO passa a ser ocupada por Pablo Motta.

Viagens de ônibus em alta impulsionam contratações no setor rodoviário de passageiros

Diante do aumento do número de viagens no setor rodoviário de passageiros, as empresas voltaram a investir fortemente na renovação e ampliação de suas frotas. De acordo com dados da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), em 2021, o mer-



cado regular de transporte de passageiros habilitou 7,8 mil veículos. Em 2023, já são 9,2 mil. “O crescimento se deve principalmente ao aumento do número de viagens, que já está se equiparando ao total transportado de passageiros no ano de 2019, pré-pandemia, um dos períodos mais animadores para o setor”, destaca Letícia Pineschi, conselheira e porta-voz da Abrati.

Nos primeiros três meses deste ano, a média de passageiros transportados foi de três milhões. Já no mesmo período de 2022, foi de 2,8 milhões, e em 2020, dois milhões. Em 2019, um dos melhores anos para o setor de transporte de passageiros no país, essa média foi de 3,7 milhões. “Tendo em mente que cada ônibus representa a geração de até 15 empregos na cadeia do trans-

porte em linhas regulares, observamos ótimas perspectivas também para a empregabilidade no setor”, destaca Letícia Pineschi.

Com relação a este tema, segundo a Abrati, o setor rodoviário é um dos que mais dá oportunidades para profissionais maduros. A idade média

do trabalhador no setor de transportes interestadual é de 44,8 anos. Em cargos de gestão, a média sobe para 54 anos. Segundo dados do Ministério do Trabalho, atualmente a idade média do trabalhador do setor de transporte rodoviário de passageiros está acima dos 40 anos, enquanto a média do trabalhador brasileiro é de 37 anos.

Em relação ao tempo de permanência no emprego, ela é de 9,8 anos no setor e de apenas dois anos na média geral do país. A executiva afirma ainda que o setor está bem otimista e espera gerar muitos empregos em 2023. Segundo a porta-voz da Abrati, a retomada das viagens, os muitos feriados previstos para o ano trazem um novo fôlego para os empresários do segmento, com expectativa de elevar as receitas.

Mascarello comemora 20 anos de atuação no mercado



No dia 30 de maio, a Mascarello Carrocerias e Ônibus completou 20 anos de história com muitas conquistas e um legado de excelência e inovação no mercado. É com imensa satisfação que celebramos este marco significativo na trajetória desta grande empresa.

Ao longo dessas duas décadas, a Mascarello tornou-se referência no setor de transporte de pessoas, destacando-se pela qualidade de seus produtos, compromisso com a segurança e pelo design moderno e elegante de suas carrocerias. Desde o início, a empresa teve a missão de fornecer soluções de transporte eficientes para atender às demandas dos seus clientes e surpreendê-los positivamente.

Essa exitosa jornada não seria possível sem a dedicação integral de todos os colaboradores da Mascarello, comprometidos com a qualidade do seu trabalho. A cada funcionário, nossos agradecimentos por sua contribuição para o crescimento e fortalecimento da empresa.

Reconhecemos também a importância dos nossos valiosos clientes, parceiros comerciais e fornecedores, que confiaram na Mascarello e tornaram-se parte fundamental para alcançarmos o sucesso. Nossa gratidão a cada um de vocês.

Vendo o passado, podemos nos orgulhar de nossa história, repleta de vitórias. O futuro é sempre desafiador, mas enxergamos com muito entusiasmo. A Mascarello continua a se reinventar, buscando incansavelmente pela inovação e a excelência em seus produtos, se adaptando às necessidades do mercado.

Neste momento de comemoração, nosso muito obrigado a todos que fizeram e fazem parte da nossa história.

Juntos, construímos uma empresa sólida, admirada e reconhecida pelo mundo todo.

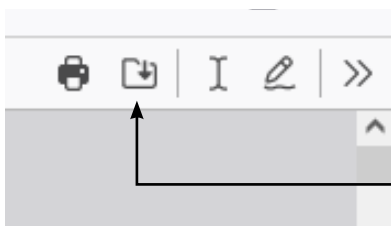
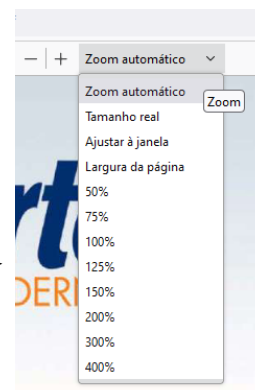
Felicidades, Mascarello.

1963

2023

Agora ficou mais fácil e mais simples acessar as melhores publicações do setor de transporte e logística do país

O Acervo Digital das revistas Transporte Moderno e Techibus mudou. **E para melhor.** Agora você pode acessar as revistas diretamente e escolher o modo de exibição das páginas da maneira que for **mais confortável para sua leitura.**



Se você desejar fazer o download das revistas para ler off-line ou imprimir, agora também ficou mais fácil. É só clicar na pasta e salvar em seu desktop.

Quer acessar pelo smartphone?
Sem problemas.
É só tocar na capa e pronto!
Boa leitura.



Acesse já o **Acervo digital da OTM Editora** e fique bem informado sobre tudo o que acontece de relevante no setor.

Marcopolo ATTIVI



De uma ponta a
outra da cidade. —
E ainda sobra energia.

O Attivi, ônibus elétrico da Marcopolo, vai mais longe sem precisar de recarga. Sinta toda a tecnologia aliada com um presente mais sustentável.

Marcopolo Attivi. A energia da inovação sustentável.



Imagem meramente ilustrativa. Consulte o representante da sua região para saber mais sobre os modelos e suas configurações.



onibus.marcopolo.com.br
@onibusmarcopolo