



**Edição especial 60 anos
de Transporte Moderno**

28 de Novembro
Pavilhão E Transamérica Expo Center



**5º Fórum
Transporte
Sustentável**
29 de novembro

PAVILHÃO E | TRANSAMÉRICA EXPO CENTER | SÃO PAULO



OTM **Ano 33 - Nº 165 - R\$ 22,00**
www.otmeditora.com



CONGRESSO DE MOBILIDADE ABORDA OS TEMAS MAIS RELEVANTES PARA O TRANSPORTE PÚBLICO



**Bancos preparam planos para financiar
projetos em eletromobilidade**

**Montadoras e encarroçadoras exibem
destaques e novidades na Arena ANTP 2023**

**Eletra faz o lançamento do modelo
elétrico midi de dez metros**

**Marco legal do transporte rodoviário de
passageiros (TRIP) gera expectativas**

**Mercado de ônibus mostra sinais
de recuperação, apesar das dificuldades**

**Entrevista: Julio Ramos, diretor-executivo
para mobilidade urbana da Visa do Brasil**

**Cidade de São Paulo terá 650 ônibus
elétricos até o fim de 2023**

**Renée Amílcar, presidente da UITP,
destaca a importância do transporte público**

GUIA COMPLETO DOS EXPOSITORES DA ARENA ANTP 2023

 Vai de carro?De metrô?  De ônibus?

Passa
seu **Visa**
e agiliza

Visa inova para estar junto
por onde e como você for:
**no transporte público,
no pedágio e, em breve,
nos estacionamentos.**



Congresso da ANTP coroa bom momento do mercado

Apesar das dificuldades enfrentadas pela chegada da nova tecnologia Euro 6, o mercado de ônibus continua firme e consolida sua recuperação. Os tempos sombrios da pandemia ficaram para trás e todos os segmentos apresentam boas perspectivas para o próximo ano. A necessidade de renovação da frota urbana, o aquecimento do turismo nacional e o programa Caminho da Escola afetam positivamente a indústria.

Nesse contexto otimista, a Arena ANTP 2023 – Congresso de Mobilidade Urbana, promovido pela OTM Editora, vem contribuir para a construção de uma mobilidade mais sustentável e em sintonia com os anseios da sociedade. Com a pandemia, muitos temas relevantes para o transporte público vieram à tona, o que trouxe avanços para os operadores e passageiros. O congresso discute questões fundamentais para o setor e para o país como transição energética, eletrificação, marco legal, governança e modelos de remuneração.

É importante destacar a participação de diversas instituições financeiras na Arena ANTP 2023. Com foco na eletromobilidade, os bancos apresentam suas propostas para financiar a frota de ônibus elétricos da cidade de São Paulo e de outros municípios brasileiros. A **Technibus** mostra como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Banco Mundial e o banco alemão KfW pretendem contribuir com a descarbonização do transporte.

E como o tema do momento é sustentabilidade, São Paulo avança na ampliação da frota elétrica, e a previsão da prefeitura da capital paulista é encerrar o ano com 650 novos modelos movidos a eletricidade. O novo marco regulatório do transporte interestadual de passageiros (TRIP) é outro destaque na edição 165 da **Technibus**. A expectativa é de que a resolução final seja publicada até novembro e traga maior segurança jurídica às empresas regulares e à população.

A revista ainda traz entrevistas exclusivas com Renée Amilcar, presidente da UITP, e com Julio Ramos, diretor-executivo para mobilidade urbana da Visa do Brasil. E todas as novidades do transporte coletivo de passageiros.

Boa leitura!

Márcia Pinna Raspanti

ESPECIAL

A Arena ANTP 2023 – Congresso de Mobilidade debate as principais questões do transporte público urbano na atualidade

6

FINANCEIRO

BNDES e bancos estrangeiros elaboram planos para financiar ônibus elétricos na cidade de São Paulo e outros municípios do país

18

LEGISLAÇÃO

O marco legal do transporte rodoviário de passageiros (TRIP) deve ser finalizado em novembro, de acordo com a ANTT

22

EXPOSIÇÃO

As fabricantes de chassis e de carrocerias exibem na Arena ANTP 2023 as novidades do portfólio de ônibus elétricos

26

DESCARBONIZAÇÃO

Cidade de São Paulo terá 650 ônibus elétricos até o fim de 2023, incluindo os 50 veículos elétricos entregues em outubro

32

ELETRIFICAÇÃO

Volvo prepara a fábrica de Curitiba para a produção do ônibus elétricos BZL e outros modelos na versão midi, padron de piso alto, articulados e biarticulados

36

MERCADO

Fabus projeta crescimento de 5% para o mercado de ônibus em 2023, com a produção chegando a 20 mil unidades

38

PERSPECTIVAS

A Mercedes-Benz prevê bom resultado para o mercado de ônibus em 2023, com 21 mil veículos empregados

42

ENCONTRO

Evento Fretamento 2023 contou com uma série de palestras e painéis sobre temas relevantes para o setor

44

EMPRESAS

A Rouxinol, que atua em Minas Gerais, compra 35 ônibus Euro 6 Mercedes-Benz para renovação da frota de fretamento

48

MOBILIDADE

Seminário Nacional NTU 2023 discutiu o marco legal do transporte público e outros temas relevantes para o setor

50

TECNOLOGIA

Entrevista exclusiva com Julio Ramos, diretor-executivo para mobilidade urbana da Visa do Brasil

54

BILHETAGEM

Associação centraliza o sistema de bilhetagem eletrônica e arrecadação na região metropolitana de São Paulo

56

EXCLUSIVO

Entrevista com Renée Amilcar, presidente da UITP, nomeada no congresso mundial da entidade, em Barcelona

58

SEÇÕES: Editorial **3** | Panorama **64** **GUIA DOS EXPOSITORES – ARENA ANTP 2023** **72**



Ano 33 - Nº 165
Setembro | Outubro 2023 - R\$ 22,00

REDAÇÃO

DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITORA

Márcia Pinna Raspanti

COLABORADORES

Alexandre Asquini, Fred Carvalho e Sonia Moraes

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 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com

ELÉTRICOS CAIO

Design arrojado, **tecnologia** avançada e **sustentabilidade** se unem para levar você a um novo nível de mobilidade urbana

MKT CAIO | OUT 23



Respeite as
sinalizações de trânsito.

CAIO

Consulte o representante
de sua região para saber
mais sobre os modelos.



SIGA A CAIO EM NOSSAS REDES SOCIAIS



www.caio.com.br



@caioinduscaroficial



company/caioinduscaroficial



@caioinduscaroficial

Arena ANTP 2023 debate as principais questões do transporte público urbano depois da crise agravada pela pandemia



O encontro reúne indústria dos transportes públicos, empresários, órgãos públicos, gestores técnicos, universidades, entidades não governamentais, acadêmicos e estudantes

ALEXANDRE ASQUINI

Quando instado a falar sobre o próximo congresso da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o presidente da entidade, engenheiro Aílton Brasiliense Pires, costuma destacar a relevância crescente desse encontro bienal em quase 50 anos de existência. A ANTP promove seu congresso desde 1978, tendo sido o primeiro deles realizado na cidade do Rio de Janeiro. O mais recente aconteceu em 2019; em 2021 o congresso não pôde ser realizado em razão da pandemia.

A Arena ANTP – Congresso de

Mobilidade Urbana 2023, acontece de 24 a 26 de outubro, no Transamérica Expo Center, em São Paulo, numa iniciativa da própria ANTP com apoio da OTM Editora e organização da MF – Marcelo Fontana Promoções e Eventos.

O presidente da ANTP sempre realça que nos congressos da entidade se encontram todas as tendências do setor: a indústria dos transportes públicos, empresários, órgãos públicos, gestores técnicos privados e públicos, a universidade, entidades não governamentais, acadêmicos e estudantes.

Ele também sublinha o cuidado na preparação temática, explicando que essa tarefa cabe a uma comissão organizadora, composta por especialistas, que debatem e discutem o panorama nacional, o contexto e as tendências. Com base nisso, são definidos para cada painel os assuntos mais relevantes. A partir de então, são feitos os convites a palestrantes e debatedores.

DESAFIOS TRAZIDOS AMPLIADOS PELA PANDEMIA – A Arena ANTP 2023 acontece num contexto de pós-pandemia,



Ailton Brasiliense Pires: programa da Arena ANTP 2023 está bem proposto e abarca as questões que hoje se colocam para o setor

fenômeno profundo e abrangente, que trouxe consequências para todos os setores da sociedade, com forte impacto negativo sobre o transporte público urbano.

Em linhas gerais, a acentuada queda de receita em todos os sistemas rebaixou a qualidade de muitos dos serviços de transporte público e também levou muitas empresas operadoras do setor a enfrentar sérias dificuldades econômicas e mesmo a desistir do negócio. Mas esse mesmo quadro crítico possibilitou que se discutissem temas que, por muito tempo, permaneceram tabus, do que é exemplo subsídio ao custeio, capaz de garantir a continuidade dos serviços e a prática de tarifas razoavelmente acessíveis.

A situação estimulou também que os setores público e privado e as entidades não governamentais passassem a procurar soluções emergenciais e estruturais. Tal processo teve como um dos resultados o surgimento de iniciativas visando à instituição de um marco legal do transporte público urbano.

Uma dessas iniciativas diz respeito a

um projeto de lei apresentado no Senado em setembro de 2021; a outra começou a ser estruturada no governo passado, com o antigo ministério do desenvolvimento regional, hoje ministério das cidades, e já atravessou diversos estágios de debate, devendo ser encaminhada em breve ao Congresso pelo atual governo. Além disso, houve o estabelecimento, no fim de 2022, do repasse pela União dos recursos para cobrar a gratuidade do transporte dos idosos, garantida constitucionalmente.

Indagado sobre como percebe a estruturação da pauta Arena ANTP 2023, Ailton Brasiliense Pires afirmou que o programa está bem proposto e abarca as questões que hoje se colocam para o setor, como tem sido a habitual em todos os congressos anteriores organizados pela ANTP. Ele chama atenção para um tema em especial, que não será objeto específico de um painel, mas que certamente surgirá nos debates: a tarifa zero, em vigor em pouco mais de 80 cidades pequenas e médias, mas que ganhou impulso recentemente quando a maior cidade do país anunciou que estuda essa alternativa.

O AMBIENTE FÍSICO E TECNOLÓGICO DO CONGRESSO

O ambiente da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023 no Transamérica Expo Center, em São Paulo, estará composto por seis auditórios. Haverá três auditórios maiores, com capacidade para 200 lugares, que em alguns momentos serão unidos, podendo acomodar 400 ou 600 pessoas. Os menores têm capacidade para 50 lugares. Os auditórios estarão dispostos lado a lado, sem paredes a dividi-los. A conexão do participante com cada um dos temas em debate se dará por meio de equipamento eletrônico de som ajustado aos ouvidos: o participante poderá selecionar o tema que quiser ouvir.

APRESENTAÇÕES DE TRABALHOS TÉCNICOS

Tradicionalmente, visando aos congressos bienais, a ANTP incentiva a produção de artigos técnicos referentes a experiências e ideias desenvolvidas em todo o país. Os autores apresentaram seus trabalhos, os quais foram submetidos a uma comissão de avaliação e aqueles que foram aceitos

Foto: Prefeitura de Jundiaí



Na garagem da própria empresa, funcionário carrega ônibus elétrico testado em 2022 por operadora de Jundiaí/SP

serão apresentados em sessões específicas, que se somarão aos 39 painéis e sessões da Arena ANTP 2023.

Na tarde da terça-feira, 24 de outubro de 2023, acontece a cerimônia de instalação dos trabalhos da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023, com a presença de autoridades públicas de diversas esferas governamentais.

Nove painéis focalizam diferentes aspectos da transição energética já em curso no transporte público urbano

Aprofundando o que aconteceu no último congresso, em 2019, o tema da transição energética terá amplo destaque na Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023. Nada menos que nove painéis do encontro, com mais de 40 especialistas – vários deles de atuação internacional –, tratarão de diferentes ângulos dessa questão.

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO PAÍS. Logo após a solenidade de abertura, começa o painel Transição Energética: como será no Brasil. A sessão partirá da afirmação de que a implementação de uma nova matriz energética no país, em especial quanto ao transporte público, envolve a perspectiva de diferentes rotas e caminhos. E vai buscar estabelecer que posição têm quanto a esse tema o governo, a indústria e a universidade.

COMO FINANCIAR A ELETRIFICAÇÃO. Em seguida ao painel inicial, será desenvolvida sessão sobre o tema Soluções para financiar a eletrificação de frotas de transporte público do Brasil. Neste caso, a ideia é identificar



Luiz Carlos Néspoli, superintendente da ANTP: um método de cálculo do custo do ônibus elétrico a bateria similar ao método que a ANTP criou para o ônibus a diesel

possibilidades de financiamento para acelerar a eletrificação das frotas de ônibus urbanos no país. Um dos pontos a serem examinados na sessão é o potencial que ostentam os fundos – inclusive aqueles baseados na redução de carbono – para financiar cidades e operadores no processo de transição energética, segundo apontam estudos conduzidos pelo banco estatal alemão de investimento e desenvolvimento KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau), em parceria com a Desenvolve SP, agência de fomento do governo do estado de São Paulo, vinculada à secretaria de desenvolvimento econômico.

DESCARBONIZAÇÃO. Na tarde do segundo dia da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023, haverá uma discussão sobre o caminho a ser seguido para a descarbonização dos sistemas de transporte coletivo. Considerando que a transição para a descarbonização no transporte coletivo vem se acelerando em diferentes países, num processo que busca o cumprimento de compromissos ambientais e modos de mitigar os impactos das mudanças climáticas. A ideia deste painel é justamente entender as perspectivas dos atores envolvidos, de modo a identificar oportunidades e

superar barreiras para a substituição de frotas.

PERSPECTIVAS PARA A INDÚSTRIA DE ÔNIBUS NO BRASIL, INCLUINDO OS ELÉTRICOS. Painel também programado para o segundo dia da Arena ANTP 2023 trata da importância de se discutir, neste momento, o veículo ônibus. Dados que darão margem ao debate mostram serem necessários mais de 30 mil ônibus novos para baixar a idade média da frota brasileira de oito para cinco anos, garantindo melhor a qualidade do transporte público para a população. Há várias questões colocadas em torno desse tema. Como financiar as aquisições de maneira acessível e segura? Como o fim das desonerações existentes hoje e a reforma tributária podem impactar na renovação da frota? Como aumentar a escala de produção de ônibus elétricos para redução do seu preço e por que linhas de financiamento especiais são necessárias?

SOLUÇÕES TRAZIDAS PELA INDÚSTRIA DE ÔNIBUS ELÉTRICOS. Em painel previsto para a tarde do último dia do congresso, a Indústria de ônibus elétricos a bateria discute as soluções do segmento para qualquer sistema viário das cidades brasileiras. A sessão deverá revelar que a indústria nacional de ônibus elétrico está se preparando para a realidade das cidades brasileiras. Já estão bem definidos os padrões de ônibus elétricos a bateria para circulação em corredores e em sistemas BRT. O entendimento é de que, embora os corredores sejam fundamentais para a eficiência do sistema, há nas cidades do país linhas alimentadoras que circulam em arruamentos e topografias que desafiam a indústria para produção de ônibus adequados a estas circunstâncias. O painel se propõe

Marcopolo **ATTIVI**



maeam



O ônibus elétrico que carrega
o orgulho de ser **100% brasileiro.**

O Attivi, ônibus elétrico da Marcopolo, traz tecnologia de parceiros do mundo inteiro para as cidades brasileiras. Sempre com a robustez que já é tradição da nossa marca. Conheça o futuro da mobilidade, hoje.

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](#)

a apresentar como esse desafio vem sendo enfrentado.

OS DESAFIOS DE OPERAR A FROTA ELÉTRICA. A introdução de ônibus elétrico na rede urbana já é uma realidade, com as primeiras iniciativas acontecendo em algumas empresas de ônibus no país. Esse quadro traz consigo elementos novos – equipamentos, sistemas, modelos de gestão –, que nesta fase inicial impõem desafios aos operadores. Discutir as primeiras experiências é o propósito do painel.

MÉTODO DE CÁLCULO DO CUSTO OPERACIONAL DO ÔNIBUS ELÉTRICO A BATERIA. A ANTP organizou e divulgará neste painel o Método de Cálculo do Custo do Ônibus Elétrico a Bateria, similar ao método produzido e lançado em 2017 em relação ao ônibus a diesel. “A ANTP resolveu preparar esta nova publicação em razão das iniciativas que se observam em cidades brasileiras para introduzir o ônibus elétrico a bateria e considerando a complexidade e as dúvidas presentes na organização dessa inovação nas redes de transporte urbano no país”, explica Luiz Carlos Néspoli, superintendente da ANTP e moderador do painel.

TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS DE LONGA DISTÂNCIA. Outro painel do congresso focaliza a renovação da frota e as perspectivas dos combustíveis renováveis na visão da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), que representa em especial os segmentos que operam os serviços públicos regulares de natureza interestadual e internacional. O objetivo da sessão é atualizar as estratégias do setor rodoviário de passageiros em relação à renovação constante e sustentável de sua frota em consonância com a urgência da agenda

ambiental, bem como conhecer e debater acerca dos projetos de combustíveis renováveis que a indústria planeja para o ônibus rodoviário.

A CÚPULA GLOBAL DA UITP E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA. Como contribuição internacional, será desenvolvido no último dia da Arena ANTP 2023 um painel a respeito do impacto da transição energética nos transportes públicos e tendências mundiais quanto à mobilidade urbana, conforme se observou na Cúpula Global da União Internacional de Transportes Públicos (UITP), realizada em junho de 2023, em Barcelona. O painel também mostrará como a região metropolitana de Barcelona está construindo o futuro da mobilidade urbana e comemorará parceria de 20 anos entre a UITP e a ANTP.

Perspectivas trazidas pelo Marco Legal do Transporte Público, os impactos da reforma tributária e o Sistema Único de Mobilidade

Dois painéis discutirão na Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023 o tema do Marco Legal do Transporte Público, em construção por meio de duas iniciativas que caminham paralelamente desde o período da pandemia: um projeto em tramitação no Senado em setembro de 2021 e uma proposta que começou a ser debatida no governo anterior, no seio do ministério do desenvolvimento regional, hoje ministério das cidades, e que, após significativo processo de debate, deverá ser encaminhada ao Congresso pelo atual governo. No setor, há a expectativa de

que o exame parlamentar das propostas possa levar à formulação de um projeto único, que seja aprovado o mais rapidamente possível.

MUDANÇAS QUE O MARCO LEGAL PODERÁ TRAZER. Em um painel previsto para a manhã do segundo dia da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023, entidades integrantes do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, instituído no âmbito do ministério das cidades, discutem quais seriam os avanços contidos no documento do Marco Legal do Transporte Público em gestação no Executivo.

DESCREVER O MOMENTO DA MUDANÇA. Buscar uma descrição do momento de mudança vivido pelo transporte público no país, tendo em vista sua qualificação e um novo significado para o setor, colocando em perspectiva o seu futuro a partir da instituição do Marco Legal. O quadro considerado como base para o debate inclui aspectos como revisão dos modelos de contratação, financiamento e custeio, com exigência de maior transparência; o fortalecimento das inovações tecnológicas, da ideia de descarbonização da frota e de medidas emergenciais para o equilíbrio dos contratos de prestação de serviços.

IMPACTOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA. Na manhã do último dia da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023, um painel discute os impactos da reforma tributária sobre o setor. Em tramitação rápida no Congresso Nacional, a reforma tributária prevê a implantação do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) – equivalente ao Imposto sobre Valor Agregado (IVA), amplamente utilizado em outros países. A alíquota cheia anunciada é de 25%. O fim das desonerações atuais e a reforma

Foto: Carol Garcia, Governo da Bahia



Plataforma de estação do sistema de metrô de Salvador e Lauro de Freitas, operado pela CCR Metrô Bahia

tributária podem impactar a prestação e o custo do serviço de transporte público. Há o temor de que, aplicada integralmente, a alíquota do futuro IBS possa elevar o custo total do transporte em até 20%. Está em discussão um desconto de 40% na alíquota para o transporte público.

UM SISTEMA ÚNICO DE MOBILIDADE NOS MOLDES DO SUS. Lançada no Congresso da ANTP em 2017, ganhou força nos últimos meses a ideia de um Sistema Único de Mobilidade (SUM), com estruturação similar à do Sistema Único de Saúde (SUS), só que voltado para a conquista do transporte público como direito social. Um painel sobre o tema buscará trazer as atualizações que marcam a força dessa ideia. Um dos painelistas convidados, o especialista em política de mobilidade urbana e gestão ambiental Renato Boreto, membro do Instituto MDT, explica que a implantação do Sistema Único da Mobilidade Urbana (SUM) busca estabelecer o transporte público coletivo como um direito social: “O objetivo é discutir a proposta de implementação do SUM que visa promover a reorganização do Estado para a provisão do direito ao transporte, considerando uma nova divisão de responsabilidades entre

os governos municipais, estaduais e o federal”. Ele acrescenta que, além dos desafios gerais da mobilidade urbana e para o transporte ativo – que inclui deslocamentos a pé e de bicicleta –, a implementação do SUM é uma forma de enfrentar o quádruplo desafio apresentado para o transporte público coletivo: recuperar passageiros, melhorar a qualidade do serviço prestado, criar novas fontes de recursos para seu financiamento, reduzir o custo para os usuários e estruturar uma rede integrada de mobilidade urbana.

A contribuição dos bancos de fomento do Brasil e do exterior e de entidades internacionais de cooperação

Além de painel sobre Soluções para financiar a eletrificação de frotas de transporte público do Brasil, com participação do banco alemão de fomento KfW Bankengruppe – sessão já descrita acima –, outros dois painéis trazem

o envolvimento de bancos de fomento e entidade de cooperação internacional no processo de desenvolvimento do transporte público urbano no país.

ESTRUTURAÇÃO DE GRANDES PROJETOS E INCENTIVO AO SETOR PRIVADO. Na primeira sessão do segundo dia, representantes do Banco Mundial, da empresa federal alemã para cooperação técnica GIZ e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) compõem um painel sobre a estruturação de grandes projetos e programas de incentivo ao setor privado. Segundo os organizadores da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023, investimentos em mobilidade no Brasil perpassam todos os modos de transporte, sendo críticas as carências de gestão, planejamento e financiamento quando se trata de projetos intensivos em capital, de que são exemplos a implantação de sistemas metroferroviários e os processos para renovação da frota de ônibus. Havendo diferentes arranjos no papel dos atores e na origem dos recursos ou instrumentos financeiros, a indagação que o painel tratará de responder é: que modelos foram adotados no Brasil e quais as referências estrangeiras.

CONTRATAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO. Com relação ao painel *Um Raio-x na forma de contratação do transporte público*, os organizadores da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023 assinalam que, por todos os lados, há exemplos da dificuldade de utilização das contratações como instrumentos colaborativos eficientes. Os tropeços começam desde a fase das licitações e continuam depois durante toda a execução dos serviços. Todos os lados têm queixas das dificuldades enfrentadas. O objetivo deste painel é coletar opiniões de pessoas experientes



Engenheiro Claudio de Senna Frederico comanda uma sessão com experiências concretas de governança metropolitana

em contratações para destacarem como deveriam ser as contratações de empreendimentos de transporte público para serem mais robustas, transparentes e previsíveis.

SECRETÁRIOS ESTADUAIS DE TRANSPORTE. Está programada para a manhã do segundo dia da Arena ANTP 2023 a 29ª Reunião Ordinária do Conselho Nacional de Secretários Estaduais de Transportes (Consetrans), conduzido pelo presidente desse colegiado e secretário de mobilidade e infraestrutura do estado do Espírito Santo, Fábio Ney Damasceno.

UM TRANSPORTE COLETIVO MAIS ATRATIVO E SUSTENTÁVEL. No último dia da Arena ANTP 2023 será desenvolvido o painel *Como estabelecer um sistema de transporte coletivo mais atrativo e sustentável*, liderado pela Empresa 1. Os debates partem da informação de que a redução no uso do transporte coletivo no Brasil acontece desde 2013 e que, somente na capital paulista, a queda foi de pelo menos 30%, embora no período a população da cidade tenha crescido pelo menos 3,2%.

Os organizadores da sessão destacam que esse nível de redução atinge todo o ecossistema urbano de uma cidade e afeta a saúde e o bem-estar da população. O painel debaterá como trazer de volta e fidelizar os passageiros dos sistemas e como avançar na sustentabilidade econômico-financeira, na qualidade dos serviços e na governança.

A retomada do transporte ferroviário de passageiros em longas distâncias e o uso da metodologia BIM em projetos do setor

Três sessões da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023 tratarão diretamente de questões relacionadas com o setor metroferroviário. Duas dessas sessões se dedicam ao tema da recomposição do transporte ferroviário de passageiros de longa distância no país, uma delas examinando a proximidade de implantação do Trem Intercidades de Campinas, no estado de São Paulo. A outra sessão, de natureza tecnológica, trata do uso da metodologia BIM (modelagem da informação da construção) em projetos metroferroviários.

RECOMPOSIÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO PAÍS. O engenheiro Joubert Flores, presidente do Conselho da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), será o moderador do painel *A importância de uma política nacional para o resgate do transporte ferroviário de passageiros*, previsto para a tarde do segundo dia do

congresso. A ideia da sessão é debater o significado de se estabelecer um Marco Regulatório para o setor ferroviário de passageiros, como uma forma de se trazer segurança jurídica ao setor e contribuir para a atratividade dos investimentos, a ampliação dos projetos, o fortalecimento da indústria nacional e a geração de emprego e renda em toda a cadeia produtiva

O TREM INTERCIDADES ESTÁ CHEGANDO. Com moderação da jornalista Ana Lúcia Lopes, da área de comunicação da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), no último dia do congresso será desenvolvida a sessão *O Trem Intercidades está chegando*, mostrando que o estado de São Paulo vai implantar o Trem Intercidades (TIC), entre São Paulo e Campinas. Para explicar como será esse trem e quando deverá entrar em operação, participarão do painel Rafael Benini, secretário de parcerias em investimentos do governo paulista, e Carolina Lembo, especialista sênior em parcerias público-privadas.

USO DO BIM EM PROJETOS DE ENGENHARIA PARA METRÔS. Haverá uma sessão sobre o tema Inovação no desenvolvimento de projetos metroviários: uso do BIM na Linha 19-Violeta e anteprojeto de engenharia da Linha 20-Rosa, prevista para o segundo dia da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023. O painel abordará as inovações introduzidas pelo Metrô de São Paulo nos projetos de duas novas linhas: Linha 19 – Celeste (terá 17,6 km e 15 estações e ligará Guarulhos com o centro de São Paulo) e Linha 20 – Rosa (entre a Lapa, na cidade de São Paulo, e Rudge Ramos, em São Bernardo do Campo). Tais inovações buscam mais eficiência, economia de recursos e qualidade nos empreendimentos. O debate se desenvolverá em torno da viabilização da



BATUCA

LÍDER EM MOBILIDADE urbana

Há mais de duas décadas, pensando nas necessidades dos centros urbanos e seus usuários, desenvolvemos soluções para transformar o dia a dia das pessoas com veículos que proporcionam qualidade, segurança e conforto a passageiros e motoristas.

IMAGENS MERAMENTE ILUSTRATIVAS

Trânsito seguro: eu faço a diferença.



Saiba mais sobre nossa história.



WWW.VOLARE.COM.BR
f @ /ONIBUSVOLARE

necessária ampliação da rede de metrô e trens na região metropolitana de São Paulo, em especial novas formas de financiamento através da captura da valorização imobiliária.

Três painéis da Arena ANTP 2023 serão dedicados ao debate da questão metropolitana, incluindo governança e transporte

A questão metropolitana aparecerá em três painéis da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023, com debates relativos à governança e aos sistemas de transporte.

EXPERIÊNCIAS CONCRETAS DE GOVERNANÇA METROPOLITANAS. Sob comando do engenheiro Claudio de Senna Frederico, vice-presidente da ANTP, que já exerceu o cargo de secretário estadual de transportes metropolitanos de São Paulo, será desenvolvida na tarde do segundo dia do congresso a sessão *Governança metropolitana: experiências concretas*. Os organizadores ponderam que, de modo geral, as regiões metropolitanas brasileiras ainda têm incipientes os aspectos práticos de seus modelos de governança. Alguns arranjos institucionais vêm dando certo e construíram boas soluções. A proposta para o painel é examinar algumas experiências de êxito para um balanço dos resultados alcançados.

SISTEMAS ESTRUTURAIS METROPOLITANOS. Outro painel trará um debate sobre sistemas estruturais metropolitanos de transporte público. Participarão representantes da secretaria

municipal de transportes do Rio de Janeiro, BNDES, Instituto de Pesquisa Econômicas Aplicada (Ipea), ANPTrilhos, ITDP e ministério das cidades.

EXPERIÊNCIAS EM CAPITALIS DE LÍNGUA PORTUGUESA. Programada para a manhã do último dia da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023, uma sessão retratará as experiências de Brasília, Luanda e Lisboa relativas à implantação de políticas tarifárias de incentivo ao uso do transporte coletivo, detalhando desde o modelo adotado até o investimento envolvido, bem como os resultados obtidos.

O tema da tecnologia aplicada aos sistemas de transporte público urbano estará em dois painéis do congresso

No último dia do congresso, se desenvolverá uma sessão sobre tecnologias voltadas para o transporte público urbano, *ITS: Tecnologia para todos – empresas, governos e população*. Os organizadores da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023 explicam tratar-se de uma sessão voltada a examinar o avanço desse segmento neste século, o que encampa bilhetagem eletrônica sofisticada, GPS (Sistema Global de Posicionamento), telemetria, AVL (Localizador Automático de Veículos), entre outras. São tecnologias reunidas sob a sigla ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte) que servem ao operador, ao poder concedente e à população. A ideia é identificar o que cada um desses segmentos ganha com a adoção dos Sistemas Inteligentes de Transporte e os avanços que proporcionam.

TECNOLOGIA PARA UMA MOBILIDADE MAIS HUMANA. O especialista em marketing em transportes e mobilidade urbana Roberto Sganzerla será o expositor da sessão *Transporte 5.0: tecnologia a serviço de uma mobilidade mais humana*. Ele afirma que atualmente cinco gerações vivem simultaneamente no planeta, com preferências e comportamentos contrastantes, o que nos coloca diante de um grande desafio. E explica que nem sempre foi assim. Diz que, a partir das eras anteriores – do Produto, do Cliente, dos Valores e do Digital – alcançou-se a era 5.0, da Tecnologia, e informa que no painel será exposto e discutido esse percurso e como lidar com as novas influências no transporte.

Sessões sobre segurança viária: faixas para motos, engenharia de tráfego e convergência entre mobilidade e saúde no trânsito

Três sessões da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023 se dedicarão à segurança viária. Haverá um painel sobre motos, outro sobre novas experiências em engenharia de tráfego e o terceiro a respeito da convergência entre mobilidade e saúde para a segurança no trânsito e qualidade de vida.

FAIXA AZUL PARA CIRCULAÇÃO DAS MOTOS EM SÃO PAULO. A pauta da Arena ANTP 2023 prevê a realização do painel *Faixa azul para motos: a experiência de São Paulo que pode ser expandida para o Brasil*. Os organizadores da sessão explicam que a circulação de motocicletas entre carros nas

grandes avenidas das cidades é um fato que se observa há vários anos nas cidades brasileiras, porém sem regulamentação. A cidade de São Paulo implantou em caráter experimental uma sinalização – “faixa azul”, sob licença da secretaria nacional de trânsito (Senatran – anteriormente departamento nacional de trânsito, Denatran). O painel mostrará que a experiência de São Paulo vem sendo positiva e poderá ser expandida e adotada em todo o Brasil.

ENGENHARIA DE TRÁFEGO PARA MELHORAR A MOBILIDADE URBANA. Informando que o acionamento automático dos semáforos em corredores será realidade na cidade paranaense de Foz do Iguaçu, os organizadores do painel *Soluções na engenharia de tráfego para melhoria da mobilidade urbana* comentam que a sessão discutirá basicamente como produzir projetos de sinalização viária urbana ou rodoviária com melhor qualidade e mais rapidamente.

MOBILIDADE E SAÚDE PÚBLICA. Com moderação de Victor Pavarino, da

Organização Pan-Americana de Saúde (Opas), será realizado o painel *Mobilidade e saúde: a intersectorialidade para a segurança viária e qualidade de vida*. Os organizadores dessa sessão explicam que, quanto à saúde pública, o impacto mais perceptível é o das lesões e mortes no trânsito, e foi exatamente isso que levou a Organização Mundial da Saúde (OMS) a coordenar esforços globais pela segurança viária. No entanto, os impactos dos transportes terrestres abrangem enfermidades crônicas não transmissíveis: as cardiovasculares, pulmonares, neoplasias, diabetes e a saúde mental. A convergência da segurança viária e saúde da população com a mobilidade sustentável é o que se discutirá nesse painel

Cidades sustentáveis, o desvio de rota ocasionado pelos “carros inteligentes” e o significado da mobilidade ativa

A Arena ANTP 2023 abre espaço para sessões que discutirão o tema das cidades sustentáveis e a importância da implementação e estímulo de modalidades de deslocamento igualmente sustentável, como aquelas preconizadas pela mobilidade ativa.

SUSTENTABILIDADE URBANA. O jornalista, professor e diretor do Podcast do Transporte Luiz Henrique Romagnoli moderará o painel *Cidades sustentáveis: intervenções urbanas, planos diretores e ocupação do território*. Os organizadores da sessão explicam que a pauta de cidades sustentáveis é plural e interdisciplinar e demanda a construção conjunta de políticas públicas, planejamento e ações sistêmicas e estratégicas de curto, médio e longo prazos, além do desejável alinhamento dos três entes federativos. No painel, serão discutidos temas como mobilidade como eixo do desenvolvimento urbano, mobilidade como atributo associado às pessoas, cidade compacta e núcleos polifuncionais e “hubs” de mobilidade urbana e Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT).

INVESTIR EM TRANSPORTE PÚBLICO E NÃO EM CARROS INTELIGENTES. No livro *Autonorama: A Promessa Ilusória da Condução de Alta Tecnologia*, cujos exemplares serão livremente distribuídos após o painel, na tarde de autógrafos da Arena ANTP 2023, o historiador da tecnologia Peter Norton argumenta que os carros sem condutor não podem ser as “soluções de mobilidade” seguras, sustentáveis e inclusivas que as empresas de tecnologia e os fabricantes de automóveis prometem. Ele diz que a habilidade de vendas que há por trás do “futuro sem motorista” provoca uma distração, o que impede investimentos em melhores maneiras de locomoção que podem ser implementadas já. E acrescenta que, ao contrário

Foto: Anselmo Cunha/Prefeitura Municipal de Porto Alegre



Trecho de infraestrutura ciclovitária para os usuários da mobilidade ativa na capital gaúcha

dos veículos autônomos, estas alternativas são baratas, seguras, sustentáveis e inclusivas.

DESLOCAMENTOS A PÉ E COM BICICLETAS. Os organizadores do painel *A mobilidade ativa como impulsionadora de cidades vivas* explicam que a sessão parte da ideia de que políticas públicas podem contribuir para estabelecer valores relacionados à qualidade de vida, convivência social em ambientes amistosos e compartilhados e clima e vida saudáveis. Em outras palavras, cidades onde seja possível desfrutar do andar a pé, de bicicleta e de patins, e que também podem ser usufruídas por pessoas com deficiência.

Painéis envolvendo os temas da cidadania, acessibilidade, inclusão e ética no transporte público urbano

Estão programadas para a Arena ANTP 2023 sessões envolvendo os temas da cidadania, acessibilidade, inclusão e ética no transporte público urbano.

RAÇA E GÊNERO NA MOBILIDADE URBANA. Com o título *Raça e gênero na mobilidade urbana*, uma das sessões da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023 discutirá o tema das desigualdades de gênero, raça e renda que, segundo frisam os organizadores do congresso, estão presentes no dia a dia nas relações entre as pessoas, mas também no transporte público e em outras formas de deslocamento. A proposta do

painel leva em conta que são os estratos mais pobres da população e os negros, sobretudo as mulheres negras, que mais sofrem com discriminações, preconceito e racismo. A ideia é colocar em discussão o que os gestores públicos precisam aprender e quais medidas são necessárias para se reconhecer este fato e implantar soluções na promoção da inclusão social e do respeito a todos os cidadãos.

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE. Uma das sessões do congresso versará sobre avanços e desafios quanto à acessibilidade e inclusão no campo da mobilidade urbana. A organização do congresso explica o objetivo do painel, informando que no ano 2000 foi instituída a Lei 10.098, da acessibilidade universal, e posteriormente, já em 2015, a Lei 13.146, que instituiu a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). E indagando: em mais de 20 anos, quanto se avançou na organização dos espaços públicos, no trânsito e nos sistemas de transporte público para de fato promover a inclusão das pessoas com deficiência?

REDE DE INTEGRIDADE PARA O TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS. O doutor em engenharia de produção Hélcio Raymundo moderará a sessão *Rede de Integridade para o transporte público por ônibus*. Os organizadores da sessão explicam que Rede de Integridade é uma iniciativa que promove a transparência e a ética no setor de transportes públicos. Trata-se de uma rede colaborativa que une empresas de transportes por ônibus em uma rede nacional, incentiva intercâmbio de informações, ajuda a criar um clima empresarial mais saudável e ético e aumenta a confiança dos stakeholders do setor.

Duas sessões do congresso tratarão, com ângulos diferentes, o tema da comunicação referente ao transporte coletivo urbano

Dois painéis da Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023 tratarão, com ângulos diferentes, do tema da comunicação relativa ao transporte coletivo urbano.

COMUNICAÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS. Rosana Soares Néspoli, especialista em educação e tecnologia da informação moderará o painel *Autoridade e população: o processo interdisciplinar na construção e disseminação de políticas públicas*. Essa sessão pretende analisar os efeitos da informação comunicada pelos diversos atores e autoridades públicas, permeada de gestos contraditórios e dissuasórios que perturbam a entrega da mensagem e comprometem o sentido das políticas.

O TRABALHO E O PAPEL DA IMPRENSA. Jornalistas comporão o painel *A mídia e o transporte público: o olhar vivo diário do jornalismo*. O transporte público afeta diariamente milhões de pessoas, produzindo intenso material para os noticiários. Na relação direta com os passageiros, esses profissionais refletem muito do que sentem os usuários dos serviços. Jornalistas de rádio, TV e internet discutirão a quantas anda a comunicação entre prestadores e passageiros nas cidades brasileiras. ■



Prepare-se para o
melhor evento de
mobilidade em 2024!

Não perca a Feira
Latinoamericana do
Transporte.

Marque na agenda!

LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte

06 — 08 AGOSTO — 2024

SÃO PAULO SÃO PAULO EXPO SP
RODOVIA DOS MIGRANTES, KM 1,5

Realização



Organização



Apoio editorial



Apoio

NTUrbano

Anfavea



BNDES e bancos estrangeiros elaboram planos para financiar ônibus elétricos

Para a produção e aquisição de frota elétrica, o BNDES já tem disponível o Finem, linha de crédito para investimento em capacidade de produção de bens de capital

SONIA MORAES



Atentos ao avanço da eletromobilidade no Brasil, os bancos elaboram planos para ampliar a participação nos projetos de transição energética. Na Arena ANTP 2023 – Congresso de Mobilidade Urbana, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Banco Mundial e o banco alemão KfW apresentam suas propostas para financiar a frota de ônibus elétricos da cidade de São Paulo e de outros municípios do país.

Para a produção e aquisição de ônibus elétricos, o BNDES já tem disponível o Finem, linha de crédito para investimento em capacidade de produção de bens de capital. “O Finem Meio Ambiente é a

linha mais barata do Finem para aquisição ou produção de ônibus elétricos”, afirma Felipe de Oliveira Souza, responsável pelo departamento de mobilidade urbana e logística do BNDES.

“Há também o BNDES Finem Mobilidade Urbana para projetos de instalação da infraestrutura de recarga e adaptação de garagens para o uso do ônibus elétrico. Outras linhas de crédito do BNDES – Finame e Finame Direto – também podem ser acessadas com melhores condições para ônibus elétricos”, destaca Souza.

Segundo o executivo, não há limite de valores a serem financiados pelas empresas para a produção de ônibus elétricos. “No Finem Meio Ambiente, projetos acima de R\$

40 milhões são operados de forma direta pelo BNDES. Abaixo do valor, são por meio das instituições financeiras credenciadas, como bancos comerciais e instituições de desenvolvimento regionais”, explica Souza.

Para a aquisição de ônibus, o BNDES Finame Direto oferece taxa de longo prazo (TLP), Selic ou Cesta com juros de 0,9% ao ano, e no Finem Meio Ambiente a taxa é TLP com juros a partir de 1,1% ao ano. Para a produção de ônibus, o BNDES tem o Finem Meio Ambiente e Finem BK por meio da TLP, com juros a partir de 1,5% ao ano.

Aos projetos de valores menores, o BNDES disponibiliza o Finame Baixo Carbono, com três opções de financiamento: TFB (taxa fixa do BNDES), com prazos de 36 até 120 meses; TLP (taxa de longo prazo), que inclui o índice do IPCA mais 5,15% de juros ao ano, ou Selic.

Para outros investimentos, como infraestrutura de recarga e garagens, o BNDES tem a linha Mobilidade Urbana por meio da TLP, com juros a partir de 1,5% ao ano. “Ultimamente temos indicado o BNDES Finame Direto para nossos clientes, pois não cobra taxa de intermediação dos bancos e tem um trâmite mais ágil, por ser um produto padronizado. Os financiamentos do BNDES em geral são aderentes a projetos de longo prazo, em função de seu custo atrativo, quando comparado a outros empréstimos de prazo alongado. Financiamos tanto o setor público como o privado e não

exigimos aval da União”, esclarece Souza.

O BNDES tem acompanhado a demanda de veículos elétricos no Brasil. “O primeiro estudo consistente a que tivemos acesso foi publicado pela Plataforma Nacional de Mobilidade Elétrica (PNME). Como se trata de uma primeira adoção em massa e de um produto que pode ser três ou quatro vezes mais caro do que o ônibus convencional, a velocidade e o grau de substituição vão depender do volume de incentivos e de recursos públicos disponíveis que, em última instância, equilibrarão as contas das concessões de ônibus. O primeiro movimento em grande escala será no município de São Paulo, com a meta divulgada de 2.600 ônibus até 2024. Vemos outras cidades buscando a mesma solução, o que indica que a demanda não será concentrada em apenas uma localidade”, afirma Souza.

BANCO MUNDIAL – Para a implantação de ônibus elétrico na cidade de São Paulo, o prefeito Ricardo Nunes anunciou, dia 5 de setembro, o investimento internacional de cerca de R\$ 2,5 bilhões e informou que a liberação será formalizada no início de 2024, sendo metade do BID e metade do Banco Mundial. “É uma operação de cofinanciamento em conjunto com o BID e



cada banco tem os seus instrumentos e as suas especificidades”, diz Ana Walksberg Guerrini, economista sênior de transporte do Banco Mundial.

O Banco Mundial está trabalhando com a cidade de São Paulo desde o fim de 2020 e início de 2022, oferecendo assistência técnica para a implementação de ônibus elétrico. “Estamos desenvolvendo modelos de negócios com a participação de entes privados para dar apoio técnico à cidade de São Paulo. Com a mudança operacional, é preciso pensar em vários temas para elaborar o projeto de eletromobilidade, como as baterias para garantir a autonomia dos ônibus elétricos, e isso requer estratégia”, comenta a economista.

A cidade de São Paulo tem a Lei

16.802/2018, que prevê a redução da emissão de gás carbônico fóssil em 50% até 2028 e a neutralização desse poluente até 2038. “Isso reflete em vários instrumentos de planejamento do município, com ações para a renovação da frota de forma progressiva”, observa Ana Walksberg.

A executiva revela que o Banco Mundial iniciou em agosto deste ano a preparação dos projetos, tendo como ponto central das discussões as condições de financiamento. “Como banco de desenvolvimento, não estamos aqui somente para oferecer o financiamento, há também uma preocupação com o desenvolvimento de capacidade para a implementação dos ônibus elétricos”, diz a economista do Banco Mundial.

A preparação do projeto tem várias etapas. É preciso entender todo o ecossistema e a parte operacional, e isso é definido junto com a SPtrans, o Conselho Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo (Cetran) e a secretaria da fazenda. “As secretarias estão envolvidas no projeto para definir o modelo de financiamento para a cidade de São Paulo”, informa a executiva.

A partir de outubro, o Banco Mundial começa a construir o projeto. “Vamos ter uma reunião para finalizar os trabalhos em 2024. É importante resolver as questões técnicas e ter todas as etapas aprovadas. Além da cidade de São Paulo, o Banco Mundial está conversando com outras cidades, como Salvador, Fortaleza e Belo Horizonte, e o governo federal”, explica Ana Walksberg.





BANCO KfW – O banco alemão KfW, por meio do projeto Mobilino, que procura estender suas atividades para o fomento da eletromobilidade, firmou um acordo de cooperação com a Agência Desenvolve São Paulo. “Através deste acordo, foi contratado um estudo técnico para avaliar as possibilidades e alternativas para constituição de um fundo destinado a financiar cidades e empresas na aquisição de ônibus elétricos com infraestrutura e vinculados à oferta do transporte público municipal de passageiros. Os estudos se dedicam a avaliar a viabilidade de um fundo tradicional ou da vinculação dos créditos e bens à redução das emissões de carbono. Estão sendo considerados dados relativos à demanda e fabricação de ônibus elétricos, capacidade de tomar crédito dos agentes e estruturas de garantias, além de revisitar os aprendizados dos casos de sucesso no Brasil e no exterior”, esclarece Constantin Dellis, coordenador do projeto Mobilino no KfW.

O KfW é o banco alemão de desenvolvimento que, em nome do governo federal alemão, principalmente do ministério federal de cooperação econômica e desenvolvimento (BMZ), financia e acompanha programas que promovem a melhoria sustentável das condições de vida da população, focando nos âmbitos econômicos, sociais e ambientais. No Brasil, uma das prioridades da cooperação é o desenvolvimento urbano.

“E neste sentido, junto com os nossos parceiros, que buscamos desenvolver

projetos e programas que promovam cidades mais resilientes, sustentáveis, seguras e integradas. Nesta temática podemos financiar projetos de mobilidade urbana sustentável, em que a eletrificação da frota de ônibus tem um grande potencial. No tocante à prefeitura de São Paulo, recebemos o contato a fim de que pudéssemos apresentar potenciais opções de cooperação para apoiar a cidade na sua meta de descarbonização. No momento, apenas mantemos o diálogo com a prefeitura de São Paulo. No entanto, estamos abertos a avaliar eventuais demandas”, comenta Dellis.

A modalidade de financiamento com a Desenvolve São Paulo ainda não foi definida. “O tema ainda será levado para discussão e decisão dentro do governo do estado de São Paulo, uma vez que tenhamos apresentado o resultado final do estudo na semana do dia 23 de outubro”, diz o executivo.

O KfW já participa de outros projetos de financiamento no transporte público da cidade de São Paulo e de outras cidades brasileiras. “Em 2015, através de uma linha de financiamento com o BNDES, no valor de 265 milhões de euros, o KfW apoiou a implantação dos projetos do VLT no Rio de Janeiro e do metrô em Salvador, na Bahia. Ambos os projetos tinham como objetivo relevante o impacto na redução de emissão de gases de efeito estufa. Atualmente o KfW vem discutindo duas novas linhas de financiamento com o BNDES no setor de mobilidade urbana sustentável”, informa Dellis. ■

Em 2021, o KfW lançou uma chamada pública de projetos de mobilidade urbana sustentável, em parceria com o BNDES e o MDR (atualmente ministério das cidades) e com recursos não reembolsáveis do governo alemão de cerca de 450 mil euros. “Nessa chamada, foram selecionados seis projetos de mobilidade urbana sustentável de cinco prefeituras –Salvador, Fortaleza, Recife, Guarulhos e Curitiba. Em alguns casos, ainda estão sendo elaborados os estudos de pré-viabilidade”, explica o executivo.

Segundo Dellis, as taxas aplicadas pelo KfW variam conforme o nível de risco do país e do cliente. “Ainda não foi realizada uma cotação indicativa, dado que o financiamento ainda não foi decidido pelo governo do estado de São Paulo. No entanto, são taxas bastante competitivas no marco do que é praticado pelos bancos de desenvolvimento que atuam internacionalmente”, afirma. Em geral, o prazo de financiamento é de 15 anos, com período de três a cinco anos de carência.

Por meio da linha de 2015 com o BNDES, o KfW apoiou a elaboração do Guia TPC (por meio de fundos não reembolsáveis). O Guia TPC serve como ferramenta de orientação para seleção de tecnologias e implementação de projetos de transporte público coletivo.

O banco alemão tem planos de estender esse projeto de financiamento para outras cidades brasileiras. “No contexto da mobilidade urbana, o KfW busca financiar projetos que promovam a redução de gases de efeito estufa, tecnologia de mobilidade adequada, integração de meios de transporte que contribuam para um sistema mais eficiente e que tragam benefícios socioeconômicos para a saúde da população. Neste sentido, temos interesse e disponibilidade de financiar projetos que sigam essas premissas. Os mutuários (tomadores do empréstimo) devem, no entanto, ser um ente público (bancos públicos, municípios, estados), um banco de desenvolvimento ou agência estadual de fomento”, explica Dellis. ■

CAMPIONE **INVICTUS**

2024

Deixe-se surpreender por um veículo com DNA de campeão!

Os novos Comil 1200 e 1050 aliam inovação, conforto e segurança na medida certa para sua empresa.



Acompanhe nossas novidades!

[f](#) [@](#) [in](#) @comilonibusoficial

COMIL

Marco regulatório do transporte rodoviário interestadual gera expectativa no setor

De acordo com a ANTT, a nova regulamentação deve sair até novembro e irá determinar os critérios a serem cumpridos em relação à capacidade operacional e econômica das empresas

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) encerrou em agosto o período de consultas públicas para coletar informações, críticas e sugestões para as alterações referentes ao marco regulatório da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros (TRIP). A nova regulamentação determina requisitos que as empresas do setor precisam cumprir em diversos aspectos, como acessibilidade, segurança e capacidade técnica, operacional e econômica.

A ANTT informou à revista **Technibus** que está atualmente “realizando a avaliação das contribuições recebidas durante a audiência pública, da qual a sociedade teve a oportunidade de participar e apresentar suas propostas. Novas sugestões

podem ser incorporadas à minuta da regulamentação durante esse processo. Após essa etapa, o relatório resultante das análises será submetido à deliberação da diretoria da ANTT, ainda sem data definida”.

A expectativa inicial da ANTT é que a resolução final, que trata da regulamentação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, seja publicada em novembro deste ano.

A reabertura do processo foi motivada pela alteração legislativa promovida pela Lei 14.298/2022, que estabeleceu a presença de situações de inviabilidade operacional, técnica ou econômica como únicos limites para o número de autorizações outorgadas para a prestação do serviço público em determinada linha ou mercado, disposição concebida pelo legislador de

modo a conciliar a maior abertura inerente ao regime de autorização com a imperiosa necessidade de se garantirem aos usuários regularidade, continuidade e segurança, além de promover a expansão da prestação do serviço público para localidades de menor atratividade econômica.

As propostas estão sendo acompanhadas pela Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), que reconhece o esforço promovido pela agência reguladora para se atingir um modelo regulatório, efetivo e atrativo para novos prestadores ante as demandas inerentes à prestação de um serviço público de qualidade tão importante e essencial à população, como enfatizaram o Supremo Tribunal Federal (STF) e o Tribunal de Contas da União (TCU).

Paulo Porto, presidente da Abrati, acredita que, com a regulamentação, a ANTT poderá definir critérios mais rigorosos para a prestação do serviço, dando espaço para as empresas com operações estruturadas, para assim evitar que a população se submeta a viagens realizadas por empresas irregulares.

O sistema regular de transporte rodoviário atende aproximadamente cinco mil municípios brasileiros, registrando 1,5 bilhão de quilômetros rodados todos os anos. “São empresas responsáveis pela geração de cerca de 180 mil empregos diretos e indiretos e que transportam, em média, 42

milhões de passageiros por ano”, afirma.

Porto destaca que as empresas de fretamento colaborativo têm buscado alterar as regras do setor com a justificativa de aumentar a concorrência, mas estão precarizando os serviços. “Mais de 300 empresas regulares atuam nesse mercado e cumprem as normas estabelecidas, oferecendo um serviço de caráter essencial, de excelente qualidade. Essas empresas de fretamento colaborativo, que são aplicativos, chegam para baratear os serviços e querem atuar sem cumprir a legislação e sem dar a segurança necessária aos passageiros”, enfatiza.

Para o presidente da Abrati, deve haver concorrência no mercado, desde que ela seja simétrica. “As empresas regulares cumprem regras, transportam as gratuidades, pagam seus tributos e seguem as rotas estabelecidas. Isso precisa valer para todos”, afirma. Na sua opinião, “essas empresas de fretamento colaborativo não têm nenhum interesse na questão social do país, não transportam as gratuidades e só querem atuar em determinadas rotas”.

“Esses aplicativos nada mais são do que os antigos operadores do serviço clandestino de passageiros, que agora intermediam o negócio ilegal de forma organizada no ambiente digital. É uma prática que precisa ser combatida porque agrega insegurança incontestável a passageiros e ao sistema”, avalia.

Em uma nota oficial divulgada pela Abrati, a entidade declara que “a complexa tarefa regulatória a cargo da ANTT não deve, todavia, resultar em uma complexidade regulatória que sirva aos interessados em não se submeter a regulação alguma, de modo a continuar operando sem garantir regularidade, continuidade e segurança aos usuários, sem atender às gratuidades estabelecidas para idosos, portadores de deficiência e jovens carentes, subfaturando o preço do serviço para sonegar os tributos, e a operar apenas em linhas ou mercados de grande fluxo populacional,



Paulo Porto, da Abrati:
“Esperamos um texto claro e objetivo”

em sua grande maioria plenamente atendidos pelos prestadores que se submetem à regulação”.

Ainda segundo o comunicado da entidade, “é necessário reconhecer e enaltecer os avanços regulatórios propostos para coibir a ação clandestina e assimétrica desses interessados, que se apresentam através de associações de fachada, nada representativas, ou que oferecem narrativas de antagonismo a supostos oligopólios, mas que paradoxalmente atuam de modo monopolista no exterior”.

O marco regulatório deve trazer maior segurança jurídica ao setor, aprimorando a atual legislação. “Esperamos um texto claro e objetivo. A exigibilidade da homologação para prestação do serviço é fundamental, pois as empresas devem ter regularidade fiscal e jurídica, além de um capital mínimo e todos os seguros necessários”, afirma o presidente da Abrati.

Paulo Porto diz estar confiante na capacidade técnica da ANTT. “A agência conta com um corpo técnico muito bom. A Abrati vai cumprir o texto final elaborado pela ANTT e continuará atuando de forma legal e respeitando a legislação vigente.”

Para a Associação Brasileira dos Fretadores Colaborativos (Abrafrec), “a medida restringe a concorrência ao incluir como critério para autorização de linhas uma análise de viabilidade econômica, e assim legaliza monopólios e mantém uma

reserva de mercado para as melhores linhas. Além disso, falta transparência nos critérios de avaliação econômica e de desempenho, que poderão ser usados como barreiras de entrada”.

STF VALIDA REGIME DE AUTORIZAÇÃO

— Em março deste ano, o STF validou as normas que permitem disponibilizar os serviços interestaduais e internacionais de transporte terrestre coletivo de passageiros mediante simples autorização, sem procedimento licitatório prévio. Por maioria, a Corte entendeu que, além de ser constitucional, o atual regime que regula o uso da autorização no setor aumenta a eficiência na prestação desse serviço essencial e relevante ao bem-estar da sociedade.

A matéria foi julgada na análise das Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADI) 5.549 e 6.270, apresentadas pela Procuradoria-Geral da República (PGR) e pela Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros (Anatrip), respectivamente, para questionar dispositivos da Lei 12.996/2014.

Segundo o STF, o entendimento da maioria dos ministros foi orientado pela conclusão do relator das ações, ministro Luiz Fux, no sentido da improcedência dos pedidos. A regra é a realização de licitação, mas, em relação ao transporte rodoviário interestadual e internacional, uma interpretação da Constituição admite a autorização do serviço, desvinculado da exploração de infraestrutura, sem o processo licitatório, mediante o respeito aos princípios da administração pública. Fux avaliou, ainda, que o regime de autorização teve impacto positivo no processo de abertura do setor e trouxe benefícios aos usuários do serviço.

A maioria da Corte também seguiu o entendimento de que o poder executivo e a ANTT devem providenciar as formalidades complementares determinadas pelo TCU e pela Lei 14.298/2022 que tratam da matéria. ■

TRANSPORTE-SE PARA O FUTURO COM A TACOM

Há 40 anos sendo pioneira em
lançamentos de novas tecnologias
para a mobilidade urbana.

**MAIS
POSSIBILIDADES
DE NEGÓCIOS,**
**ECONOMIA
OPERACIONAL &
CONFORTO AO
PASSAGEIRO**



Descubra nossas soluções

tacom.com.br

Conheça



**CHAT
BOT**

**BIG
DATA**

EMBARCADA EM
TEMPO REAL

**PAGA
MENTO
BIOMÉ
TRICO**

**INTELI
GÊNCIA
ARTI
FICIAL**

+55 31 3348.1000



Montadoras e encarroçadoras reforçam portfólio com novos modelos elétricos

As fabricantes de chassis e de carrocerias exibem na Arena ANTP as novidades em ônibus elétricos que já estão sendo testados em algumas cidades do país

SONIA MORAES E MÁRCIA PINNA RASPANTI



ELETRA

A Eletra apresenta na Arena ANTP quatro modelos de ônibus elétricos: o midi de dez metros de piso alto, o básico de 12,1 metros, o padron de 12,8 metros e o padron de 15 metros. “Reservamos um estande bem amplo para mostrar esses quatro modelos. É um evento bastante relevante que sempre conta com a presença de muitas figuras públicas e um bom número de

visitantes. Estou muito animada com a nossa participação”, comenta Milena Braga Romano, presidente da Eletra.

A novidade é a apresentação do ônibus elétrico midi de dez metros, que está em processo de homologação, de acordo com Milena Romano. O modelo é um veículo adaptado às condições topográficas e viárias de grande parte das cidades do Brasil, com capacidade de 57 passageiros e autonomia de 200 a 250 quilômetros.

Outro destaque da empresa que será apresentado na Arena ANTP 2023 é a recarga de oportunidade para o modelo padron de 12,8 metros, que aumenta a autonomia do veículo de 160 para 250 quilômetros.

Segundo Milena Romano, o lançamento de outro modelo, o e-Trol, deve ocorrer em cerca de 60 dias. O veículo, com capacidade para 144 passageiros, é um ônibus elétrico desenhado especialmente para operações em vias segregadas e de BRT, com um inédito sistema de recarga de baterias durante o trajeto, por meio de rede aérea, e ampla autonomia sem necessidade de contato com a rede externa.

A presidente da Eletra conta que, até o final do ano, a empresa deve lançar dois ou três modelos novos. “A Eletra desenvolve produtos customizados para as necessidades de cada cidade, por isso temos uma variedade de modelos, com piso alto ou baixo, e diversos tamanhos. Atualmente, são seis, formando a linha mais completa de ônibus elétricos da América Latina, fabricados com 90% de produtos nacionais”, ressalta.

Milena Romano enfatiza que a linha de ônibus elétricos da Eletra tem tido uma aceitação muito positiva no mercado. “Recentemente, vendemos para

Manaus (AM), Sorocaba (SP) e houve uma grande entrega para a capital paulista. Já estamos em 12 cidades brasileiras”, comemora.

Até outubro deste ano, a empresa entregou 80 ônibus elétricos, sendo 53 para empresas de São Paulo, oito para Salvador (BA), seis para São Bernardo do Campo (SP), quatro para Vitória (ES), três para Guarujá e três para Sorocaba (SP), enquanto Curitiba (PR), Goiânia (GO) e Manaus receberam um ônibus cada. Até dezembro de 2023, a Eletra estima comercializar 140 veículos.

VOLVO

A Volvo lança no Arena ANTP 2023 o Volvo B320R, novo chassi de ônibus versátil da marca. Com versões para aplicação urbana, rodoviária e fretamento, os novos veículos trazem como principal novidade o motor D8K Euro 6, mais potente e econômico do que a geração anterior e o mesmo que passou a equipar recentemente os caminhões Volvo VM. Além disso, na opção para uso rodoviário e fretamento, o modelo traz transmissão I-Shift de sétima geração.

Outro destaque é o BZL elétrico, chassi 4x2 destinado a operações urbanas e metropolitanas. Este ônibus está equipado com baterias de íon lítio de 94kWh, movido por um motor elétrico de 200kW e torque de 425Nm, instalado na parte traseira, o que garante até 300 km de autonomia.

O BZL tem 12,6 metros de comprimento e capacidade para até 80 passageiros; está equipado com sistema de ar-condicionado e todos os componentes do chassi e do trem-de-força foram desenvolvidos pela marca. Este ônibus está em demonstração na cidade de Curitiba e foi construído de acordo com



O BZL elétrico, chassi 4x2 destinado a operações urbanas e metropolitanas

as exigências da URBS para ônibus elétricos, em atendimento às demandas do sistema de transporte da capital paranaense, sendo equipado com quatro baterias.

Durante a fase de testes, o ônibus circulará na frota da Viação Sorriso, uma das operadoras do sistema da cidade. Irá operar durante todo o dia e recarregar as baterias na garagem do operador à noite. A Volvo tem demonstrações agendadas do BZL para as cidades de São Paulo, Bogotá (Colômbia) e Santiago (Chile).

MERCEDES-BENZ

A Mercedes-Benz exhibe neste evento o e0500U, ônibus elétrico urbano a baterias, primeiro veículo comercial elétrico da marca no Brasil produzido em série na fábrica de São Bernardo do Campo (SP), que utiliza modernos

conceitos da Indústria 4.0.

O novo ônibus elétrico da marca, com carroceria Caio eMillennium, já tem 50 unidades vendidas para as empresas que operam o sistema de transporte coletivo da cidade de São Paulo. São 40 veículos para a empresa Metrôpole Paulista, oito para a MobiBrasil e dois para a Sambaíba. Os veículos deverão entrar em operação no início de 2024.

“A entrega desse expressivo volume de ônibus elétricos, representa o novo marco de progresso na entrada da nossa empresa na era da eletromobilidade no país”, afirma Achim Puchert, presidente da Mercedes-Benz do Brasil & CEO América Latina.

Para o presidente da Mercedes-Benz do Brasil, os veículos elétricos são sinônimos de transporte sustentável e já fazem parte do portfólio mundial multissoluções da marca para os clientes. “Agora, nosso e0500U também está neste portfólio. Seus benefícios para a sociedade são inquestionáveis: zero



O e0500U é um modelo Padron 4x2 de piso baixo, para carrocerias de até 13,2 metros

emissão de carbono, zero poluição do ar, totalmente silencioso e com menores custos durante todo o ciclo de vida

do veículo”, destaca. “Com esse produto, a operação brasileira segue alinhada à estratégia global da Daimler Truck de

práticas de ESG. Este é o primeiro passo da Mercedes-Benz do Brasil. Nossas atenções e estratégias visam o presente e o futuro. Por isso, estamos cientes dos desafios que temos pela frente.”

O ônibus e0500U é um modelo padron 4x2 de piso baixo, para carrocerias de até 13,2 metros. Entre seus diferenciais está a autonomia de 250 km, a maior entre os ônibus elétricos no Brasil. E também a maior capacidade de transporte de passageiros do segmento. O sistema de recarga de baterias é do tipo plug-in, mesmo padrão tecnológico utilizado pela Daimler Buses em seus ônibus elétricos, levando até três horas para a recarga completa.

Segundo a montadora, o e0500U traz para o motorista e o usuário uma experiência única, com uma condução suave, muito confortável e totalmente silenciosa. O conceito eletroeletrônico do veículo brasileiro segue parâmetros do ônibus integral eCitaro da Daimler Buses, o que engloba baterias, direção, motores elétricos, eixos e outros itens.



O eMillennium, com chassi Mercedes-Benz e0500 U, tem capacidade para acomodar 86 passageiros

CAIO

A Caio exhibe neste congresso o seu ônibus elétrico eMillennium, com chassi Mercedes-Benz e0500 U. Este veículo tem capacidade para acomodar 86 passageiros e oferece total acessibilidade. As portas são do tipo fole, as poltronas dos passageiros são injetadas e a do motorista é hidráulica.

Este modelo tem caixa de bateria com sistema de deslocamento, anteparos e balaústres em tubos encapsulados em PVC, piso em chapa de alumínio lavrada invertida revestido em Taraflex e está equipado com ar-condicionado.

O conjunto ótico full led deste ônibus tem elementos compartilhados com outros modelos da Caio, a grade dianteira

possui assinatura da marca com efeito luminoso e os retrovisores externos têm estrutura tubular em aço. A fabricante destaca também outros itens do modelo elétrico, como itinerário eletrônico frontal, para-brisa inteiriço fixo e bagageiros para caixa de baterias.

BUSSCAR

A Busscar destaca em seu estande o Vissta Buss 365, da nova família NB1 Busscar, modelo desenvolvido para médias e longas distâncias. Segundo a fabricante, é um veículo com um desenho único, que traz imponência alinhada com a robustez já conhecida da marca, além de ser um veículo confortável e econômico.

O Vissta Buss 365 tem de 13.200 a 14.000mm de comprimento, 2.600 mm de largura, 1.950 de altura interna e 3.650 mm de altura total – com ar-condicionado a altura é de 3.893 mm. O bagageiro tem 11.500 litros (11, 5m³) e 1.220 mm de altura.

Este ônibus rodoviário tem as opções de chassis Mercedes-Benz: O500R 4x2, O500RS 4x2, RSD 6x2; Scania: K320C 4x2, K370C 4x2, K370C 6x2, K410C 6x2 e Volvo: B360R 4x2, B380R 4x2, B420R 4x2, B420R 6x2, B510R 6x2.

O salão é amplo com poltronas ergonômicas em três modelos Class Convencional, Class Superpullman e Class Leito Turismo. Entre os vários itens que equipam este ônibus a empresa destaca o sanitário modular traseiro, ar-condicionado



O Vissta Buss 365, da nova família NB1 Busscar, é o modelo ideal para médias e longas distâncias

(frio, quente/frio), calefação, cortinas plissadas, geladeira, bebedouro, instalação de monitor, banco guia, aparelho rádio/CD/DVD/USB, vigia traseiro com vidro colado fumê com cortina, abertura da porta, luzes e bagageiro com controle remoto. Na parte dianteiro o Vissta Buss 365 tem novo conjunto de iluminação em full Led e na traseira um conjunto ótico de iluminação modular.

O ônibus está equipado com suspensão pneumática dianteira e traseira, o que proporciona maior conforto para os passageiros e o motorista. O motor BYD-29121Z-XY-A é integrado em cada uma das rodas do eixo traseiro e conta com um módulo de controle eletrônico de tração.

O chassi tubular deste modelo não necessita alongamento para carrocerias de até 13 metros e a estrutura é constituída por materiais de alta resistência a torção e a flexão. Os freios a disco com ABS e sistema regenerativo proporciona maior segurança e autonomia ao veículo. A coluna de direção regulável permite o ajuste de acordo com as características de cada motorista, melhorando a ergonomia.

BYD

A BYD expõe no seu espaço o chassi elétrico D9A 20.410. Este modelo padrão piso alto foi desenvolvido para aplicação urbana para carrocerias com até 13 metros de comprimento e tem autonomia de até 250 quilômetros.

O chassi elétrico D9A 20.410 é um padrão piso alto para aplicação urbana e carrocerias com até 13 metros e tem autonomia de até 250 quilômetros



VOLKSWAGEN

A Volkswagen Caminhões e Ônibus destaca em seu espaço o novo Volkswagen 17.230/S, que pode ser usado nas



O Volksbus 17.230/S pode ser usado nas operações urbanas e de fretamento de curta e média distância

operações urbanas e de fretamento de curta e média distância.

O Volksbus conta com novo motor MAN DO834 de 4.6 litros de 230 cv de

potência e 850 Nm de torque, o que garante melhor performance nas aplicações. Com a nova tecnologia SCR, que atende as exigências do Proconve P8,

é possível conciliar a alta performance, menor consumo de combustível e baixos níveis de emissões.

O modelo está equipado com pacote completo de segurança e tecnologia, como o controle de estabilidade (ESC), controle de tração (ATC), assistente de partida em rampa (HSA), ABS + EBD – sistema de antitravamento das rodas e distribuição de frenagem – Door Brake – abertura das portas somente com o veículo parado e saída do veículo somente com as portas fechadas. Possui como opcional suspensão pneumática completa (Full Air).

Além da transmissão manual de seis velocidades, o VolksBus 17.230 traz a opção de transmissão automática de oito velocidades, que proporciona trocas suaves de marchas e performance superior.

MARCOPOLO



O Attivi Integral 100% elétrico tem autonomia entre 250 e 280 km

A Marcopolo expõe o Attivi Integral, seu ônibus 100% elétrico. O modelo, que pode ter até 13.000 mm de comprimento total, possui chassi Low Entry, equipado com motor elétrico de potência máxima de 350 kW e torque de 3.300 Nm, eixos dianteiro e traseiro ZF, suspensão a ar, sistema de freios Knorr e baterias CATL com capacidade de 385 kWh e autonomia entre 250 e 280 km (dependendo das condições de utilização).

O Marcopolo Attivi é desenvolvido no Brasil em parceria com fornecedores nacionais, inclusive baterias e componentes eletroeletrônicos, e tem capacidade para 89 passageiros.

Duas versões deste ônibus – eBásico e ePadron – estão em fase de homologação pela SPTrans (São Paulo Transportes) para operar na cidade de São Paulo. ■



Liderança em inovação tecnológica para uma mobilidade mais limpa

REVO®-E Global
com BTMS Integrado



Valeo Climatização do Brasil - Veículos Comerciais S/A
Av. Rio Branco, 4688 - Bairro São Cristóvão - CEP 95060-145 | Caxias do Sul - RS - Brasil | Tel. +55 (54) 2101.5700
www.valeo-thermalbus.com.br

SMART TECHNOLOGY FOR SMARTER MOBILITY



Cidade de São Paulo terá 650 ônibus elétricos até o fim de 2023

Em setembro entraram em operação 50 veículos elétricos, dos quais 49 da Eletra, com chassis Mercedes-Benz e Scania, e um modelo da Caetano Bus. Está nos planos da prefeitura entregar mais 600 modelos elétricos neste ano

SONIA MORAES

A cidade de São Paulo terá mais 600 ônibus elétricos na frota até o final de 2023 -, além dos 50 veículos elétricos já entregues em setembro-, de acordo com a prefeitura, que tem um projeto de renovação da frota do transporte coletivo por modelos com tecnologia menos poluente. Os 50 ônibus elétricos que entraram em operação em setembro têm tecnologia de tração elétrica e eletrificação Eletra, carroceria Caio eMillennium, motor elétrico e

baterias WEG – todas empresas brasileiras – e chassis Mercedes-Benz e Scania, fabricados em São Bernardo do Campo (SP). Deste total, 49 são da Eletra, sendo a metade com chassis Mercedes-Benz entregues para a Transwólf, e metade com chassis Scania entregues para a Ambiental, que comprou também um modelo da Caetano Bus. Até então, a frota do sistema de transporte público da cidade de São Paulo contava com 201 trólebus e 19

modelos movidos a bateria.

A Mercedes-Benz anunciou também a venda de mais 50 chassis de ônibus urbano elétrico a baterias da própria marca (eO500U) com carroceria Caio Millennium. Neste lote, 40 unidades serão entregues para a Metrôpole Paulista, oito para a MobiBrasil e dois para a Sambaíba, operadoras do sistema de transporte coletivo da cidade de São Paulo. Os veículos deverão entrar em operação no início do próximo

ano. "O investimento em renovação de frota é uma importante premissa da nossa empresa e, agora, passaremos a substituir veículos mais antigos pelos elétricos, seguindo a Lei Municipal de Mudanças Climáticas, dando nossa contribuição para a descarbonização e a proteção ambiental", afirma Roberto Abreu, vice-presidente da Viação Metrôpole Paulista, que atua na Zona Leste e na Zona Sul.

Em parceria com a Mercedes-Benz, a Viação Metrôpole Paulista realizou testes com o eO500U num percurso pelas vias da cidade em meio ao tráfego. "Os testes demonstraram a eficiência do ônibus elétrico Mercedes-Benz na nossa operação. Receberemos as primeiras 40 unidades e assim que essa frota entrar em circulação, poderemos atestar, na prática diária, os atributos e diferenciais do produto. A expectativa é muito positiva com relação a essa nova solução oferecida pela Mercedes-Benz, marca com forte presença na nossa frota", ressalta Abreu.

A MobiBrasil, que tem cerca de 560 ônibus em sua frota, quase a totalidade Mercedes-Benz da linha O 500, entre Padron, articulados e superarticulados, receberá as



Mercedes-Benz eO500U terá de série o Fleet Bus para garantir maior gestão na operação e na carga da bateria

primeiras oito unidades do eO500U. "Nossa expectativa é grande, tanto em tecnologia, quanto em autonomia do ônibus elétrico da marca", afirma Manoel Marinho, diretor-executivo da empresa. "Temos confiança plena na Mercedes-Benz. Esses novos veículos entrarão em operação no início de 2024, começando pelas linhas mais curtas para os ajustes finais e adaptação dos motoristas, como também do pessoal de manutenção. Aliás, a ideia é que as mulheres sejam as primeiras a conduzir os nossos ônibus elétricos."

O plano da prefeitura de São Paulo era de colocar em operação 1,3 mil ônibus elétricos este ano e 1,3 mil em 2024, totalizando 2,6 mil veículos. Para Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, em entrevista exclusiva para a Technibus, a cidade de São Paulo deve chegar a 1,3 mil ônibus elétricos em operação somente no fim de 2024. "As dificuldades para obter linha de crédito para este tipo de operação atrapalhou o compromisso da prefeitura de substituir os ônibus a diesel pelos elétricos. São Paulo teve avanço em tecnologia, infraestrutura, política de governo e o financiamento ficou travado."

A decisão da prefeitura de São Paulo de

Walter Barbosa: "É preciso entender que há todo um ecossistema envolvido nesta mudança do diesel para o elétrico"

subsidiar dois terços para a compra de modelos elétricos foi o que ajudou a destravar o programa de eletromobilidade da cidade, segundo Barbosa. "A prefeitura paga 66% do valor do ônibus para o operador e o operador paga apenas um terço do valor do veículo. "Isso destravou, porque diminuiu significativamente o risco para os bancos."

São Paulo, que gastava R\$ 3 bilhões de subsídios por ano, tem hoje cerca de R\$ 10 bilhões para iniciar o processo dos elétricos. "Esse recurso vai ajudar a dar o start no programa de elétricos e agora estão começando a chegar os pedidos", disse Barbosa. "Mas não haverá tempo para entregar todos os veículos e ter mil ônibus elétricos em operação até o fim do ano. "Não é possível ter um volume em grande escala de um dia para outro, pois é preciso programar a produção e isso demora quatro meses", explicou Barbosa.

Na sua opinião, os entraves enfrentados pela cidade de São Paulo para substituir a frota de diesel pelos elétricos deve servir de exemplo para outros municípios que queiram implementar a frota de elétricos. "É preciso entender que há todo um ecossistema envolvido nesta mudança. Não é somente comprar o veículo elétrico como comprava o modelo a diesel", afirmou. Ainda há uma grande diferença de disponibilidade do ônibus elétrico em relação ao movido a diesel. "O elétrico é um carro que



leva de três horas e meia a quatro horas para carregar, enquanto o modelo a diesel demora cinco minutos para encher o tanque. Então, a questão de disponibilidade vai custar mais para os cofres públicos”, disse Barbosa.

Tecnicamente não é possível reduzir o tempo de carregamento do ônibus elétrico. “Se colocar carregadores mais potentes, é possível carregar mais rápido. Mas quanto mais lenta for a carga, maior durabilidade terá a bateria, e quanto mais rápida, menor será a vida útil da bateria. Esse é um jogo complexo, porque uma bateria custa quase 50% do valor do ônibus, e hoje não existe alternativa para carregar em uma hora ou menos”, destacou Barbosa.

A autonomia dos veículos elétricos depende da quantidade de baterias, segundo o executivo. “O ônibus elétrico Mercedes-Benz eO500 U com cinco packs de bateria tem de 260 a 270 km de autonomia, dependendo das condições do dia, se está calor ou o ar-condicionado está ligado. Com quatro packs de bateria, chega a 220 km”, informou.

Para garantir maior controle da vida útil da bateria, todos os ônibus elétricos da Mercedes-Benz contarão com o Fleet-Bus, serviço 4.0 que permite uma ampla diversidade de análises de desempenho dos ônibus e de manutenções preventivas e preditivas, diminuindo o risco de paradas não programadas. “No modelo a diesel, esse sistema é opcional, mas no elétrico a gestão da carga da bateria é fundamental

para fazer o carregamento correto e não deixar zerar toda a carga. O sistema também pode indicar o melhor horário para o carregamento, conforme a variação do custo da energia, e o carregamento será adaptado para cada operação”, explicou Barbosa.

LEI DE MUDANÇAS CLIMÁTICAS – A modernização da frota de ônibus faz parte do programa de metas da prefeitura de São Paulo, que projeta ter 20% da frota total composta por ônibus elétricos até 2024. A medida está entre as ações municipais previstas para o cumprimento da Lei de Mudanças Climáticas, que determina a redução da emissão de gás carbônico fóssil das frotas de ônibus em 50% até 2028 e a erradicação desse poluente até 2038.

Segundo estimativas da Enel X e dos fabricantes de ônibus elétricos, os veículos elétricos representam uma redução de ao menos 50% nos custos de manutenção e de pelo menos 65% nos custos com combustível, na comparação com veículos movidos a diesel. A economia significativa nos custos com a eletrificação a médio e longo prazos torna a ampliação da frota competitiva economicamente.

No acordo assinado pelas empresas de ônibus Ambiental, Transpass, do consórcio Transvida, e Transwolff, que envolveu a entrega de 50 ônibus elétricos para a população da cidade de São Paulo, a Enel X está investindo nesta primeira etapa do projeto cerca de 30 milhões de euros, o

equivalente a cerca de R\$ 160 milhões.

A Enel X será responsável pela oferta de um serviço integrado de mobilidade elétrica, em uma parceria que envolve as montadoras que fabricam e vendem ônibus elétricos e empresas que operam frotas de ônibus. As entregas da Enel X incluem a disponibilização dos ônibus elétricos, a infraestrutura de recarga a ser instalada nas garagens das operadoras, carregadores da Enel X Way e toda a tecnologia por trás das soluções para o suporte ao monitoramento da operação dos veículos elétricos. A Enel Trading, comercializadora do grupo, disponibilizou também a oferta de energia renovável certificada no mercado livre para atender à demanda de energia para a recarga dos veículos nas garagens dos ônibus.

A experiência permitirá à população uma avaliação sobre a qualidade e as vantagens dos ônibus elétricos. A expectativa é que o uso contínuo desta tecnologia ajude no planejamento do futuro da mobilidade em São Paulo e em outras cidades brasileiras, com a substituição gradual das frotas. Será possível comparar a operação desses ônibus com os veículos tradicionais, movidos a óleo diesel.

“Eletrificar a frota de ônibus na maior metrópole do Brasil é um passo fundamental para criar um modelo de cidades mais sustentáveis no país. A Enel X está empregando toda sua experiência de líder em mobilidade elétrica na América Latina para impulsionar a eletrificação do transporte coletivo no país, o que traz benefícios diretos aos usuários e à população”, diz Francisco Scroffa, executivo responsável pela Enel X Brasil.

“A Enel X gerencia a infraestrutura da segunda maior frota de ônibus elétricos do mundo, com cerca de 6,3 mil veículos. O Brasil é um país promissor, com enorme capacidade renovável, fabricação local de tecnologia de ônibus elétricos e uma frota significativa nas grandes cidades”, destaca Scroffa. ■

BRT. TRANSPORTE DE QUALIDADE COMPROVADA.

CBRT
SOROCABA
Uma conquista de todos.

Pesquisa realizada em maio deste ano, em parceria com a **ANTP**, confirma a aprovação da qualidade do BRT Sorocaba pela população. Nossa meta é melhorar sempre. Vamos continuar trabalhando para oferecer um serviço cada vez mais moderno, inovador, seguro, rápido e confortável.



QUALIDADE 2023





Volvo prepara a fábrica de Curitiba para a produção de ônibus elétricos

Além do BZL elétrico de 12,6 metros, serão produzidos outros modelos na versão midi, padron de piso alto, articulados e biarticulados

SONIA MORAES

A Volvo já definiu a liberação de R\$ 250 milhões para a eletrificação de toda a sua plataforma de produtos no Brasil. O valor faz parte do investimento de R\$ 1,5 bilhão anunciado pela empresa para o período de 2022 a 2025 e será aplicado no desenvolvimento de novos veículos e na preparação da fábrica de Curitiba para a produção local.

“A capacidade da fábrica é ajustável e o aumento de volume está alinhado com as necessidades do mercado”,

disse André Marques, presidente da Volvo Buses na América Latina, durante evento de demonstração do ônibus BZL elétrico, modelo que é produzido na Suécia e começou a ser testado em setembro na cidade de Curitiba, no Paraná.

O presidente da Volvo Buses não informou quando o BZL elétrico começa a ser fabricado em Curitiba, mas disse que será “em breve”. Além do modelo de 12,6 metros e capacidade para 90 passageiros, a fábrica está sendo

preparada para produzir novos ônibus elétricos, na versão midi, padron de piso alto, articulados e biarticulados.

Com carroceria Marcopolo Attivi, o BZL elétrico foi desenvolvido para os padrões de Curitiba. O modelo em teste é um chassi 4x2 movido por um motor elétrico de 200 kW e torque de 425 Nm instalado na parte traseira. Este veículo está equipado com quatro baterias de íon-lítio de 94 kWh instaladas no teto, que asseguram autonomia

de até 300 km.

O BZL circulará na frota da Viação Sorriso e vai rodar nas linhas Inter 2 e Interbairros II, que interligam de forma circular dezenas de bairros de Curitiba. Por essas rotas, que fazem integração com o BRT, passam 135 mil passageiros diariamente. Serão avaliados o consumo de energia, a autonomia, o nível de ruído e o desempenho do veículo na topografia da cidade. O ônibus irá operar durante todo o dia e as baterias serão recarregadas à noite.

A demonstração em Curitiba atende aos requisitos do edital publicado pela Urbanização de Curitiba (Urbs), órgão gestor do transporte público de passageiros da capital paranaense, para a aquisição de veículos elétricos para a cidade. Os primeiros ônibus elétricos devem começar a rodar a partir de junho de 2024. Segundo Ogeny Pedro Maia Neto, presidente da Urbs, serão investidos R\$ 200 milhões para a compra de 70 ônibus, que devem ser integrados à frota do município.



Volvo BZL está equipado com quatro baterias de íon lítio de 94kWh instaladas no teto do veículo

“Temos uma meta de redução de emissões do transporte coletivo de 30% até 2030 e de 100% até 2050. Para atingir essa meta, lançamos o programa de eletrificação da frota”, disse o presidente da Urbs no evento de demonstração do BZL elétrico. “Credenciamos seis empresas e nove modelos. O BZL é o quinto ônibus apresentado na cidade de Curitiba.”

Os testes devem durar 30 dias. Depois de Curitiba, o BZL será avaliado nas cidades de São Paulo, Santiago (Chile) e Bogotá (Colômbia). “O ônibus que rodará em São Paulo já está

pronto e tem as características para a operação na cidade”, informou Alexandre Selski, diretor de eletromobidade em ônibus da Volvo.

DESAFIO DA ELETRIFICAÇÃO – Maurício Gulin, presidente do Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba (Setransp), disse que o maior desafio da eletrificação da frota é conseguir o menor tempo de carregamento das baterias para os ônibus elétricos. “O principal foco que estamos discutindo com todas as empresas é como será a recarga dos ônibus e qual tipo de carregador será necessário.”

O BZL da Volvo leva de duas a quatro horas para ser recarregado no período noturno. “As operadoras têm que estar com a infraestrutura pronta para os ônibus entrarem em operação”, disse Gulin.

No projeto de implantação, as garagens das empresas Auto Viação Redentor, Transporte Coletivo Glória e Viação São José terão infraestrutura de recarga. “Estamos discutindo como será a contratação de energia para não estourar a tarifa. A maioria das empresas está buscando a utilização de painéis fotovoltaicos”, comentou o presidente da Setransp. ■



André Marques: “Os ônibus elétricos representam mais um passo em nossa jornada para a descarbonização”



A carteira de pedidos de rodoviários é bem consistente até o fim do ano

Fabus projeta crescimento de 5% para o mercado de ônibus em 2023

Com pedidos de modelos rodoviários fechados até o fim do ano e a aprovação do programa Caminho da Escola, a Fabus calcula que a produção poderá chegar a 20 mil ônibus neste ano

SONIA MORAES

Com ritmo forte de produção, as carroçadoras esperam um resultado bastante positivo para o mercado de ônibus no último trimestre de 2023. “Não deverá recuperar a queda do segundo trimestre e do mês de julho, mas há uma tendência de melhora no último trimestre porque é o período que mais vende ônibus rodoviário e de turismo e estamos

com a carteira de pedidos bem consistente”, revela Ruben Bisi, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), em entrevista exclusiva para a **Technibus**.

“O primeiro trimestre foi muito bom devido à antecipação de compras de modelos Euro 5. Mas o que provocou queda no segundo trimestre foi a dificuldade

na entrega de chassis Euro 6, que demoraram para entrar na linha de produção das montadoras por causa da falta de componentes (os semicondutores), o que atrasou o processo de homologação. Por isso tivemos restrição no fornecimento dos veículos”, afirma Bisi.

Além da perspectiva favorável para o segmento de rodoviários, a Fabus espera

bons resultados com os escolares após o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) retomar a licitação do programa Caminho da Escola, que deverá comprar neste ano 16,3 mil ônibus para o transporte de estudantes da rede pública. “Esse é um fator importante para o mercado terminar o ano com bom desempenho”, comenta Bisi.

O volume de compras programado para este ano tem 4,9 mil ônibus a mais do que havia sido definido pelo FNDE, que era de adquirir 11,4 mil veículos escolares neste ano. A quantidade maior de modelos é para atender ao aumento de pedidos feitos por mais cidades. Em 2022, foram comprados sete mil veículos escolares por meio do programa.

Segundo a Fabus, os ônibus têm que ser entregues até julho de 2024. “É possível fabricar neste ano 1,5 mil veículos porque é fácil programar e produzir o ônibus escolar, que tem um ciclo de produção bastante curto, de até dez dias. As montadoras estão se preparando, e as encarregadoras têm capacidade para produzir os primeiros lotes. Pode ser que em novembro e dezembro tenhamos alguns veículos emplacados”, diz Bisi.

Com pedidos de modelos rodoviários fechados até o fim do ano e a aprovação do programa Caminho da Escola, a Fabus calcula que a produção neste ano poderá chegar a 20 mil unidades, o que representará um aumento de 5% sobre o volume de 2022, que foi de 19,1 mil unidades, revertendo a queda de 7% esperada para este ano.

No acumulado de janeiro a setembro deste ano, a produção de ônibus atingiu 14.888 unidades, aumento de 9,1% em relação aos 13.646 veículos fabricados no mesmo período de 2022.

Do total de ônibus produzidos nos nove meses deste ano, a maior quantidade foi de modelos urbanos, com 8.255 unidades, que representaram 55,45% do total e aumento de 20,73% sobre as



Ruben Bisi: "Há uma tendência de melhora no último trimestre porque é o período que mais vende ônibus rodoviário e de turismo"

6.838 carrocerias de urbanos fabricadas nos nove meses de 2022.

A quantidade de ônibus rodoviários totalizou 3.842 unidades, 25,81% do total e avanço de 9,96% sobre os 3.494 veículos feitos de janeiro a setembro de 2022. O volume de micro-ônibus atingiu 2.711 unidades, com 18,21% de representatividade no setor e queda de 16,6% em relação aos 3.251 veículos fabricados

de janeiro a setembro de 2022. De intermunicipais foram produzidos 80 veículos, tendo 0,54% de participação no total, enquanto no mesmo período de 2022 saíram da linha de montagem 63 veículos.

A Marcopolo produziu 4.970 carrocerias de ônibus de janeiro a setembro de 2023; a Caio Induscar, 4.813; a Mascarello, 1.998; a Neobus, 1.141; a Comil, 1.007; a Carbus (Busscar), 516; e a Irizar, 443.

EXPORTAÇÃO E MERCADO INTERNO

– Dos 14.888 ônibus produzidos de janeiro a setembro deste ano, 12.953 unidades foram destinadas ao mercado interno, 20,25% a mais que no mesmo período de 2022 (10.772 unidades). Para o exterior as encarregadoras enviaram 1.935 ônibus – 1.380 rodoviários, 402 urbanos, 144 micro-ônibus e nove modelos intermunicipais –, registrando queda de 32,67% quando comparado com os 2.874 veículos exportados no mesmo período de 2022.

O maior volume exportado de janeiro a agosto de 2023 foi da Marcopolo, com 887 ônibus, seguida pela Irizar, com 423 veículos, e pela Caio Induscar, com 224 unidades. A Comil exportou 192 ônibus; a Mascarello, 111; e a Carbus



O segmento de ônibus foi beneficiado pelo programa Caminho da Escola

(Busscar), 98.

MELHORA EM TODOS OS SETORES

– O presidente da Fabus comenta que, se houver definição da pauta financeira, com a aprovação do arcabouço fiscal e tendo previsibilidade em relação ao que vai acontecer na economia, com a queda da inflação e da taxa de juros, poderá haver um destravamento de compras de todos os setores da indústria. “A previsibilidade vai dar noção para o empresário investir em médio prazo e trocar a frota de ônibus que está envelhecida, com idade média de oito anos, quando deveria ter cinco anos, exceto na cidade de São Paulo”, explica Bisi.

Segundo o presidente da Fabus, para que a idade média da frota de ônibus do país baixe para cinco anos, é preciso substituir imediatamente 31,5 mil veículos nas grandes cidades. “Isso é um

potencial enorme de mercado”, afirma.

Bisi diz ainda que a idade máxima da frota de ônibus urbanos, que era de dez anos, aumentou para 12 anos durante a pandemia porque as empresas tiveram dificuldades com a perda de passageiros e agora há oportunidade para renovar a frota. “Hoje o sistema está operando com 80%, índice abaixo do que era no período pré-pandemia. Perdeu 20% de passageiros, mas tem mais de 200 municípios em que o poder público está subsidiando o transporte e temos 70 municípios com tarifa zero, bancando o transporte gratuito para a população. Com isso, o potencial de renovação vai aumentando.”

RENOVAÇÃO DE FROTA – A Fabus tinha a expectativa de que a Medida Provisória (MP) 1.175, que havia destinado R\$ 1 bilhão em desconto de vendas

atreladas à renovação de frota de veículos com mais de 20 anos, fosse prorrogada pelo governo federal. Mas esta MP expirou dia 3 de outubro. Foram usados R\$ 190 milhões dos R\$ 300 milhões destinados para ônibus. “O processo de sucateamento dos veículos começou em agosto. Nas encarroçadoras 60 ônibus foram sucateados e teria mais de 200 modelos para serem retirados de circulação”, diz Bisi.

Os R\$ 190 milhões estavam reservados para 18 empresas cadastradas – montadoras e encarroçadoras –, sendo destinados R\$ 10 milhões para cada empresa. “Conforme a empresa consumia R\$ 10 milhões, havia o direito de pedir mais R\$ 10 milhões”, explica Bisi. O valor era distribuído por categoria de veículo, sendo o desconto de R\$ 99.400 para o modelo rodoviário, R\$ 70 mil para o urbano e R\$ 60 mil para os micro-ônibus.

ANFAVEA

Produção de ônibus recua 35,5% de janeiro a setembro

O mercado de ônibus ainda enfrenta dificuldades com a mudança das regras do Proconve, de P7 para P8, que determinou a introdução da tecnologia Euro 6. O setor registrou, em setembro, queda 8,9% na produção em relação a agosto deste ano, passando de 2.048 para 1.865 chassis de ônibus. Em relação a setembro de 2022, quando o volume produzido foi de 3.799 unidades, a queda chegou a 59,9%, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

No acumulado de janeiro a setembro de 2023, a produção de ônibus atingiu 15.355 unidades, registrando queda de

Márcio Lima Leite: “A exportação tem sido o maior desafio para o setor automotivo”



35,5% em relação ao mesmo período de 2022. “A queda significativa nos volumes no acumulado do ano é reflexo do ajuste da produção à nova demanda do mercado”, explica Vinicius Pereira, vice-presidente da Anfavea.

Do total de ônibus produzidos até setembro de 2023, o volume de urbanos atingiu 12.680 unidades, ficando 39,6% abaixo do mesmo período de 2022, quando foram fabricados 20.994 veículos. A quantidade de rodoviários somou 2.675 unidades, 5,5% a menos que no mesmo período do ano passado (2.830 veículos).

MERCADO INTERNO E EXTERNO – As vendas de ônibus apresentaram melhora

em setembro, com 1.503 veículos emplacados, 2,9% acima de agosto deste ano (1.461 unidades). De janeiro e setembro, foram 15.788 veículos comercializados, o que significa um aumento de 32,6% em relação ao mesmo período de 2022, quando foram vendidos 11.904 veículos no mercado brasileiro. "O crescimento significativo nas vendas de ônibus deve-se não só ao programa Caminho da Escola, mas também ao baixo nível de vendas que o setor teve nos anos de 2020, 2021 e 2022", comenta Pereira.

No ranking de janeiro a setembro de 2023, a liderança ficou com a Mercedes-Benz, com vendas de 8.388 ônibus, 49,2% a mais que no acumulado do mesmo período de 2022 (5.623 unidades). O segundo lugar ficou com a Volkswagen Caminhões e Ônibus, que vendeu 3.713 veículos, 11,2% acima do mesmo período do ano anterior (3.338 unidades), e o terceiro com a Agrale, que comercializou 2.308 veículos, 6,7% superior aos nove meses de 2022 (2.163 unidades).

Na sequência estão posicionadas a Volvo, que vendeu 573 ônibus até setembro, 68,5% acima dos nove meses do ano passado (340 unidades); a Iveco, com 485 veículos, 134,3% superior ao comercializado de janeiro a setembro de 2022 (207 unidades); e a Scania, que vendeu 275 ônibus, com aumento de 51,1,7% sobre o mesmo período de 2022, cujas vendas somaram 182 veículos.

As exportações de ônibus apresentaram queda de 7,6% em setembro em relação a agosto deste ano, de 499 para 461 unidades. No acumulado de janeiro a setembro de 2023, a retração foi de 5,7%, com o embarque de 3.736 veículos, ante os 3.961 ônibus exportados nos nove meses de 2022.

Do total de ônibus comercializados no mercado internacional de janeiro a setembro deste ano, 2.182 são modelos urbanos, 2% abaixo do mesmo período de 2022, cujo volume atingiu 2.227 unidades.

De modelos rodoviários, foram exportados 1.554 veículos até setembro, 10,4% a menos que no mesmo período de 2022 (1.734 unidades).

"A exportação tem sido o maior desafio para o setor automotivo", diz Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea. "E a indústria precisa ter equilíbrio entre vendas internas e exportação para manter o ritmo

de produção", destaca.

Para frear a queda nas exportações, a Anfavea apresentou várias propostas ao governo federal. "A primeira é referente ao custo-Brasil, que é um limitador natural das exportações. Tem ainda a desoneração total das exportações, o acordo com outros países e a redução de barreiras alfandegárias", citou Leite.

FENABRAVE

Emplacamentos de ônibus têm pequena queda em setembro

De acordo com levantamento realizado pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve), os emplacamentos de veículos em setembro tiveram queda de 5,4%, na comparação com agosto. Já em relação ao mesmo mês de 2022, houve alta de quase 4,8%. Com isso, no acumulado do ano, considerando janeiro a setembro, o setor registra crescimento de 12,5%, com quase todos os segmentos apresentando resultado positivo.

Em setembro, o mercado de ônibus registrou recuo de 4,01% em relação ao mês anterior. Já em comparação a setembro do ano passado, houve queda de 26,34% nos emplacamentos, enquanto no acumulado de janeiro a setembro a expansão chegou a 23,7%. Apesar da ligeira retração dos emplacamentos de ônibus em setembro, o segmento segue com desempenho positivo em 2023, na avaliação da Fenabreve.

"Os emplacamentos de ônibus passam por um momento de consolidação da recuperação iniciada ainda em 2022. Esse segmento, que foi um dos mais impactados pela pandemia, vem se recuperando, e mais ainda neste ano, quando foi beneficiado pelo programa Caminho da Escola, cuja implantação foi efetiva para o setor. Temos, inclusive, informação de que, no próximo dia 9 de outubro, serão licitados



Andreta Jr.: "Os emplacamentos de ônibus passam por um momento de consolidação da recuperação"

mais 16,3 mil ônibus, como parte deste programa, o que impactará positivamente o ano de 2024 também, já que não haverá tempo para a transação efetiva ser concluída ainda neste ano", afirma Andreta Jr., presidente da Fenabreve.

Já no mercado de usados, as transações de ônibus caíram 14,5% em setembro e permanecem negativas no ano, com queda acumulada de 0,9% nos de janeiro a setembro de 2023. ■

Mercedes-Benz projeta bom resultado para mercado de ônibus em 2023

A estimativa da empresa é de que o setor feche o ano com 21 mil veículos emplacados, o que representará crescimento de 22% sobre 2022

SONIA MORAES



Modelo rodoviário Euro 6 tem grande demanda até o fim do ano

A Mercedes-Benz está confiante em que o mercado de ônibus tenha bom resultado em 2023 e feche o ano com 21 mil veículos emplacados, o que representará um crescimento de 22% sobre 2022, quando foram comercializadas 17.256 chassis de ônibus no país. “O mercado de ônibus está bastante promissor e continuará forte até o fim do ano”, diz Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, em entrevista exclusiva para a **Technibus**.

Segundo Barbosa, existe uma grande necessidade de renovação de frota de ônibus urbano, rodoviário e

micro-ônibus e tem bastante modelos Euro 6 vendidos que não foram emplacados. “Se chegar a 21 mil veículos neste ano, ultrapassa o melhor resultado dos últimos cinco anos, que foi em 2019, quando o mercado fechou com 20.741 ônibus emplacados”, comenta o executivo. Em 2020, o mercado caiu para 13 mil unidades, em 2021 manteve as 13,9 mil e em 2022 subiu para 17,2 mil unidades.

Barbosa lembra que, quando há antecipação de compra por causa de mudança de tecnologia, o ano anterior tem um mercado maior que o do ano seguinte. “Foi assim com a mudança de Euro 3 para

Euro 5, com recorde de vendas em 2011 e queda em 2012 por causa de compras antecipadas. “Em 2022, o mercado fechou com 17 mil unidades, e 2023 era para ser um ano menor, entre 14 mil e 15 mil unidades, e está maior”, diz.

O diretor da Mercedes-Benz relembra que no início do ano não era possível ter uma projeção precisa para o mercado de ônibus devido aos desafios com a nova tecnologia Euro 6, que elevou o preço dos veículos, ao começo do novo governo e à alta na taxa de juros que sinalizava tendência de desaceleração. “Mas o mercado reagiu e já temos 14.155 ônibus emplacados de janeiro a agosto de 2023, aumento de 38% em relação ao mesmo período de 2022.”

Esse crescimento foi impulsionado pelos dez mil ônibus Euro 5 vendidos no ano passado e que foram emplacados neste ano, segundo Barbosa. “A diferença, de 4.155 unidades, são modelos Euro 6 vendidos e emplacados neste ano”, comenta Barbosa.

SETORES – Todos os segmentos de ônibus tiveram crescimento neste ano. “De urbanos, praticamente dobrou o volume, com 95% de alta. O escolar cresceu 67%; micro-ônibus, 39%; rodoviário, 17%; e o fretamento, 9%”, detalha Barbosa. O segmento de rodoviário emplacou 720 ônibus de janeiro a agosto de 2023 e no mesmo período de 2022 foram 616

veículos. Não teve grande crescimento porque houve atraso na homologação dos ônibus com a carroceria e não tinha veículo para atender à procura. “Mas a demanda existe e, com o grande volume de rodoviário que está por vir nos próximos meses, até dezembro esse crescimento vai ser muito maior que os 17%”, diz Barbosa. Neste mercado a Mercedes-Benz é líder com 61,9% de participação.

“Todas as empresas de rodoviários compraram ônibus e renovaram as suas frotas. Está sendo um ano muito interessante para a nossa indústria, porque os últimos três anos foram difíceis – em 2020 e 2021 teve a pandemia e em 2022 a crise dos componentes, que foi o tempo em que a indústria e a cadeia de fornecedores levaram para se adequar ao retorno, e tudo ficou represado”, comenta o diretor da Mercedes-Benz.

O segmento de escolar registrou 2.885 ônibus emplacados nos oito primeiros meses de 2023, aumento de 67% sobre os 1.727 veículos vendidos no mesmo período de 2022. O de micro-ônibus apresentou crescimento de 39%, com 1.672 veículos comercializados (no mesmo período de 2022,



Walter Barbosa: “O mercado de ônibus está bastante promissor e continuará forte até o fim do ano”

foram 1.204 unidades) e o de fretamento cresceu 9%, de 506 para 554 unidades.

O segmento de urbanos emplacou 3.596 veículos até agosto, com crescimento de 95%. E neste mercado a Mercedes-Benz tem 73% de participação, com 2.625 veículos comercializados no país. “Os grandes municípios, como Recife, Fortaleza, Rio de Janeiro, Vitória, Porto Alegre, Brasília

e regiões metropolitanas de Belo Horizonte e de São Paulo fizeram renovação de frota neste ano. A cidade de São Paulo é a que mais surpreendeu, porque normalmente tem o maior volume de compras de ônibus, com mais de mil unidades, e como não podia comprar ônibus a diesel, somente elétrico, e não acontecia nenhuma coisa nem outra, o volume acabou sendo muito baixo”, explica Barbosa.



Visibilidade para seus produtos e serviços.

11-5096.8104

EVENTO FRETAMENTO (2023)



22º Encontro Nacional
dos Transportadores de
Fretamento e Turismo



23º Encontro
das Empresas de
Fretamento e Turismo

Evento Fretamento 2023: gestão de mudanças

Além das palestras e painéis sobre temas relevantes para o setor, houve uma ampla área de exposição com fornecedores da indústria, serviços e tecnologia

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O Evento Fretamento 2023 foi realizado nos dias 31 de agosto e 1º de setembro no Serra Park – Centro de Feiras e Eventos, em Gramado, no Rio Grande do Sul. Promovido pela Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento (Anttur) e pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), o encontro é organizado pela OTM Editora.

Nesta edição, o tema central foi gestão de mudanças, com objetivo de avaliar as transformações pelas quais a sociedade e os negócios passaram desde a pandemia e com a crescente digitalização das relações profissionais e também pessoais. “Toda

empresa precisa estar preparada para o novo e se enquadrar no mercado de hoje, cada vez mais competitivo e exigente. Isso envolve desde inovações tecnológicas, como a Inteligência Artificial, até ações internas visando o bem-estar dos colaboradores”, conforme avaliação de Regina Rocha, diretora-executiva da Fresp.

Na cerimônia de abertura, o presidente da Fresp, Milton Zanca, reforçou a relevância do encontro, destacando ser uma oportunidade de os participantes saírem abastecidos com insights e informações que serão úteis para serem aplicados no dia a dia dos negócios. Jaime José Silva, presidente da Anttur, ressaltou a importância

do setor de fretamento para a economia do país ao citar que são gerados 150 mil empregos diretos, sem contar os indiretos. “O fretamento contínuo é fundamental no transporte diário dos trabalhadores brasileiros. E também no turismo o setor tem papel relevante.”

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rafael Vitale Rodrigues, mencionou o novo marco regulatório do transporte rodoviário interestadual (TRIP), que deve ser finalizado em 2023. “A atualização da regulamentação para o fretamento vai ficar para o próximo ano, assim como o marco regulatório na penalização. É muito importante que o setor esteja

regulado, para valorizar as empresas que atuam de acordo com as regras”, afirmou.

O secretário de planejamento, sustentabilidade e competitividade do ministério do turismo, Milton Zuanazzi, disse que o turismo interno precisa se expandir pelo modal rodoviário. “Precisamos incentivar o turismo rodoviário, assim como foi feito no Chile, por exemplo. É necessário estimular a demanda, pois do lado da oferta as empresas do setor estão prontas para atender os turistas com um transporte sério e de qualidade”, comentou.

O secretário de comunicação institucional do governo federal, Emanuel Hassen de Jesus, ressaltou a importância do turismo e seu papel essencial para fazer a economia girar. Segundo ele, o evento acontece em um momento favorável pelo qual o país está vivendo e afirmou que o governo federal está aberto ao diálogo para

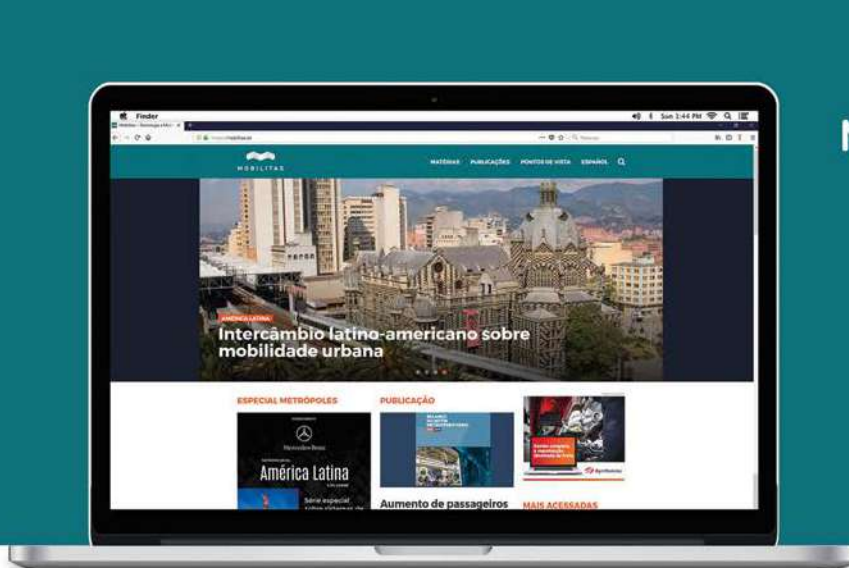
construir essa nova fase do país juntos.

LEGISLAÇÃO – O presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa, citou várias questões que afetam o setor, como a reforma tributária, que reduziu a alíquota do setor, e a Lei do Motorista. “A CNT está trabalhando fortemente em algumas questões que foram alteradas pelo Supremo Tribunal Federal (STF), como o fracionamento das horas de descanso. Outro ponto é o segundo motorista que, mesmo em descanso, passa a ser considerado trabalhando por estar embarcado. Temos que enfatizar que o transporte de passageiros é diferente do de carga.”

Segundo Émerson Imbronizão, diretor da Rimatur Transportes e vice-presidente da Anttur, essa nova interpretação da lei traz muitos transtornos para as empresas de fretamento. “É importante dizer que é



Milton Zanca, reforçou a relevância do encontro para os empresários do setor



MOBILITAS

mobilitas.lat

A PLATAFORMA DIGITAL **DA MOBILIDADE URBANA** LATINOAMERICANA





Emerson Imbronzio: "O transporte por fretamento tem especificidades"

importância de o setor se relacionar com políticos de base de seus estados, a fim de que o fretamento seja reconhecido. "Existem cerca de seis mil projetos de lei no Congresso que afetam o transporte", lembrou.

Um ponto importante para o setor de fretamento, de acordo com Andrea Cavalcanti, é a desoneração da folha de pagamento. A especialista informou que o setor vai esperar a nova Proposta de Emenda Constitucional (PEC) a ser apresentada pelo Legislativo para pedir a inclusão na desoneração "não apenas do fretamento, mas de todo o setor do transporte brasileiro".

Segundo Emerson Imbronzio, da Rimatur Transportes e da Anttur, o transporte coletivo público está desonerado, mas o fretamento, por ser um serviço privado, não está incluído. "E a gente entrega tanto quanto o transporte coletivo público. A quantidade de motoristas do transporte coletivo é a mesma do fretado e, mesmo assim, não estamos incluídos na desoneração. A gente recolhe 20% de encargos e eles recolhem

muito diferente o ônibus do caminhão. No caminhão o segundo motorista, muitas vezes, está sentado ao lado do outro, e não tem o descanso ideal. Mas nos carros de turismo não, pois ele tem uma cabine, uma poltrona-leito, um lugar adequado para descansar. O transporte por fretamento tem especificidades, e é preciso não tratar nossos profissionais como se fossem motoristas de caminhão. Porque quando eles pensaram nisso, pensaram somente no caminhão", afirmou.

Felipe Ricardo Costa Freitas, superintendente de fiscalização de serviços de transporte rodoviário de cargas e passageiros na ANTT, destacou a importância do combate ao transporte clandestino. "Estamos fazendo um raio-X das empresas de transporte rodoviário regular e iremos fazer também do setor de fretamento", informou. Sobre a penalização das empresas, enfatizou a importância da preparação dos condutores: "Motorista bem treinado pode prevenir 61% dos eventos que causam a autuação da ANTT".

CONGRESSO – Andrea Cavalcanti, gerente-executiva da diretoria de relações institucionais da CNT-Poder Legislativo, falou sobre como a empresa é impactada com o que acontece em Brasília, ressaltando a

2%. Isso impacta bastante e dificulta o nosso trabalho. Hoje, o fretamento é um complemento do transporte público das grandes cidades. Então, o governo deveria nos enxergar diferente", comentou.

Andréa Cavalcanti disse que a obrigatoriedade de equipar toda a frota de ônibus com plataformas elevatórias para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida e cadeirantes pode ser revista. "Foi apresentado um projeto de lei que prevê apenas 5% da frota com o equipamento e também a disponibilização de veículos menores para essa finalidade. Trabalhamos para isso caminhar com celeridade e esperamos que em seis ou sete meses seja votado na Câmara dos Deputados."

Carlos Alberto Calado Nunes, diretor da Transporte Santa Maria, ressaltou que o setor não é contra a plataforma elevatória. "Mas no fretamento não há necessidade de ter a frota toda com o equipamento. O custo é muito alto e a plataforma simplesmente não é utilizada", comentou.

PALESTRAS – O professor e escritor Luiz Gaziri, autor de A Ciência da Felicidade – escolhas surpreendentes que garantem o seu sucesso, falou em sua exposição sobre a busca da felicidade. As palestras também abordaram temas como "Os Desafios para a Longevidade das Empresas Familiares", com Crismeri Delfino, diretora da Possibilidade. "Os impactos da inteligência artificial (IA) nos negócios" foi o tema apresentado por Neylson Crepalde, da A3Data.

Cláudio Queiroz, mestre em administração, encerrou o evento com o tema "Transformações na gestão de pessoas", destacando que o empresário precisa focar sua atenção na sua equipe para aproveitar o potencial de seus colaboradores. Além das palestras e painéis, o Evento Fretamento 2023 ainda contou com uma área de exposição de 6,2 mil metros quadrados, onde os principais fornecedores da indústria, serviços e tecnologia mostraram seus produtos aos visitantes. ■



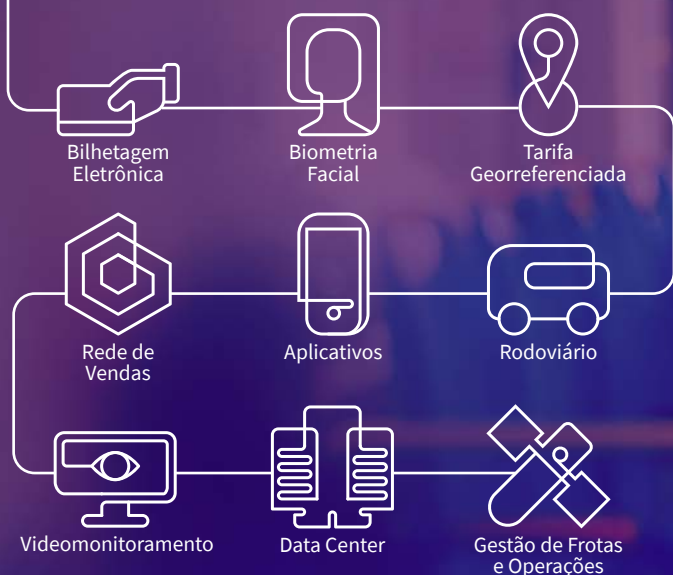
Jaime José Silva: "O fretamento contínuo é fundamental no transporte diário dos trabalhadores"

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

itstransdata.com

f @ y in /SomosTransdata

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

Rouxinol compra 35 ônibus Euro 6 Mercedes-Benz para renovação da frota



No fretamento contínuo, a Rouxinol atende empresas das áreas automotiva, siderurgia, hospitalar, alimentação, elétrica e de serviços em Minas Gerais

SONIA MORAES

A Rouxinol, que atua no mercado de fretamento corporativo há 32 anos, renovou a sua frota com a compra de 35 ônibus Euro 6 Mercedes-Benz. A negociação foi fechada no fim do ano passado. “Com essa aquisição, concluímos o programa de renovação, mas há possibilidades de novas aquisições neste ano para incrementar a frota”, revela Júlio César Diniz, proprietário da empresa, em entrevista exclusiva para a Technibus.

Dos 35 ônibus adquiridos, 32 já estão em operação e os outros três foram entregues em setembro. “Vamos continuar renovando a frota, mas não na mesma velocidade de anteriormente”, comenta o executivo. “Até o momento essa era a nossa média de aquisições para a renovação da frota. Em 2024, o

volume de compras vai depender do cenário econômico, mas, olhando os dados que temos hoje, haverá uma redução em torno de 40%.”

Com o serviço de fretamento, a Rouxinol atende empresas das áreas automotiva, siderurgia, hospitalar, alimentação, elétrica e de serviços, transportando cerca de 1,2 milhão de pessoas por mês. “Temos contratos com 20 grandes companhias, das quais 17 são multinacionais”, conta o empresário.

Para garantir o transporte corporativo, a empresa mantém em sua frota 300 veículos, todos Mercedes-Benz, sendo 230 chassis OF 1721 e OF 1722 com motor dianteiro (40% com carroceria Marcopolo G8 e G7 e 60% Comil Campione 3.25), 60 micro-ônibus

(90% com carroceria Marcopolo Senior e 10% Neobus, alguns convencionais e os demais executivos), seis modelos 0500 com motor traseiro e carroceria Neobus e quatro vans versão 416 CDI.

“Os ônibus operam no trajeto entre Belo Horizonte, Conselheiro Lafaiete e Jeceaba e as vans são utilizadas para atender clientes na região metropolitana de Belo Horizonte, onde há pequenos grupos que necessitam de atendimento personalizado, devido à sua função ou horário de saída vulnerável”, comenta Diniz.

Além da Rouxinol, outra empresa do grupo que opera em Minas Gerais é a Sudoestino, que ao longo de 48 anos faz o transporte rodoviário na região sudoeste do estado, circulando nas linhas entre Passos e Piumhi e nas

idades de São João Batista do Glória e Delfinópolis.

Para esta operação, a empresa conta com 15 ônibus Mercedes-Benz chassi OF 1721, sendo dez modelos rodoviários com carroceria Marcopolo e Comil e cinco modelos urbanos com carroceria Marcopolo. Estão nos planos do empresário a renovação da frota da Sudoestino em 2024. As duas empresas contam com garagens próprias, sendo quatro para a Rouxinol e uma para a Sudoestino, na cidade de Passos.

MERCADO ESTÁVEL – Para o mercado de fretamento corporativo, o dono da Rouxinol prevê um cenário estável em 2023. “Mas temos perspectiva melhor para 2024, com juros menores e forte investimento do governo”, afirma. O empresário comenta que, em volume de serviço, o fretamento não sofreu muito na pandemia, pois as regras sanitárias fizeram aumentar a demanda com a necessidade de operar com 50% da capacidade do veículo. “As demandas foram migrando, porém, um efeito negativo que não mudou até o momento foi o home office, o que fez reduzir o serviço de fretamento no horário administrativo”, destaca.

Atualmente o maior desafio das empresas, segundo Diniz, é conseguir a remuneração de acordo com as condições reais do mercado. “Os ônibus estão 40% mais caros, mas as empresas contratantes não reconhecem esse reajuste e se recusam a pagar 25% a mais pelo serviço, porque estão com dificuldades de caixa”, afirma o proprietário da Rouxinol.

“Para o setor de transporte, a inflação é uma realidade totalmente desproporcional. Com o diesel mais caro que a gasolina, por exemplo, os contratantes de fretamento



Júlio César Diniz:
“Vamos continuar renovando a frota, mas não na mesma velocidade de anteriormente”



Os ônibus operam no trajeto entre Belo Horizonte/Conselheiro Lafaiete/Jeceaba

são empresas em sua maioria indústrias multinacionais. Então todos os reajustes devem ter previsão orçamentária, o que dificulta bastante as negociações e principalmente a capacidade de explicar por que os índices oficiais estão abaixo de 5% e estamos pleiteando 25%”, comenta o empresário.

Diniz lembra que há 20 anos a indústria respondia por quase 40% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil e hoje a representatividade está abaixo de 20%. “O país é o maior produtor de soja, de suco laranja, de cana-de-açúcar e de minério de ferro, mas são matérias-primas. A indústria de base derreteu nesses anos. Fora do setor de mineração, a demanda para o serviço de fretamento foi reduzida, e os volumes de produção ainda estão abaixo da referência de antes da pandemia. A Rouxinol não perdeu clientes, mas alguns tiveram

reduções expressivas em quantidade de veículos”, ressalta.

O empresário relata que, com o aumento no preço dos ônibus e dos insumos que formam a cadeia do setor, como os pneus e o diesel, está difícil suportar o custo. “Tem ainda a taxa de juros elevada, o que inviabiliza os negócios. Com uma taxa de juros real, como a praticada nos países de primeiro mundo, há um incentivo à produtividade, porque o mercado vai comprar mais”, observa Diniz.

Outra dificuldade apontada pelo empresário é o desequilíbrio que a pandemia acarretou ao setor. “Para a Rouxinol, a crise sanitária causou desconforto com a perda de motoristas treinados, pois esses funcionários foram trabalhar em outras atividades”, comenta Diniz. “Tínhamos colaboradores de muitos anos na empresa, mas, quando veio a pandemia, o risco que a mesma trouxe para quem tinha que estar em contato com diversas pessoas diariamente fez com que alguns reavaliassem suas prioridades e resolveram parar.” Dos 630 empregados que tem a Rouxinol, 400 são motoristas. ■



Seminário Nacional NTU 2023 discute marco legal do transporte público

O evento abordou ainda temas relevantes, como financiamento do setor e qualidade dos serviços, descarbonização, inovação e meios de pagamento

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Durante o Seminário Nacional NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), realizado em Brasília nos dias 8 e 9 de agosto, 850 participantes circularam pela área de exposições e mais de 1,3 mil internautas acompanharam virtualmente as discussões que ocorreram nos cinco painéis e nas reuniões dos três colégios técnicos da NTU.

Segundo Francisco Christovam, presidente-executivo da NTU, a 36ª edição do evento foi um sucesso. “Os principais assuntos que estão sendo discutidos por

todos os segmentos da sociedade que se preocupam com a produção e com o desenvolvimento dos transportes coletivos urbanos de passageiros foram debatidos e puderam ser analisados nas suas mais diferentes vertentes. Foi a oportunidade certa para uma ampla troca de informações e atualização do conhecimento sobre como melhor produzir esse serviço público tão importante para a população.”

A abertura oficial do seminário contou com a presença de várias autoridades e representantes do setor, que destacaram

a importância social e econômica do transporte público para o país. A necessidade da aprovação de um marco legal do transporte público e da mobilidade, o tema principal do evento, foi citada de forma unânime.

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, afirmou que “ainda neste semestre devemos nos desincumbir de votar o projeto do marco legal do transporte público e da mobilidade”, que está em tramitação no Congresso. “Temos um sentimento de urgência em relação a este

assunto”, enfatizou. O senador ainda afirmou que o setor não pode ser mais onerado e que a reforma tributária deve beneficiá-lo.

Pacheco ressaltou que o Estado precisa remunerar as gratuidades, pois os municípios não conseguem arcar com essas despesas sem apoio. Outro ponto citado pelo presidente do Senado foi a transição energética, que ele considera “inevitável”. “É preciso dar acesso ao crédito para que essa mudança possa ocorrer”, frisou. Pacheco aproveitou para cumprimentar o governo federal pelo encaminhamento do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), que, segundo ele, contém várias iniciativas voltadas para a mobilidade.

O presidente do Conselho da NTU, João Antônio Setti Braga, afirmou que houve grande avanço na conscientização do poder público, em todas as esferas, em relação à adoção de subsídios e de outras medidas de incentivo ao transporte público que ocorreram durante a pandemia. “O transporte público luta para retomar a demanda. Essas iniciativas mostram o caminho pelo qual devemos avançar”, comentou.

Ruben Bisi, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), lembrou a importância da aprovação do novo marco legal, mas destacou que há outras pautas relevantes que não podem ser esquecidas, como a continuidade ao pagamento de subsídio

Francisco Christovam:
**“Foi a oportunidade certa
para uma ampla troca de informações”**

à gratuidade dos idosos, a permanência da desoneração da folha de pagamento e o programa de renovação da frota. “Temos mais de 200 mil ônibus com mais de 20 anos circulando pelo país.”

ESTUDOS E PESQUISAS – Durante o evento, a NTU divulgou o Anuário NTU 2022-2023, com os dados da série histórica do desempenho do setor nos últimos 30 anos, além de investimentos em infraestrutura, subsídios e cidades que adotam a tarifa zero. A publicação faz ainda um balanço dos dez anos dos protestos de junho de 2013, por melhorias e redução das tarifas do transporte público.

Já a Confederação Nacional do Transporte (CNT) lançou na ocasião a Pesquisa CNT Perfil Empresarial 2023 – Transporte Rodoviário Urbano de Passageiros. O estudo inédito – que contou com o apoio da NTU – detalha de forma minuciosa as características das empresas em aspectos como frota, operação, mão de obra e investimentos.

Os dados apontam redução de 24,4% dos passageiros entre 2019 e 2022, com perda de oito milhões de viagens por dia. Em 2019, eram 33 milhões de viagens, mas esse número caiu para 25



milhões. Isso representa uma perda de cerca de R\$ 40 bilhões para o setor, que vive uma crise intensificada pela pandemia da covid-19. O impacto também resultou na diminuição de mais de 90 mil empregos diretos.

Como ponto positivo, os benefícios de Tarifa Zero aumentaram, com 84 cidades brasileiras atuantes – antes da pandemia, o número era abaixo de dez municípios. Além disso, 91,4% das empresas adotam a bilhetagem eletrônica, aumentando ainda mais a experiência



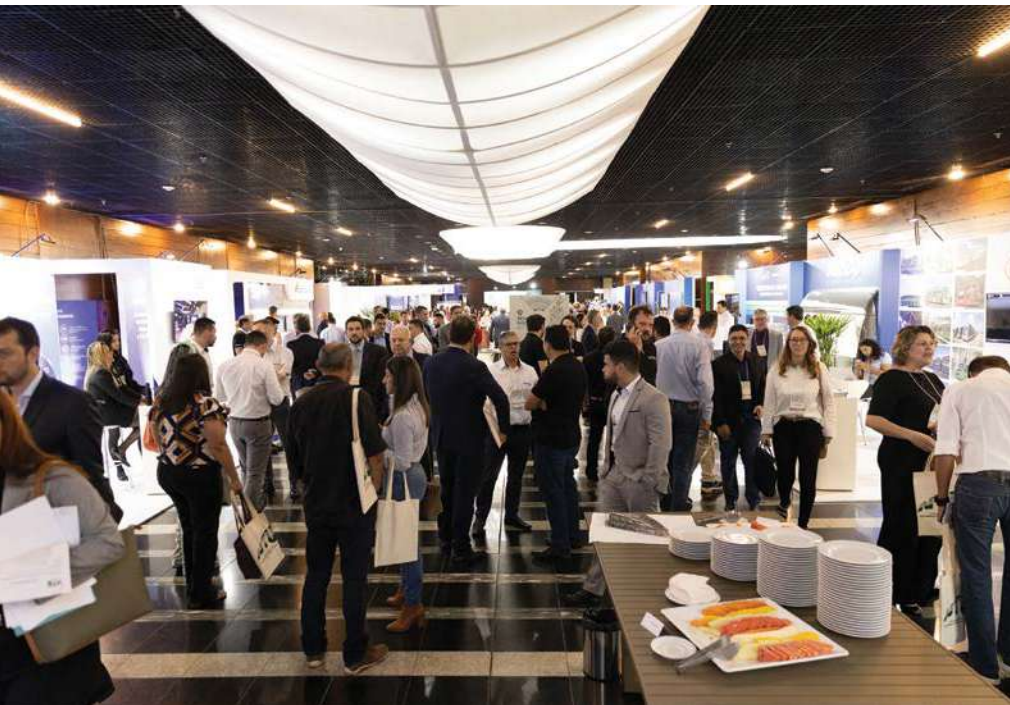
Acervo Digital OTM - acesse

1963

www.acervodigitalotm.com.br

2023





positiva para os passageiros.

ELÉTRICOS – Outro tema importante abordado no Seminário NTU 2023 foi a descarbonização, com especial atenção à ampliação da frota de ônibus elétricos e movidos a combustíveis limpos. Nos painéis de discussão sobre o assunto, foi debatida importância de ter essa transformação como agenda oficial e potencializar os incentivos e financiamentos também nesse caminho.

O presidente honorário da UITP América Latina, Jurandir Fernandes, ressaltou que, além dos benefícios para o meio ambiente, há inúmeras vantagens para a gestão. “Além de manutenção mais barata, estudos mostram que o ônibus elétrico traz a economia de 74% a 80% no custo por quilômetro”, disse

A Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP) apresentou um método de cálculo do custo dos serviços de transporte público por ônibus elétrico, obtido a partir dos conceitos adotados

no desenvolvimento de uma planilha para o cálculo do custo operacional do ônibus a diesel, elaborada em 2017.

Paralelamente ao seminário, foi realizada uma exposição que contou com produtos e serviços das mais importantes empresas do setor. Na área externa, os diversos modelos elétricos foram a grande atração. A Marcopolo exibiu o Attivi Integral 100% elétrico e o Volare Fly 10 Urbano. Já a Caio levou o eMillennium, com carroceria exclusiva para chassis movidos a propulsão elétrica por bateria, na versão 15 metros, com chassi Scania. A Eletra destacou o ônibus elétrico 100% brasileiro de 12,1 metros, modelo Padron, com chassi Mercedes-Benz.

O ônibus D9W da BYD, totalmente acessível, com piso baixo e baterias de ferro-lítio, com vida útil de 15 anos, também marcou presença. A Iveco Bus levou a versão do E-WAY de 12 metros de comprimento, com PBT de 20 toneladas, piso low-floor, pack de oito baterias no teto e motor com torque de 2.500 Nm.

A maior atração da Volvo foi o novo BZL 100% elétrico, veículo Padron 4x2 com entrada baixa.

TECNOLOGIA – O último painel do seminário tratou do tema “Inovação em sistemas inteligentes de transporte e meios de pagamento”. Os principais tópicos abordados na conversa foram a implementação das novas tecnologias e como podem ser aplicadas, bem como o impacto do novo marco regulatório, tido como uma necessidade urgente da categoria.

Entre os pontos apresentados pelos participantes estavam a inclusão de inteligência artificial, biometria facial, variedade nos meios de pagamento, facilidade de informação e inclusão de mobilidade financeira e social. Além disso, foi ressaltada a importância da contenção no gasto para a aplicação das medidas. “Nossa preocupação atual é fazer com que toda a tecnologia caiba no bolso e no orçamento dos sistemas. A tecnologia não é a estratégia, é uma ferramenta da estratégia”, enfatizou Rafael Telles, diretor da Transdata.

Quanto aos meios de pagamento no transporte público, há uma preocupação em oferecer diferentes opções para o passageiro ou cliente. João Ronco Junior, presidente da Prodata Mobility Brasil, destacou que os clientes devem estar no foco das ações para terem conforto e comodidade na escolha da melhor forma de pagar.

O CEO da Riocard Mais, Cassiano Rusycki, afirmou que a principal questão para o cliente é a facilidade no transporte e na mobilidade, e esta deve ser a grande meta de qualquer nova medida. “A gente entende que é preciso aplicar a inovação e a tecnologia, mas também tem todo um ecossistema que precisa ser impulsionado para que, no final, ele consiga facilitar a mobilidade do cliente”, disse o executivo. ■

32
anos
de história

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

12
capitais
Incluindo
São Paulo e
Rio de Janeiro

80
mil
validadores
instalados

+de
110
projetos
ativos

+de
200
cidades
Líder no mercado
brasileiro

**LIDERANÇA
INCONTESTÁVEL
EM QUALQUER
PONTO.**

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

PRODATA
mobility Brasil

prodatamobility.com.br

Tecnologia a serviço da mobilidade e do transporte público

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O novo estudo “Futuro da Mobilidade Urbana”, realizado pela Visa, destaca a necessidade de uma maior unificação e simplificação dos sistemas de pagamento no transporte público da América Latina. A pesquisa ouviu 11,5 mil participantes, em 12 mercados, incluindo Chile e México.

Especificamente na América Latina, embora 54% dos passageiros pesquisados no Chile e 52% no México ainda usem quatro ou mais meios de pagamento diferentes, ambos os mercados estão acima da média global (64%) em termos de disposição para usar pagamentos digitais no transporte público. A grande maioria dos chilenos e mexicanos pesquisados (71% e 81%, respectivamente) está ansiosa para utilizar um serviço digital para planejar, reservar e pagar antecipadamente todos os seus meios de transporte em uma única plataforma.

No Brasil, a Visa se uniu ao Cubo Itaú, com o objetivo de impulsionar as soluções de pagamento digitais e modernas, principalmente no ecossistema de mobilidade urbana do Brasil e América Latina. A companhia vem buscando parcerias para o desenvolvimento de soluções que possam ajudar a superar as dificuldades apontadas



por clientes e consumidores, como maior fluidez no momento dos pagamentos, maior sustentabilidade com a redução do uso de papel, maior segurança contra fraudes e redução dos gargalos do sistema.

A expectativa da Visa é lançar no mercado diversas soluções dentro dos próximos 12 meses, tanto com melhorias para mobilidade urbana, por meio de

transportes públicos, quanto tecnologias voltadas a praças privadas, como estacionamentos de shoppings e centro de eventos. O intuito é que com estas propostas, novos casos de uso se tornem referência para o mercado, levando as vantagens de tecnologias modernas, como pagamento por aproximação e biometria facial, a um número cada vez maior de negócios e de pessoas.

As transações por aproximação da Visa em sistemas de transporte público no mundo todo ultrapassaram a marca de um bilhão durante o ano fiscal de 2022. Na América Latina e Caribe, as transações de mobilidade urbana também cresceram 75 vezes desde dezembro de 2019. Até o momento, a Visa tem mais de 650 projetos de transporte público no mundo e mais de 350 projetos em desenvolvimento, com 25 projetos na região já em operação em 13 cidades e oito países.

Julio Ramos, diretor-executivo de soluções para mobilidade urbana da Visa no Brasil, comenta os resultados do estudo realizado pela empresa e faz um paralelo com a situação brasileira, além de falar sobre os planos da Visa para o Brasil e a experiência do MetrôRio.

TECHNIBUS – *Quais as principais conclusões do estudo “Futuro da Mobilidade Urbana”?*

JULIO RAMOS – Nosso estudo destaca como o consumidor está ávido por soluções de pagamentos para o transporte público que acompanhe a evolução de demais experiências que estão se tornando cada vez mais digitalizadas, rápidas, sem fricção e seguras. Os dados que levantamos mostram que 94% dos

consumidores pesquisados esperam que os transportes públicos passem a aceitar pagamentos por aproximação de cartões de crédito ou débito. Isso demonstra que conveniência e agilidade é a grande demanda por parte dos consumidores, o que ajuda empresas e governos a guiarem seus investimentos neste sentido.

TECHNIBUS – *Vemos que há uma grande*

demanda por diferentes formas de pagamento digital nos países pesquisados. Isso também existe no Brasil?

JULIO RAMOS – Sem dúvidas! O Brasil desponta como um dos países com maior apelo para digitalização de pagamentos globalmente. Em um estudo recente em que levantamos dados sobre as expectativas dos consumidores em relação a formas de pagamento, 67% dos consumidores brasileiros pesquisados têm a intenção de usar

pagamentos digitais com maior frequência (o percentual global é de 55%). Além disso, quase metade dos consumidores brasileiros pesquisados (47%) prevê que utilizarão exclusivamente formas digitais de pagamento dentro dos próximos dois anos (em comparação com 40% globalmente). Esses dados mostram uma grande oportunidade de evoluir toda a experiência do passageiro por meio de soluções digitais.

TECHNIBUS – *O fato dos passageiros utilizarem diferentes meios de pagamento em seu dia a dia mostra a maturidade do mercado?*

JULIO RAMOS – Isto demonstra não apenas uma maturidade do mercado, mas também uma evolução dos hábitos de uso dos passageiros, que têm uma demanda crescente por experiências mais digitalizadas, rápidas, convenientes e seguras. Os passageiros buscam soluções que simplifiquem sua jornada de mobilidade. Nosso estudo “Futuro da Mobilidade Urbana” mostra que 64% utilizariam alguma solução digital para planejar, reservar e pagar antecipadamente todos os seus meios de transporte em uma única plataforma. Na Visa, temos trabalhado para tornar viável ao passageiro realizar todo seu percurso utilizando sua credencial Visa, independente do modal escolhido.

TECHNIBUS – *O pagamento por aproximação é uma tendência na América Latina? E especificamente no Brasil?*

JULIO RAMOS – Sim, e é uma tendência que cresce exponencialmente. Consumidores estão cada vez mais acostumados a agilidade sem perder a segurança que os pagamentos por aproximação oferecem. No Brasil, chegamos à incrível marca de mais de 50% de todas as transações físicas com credenciais Visa serem feitas com a tecnologia de pagamentos por aproximação, e esse número se mantém na média



dos países da América Latina e Caribe. Ao analisarmos o segmento de mobilidade urbana, os números são surpreendentes. Em 2022, em apenas dez meses, a Visa registrou um bilhão de transações de pagamentos por aproximação em sistemas de transporte público no mundo todo. Essa tendência não fica só nos números, mas também na cultura do consumidor. Quem nunca ouviu a pergunta “é por aproximação?” quando foi realizar um pagamento?

TECHNIBUS – *Quais as perspectivas da Visa para o mercado brasileiro?*

JULIO RAMOS — O Brasil é uma terra fértil para desenvolver tecnologias inovadoras e que auxiliem efetivamente a vida do passageiro. Recentemente anunciamos a parceria com o cartão Jaé, que será o novo cartão de acesso da população carioca ao transporte público. O Jaé também poderá ser usado como método de pagamento em estabelecimentos comerciais que aceitam credenciais Visa, além de ser aceito como método de pagamento por aproximação no MetrôRio, integrando todos os modais da cidade...Este é um exemplo de como o mercado brasileiro está aberto a novas tecnologias de pagamentos por aproximação e soluções de pagamentos digitais que sirvam como ponte para a evolução do transporte público

em todo o país, trazendo modernidade, agilidade nos pagamentos, encurtamento de filas, e uma experiência de mobilidade urbana mais cômoda ao passageiro.

TECHNIBUS – *Após um ano de parceria, como tem sido a experiência com o MetrôRio?*

JULIO RAMOS – Temos colhido resultados muito bons da nossa parceria com o MetrôRio. Em um ano, houve um aumento médio de 40% ao mês na utilização dos pagamentos por aproximação no MetrôRio e o uso médio diário durante a semana ficou em 1,75 vez por passageiro. Na visão do passageiro, houve uma melhora significativa na qualidade do transporte, já que a tecnologia encurtou filas e facilitou o processo de entrada das estações. Após o primeiro uso da tecnologia, nove em cada dez passageiros continuaram usando pagamentos por aproximação para outras viagens. A solução também auxiliou no turismo, já que o pagamento por aproximação é uma solução global. Foram registrados turistas de 20 países diferentes utilizando essa solução nas catracas do Rio de Janeiro. Por fim, esse método de pagamento contribuiu para manter a taxa de risco de fraudes de pagamento no metrô a níveis baixíssimos, se mantendo em um percentual de 0,03%.

Associação unifica sistema de bilhetagem eletrônica e arrecadação

A Abasp é formada por mais de 40 empresas públicas e privadas, atuando na região metropolitana de São Paulo por meio do cartão TOP

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A Autopass faz a operação do sistema de bilhetagem por meio do TOP

A Associação de Apoio e Estudo da Bilhetagem e Arrecadação nos Serviços Públicos de Transporte Coletivo de Passageiros do Estado de São Paulo (Abasp) é uma entidade de direito privado, criada em 2019, sem fins lucrativos, que atua nos serviços e atividades ligados à bilhetagem eletrônica e arrecadação.

A intenção do estado de São Paulo de implementar um sistema único de bilhetagem e arrecadação nos transportes públicos coletivos na região metropolitana de São Paulo começou em 1998, com a iniciativa do denominado Metropass, integrando o transporte público metropolitano sobre trilhos e pneus. Outras iniciativas surgiram ao longo do tempo.

Após a tentativa de centralização da bilhetagem e arrecadação em 2017, que também não foi adiante, estudos acerca

da viabilidade de constituição de uma associação civil que seria encarregada de assumir o serviço de bilhetagem e arrecadação começaram a ser realizados e um grupo de trabalho criado pelo governo do estado de São Paulo passou a analisar a viabilidade da aplicação desse modelo,

“A proposta de centralizar a arrecadação e a bilhetagem eletrônica já é antiga. O governo de São Paulo fez algumas tentativas, sem sucesso. Tivemos a ideia de criar uma entidade para uma gestão compartilhada. É uma associação privada na qual os operadores participam da gestão, assim como o poder público tem seu assento no conselho administrativo”, conta Daniel Bulha de Carvalho, diretor-executivo da Abasp.

Atualmente, a entidade é formada pelas concessionárias do transporte

coletivo de passageiros da região metropolitana de São Paulo, a Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), além das concessionárias do transporte coletivo de passageiros dos municípios de Taboão da Serra, Rio Grande da Serra, Arujá e Cotia. A Autopass foi contratada para fazer a parte operacional do sistema de bilhetagem eletrônica da região.

Com mais de 40 empresas públicas e privadas associadas, a Abasp se destaca por números grandiosos: na operação sob pneus são 4.724 ônibus na frota associada e mais de 250 milhões de transações por mês; nos trilhos são 371 quilômetros de rede, sendo que 101 quilômetros integram a capital à região metropolitana e 165 estações da CPTM e do Metrô, com 25.686 milhões de transações mensais. Em 14 meses, foram emitidos mais de 2,5 milhões de cartões TOP, e mais de 373 milhões de bilhetes QR Code desde o início da operação.

A Abasp chega com o conceito de Clearing House para uma arrecadação unificada. Por meio de um fluxo financeiro formado por contas-garantia – denominadas Escrow Account e que são muito utilizadas em operações de M&A (fusões e aquisições) em razão da segurança dada pela instituição bancária custodiante às partes envolvidas –, são realizados os recebimentos dos recursos e pagamentos aos associados de acordo com a quantidade de passageiros transportados e a tarifa pública definida pelo

seu respectivo poder concedente.

De acordo com a Abasp, o modelo Clearing House traz diversas vantagens, como redução de custos com a implementação e operacionalização do sistema; integração entre os transportes públicos operados pelas empresas associadas; oferta maior de eficiência e mobilidade para os passageiros, e preservação da política tarifária e fiscalização do poder concedente.

É importante destacar que política tarifária estabelecida em cada município ou no estado é mantida, e a associação não faz a gestão dos subsídios, apenas da arrecadação do sistema.

Os recursos são arrecadados e repassados aos associados, bem como as demais despesas e custos provenientes da manutenção e operacionalização do sistema de bilhetagem eletrônica. A arrecadação é acompanhada pelos associados, por meio de sistemas de relatórios que permitem acesso simultâneo aos dados, que também são fiscalizados pelos órgãos estatutários da Abasp e analisados anualmente por auditoria independente escolhida dentre as dez principais auditorias do mundo.

Segundo Carvalho, a Abasp superou um grande obstáculo para avançar na unificação da arrecadação. "As barreiras regulatórias foram resolvidas. Todos os associados participam ativamente. Nossa meta é ampliar cada vez mais essa gestão unificada no estado de São Paulo, mas ainda há dificuldades a serem superadas", comenta.

Paulo de Tarso Lamigueiro Toimil, diretor de operações da Abasp, avalia que a centralização da arrecadação e da bilhetagem no estado de São Paulo é viável. "Técnica e operacionalmente é possível, pois já temos uma proximidade nesta área. Havia barreiras regulatórias porque o processo envolve entes diferentes da federação e legislações também diversas, mas isso já foi solucionado.



Daniel Bulha de Carvalho: "Nossa meta é ampliar, cada vez mais, essa gestão unificada no estado de São Paulo"

Entretanto, sabemos que ainda há barreiras".

O modelo de governança da Abasp tem como objetivo concretizar os princípios de transparência e estabilidade que norteiam as nossas ações. As diretrizes e políticas que orientam a entidade são estabelecidas pelo conselho de administração, que também monitora a implementação dessas iniciativas por meio dos apontamentos feitos pelos diretores executivos. O conselho é assessorado pelo comitê técnico de bilhetagem. Já o conselho fiscal é um órgão de funcionamento permanente.

CASE TOP – A Abasp é responsável pela bilhetagem e arrecadação da região metropolitana de São Paulo, uma das dez maiores regiões metropolitanas do mundo, com mais de 22 milhões de habitantes em 39 municípios. A entidade contratou a Autopass para operacionalizar o sistema de bilhetagem.

"A arrecadação é centralizada na Abasp. A entidade recebe os valores arrecadados e paga os operadores", sublinha o diretor-executivo da associação. Todos os dias são realizadas 200 mil transações com o TOP, sendo 31,6 mil nos ônibus e 171,2 mil nos trens e metrô.

Segundo a entidade, a arrecadação

centralizada, além de permitir maior segurança e transparência aos associados, também possibilita a integração de informações e dados para melhor compreensão e planejamento das políticas públicas voltadas ao transporte público coletivo de passageiros.

O cartão TOP consolidou o sistema de bilhetagem eletrônica em São Paulo, unificando a bilhetagem e arrecadação dos associados. Também foi implantado, em substituição ao bilhete unitário magnético, o bilhete em QR Code nas estações da CPTM e do Metrô.

O Cartão TOP é aceito em todas as linhas do transporte sobre trilhos e pneus na região metropolitana de São Paulo, como também nos municípios de Arujá, Cotia, Rio Grande da Serra e Taboão da Serra. Além disso, o cartão TOP dá direito à integração entre os trilhos e ônibus do transporte metropolitano.

A entidade enfatiza que associar-se a Abasp garante que as operadoras tenham mais segurança financeira e um nível tecnológico padronizado, que se integra com uma ampla rede de mobilidade e conta com atualizações constantes.

"Um município que entra pra Abasp passa a contar com o mais completo e inovador sistema de bilhetagem eletrônica do país. Há uma série de em relação aos custos e investimentos necessários para implantação, manutenção e atualizações", comenta o diretor de operações da associação.

A Abasp pode ainda integrar a bilhetagem eletrônica com outros serviços, como estacionamento, transporte privado de passageiros, transporte rodoviário, compartilhamento de bicicletas ou até mesmo bilhetagem personalizada para grandes eventos. Além do aspecto operacional, o estatutário da entidade preza pela realização de estudos e pesquisas, a fim de proporcionar uma melhoria contínua nos serviços de transporte público de passageiros. ■

“Transporte público é a melhor opção”, diz Renée Amilcar, nova presidente da UITP

A mais antiga entidade de transporte público – UITP – escolheu o seu congresso mundial em Barcelona, em 4 de junho deste ano, para uma decisão histórica: eleger Renée Amilcar como a primeira mulher a comandar os destinos da veterana organização de 128 anos

FRED CARVALHO

Renée Amilcar, uma engenheira industrial nascida no Haiti, em 1968, com estudos na Politécnica e Universidade Sherbrooke, em Montreal, Canadá, teve seu primeiro emprego na indústria aeronáutica, além de uma breve passagem pela indústria de telecomunicações, pois trabalhou na Nortel.

A sua paixão, no entanto, foi quando conheceu o mundo dos transportes, em 2002, com sua entrada na Sociedade de Transportes de Montreal, como

chefe de planejamento e chegou em 2021 a diretora-geral. Foi a primeira mulher, também na UITP, em 2017, a ser presidente do comitê técnico de ônibus.

O sucesso de Amilcar vem da transformação que conseguiu no transporte de Montreal, com uma estratégia que permitiu aumentar em 15% a frota



de ônibus e também iniciar a eletrificação dos coletivos visando uma frota 100% elétrica até 2025. Com o financiamento federal do Banco de Infraestrutura do Canadá de US\$ 400 milhões serão comprados mais 450 ônibus elétricos. O objetivo é chegar em 2040 com zero emissões.

TECHNIBUS – *Se no século passado a preocupação era estabelecer sistemas de transporte que permitissem a circulação de pessoas dentro das crescentes megalópoles – ou seja, havia a necessidade de estruturar corredores que tornassem as viagens pelas cidades cada vez mais rápidas e confortáveis – a atual preocupação é atender a uma série de novas demandas – veículos de transporte com redução substancial na emissão de poluentes, maior automação do sistema de transporte, viabilidade de suportar os crescentes custos de investimento, definições das melhores estratégias para atender o crescente número de passageiros. Como enfrentar esses novos desafios?*

RENÉE AMILCAR – A colaboração seria minha primeira resposta. E investimentos seria a segunda. Existem várias maneiras de olhar para isso. Primeiro precisamos que os profissionais do setor de transporte público continuem compartilhando ideias e colaborando nas soluções propostas. Temos que trabalhar juntos mais do que antes, pois isso não é bom apenas para encontrar soluções compartilhadas. É bom para as pessoas verem que os que estão dentro do setor estão trabalhando duro para abrir um caminho a seguir. Um grande exemplo que gostaria de destacar é a colaboração da OC Transpo com a TCC. A colaboração pode fornecer respostas aos nossos desafios, e podemos superá-los

trabalhando juntos.

Em seguida, precisamos garantir que defendemos continuamente o transporte público a cada passo, e uma das coisas mais especiais sobre a UITP é a capacidade da associação de reunir todas as partes interessadas do setor. A UITP é uma ótima organização que fornece as ferramentas para possibilitar a colaboração de todo o trabalho. Sabemos que problemas compartilhados podem se tornar soluções compartilhadas. Também sabemos que o que pode funcionar para uma cidade não funcionará necessariamente para outra, e é por isso que exemplos de boas práticas podem resultar em progressão em todos os setores. Se soubermos o que pode ser feito em uma

cidade, em uma rede, as lições podem ser aprendidas.

O setor de transporte público não é o único que enfrenta problemas que afetam muitas outras partes da sociedade: mudança climática, inflação, escassez de mão de obra, crise de energia... Esses são grandes problemas e precisamos garantir que o transporte público esteja em alta na agenda dos tomadores de decisão para nos permitir enfrentar essas questões. O transporte público é uma solução importante para a crise climática em termos de que pode fazer por nossas cidades. Sabemos que a mobilidade compartilhada e ativa reduz as emissões, proporciona um ar mais limpo e diminui o congestionamento na vida urbana. Mas se os tomadores de decisão não investirem mais e fornecerem mais financiamento, não poderemos resolver tudo o que precisamos. O transporte público vai prosperar, e fará isso com colaboração e incentivo político.

TECHNIBUS – *O usuário do transporte público também mudou muito nos últimos anos. Agora ele quer Wi-Fi, ar-condicionado, suspensão mais suave, maior conforto durante a viagem, mensagens alternativas – principalmente nos horários de pico – que permitam que ele seja direcionado para pegar outra linha do sistema de transporte que o levará mais rápido ao destino. As empresas que operam o transporte de passageiros estão preparadas para este desafio? Como repassar os custos aos usuários?*

RENÉE AMILCAR – O transporte público se desenvolveu muito nos últimos dez, 15 anos. Você está absolutamente correto nessa afirmação. O setor tem trabalhado arduamente para se adaptar, melhorar e desenvolver para atender às necessidades de uma sociedade em mudança e para se ajustar aos novos avanços tecnológicos. Para

muitos passageiros, sua rede local não se trata apenas de ir do ponto A ao ponto B. Trata-se de oferecer várias opções de mobilidade, com o transporte de massa continuando a ser a espinha dorsal da mobilidade urbana.

O setor passou por uma revolução digital nos últimos anos, e esses desenvolvimentos ocorreram para melhorar as opções para o passageiro. Sabemos que quando os passageiros nos dizem por que não usam sua rede local, ou como acham que sua rede local poderia melhorar, eles nos dizem que desejam serviços pontuais, confiáveis, limpos, seguros... e redes e operadoras trabalham duro para garantir que seus serviços forneçam tudo isso.

TECHNIBUS – *Em países pobres ou em desenvolvimento, o transporte público é mais voltado para levar passageiros de um ponto a outro, sem grandes preocupações com a qualidade ou humanização do transporte. Você acha que existem alternativas ao transporte humano em vez do simples transporte urbano (pessoas apinhadas, falta de conforto, tarifas altas, longas horas no ônibus)?*

RENÉE AMILCAR – O transporte público deve ser a primeira e mais óbvia escolha para o deslocamento de pessoas em nossas cidades. Quanto mais pessoas encorajarmos a usar o transporte público, menos carros circulam e, principalmente, menos carros para uma única viagem, para uma única pessoa. Para mim, o transporte público é um serviço centrado nas pessoas. E com isso me refiro às pessoas que o usam e às pessoas que trabalham nele. São as pessoas que fazem do transporte público o que ele é.

Obviamente, o acesso ao transporte público e a disponibilidade de transporte público podem variar de acordo com a cidade e o país, e é por isso que o financiamento

e os incentivos financeiros são tão importantes. Todos nós devemos ter o direito de acessar opções de mobilidade urbana sustentável. O transporte público dá uma contribuição incrível para a sociedade, oferece às pessoas acesso ao trabalho, à educação, à saúde, ao lazer... e sabemos que também contribui muito para o desenvolvimento das cidades e dos países, principalmente dos países mais pobres. É por isso que precisamos garantir que o investimento esteja sempre presente e que, coletivamente, defendamos todo o setor – em todo o mundo. Precisamos uns dos outros desta forma! Para mim, não há alternativa a uma rede de transporte público acessível e bem administrada, pois é a melhor opção para nossas cidades.

TECHNIBUS – *Quais são as cidades do mundo que merecem destaque como as melhores em qualidade de transporte?*

RENÉE AMILCAR – Se der uma visão mais específica sobre o Canadá, há um grande desenvolvimento do transporte de massa em Ottawa, Toronto, Quebec, Gatineau e muito mais, e acho que esses desenvolvimentos são definitivamente algo a destacar. Estamos trabalhando duro em Ottawa para continuar expandindo e desenvolvendo o trânsito, e sei, observando nossas cidades e áreas no Canadá e conversando com meus colegas, que temos muito progresso para ficarmos orgulhosos.

Embora o setor tenha enfrentado grandes dificuldades nos últimos anos, existe um compromisso de prestação de serviços que é motivo de orgulho em todo o mundo. Isso torna um pouco difícil selecionar certas cidades, pois existem muitas realizações bem-feitas. Há sempre a preocupação de nomear um, e esquecer outro local que mereça destaque! É verdade que em alguns países e em alguns continentes, certas modalidades ou desenvolvimentos particulares

no setor tiveram mais sucesso, mas é por isso que devo voltar à grande capacidade da UITP de reunir tantos operadores, redes e autoridades para compartilhar seus sucessos e suas experiências. Isso nos permite ver o que está funcionando tão bem em lugares específicos e quais exemplos podem ser compartilhados para talvez ajudar outras cidades a desenvolver suas próprias redes.

TECHNIBUS – *No Brasil quais são as cidades que se destacam em relação a isso?*

RENÉE AMILCAR — Uma das grandes alegrias da minha gestão será a oportunidade de conhecer mais membros da UITP de quantas cidades e países eu puder. Trabalhando todos os dias para promover a mobilidade urbana em Ottawa, estou sempre interessada em saber mais sobre o que está acontecendo em outros lugares e tenho acompanhado o trabalho de nossos colegas no Brasil e no México em nossos escritórios locais. Espero ter a chance de ver mais o que as cidades brasileiras estão fazendo quando se trata de mobilidade urbana e aprender o que está dando certo e onde – tenho certeza que seus sucessos não faltam!

TECHNIBUS – *Como evoluiu o transporte público nas últimas décadas?*

RENÉE AMILCAR – O transporte público evoluiu a um ritmo impressionante nos últimos anos e décadas. Assistimos a grandes avanços tecnológicos, desde sistemas de bilhetagem inteligente e Mobility-as-a-Service, até desenvolvimentos com dados e segurança cibernética. O setor tem respondido às necessidades de uma sociedade em mudança. Todos esses desenvolvimentos devem existir para beneficiar o passageiro; as necessidades do usuário devem estar sempre na vanguarda de toda e qualquer mudança.

TECHNIBUS – *Quais são as maiores dificuldades para a próxima década?*

RENÉE AMILCAR – As dificuldades enfrentadas pelo transporte público são aquelas que mencionei em outra parte da entrevista – e só podem ser abordadas em conjunto. Estamos enfrentando problemas de financiamento, estamos lidando com questões globais que estão impactando a sociedade em geral. Seja a gravidade das mudanças climáticas, clima extremo, crise energética, escassez de mão de obra, financiamento e financiamento, não vou fingir que não temos grandes obstáculos a enfrentar. No entanto, o que pude testemunhar no último UITP Global Summit, como nova presidente, é a capacidade do nosso setor de enfrentar esses desafios de frente. Além disso, o grande entusiasmo e atitude colaborativa daqueles que trabalham duro todos os dias para manter nossas cidades em movimento. A pandemia trouxe grande desgaste ao nosso setor, que, como serviço essencial, intensificou a movimentação todos os dias, e ainda estamos nos recuperando disso. Mas sei que o que quer que enfrentemos como setor.

TECHNIBUS – *Cresce a necessidade de investimentos em novas tecnologias – ônibus movidos a bateria, hidrogênio, gás e biogás, ônibus com direção autônoma, corredores dedicados, eletrônica e informática facilitando a vida dos usuários, etc. Como conseguir recursos para tantos investimentos em dezenas de cidades pelo mundo?*

RENÉE AMILCAR – Financiamento é uma questão importante que o transporte público está enfrentando. Na verdade, estou interessada em fazer deste um dos meus focos como presidente da UITP. Sei da importância do engajamento com os tomadores de decisão para que o setor

receba o incentivo político e financeiro e os investimentos necessários. Isso nem sempre é fácil, pois o setor nem sempre aparece no topo da lista quando o assunto é atenção política. Engajamento, engajamento, engajamento – devemos continuar defendendo o financiamento e a discussão com os tomadores de decisão. Se quisermos continuar desenvolvendo a mobilidade urbana – e nunca devemos esquecer que isso é para beneficiar a vida da cidade e da sociedade como um todo – então o setor precisa de financiamento adequado. Não terei vergonha de defender isso e fazê-lo nas várias plataformas que tenho a honra de conduzir.

TECHNIBUS – *A questão das emissões de carbono é atualmente o foco principal nas conversas com os governos. Quais são as alternativas tecnológicas mais viáveis para os próximos anos? Gás, elétrico, célula de combustível, combustíveis renováveis?*

RENÉE AMILCAR – Sabemos que existem grandes problemas para nossas cidades quando se trata de emissões. Também sabemos que o transporte público é uma importante solução para a crise climática. A movimentação de pessoas em transporte coletivo reduz as emissões coletivas e traz um ar mais limpo para nossas cidades. Mas meu ponto anterior sobre o envolvimento com os tomadores de decisão sobre financiamento também se aplica aqui quando se trata de ação climática. O transporte público pode oferecer soluções para reduzir as emissões, mas isso requer incentivo e engajamento político. Existem muitas alternativas viáveis, e temos visto grandes avanços tecnológicos quando se trata de modos movidos a energias renováveis, ônibus elétricos e movidos a célula de combustível, por exemplo.

A OC Transpo está adotando os contratos da Toronto Transit Commission para



OBRIGADA, 📍 SÃO PAULO!

15 anos conectando pessoas,
transportando sonhos e
movendo futuros.

adquirir 194 ônibus elétricos de 40 pés. De acordo com o plano atual, 26 e-ônibus devem chegar no ano de 2024, 77 chegarão no ano de 2025 e os restantes no ano de 2026. Além disso, nos anos de 2026 e 2027, cerca de 154 ônibus elétricos de alta capacidade serão adquiridos. Até 2027, um total de 350 ônibus elétricos serão adquiridos. Toda a frota da OC Transpo será convertida até 2036.

TECHNIBUS – *Qual foi o motivo da mudança no calendário dos congressos da UITP – passa a ser anual, com um evento europeu (anos ímpares) e outro em alguma outra região do mundo (anos pares)?*

RENÉE AMILCAR – O objetivo de mudar o UITP Global Summit para uma edição anual (a edição de 2023 em Barcelona foi a última edição sob o formato atual de sediar o Summit uma vez a cada dois anos em uma cidade diferente), foi para melhor definir o Summit para nossos membros, o setor e nossa equipe. O Summit tornou-se o evento definidor do nosso setor e a principal ocasião para reunir toda a indústria. Este é um grande crédito para o excelente trabalho da UITP e de nossos membros. O que aconteceu nos últimos anos é que as formas como nos encontramos e interagimos mudaram, e o mundo está refletindo sobre o que isso significa nos tempos que virão.

Como a única associação do nosso tipo, é importante que a UITP reconheça essas mudanças futuras para nossos membros, funcionários e todo o setor de transporte público. Ao mudar o Summit para uma edição anual, acreditamos que reorientar nossas atividades trará um melhor equilíbrio à nossa abordagem de colocar as pessoas em primeiro lugar. Após conversas e consultas com os membros, decidimos reunir o setor de forma mais regular, tornando

o Summit um encontro anual. À medida que nosso setor se reconstrói nos próximos tempos, estamos aumentando a interação, os serviços e o envolvimento de nossos membros. Sob a nova abordagem, o Summit será sediado duas vezes na mesma cidade na Europa – em 2025 e 2027 esta cidade será Hamburgo, na Alemanha – e então, para cada ano par, será sediado em uma cidade fora da Europa. Para 2026, será Dubai, nos Emirados Árabes Unidos. Ambas são cidades incrivelmente empolgantes com muito a oferecer quando se trata de transporte público. O setor de transporte público realmente tem algo a esperar para as próximas edições!

TECHNIBUS – *A UITP fez pesquisas para descobrir se os patrocinadores, assim como os participantes, apoiam os eventos anuais?*

RENÉE AMILCAR – A mudança para um encontro anual foi um longo processo de discussão e engajamento com nossa equipe, membros e o Conselho Executivo da UITP. Como o UITP Summit existe em vários formatos desde 1886, era muito importante garantir que qualquer mudança fosse cuidadosamente considerada. Apoio foi dado para esta nova abordagem em cada etapa, e acreditamos que esta direção se encaixa bem em nossa abordagem para construir laços mais fortes com cada cidade anfitriã e para melhor definir a estrutura do Summit, aproximando nossos membros e delegados uns dos outros. É uma abordagem emocionante e tenho certeza de que nosso público está envolvido e animado com o que está por vir. São as pessoas que fazem do transporte público o que ele é, e o Summit continuará sendo o lugar ideal para nos conectarmos uns com os outros para considerar o futuro do nosso setor. A colaboração é

fundamental em tudo isso!

TECHNIBUS – *Quais são as chances de um destes eventos vir para a América Latina? E para o Brasil?*

RENÉE AMILCAR – O processo para se tornar o anfitrião/parceiro local do UITP Summit começa com a fase de licitação, que está aberta a membros do UITP em todo o mundo. É incrivelmente empolgante saber que muitas cidades internacionais abrigaram o setor de transporte público ao longo dos anos e considerar as muitas cidades globais que se candidatarão a se tornar as anfitriãs nos próximos anos!

Eu adoraria que o Summit acontecesse em todas as partes do mundo nos próximos anos, e a América Latina tem muitas cidades maravilhosas com sistemas de transporte empolgantes. Como o processo de licitação está aberto a nossos membros em todo o mundo, encorajo qualquer um que deseje licitar a considerar se essa opção é uma que gostariam de seguir!

TECHNIBUS – *A repetição da mesma cidade – como no caso de Hamburgo – como sede já foi tentada?*

RENÉE AMILCAR – Como o UITP Summit existe desde 1886, houve muitas ocasiões maravilhosas em que uma cidade sediou o evento mais de uma vez. Isso aconteceu em várias ocasiões e sob o novo formato anual haverá uma cidade anfitriã diferente entre cada cidade europeia que acolhe duas vezes. Portanto, em 2025, começaremos em Hamburgo, e Dubai sediará em 2026, antes que o evento retorne a Hamburgo em 2027. O processo começará para uma cidade anfitriã em 2028 e, em seguida, uma cidade europeia para os anos seguintes. Vai ser muito interessante, e acho maravilhoso reunir o setor dessa forma – só a UITP é capaz disso. ■



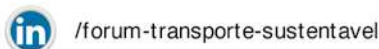
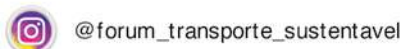
29 DE
NOVEMBRO
2023
SÃO PAULO

FÓRUM
TRANSPORTE
SUSTENTÁVEL

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



PATROCINADORES:



FORUMTRANSPORTESUSTENTAVEL.COM.BR

FAÇA SUA INSCRIÇÃO
ONLINE E GRATUITA



BRT do Rio de Janeiro vai receber 287 ônibus da Marcopolo



O sistema BRT da cidade do Rio de Janeiro vai receber, a partir de novembro, 287 novos ônibus articulados Marcopolo Viale Express para operação no transporte público municipal, nos corredores expressos Transoeste, Transcarioca, Transolímpica e Transbrasil. O modelo Viale Express

foi desenvolvido especificamente para o sistema carioca.

Os ônibus Marcopolo Viale Express têm visual renovado e contam com o Luz de Posição Diurna (DRL – Daytime Running Light) no conjunto ótico dianteiro para deixar o veículo visível durante o dia sem que o motorista precise usar o farol

baixo. Com 23 metros de comprimento total, possuem chassi Mercedes-Benz O 500 MDA Euro 6, e capacidade para transportar 181 passageiros (123 em pé e 58 sentados em poltronas do modelo City Comfort com apoio de cabeça e tomadas USB.

Os veículos contam com sistema de comunicação do motorista com os passageiros com microfone da cabine (tipo o utilizado no metrô), aviso sonoro de fechamento das portas de embarque e desembarque, sistema de iluminação diferenciada com cromoterapia no interior do veículo, rampa de acesso junto às portas de embarque para total acessibilidade e cabine segredada para motorista.

Os ônibus também possuem circuito fechado de TV que permite ao motorista visualizar no painel as imagens das câmeras internas, sistema de próxima parada e de segurança que impede o movimento do veículo com as portas abertas ou não completamente fechadas, sensores de aproximação para plataforma, sistema de ar-condicionado, botão de pânico na cabine do motorista, painel mostrador de velocidade em trânsito e câmera de marcha à ré.

Os novos 287 ônibus serão entregues ao longo do primeiro semestre de 2024 e vão colaborar para a renovação e modernização dos corredores BRT da cidade, iniciadas no ano passado com a aquisição de 220 veículos.

Busscar entrega 20 ônibus para o Grupo Comporte



A Busscar entregou no início do segundo semestre 20 ônibus chassis Mercedes-Benz para o Grupo

Comporte. Foram dez Vissta Buss 360 para a Piracicabana (SP), cinco Vissta Buss 340 para a Expresso União

(MG) e cinco Vissta Buss 340 para a Princesa do Norte (PR).

Os modelos Vissta Buss 360 entregues à Piracicabana têm 48 poltronas Class Soft, todas com entrada individual para cabo USB. Além disso, possuem ar-condicionado, sanitário, itinerário e display de mensagem no salão.

Já os Vissta Buss 340 da Expresso União e Princesa do Norte contam com 46 poltronas Class Soft com entrada individual para cabo

USB, ar-condicionado, sanitário, display de mensagem no salão, elevador, preparação para wi-fi e itinerário.

Segundo Paulo Corso, diretor comercial da Busscar, nos próximos meses, mais modelos serão entregues para o Grupo Comporte, inclusive do Vissta Buss DD. "No último ano já fizemos grandes entregas às empresas do grupo, agora mais uma vez confiaram na robustez e na qualidade reconhecida da marca para agregarem às frotas", comenta.

Ribeirão Preto renova a frota com 126 ônibus urbanos da Caio



A Transcorp Transportes Coletivos escolheu o ônibus urbano Apache VIP para mais uma etapa de renovação de sua frota. Os 126 veículos irão operar na cidade de Ribeirão Preto, no interior de São Paulo.

"Ribeirão Preto está passando por uma reestruturação muito positiva de seu sistema de transporte coletivo. Foram feitos estudos preliminares de viabilidade, equilíbrio econômico-financeiro e de renovação de frota, o que confere mais segurança para o operador e resulta em um transporte com mais qualidade, conforto e muito mais eficiente", afirma João Ávila, gerente da Transcorp.

Os Apache VIP seguem o padrão visual do consórcio: veículos das linhas alimentadoras são na cor verde, com detalhes em azul e, os ônibus das linhas troncais e de integração, são na cor azul, com detalhes em laranja. Os chassis atendem ao padrão de redução de emissão de gases Proconve P8 (Euro 6) e possuem suspensão pneumática, que têm a capacidade de absorver melhor os impactos,

aumentando o conforto durante os trajetos.

Vinte e um ônibus Apache VIP foram produzidos na versão midiônibus. Os veículos possuem 11.350 mm de comprimento, capacidade para 68 pessoas e três portas com embarque dianteiro. As demais unidades possuem 12.750 mm de comprimento, capacidade para 80 pessoas e as mesmas configurações de portas e embarque.

Os veículos customizados para a Transcorp são 100% acessíveis, com poltronas destinadas a pessoas com deficiência (PcD), mobilidade reduzida e idosos, além de elevadores automáticos, box para cadeirantes e pessoa com deficiência visual acompanhada de cão-guia. Têm sistema wi-fi, tomadas USB para recarga de dispositivos móveis e sistema que identifica possíveis falhas na parte operacional e elétrica dos veículos. Todos os ônibus contam com ar-condicionado, janelas com vidros com barreiras aos efeitos solares na cor fumê e assentos estofados.

Digitalização impulsiona turismo rodoviário

O turismo rodoviário brasileiro registrou em 2023 aumento de 80% na compra de passagens vendidas, em comparação com o mesmo período em 2019. É o que revelam dados da ClickBus. De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o Brasil tem uma malha rodoviária de, aproximadamente, 1,7 milhões de quilômetros e quase 18 mil ônibus habilitados para o transporte interestadual e internacional de passageiros. Esse número atende a mais de 119 milhões de usuários por ano, que viajam a passeio, trabalho ou por motivos pessoais.

Outros indicadores são encontrados no levantamento da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), que mostra que mais de 42,5 mil ligações municipais são cobertas pelo setor rodoviário regular. Dentre elas, 96% das cidades só são acessadas pelo transporte terrestre. E essas são as linhas mais procuradas para turismo em feriados, por exemplo.

"O nosso país é rico em cultura, história e tem um meio ambiente convidativo para quem gosta de se aventurar em novos lugares. Os viajantes podem conhecer o Brasil de ponta a pon-



ta se locomovendo apenas por meio dos ônibus interestaduais. Além de ser uma opção segura e em conta, no trajeto é possível admirar o percurso das lindas paisagens desse país continental. É uma experiência única", observou a conselheira da Abrati, Leticia Pineschi.

A ClickBus é uma plataforma de soluções para viajantes e viagens rodoviárias no Brasil, está consolidada como facilitadora da vida dos viajantes. Na plataforma é possível comprar e acompanhar todos os detalhes em tempo real, além de receber informativos com dicas da cidade de destino. Com mais de 200 empresas regulares incorporadas ao ecossistema, a ClickBus conta com quase cinco mil destinos no Brasil.

"Atualmente, bastam alguns cliques na tela do celular ou do computador e, quase instantaneamente, o usuário acessa o bilhete da viagem com todas as informações necessárias para o embarque. É um serviço completo para os passageiros de ônibus interestaduais", diz Leticia Pineschi.

Busscar amplia presença na América do Sul



A Busscar realizou em setembro a entrega de quatro ônibus Vista Buss DD, com chassi Volvo B430R 8X2, para a empresa Itabus, da cidade de Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia.

Um dos diferenciais nos ônibus é a distribuição das poltronas, segundo a fabricante. No salão inferior foram instaladas

12 Class Leito e no salão superior, tem configuração com 20 poltronas CamaBuss e outra com 30 poltronas leito, organizadas em três fileiras, formando dois corredores.

Os Vista Buss DD também possuem tomada para cabo USB e audíofones nas poltronas, iluminação com cro-

moterapia, ar-condicionado e geladeira. Também foram instalados seis monitores nos salões superior e inferior e feita a preparação para colocar monitores no anteparo e encosto das poltronas.

Para o Grupo Agência, empresa do segmento rodoviário que atua em Montevideu e região, no Uruguai, a Busscar entregou dois ônibus Vista Buss DD para a renovação da frota da empresa.

Com chassi Volvo 8x2, os veículos possuem salão superior equipado com 48 poltronas Class Superpullman e 12 poltronas Class Leito no salão inferior, todas com entrada para cabo USB individual. Os

veículos também contam com ar-condicionado, sanitário, bebedouro, display de mensagem no salão, itinerário e aparelho multimídia na cabine do motorista.

“O Grupo Agência confiou na excelência que a nossa marca entrega para a primeira aquisição deste modelo. Estamos contentes em ver o Vista Buss DD rodando pelo Uruguai nas cores da empresa”, afirma Paulo Corso, diretor comercial da Busscar.

A empresa quer ampliar a sua presença nos países da América do Sul, além de continuar buscando novos negócios no continente africano e em outras regiões.

Ônibus elétrico Marcopolo Attivi Integral chega a Manaus



A prefeitura de Manaus apresentou dia 27 de setembro para a comunidade o ônibus 100% elétrico Attivi Integral, produzido pela Marcopolo.

“Iniciamos, em junho, um

programa de demonstrações do Attivi em algumas cidades brasileiras, como São Paulo, Curitiba, Porto Alegre e Ponta Grossa. Agora, o modelo está sendo mostrado em Manaus, importante mercado

para a Marcopolo”, destacou Alexandre Cervelin, gerente comercial responsável pelas regiões Sul, Centro-Oeste e Norte da Marcopolo. Segundo ele, o veículo proporciona benefícios e vantagens à população da capital amazense e ao meio ambiente.

O modelo, que pode ter até 13.000 mm de comprimento total, possui chassi Low Entry, equipado com motor elétrico de potência máxima de 350 kW e torque de 3.300 Nm, eixos dianteiro e traseiro ZF, suspensão a ar, sistema de freios Knorr e baterias CATL com capacidade de 396 kWh e

autonomia entre 250 e 280 km (dependendo das condições de utilização).

O Attivi Integral conta com ar-condicionado incorporado ao sistema de refrigeração das baterias, com preparação para a instalação do microfone, câmera de ré com sirene e monitor no painel do motorista, além de câmera interna de segurança com gravação. Possui espaço reservado para PcD e assentos preferenciais, iluminação interna toda em Led, faróis e sinaleiras traseiras em Led e cabine de separação para o motorista.

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



Majores & Melhores DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

28 de Novembro | Transamérica Expo Center



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 **Tansporte Moderno**, completa 60 anos.

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

PATROCINADORES



Iveco Bus entrega 39 ônibus para empresas de transporte coletivo da Grande Curitiba



A Iveco Bus entregou 39 chassis 17-280 para as empresas Auto Viação Antonina, Transporte Coletivo Piedade, Empresa de Ônibus Campo Largo e Araucária Transporte Coletivo da Grande Curitiba, no Paraná. A renovação faz parte de uma série de melhorias no transporte público de Curitiba, que inclui a construção de novos terminais e obras de infraestrutura, e reforça a confiabilidade comprovada da marca, para levar os passageiros com segurança e conforto. O concessionário Iveco Florença foi responsá-

vel pela negociação, oferecendo o suporte na entrega e pós-vendas.

O Iveco Bus 17-280 está equipado com o motor N67 da FPT Industrial de seis cilindros e 280 cavalos de potência, incorporando o conceito de downspeeding. A solução permite operar o ônibus com baixas rotações e torque elevado, resultando em maior eficiência, redução do consumo de combustível e maximização da vida útil do motor.

O Peso Bruto Total (PBT) de 17 toneladas permite montar o chassi em diferentes configurações de carro-

ceria. Conjunto suspensão e freios de alta tecnologia oferecem estabilidade e segurança, com menor custo de manutenção e maior estabilidade. "É a garantia de ter um veículo rentável, econômico e de alta qualidade", destaca Fernando Quadrelli, coordenador de marketing produto da Iveco Bus.

Produzido no Complexo Industrial da Iveco, em Sete Lagoas (MG), o Iveco Bus 17-280 faz parte da operação diária de capitais em diferentes regiões do Brasil. Entre elas, São Paulo, Goiânia, Manaus e São Luís. "Em

Curitiba, não poderia ser diferente", ressalta Quadrelli. "Força bruta para os desafios do transporte urbano, com capacidade máxima e menor custo operacional, estão no DNA do nosso produto."

Além dos 39 novos ônibus para o transporte coletivo da Grande Curitiba, a Iveco Bus forneceu três chassis 10-190 para a empresa Melissatur e 16 chassis 17-280 para a empresa Sharp, que opera em Araucária, na região metropolitana.

O Iveco Bus 10-190 é preparado para diversos tipos de operação. Equipado com motor FPT N45, de quatro cilindros e 190 cavalos de potência, o chassi de 10,5 toneladas permite ao cliente configurar o micro-ônibus para a sua necessidade.

Danilo Fetzner, diretor da Iveco Bus para América Latina, reforça o trabalho em equipe realizado com o concessionário Florença junto aos clientes do Paraná. "Oferecemos o que há de melhor no mercado de transporte de passageiros, sempre ouvindo as necessidades do operador. Essa parceria só é bem sucedida graças à proximidade com nossa rede de concessionários, preparada para suportar as soluções em pós-vendas no dia a dia das garagens", afirma.

Painéis solares abastecem terminais anexos à Linha 5-Lilás

Três terminais de ônibus municipais e intermunicipais na zona sul de São Paulo, gerenciados pela ViaMobilidade, serão abastecidos por energia limpa por meio do uso de placas fotovoltaicas. Ao todo, 196 painéis instalados sobre o terminal Guido Caloi, anexo à estação Santo Amaro, da Linha 5-Lilás de metrô, vão transferir energia solar aos terminais Campo Limpo e Capão Redondo.

Segundo a ViaMobilidade, operadora da Linha 5-Lilás, as placas fotovoltaicas auxiliarão no fornecimento de energia elétrica para iluminação, tomadas que estão à disposição para carregamento de dispositivos móveis, painéis informativos sobre itinerários



dos coletivos, entre outros. Além dos três terminais, uma área de lazer localizada no pátio Guido Caloi, utilizada para estacionamento e manutenção das composições de metrô, também será beneficiada.

Com as placas, serão gerados 11.000 kWh por mês, o que seria suficiente para alimentar 50 residências com quatro pessoas durante o período. O projeto está

atrelado, especificamente, à diminuição no consumo de energia, resultando em redução de custos e benefícios ao meio ambiente. O sistema instalado ocupa uma área de 300 metros quadrados sobre o terminal de ônibus Guido Caloi.

De acordo com Carlos Alberto Júnior, engenheiro especialista em gestão de energia do Grupo CCR, o projeto das placas solares

nasceu no Fórum de Energia Elétrica da CCR Mobilidade, evento que tem o objetivo de propor novas soluções relacionadas à redução de consumo, custos e emissões dos gases do efeito estufa com energia elétrica.

O terminal Capão Redondo, parada final da Linha 5-Lilás, recebe ônibus metropolitanos

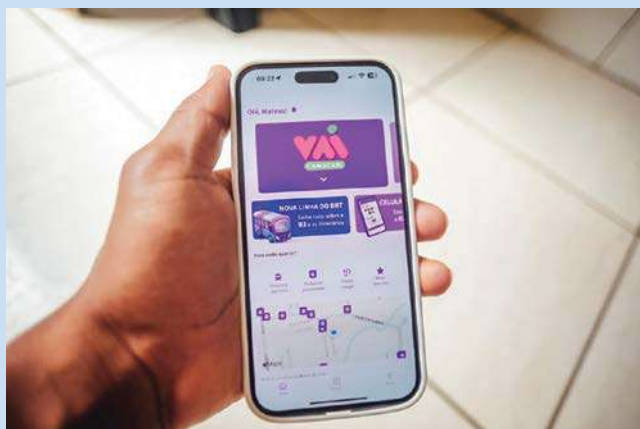
que transportam passageiros da região e de municípios vizinhos como Embu das Artes, Embu-Guaçu e Itapeerica da Serra, enquanto o terminal Campo Limpo também atende moradores de Taboão da Serra. Já o terminal Guido Caloi recebe duas linhas municipais, que vão até o terminal Pinheiros (ao lado da estação homônima das linhas 4-Amarela e 9-Esmeralda) e Jardim Jacira.



Acesse os portais de notícias da OTM Editora

(aponte o leitor de QR CODE e fique informado sobre tudo que acontece no mundo dos transportes e logística)

KIM expande operações na Bahia



O sistema de transporte de Camaçari (BA) passa a contar com o aplicativo de mobilidade urbana KIM. Agora, os cidadãos podem cadastrar o passe eletrônico e recarregar o cartão Vai Card por meio do aplicativo. Para recarregar o cartão, basta baixar o aplicativo KIM, que está disponível nas lojas virtuais App Store e Google Play. Em seguida, realizar o cadastro e selecionar a opção “recarga” dentro da aba do cartão Vai Card. Após definir o valor, é necessário efetuar o pagamento diretamente no aplicativo, seja por meio de PIX ou cartão de crédito.

Para Helder Almeida, diretor-superintendente da superintendência de transporte e trânsito de Camaçari (STT), a implantação do aplicativo é um grande passo para a mobilidade urbana. “Estamos comprometidos em tornar o sistema de transporte público de Camaçari mais eficiente e acessível para todos os cidadãos. Com a introdução do app KIM, estamos dando um grande passo nessa

direção. Agora, os passageiros têm a comodidade de cadastrar seu passe eletrônico e recarregar o cartão Vai Card de forma rápida e descomplicada, diretamente pelo aplicativo”, destacou.

As novidades vão proporcionar mais praticidade, segurança e rapidez aos passageiros nos deslocamentos em Camaçari. A recarga on-line ainda vai reduzir o número de pagantes em dinheiro na cidade, o que otimiza a rotina dos colaboradores das empresas de ônibus e dos usuários do sistema”, detalha o CEO do KIM, Rubens Filho.

Criado em 2017, KIM é um aplicativo de mobilidade urbana que tem o objetivo de facilitar a jornada do passageiro de transporte público e está disponível em mais de 75 cidades no Brasil, incluindo as capitais Salvador, Belo Horizonte, São Paulo, Porto Alegre, Florianópolis e Vitória. Na Bahia, além da região metropolitana de Salvador, o app também está disponível para Alagoinhas e Feira de Santana.

VLP de São José dos Campos passa a aceitar cartões de débito e crédito

Os passageiros das linhas do sistema VLP (Veículo Leve sobre Pneus) de São José dos Campos (SP) poderão pagar a tarifa com cartões de crédito e débito. Futuramente a novidade será implementada em outros sistemas de transporte da cidade. O VLP da cidade do Vale do Paraíba é totalmente elétrico e conta com 12 veículos de 22 metros de comprimento e capacidade para 168 passageiros, baterias de fosfato ferro lítio (LifePO4) com autonomia de até 250 km com uma carga completa de três horas.

O pagamento com cartões e celulares funciona por aproximação (contactless) e sem a necessidade de digitar senha a partir da tecnologia por aproximação (NFC). O VLP de São José dos Campos aceita pagamento com as bandeiras Visa, Mastercard e Elo. Da

mesma forma que os cartões, celulares precisam ter a tecnologia NFC. E o cartão deve estar cadastrado em carteiras digitais como Apple Pay, Google Pay ou Samsung Pay.

A tecnologia de bilhetagem eletrônica é fornecida pela Dataprom. Curitiba é outra cidade com sistema de bilhetagem da empresa que já conta com pagamento com cartões de crédito e débito e dispositivos móveis com NFC. A tecnologia entrou em operação em março de 2020 na capital paranaense. Segundo a Dataprom, 8% das passagens são pagas nessa modalidade. Como resultado, foram mais de seis milhões de transações nos dez primeiros meses de operação. Sem dinheiro em circulação, os assaltos em ônibus caíram 87% entre 2019 e 2022 em Curitiba – de 834 ocorrências para 103.





Já estão abertas as inscrições para o
**54° Concurso de Comunicação
Visual e Pintura de Frotas**



Inscrições até 28 de outubro de 2023.

acesse **www.otmeditora.com**
consulte o regulamento e faça já sua inscrição.





ABASP

Rua Funchal, 573, conj. 31/32
Vila Olímpia
São Paulo - SP
CEP 04551-910
Site: www.abasp-sp.com.br

A Associação de Apoio e Estudo da Bilhetagem e Arrecadação nos Serviços Públicos de Transporte Coletivo de Passageiros do Estado de São Paulo (ABASP) é uma associação de direito privado, sem fins lucrativos, que atua nos serviços de atividades de bilhetagem e arrecadação.



ALTA GAMA

Rua Espártaco, 832
Vila Romana
São Paulo – SP
Site: www.altagamaprime.com.br

A Alta Gama fabrica e comercializa produtos para identificação, como cartões PVC simples, ou com chip, controle de acesso, impressão de

crachás, cordões personalizados, impressoras e ribbons. Fundada em agosto de 1998, a Alta Gama atua em todo o país.



AUTOPASS

Av. Pres. Juscelino Kubitschek, 1.327, 10º andar, cj.j 101 e 102 – Ed. International Plaza
São Paulo – SP
CEP: 13571-410
Site: www.autopass.com.br

A Autopass é uma empresa de soluções para mobilidade e bilhetagem eletrônica, gerenciando mais de dez milhões de transações por dia, com mais de 13 milhões de cartões emitidos. Com o propósito de simplificar a experiência da mobilidade humana, a empresa criou um ecossistema de confiança e respeito, no qual todos possam ter mais conexão em suas jornadas. A companhia destaca a marca Autopass, seus grandes marcos e evolução no mercado de mobilidade brasileiro, além de evidenciar os diferenciais da Plataforma TOP. Vale ressaltar que a companhia apresenta um novo recurso do seu portfólio, o Sistema Inteligente de Transporte (ITS).



BILLINGPAY INTEGRAÇÃO DE SISTEMAS

Rua Uruguaiana, 174,
sala 1101 Centro
Rio de Janeiro – RJ
CEP: 20050-092
Site: www.billingpay.com.br

A Billingpay Integração de Sistemas fornece sistemas de bilhetagem digital e monitoramento de frota (GPS). A plataforma de bilhetagem digital da empresa entrega uma solução completa para a implementação, integração e gestão dos diferentes modais de transporte público para pequenas, médias e grandes cidades.



BYD DO BRASIL

Av. Antônio Buscato, 230 - Terminal Intermodal de Cargas (TIC)
Campinas – SP
CEP: 13069-119
Site: www.byd.com.br

A BYD fornece soluções com emissão zero carbono e de energia solar. Em poucos anos, se tornou a maior

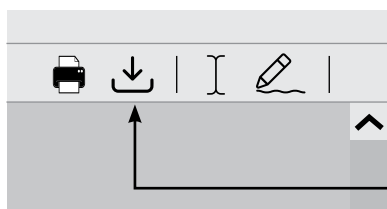
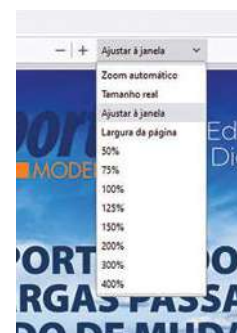
1963

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.

fabricante de veículos elétricos do mundo e já registrou de mais de cinco milhões de modelos produzidos e, na área de energia, mais de 2,3 milhões de módulos fotovoltaicos fabricados no Brasil. A companhia chegou no Brasil em 2015, e a partir daí inaugurou as fábricas de montagem de ônibus elétricos, a de módulos fotovoltaicos, e a da montagem de kits de energia solar, as três em Campinas, e a operação no Polo Industrial de Manaus, dedicada à produção e baterias de fosfato de ferro-lítio. Além disso, a companhia é responsável pelo projeto de monotrilho em São Paulo e, neste ano, anunciou o investimento de R\$ 3 bilhões na construção de um complexo fabril em Camaçari, na Bahia.



CAIO INDUSCAR

Rodovia Marechal Rondon,
KM 252,2 - Distrito Industrial
Botucatu - SP
CEP: 18607-810
Site: www.caio.com.br

A Caio tem como foco a produção para o segmento de ônibus urbanos. O Apache Vip, ônibus de motor dianteiro, está em sua quinta geração, e é um dos modelos de maior sucesso do portfólio da

marca, sendo o urbano mais vendido no Brasil. Os urbanos eMillennium (ônibus 100% elétricos), e os ônibus de motor traseiro Millennium (mercado interno) e Mondogo (mercado externo), dos tipos padron e articulados, também são produzidos para este segmento. São modelos indicados para cidades com fluxo diário de passageiros mais intenso e que possuam corredores exclusivos para ônibus ou sistema BRT. O micro-ônibus Foz F2400 possui versões urbana, executiva e também para uso no transporte escolar; há também modelos específicos para o transporte rural. A Caio tem como premissa a excelência em qualidade aliada à facilidade de manutenção e na aquisição de peças genuínas de reposição. O atendimento personalizado é realizado por representantes de vendas no Brasil e exterior e pela equipe de pós-vendas.



CITTAMOBIL

Rua Correia Dias, 184.
conj. 111 – Paraíso
São Paulo – SP
CEP: 04.104-000
Site: www.cittamobi.com.br

O aplicativo Cittamobi nasceu em 2014 com o propósito de reinventar

a mobilidade, oferecendo comodidade, conveniência e facilidade através da tecnologia. O Cittamobi conecta usuários, colaboradores, parceiros, fornecedores e clientes em uma rede viva de informação. Além de fornecer rotas e os horários dos ônibus em tempo real, por meio de facilidades e serviços, o app muda a forma como os cidadãos interagem com as cidades e otimiza seu tempo para que se dediquem às pessoas e atividades que amam.



CPTM

Rua Boa Vista, 150
Centro
São Paulo – SP
CEP: 01014-000
Site: www.cptm.sp.gov.br

Fundada em maio de 1992, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) tem hoje 196 quilômetros de linhas e 57 estações operacionais, atende 18 municípios e se apresenta como a melhor alternativa para atenuar o problema da mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo, promovendo constantemente obras de melhoria e

modernização do sistema ferroviário por ela administrado.



DIGICON

Rua Nissin Castiel, 640
Distrito Industrial
Gravataí – RS
CEP: 094045-420
Site: www.digicon.com.br

A Digicon está presente com toda a sua linha de produtos para mobilidade urbana. Dentro do conceito das cidades inteligentes, apresenta as soluções para gestão do trânsito, como Controladores de Tráfego modelo CD300 Vanguard, Central de Tráfego Web e Sistema Adaptativo em Tempo Real (SCATS), o Terminal Street (Parquímetro) para a operação do estacionamento rotativo público, os validadores para sistema de bilhetagem eletrônica modelos DG Smart (ônibus) e VMT (Metrô) e o equipamento dFlow aplicado a controle de embarque de passageiros nos aeroportos. A Digicon exporta seus produtos para os principais países da América Latina, da Europa, além de Estados Unidos, Índia e Austrália.



ELETRA

Rua Garcia Lorca, 176 - Pauliceia
São Bernardo do Campo – SP
CEP: 09695-900
Site: www.eletrabus.com

A Eletra produz ônibus elétricos, trólebus e e-retrofit (de diesel para elétrico), todos inteiramente fabricados no Brasil, com tecnologia 100% nacional. A empresa apresenta quatro ônibus elétricos de seu portfólio: 10 metros (Midi), 12,1 metros (Básico), 15 metros (Padron) e o de 12,8 metros (Padron). O Midi com piso alto é um veículo adaptado às condições topográficas e viárias de grande parte das cidades do Brasil; tem capacidade para 57 passageiros e autonomia de 200 a 250 km.



EMPRESA 1

Av. Portugal, 2.090 - 3º andar
Jardim Atlântico
Belo Horizonte – MG

CEP: 31555-000

Site: www.empresa1.com.br

Entre as principais áreas de expertise da Empresa 1 estão: criptografia avançada e segurança de dados, desenvolvimento de hardwares, softwares e aplicativos envolvendo tecnologias como smartcards, mobile e biometria facial para o transporte de pessoas. Todas as soluções são resultado da combinação de experiência, profissionais altamente especializados e investimento constante em pesquisa e inovação. A tecnologia da companhia está presente em mais de 160 cidades brasileiras, além de vários países na América Latina, como México e Guatemala.



ENEL X DO BRASIL

Av. das Nações Unidas, 14.401,
23º andar - conj 234 torre b1 -
Aroeira - Vila Gertrudes
São Paulo - SP
CEP: 04794.000
Site: www.enelx.com/br

A Enel X é uma linha de negócio dedicada ao desenvolvimento de produtos inovadores e soluções digitais em setores em que a energia está mostrando maior potencial de transformação: residências, empresas e cidades. A

empresa está no Brasil para ajudar a impulsionar o desenvolvimento sustentável, a descarbonização da economia, a mobilidade elétrica e a promoção de uma vida mais saudável, prática. A empresa apresenta seu modelo de negócio para mobilidade urbana no segmento de ônibus elétrico com foco nos casos de sucesso na cidade de São Paulo e nos países Chile e Colômbia.



KfW BANCO DE DESENVOLVIMENTO ALEMÃO

SCN Quadra 1 Bloco C, Ed. Brasília
Trade Center - Sala 1706

Brasília – DF

Site: www.kfw-entwicklungsbank.de/International-financing/KfW-Development-Bank/Local-presence/Latin-America-and-the-Caribbean/Brazil/

O KfW é o Banco Alemão de Desenvolvimento, que em nome do governo federal alemão, principalmente do Ministério Federal de Cooperação Econômica e Desenvolvimento

(BMZ), financia e acompanha programas que promovem a melhoria sustentável das condições de vida da população, focando nos âmbitos econômicos, sociais e ambientais. No Brasil, uma das prioridades da cooperação é o desenvolvimento urbano. O projeto Mobillnno que procura estender as atividades do KfW para o fomento da eletromobilidade, inclui um acordo de cooperação com a Agência Desenvolve São Paulo. Por meio do acordo se contratou um estudo técnico para avaliar as possibilidades e alternativas para constituição de um fundo para financiar cidades e empresas na aquisição de ônibus elétricos com infraestrutura vinculados à oferta do transporte público municipal de passageiros. Os estudos se dedicam a avaliar a viabilidade de um fundo tradicional ou da vinculação dos créditos e bens à redução das emissões de carbono. Estão sendo considerados dados relativos à demanda e fabricação de ônibus elétricos, capacidade de tomar crédito dos agentes e estruturas de garantias, além de visitar os aprendizados dos casos de sucesso no Brasil e no exterior.



KIM TECNOLOGIA EM MOBILIDADE

Av. Raja Gabaglia, 3.800

Santa Lúcia

Belo Horizonte – MG

CEP: 30494-310

Site: usekim.com.br

KIM é um aplicativo de mobilidade com serviços de transporte para o cidadão como: recarga de cartão de transporte, revalidação do cartão de estudante, emissão de 1ª e 2ª via de cartões, mapa com previsão dos ônibus e roteirização, bloqueio de cartões identificados, além de outros serviços agregados como recarga de celular e descontos promocionais em lojas parceiras. Os destaques são o KIM Cidadão e o planejador de viagens. A empresa está presente nas regiões sul, sudeste, nordeste e centro-oeste do Brasil.



MARCOPOLO

Av. Rio Branco, 4.889

Ana Rech

Caxias do Sul - RS

CEP: 95060-145

Site: www.marcopolo.com.br

A Marcopolo é líder na fabricação de carrocerias de ônibus no Brasil e posiciona-se entre as maiores fabricantes do mundo. A empresa expõe o Attivi Integral, seu ônibus 100% elétrico. O modelo, que pode ter até 13.000 mm de comprimento total, conta com chassi Low Entry, equipado com motor elétrico de potência máxima de 350 kW e torque de 3.300 Nm, eixos dianteiro e traseiro ZF, suspensão a ar, sistema de freios Knorr e baterias CATL com capacidade de 385 kWh e autonomia entre 250 e 280 km (dependendo das condições de utilização). Com fábricas nos cinco continentes, a empresa possui ampla rede de vendas e assistência no Brasil e no exterior. Os veículos produzidos pela Marcopolo rodam nas estradas de mais de 140 países.



MASTERCARD

Av. das Nações Unidas, 14.171
torre Crystal – 20º andar
São Paulo – SP
Site: www.mastercard.com.br

A Mastercard atua junto a operadores de transporte,

autoridades e provedores de tecnologia para apoiar uma experiência de pagamento no transporte público cada vez mais rápida, fácil e segura. Um dos focos é a implantação de aceitação de cartões de débito e crédito diretamente nos validadores dos ônibus e bloqueios de trens e metrô. A Mastercard atua globalmente em 210 países.



MERCEDES-BENZ DO BRASIL

Av. Alfred Jurzykowski, 562
Bairro Vila Pauliceia
São Bernardo do Campo – SP
CEP: 09680-900
Site: www.mercedes-benz.com.br

A Mercedes-Benz expõe o chassi eO500U (largura 2,6 metros, comprimento 12,13 metros e altura 2,67 metros. Além disso, a Mercedes-Benz divulga os serviços da marca, sendo eles: Fleetbus (conectividade); Bluetec6; e o movimento A Voz Delas. A empresa exporta seus produtos para diversos países na América do Sul, América Central, África e Oceania.



METRÔ - SP

Rua Boa Vista, 175 - 5º andar
São Paulo - SP
Site: www.metro.sp.gov.br

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô foi constituída no dia 24 de abril de 1968. É controlada pelo governo do Estado de São Paulo sob gestão da secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (STM). O Metrô é responsável pela operação e expansão de rede metroviária e pelo planejamento de transporte metropolitano de passageiros da Região Metropolitana de São Paulo.



NANSEN

Av. Dr. Chagas Diniz, 1.500
Cidade Industrial
Contagem – MG
CEP: 32210-160
Site: www.nansen.com.br

Presente no mercado desde 1930, a Nansen fornece estruturas de recarga elétrica AC e DC para veículos

de grande e médio porte. A empresa disponibiliza soluções que atendem desde o uso doméstico até a recarga de frotas urbanas. Durante a Arena ANTP, a empresa apresenta a segunda linha das estações de recarga com potências que variam de 3,5kW até 600 kW, e também exibe as linhas Wallbox e Estação DC. A Nansen, que atende todo o país, destaca seus cases de sucesso em São José dos Campos (SP) e Salvador (BA). A companhia exporta para toda América Latina.



PAGMOB

Rua Correia Dias, 184
conjunto 111
São Paulo - SP
CEP: 04011-000
Site: www.pagmob.com.br

A Pagmob é uma empresa de tecnologia dedicada a criar soluções de mobilidade, simplificando e modernizando os pagamentos, bem como aprimorando os processos no transporte coletivo. Seus principais produtos são: ABT Pagmob, tecnologia para pagamento de tarifas de transporte público com celular por aproximação; Cittapag, venda de créditos em aplicativos, por meio de um gateway que conecta

apps com sistemas de bilhetagem; Atendimento Digital, plataforma para digitalizar o atendimento aos usuários do transporte público. A empresa anuncia a parceria com a Visa para o desenvolvimento de tecnologias para melhorar a experiência de pagamento no transporte público. Mais do que simplesmente seguir o modelo já existente e operacional do padrão EMV, a união busca melhorar o processo de pagamento, reduzindo ao máximo a sua fricção, e disponibilizando a integração temporal com cartão de crédito e débito.



PRODATA MOBILITY BRASIL

Av. Paulista, 1.009 - conj. 1601 -
Bela Vista
São Paulo - SP
CEP: 01311-100
Site: www.prodatamobility.com.br

A Prodata Mobility Brasil fornece validadores equipados com alta capacidade de processamento e armazenamento, comunicação ethernet e wi-fi, módulos de comunicação 4G, 3G e GPRS, módulo de GPS, QRcode e EMV. O Leitor Biométrico é capaz de comparar duas capturas e medir a probabilidade de similaridade, em alta resolução,

e conta com câmera IP com processamento automático por motor biométrico. O wi-fi embarcado possui dashboard de monitoramento, painel de conectividade, gerenciamento de consumo de dados, mapa de disponibilidade e gerenciamento de eventos e ocorrências. O CFTV possui câmera de alta resolução com infravermelho, 100% da gravação local, gravações baixadas por wi-fi, sistema de monitoramento de avarias e auditoria de eventos. A Prodata Mobility Brasil está presente em Aracaju, Belém, Cuiabá, Goiânia, Maceió, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Região Metropolitana de São Paulo, São Paulo e Manaus, além de atuar em países como Colômbia, Venezuela, Equador e Argentina.



RIOCARD MAIS

Rua da Assembleia, 10
39º andar - Centro
Rio de Janeiro - RJ
CEP: 20011-901
Site: riocardmais.com.br

A Riocard Mais é um dos maiores sistemas de bilhetagem eletrônica no Brasil, utilizado na

maioria das cidades do estado do Rio de Janeiro. Com mais de 20 bilhões de viagens realizadas, a solução tecnológica de pagamento de passagens integra todos os meios de transporte coletivos, chegando em mais de 70 municípios. Os produtos e serviços da Riocard Mais oferecem diversos benefícios que melhoram a mobilidade e a qualidade de vida das pessoas, além de proporcionar mais facilidade para as empresas na gestão do Vale-Transporte de seus funcionários. Na linha de produtos, se destacam: Riocard Mais Expresso (físico e digital), Riocard Mais Vale-Transporte, Riocard Mais Empresarial, Riocard Mais Tour, Pulseira Riocard Mais, Chaveiro Riocard Mais, App Riocard Mais e Riocard Mais Adesivo.



RODOSOFT

Rua Independência, 1.520
Sala 201 – Centro
São Leopoldo – RS
CEP: 93010-004
Site: www.rodosoft.com.br

A Rodosoft Sistemas de Processamentos de Dados fornece

sistemas e soluções para gestão de transporte de passageiros. Fundada em 1989, a empresa está presente em diversos estados brasileiros como Rio Grande do Sul, Bahia, Minas Gerais, Mato Grosso, Pará, Paraná, São Paulo, Rondônia e Tocantins.



SEST SENAT

SAUS Quadra 01, Bloco J - edifício Clésio Andrade, entradas 10/20
Brasília - DF
CEP: 70070-944
Site: www.sestsenat.org.br

Com 30 anos de atuação, o Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAC) é referência nacional em qualificação especializada para o transporte. Em todos os cursos, o SEST SENAT tem a preocupação de fazer a teoria e a prática andarem juntas. Dessa forma, os alunos aprendem novas habilidades e competências, melhorando o currículo e elevando as suas chances de sucesso. Além disso, disponibiliza atendimentos em odontologia, fisioterapia, nutrição e psicologia — os três últimos, nas

modalidades presencial e on-line. O SEST SENAT está presente nas com regiões do país, com 164 unidades operacionais. Para o evento, traz orientações para promoção da segurança no trânsito e apresentação dos cursos e demais serviços ofertados.



SPTRANS

Rua Boa Vista, 236
Centro
São Paulo - SP
CEP: 01014000
Site: www.sptrans.com.br

A São Paulo Transporte ou SP-Trans é a responsável pela gestão do transporte público por ônibus da cidade de São Paulo. O atendimento por ônibus na capital paulista funciona 24 horas por dia e sete dias por semana, promovendo o deslocamento das pessoas. São transportados, em média, 2,5 milhões de pessoas por dia, em uma frota com cerca de 12 mil ônibus, distribuídos em 1,3 mil linhas, sendo que 150 delas fazem parte do Noturno – Rede de ônibus da Madrugada.



SONGZ INTERNATIONAL TRADING

Nº 4.999 Huaning Road
Shanghai – China
Site: www.songzac.com

A Songz é especializada na fabricação de aparelhos de ar-condicionado para linha automotiva, comercial (ônibus e caminhões), ferroviária e também aparelhos de refrigeração para transporte de cargas. Uma das maiores fabricantes mundiais de aparelhos elétricos de A/C, a companhia conta com desenvolvimento e fabricação própria desde 2010. A empresa já tem mais de 13 anos de experiência e fornecimento global dos produtos da marca. A Songz lança o LMD-VI-BCDD, um aparelho de A/C elétrico para ônibus com 37 kW e com o menor consumo de energia, com o sistema de refrigeração de baterias (BTMS) integrado ao próprio aparelho de A/C elétrico. Com essa tecnologia, há redução de espaço, peso, número de componentes e otimização da energia consumida por ambos os sistemas estando integrados.



TACOM PROJETOS DE BILHETAGEM INTELIGENTE

Av. Raja Gabaglia, 3.800
Estoril
Belo Horizonte – MG
CEP: 30494-310
Site: www.tacom.com.br

A Tacom traz duas grandes inovações envolvendo uso de IA (Inteligência Artificial) e novas aplicações para biometria facial. O próximo passo da evolução tecnológica do CITbus Next Generation passa pela Inteligência Artificial (IA). Com o lançamento do ia.mobi, as soluções integradas da Tacom associam a inteligência do videomonitoramento embarcado com informações de rastreamento, bilhetagem eletrônica e telemetria, proporcionando uma gestão unificada e mais eficiente, além de mais conforto e segurança para os usuários. São algoritmos avançados e modelos matemáticos de machine learning operando integrados aos sistemas que compõem a plataforma de ITS da Tacom. Para os sistemas de pagamento, a novidade é o pagamento da tarifa do transporte urbano por reconhecimento

biométrico da face do usuário. A tecnologia envolve reconhecimento facial utilizando Inteligência Artificial e machine learning para identificação dos usuários devidamente cadastrados e autorizados para utilização dos créditos, via aplicativo.



TRANSDATA

Rua Guapuruvu, 461
Alphaville Empresarial
Campinas - SP
CEP: 13098-322
Site: www.itstransdata.com.br

A Transdata apresenta novos dispositivos que ampliam a família Atlas, primeiro ITS-as-a-Service do Brasil, plataforma que roda em nuvem e centraliza a gestão das soluções de bilhetagem, biometria facial, monitoramento, controle operacional, telemetria e informações aos passageiros e que tem o multifuncional AtlasBox como hub embarcado. Projetado a partir da experiência da Transdata em Angola, o AtlasLite foi desenvolvido para sistemas de transporte com modais de pequeno e médio porte, representados por vans, mototáxis e similares. O AtlasMini é um dispositivo pensado para ser

acessível e elevar a capacidade de adaptação do sistema de bilhetagem, atendendo aos diferentes modelos de arrecadação. Além disso, promove cada vez mais a digitalização do sistema, para validar tarifas georreferenciadas ou a instalação de diversos leitores para cada porta de saída e ainda em sistemas sem catracas, como visto em VLT. O Console do Motorista possui tela de 07", sendo sensível ao toque, configurado com um sistema ágil para a comunicação com o Centro de Controle Operacional (CCO). O BusPlus Escolar, plataforma para gestão do transporte de alunos, passa a integrar um equipamento de Biometria Facial para o embarque.



URUCUIA:
MOBILIDADE URBANA

Rua São Carlos do Pinhal, 124
São Paulo – SP
CEP: 01333-000
Site: www.urucua.eco.br

A Urucua é uma empresa de assessoria especializada na área de mobilidade urbana, que trabalha para empresas privadas, organizações do terceiro setor, instituições de pesquisa e governos,

desenvolvendo soluções que contribuam para os seus negócios e a melhoria da qualidade da vida urbana. A empresa tem quatro focos principais: ampliação dos horizontes de sustentabilidade; promoção da mobilidade ativa; impulso à integração multimodal, e aumento do acesso a oportunidades e serviços. As especialidades da empresa envolvem: desenvolvimento de projetos; estudos e projetos de mobilidade corporativa; pesquisa especializada; organização de eventos; treinamentos; assessoria e consultoria em Public Affairs; avaliação e desenvolvimento de receitas acessórias; programas que gerem ou elevem o Índice Financeiro de Sustentabilidade Empresarial; assessoria e consultoria em planos de mobilidade urbana e segurança viária.



VALEO
CLIMATIZAÇÃO DO BRASIL

Av. Rio Branco, 4.688
São Cristóvão
Caxias do Sul – RS
CEP: 95060-145
Site: www.valeo-thermalbus.com.br

A Valeo fornece equipamentos

de ar-condicionado e eletrônicos (itinerários, réguas de Led, controladores, conversores e USB) para o segmento de transporte comercial. A empresa apresenta os seguintes equipamentos: ar-condicionado para ônibus elétricos, solução disponível para o segmento de transporte rodoviário e urbano; e a linha atual de produtos eletrônicos. A Valeo está presente em todos os estados do Brasil, e também exporta seus produtos para países da América Latina, Estados Unidos, Alemanha, Índia, China, Turquia e países da África.



VISA DO BRASIL

Av. Pres. Juscelino Kubitschek,
1.909
3º andar - Torre Norte
São Paulo – SP
Site: www.visa.com.br

A Visa é um dos líderes mundiais em pagamentos digitais e trabalha para conectar mais pessoas à economia global. A empresa traz para a Arena ANTP uma PoC de pagamento por aproximação em ônibus em parceria com a Citta-mobi (Pagmob).



**Caminhões
Ônibus**

**VOLKSWAGEN
CAMINHÕES E ÔNIBUS**

Rua Volkswagen, 291
Jabaquara
São Paulo – SP
CEP: 04344-020
Site: www.vwco.com.br

A Volkswagen Caminhões e Ônibus oferece um portfólio completo de veículos para o transporte de cargas e passageiros. A linha de caminhões vai de modelos de 3,5 toneladas a 125 toneladas de peso bruto total, com três famílias: Delivery, Constellation e Meteor. A montadora desenvolveu também uma ampla linha para o transporte de passageiros, com chassis Volksbus, para os mercados de ônibus rural, urbano, de fretamento, rodoviário e escolar. A empresa apresenta a nova família Volksbus. Além de atuar em todo o território

nacional, a Volkswagen Caminhões e Ônibus comercializa seus produtos em mais de 30 países.

V O L V O

VOLVO DO BRASIL

Av. Juscelino Kubitschek de Oliveira, 260 – Cidade Industrial
Curitiba – PR
CEP: 81260-900
Site: www.volvobuses.com.br

A Volvo oferece ao mercado chassis de ônibus pesados rodoviários e urbanos, articulados e biarticulados, além de caminhões, peças, motores e serviços financeiros. A empresa apresenta o primeiro chassi de ônibus totalmente elétrico da marca no Brasil. Com zero emissões, o Volvo BZL é dirigido para cidades que planejam avançar em descarbonização e melhorar a qualidade do ar por meio de um transporte público eficiente. A Volvo também exibe o motor D8K e a caixa de câmbio I-Shift. A empresa está presente em todos os estados do Brasil e em outros países da América Latina.



WEG

Av. Pref. Waldemar Grubba, 3.000
Jaraguá do Sul – SC
CEP: 89256-900
Site: www.weg.net

Fundada em 1961, a WEG é uma empresa global de equipamentos eletroeletrônicos, que atua no setor de bens de capital com foco em motores, redutores e acionamentos elétricos, geradores e transformadores de energia, produtos e sistemas para eletrificação, automação e digitalização. A WEG se destaca em inovação pelo desenvolvimento constante de soluções para atender as grandes tendências voltadas a eficiência energética, energias renováveis e mobilidade elétrica. A WEG traz soluções completas para eletrificação de veículos de transporte e de carga, além de infraestrutura de recarga para veículos elétricos.





Prepare-se para o
melhor evento de
mobilidade em 2024!

Não perca a Feira
Latinoamericana do
Transporte.

Marque na agenda!

LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte

06 — 08 AGOSTO — 2024

SÃO PAULO SÃO PAULO EXPO SP
RODOVIA DOS MIGRANTES, KM 1,5

Realização



Organização



Apoio editorial



Apoio

NTUrbano

Anfavea



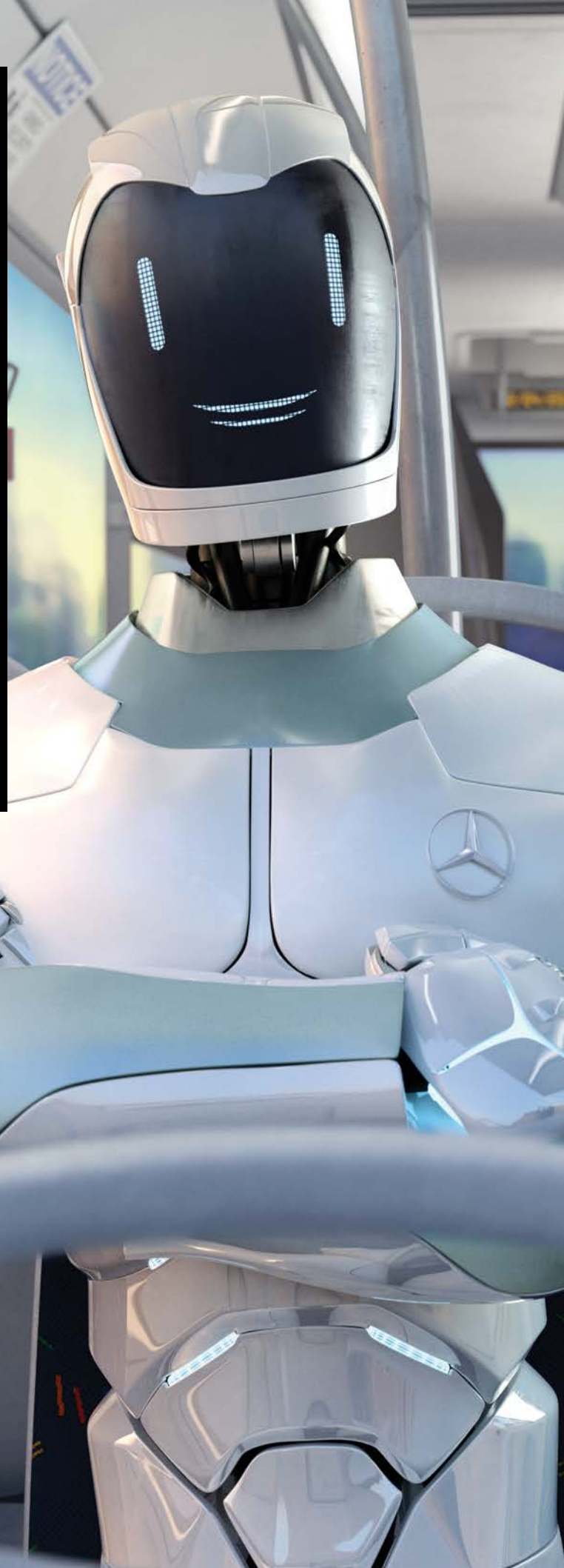
Ônibus Urbano Mercedes-Benz: a tecnologia anda aqui.

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.



No trânsito, escolha a vida.