

MERCADO DE ÔNIBUS SE CONSOLIDA E SEGUE EM RITMO DE RECUPERAÇÃO



**Licitação do programa
Caminho da Escola aquece
segmento de ônibus escolares**

**Empresas paulistas
encomendam mais de 500 ônibus
elétricos da Mercedes-Benz**

**Marcopolo espera
crescimento acentuado
para o próximo ano**

**Leilão do trem que ligará
São Paulo a Campinas está marcado
para fevereiro de 2024**

**Autopass e UITP promovem evento
sobre marketing e comunicação
no transporte público**

**Volkswagen reforça a produção
para atender demanda
de modelos escolares**

**Arena ANTP 2023 atraiu
mais de três mil participantes
em São Paulo**

**Transdata amplia portfólio
com produtos e soluções
para o setor de mobilidade**

Sua operação segue no
melhor caminho com

BusPlus

F R E T A M E N T O

O BusPlus Fretamento é uma plataforma completa e inovadora
para o transporte corporativo ser mais inteligente.



Uso intuitivo para quem opera, seus clientes e passageiros



Gestão e planejamento de frotas e itinerários



Controle de ocupação



Cadastro individual ou em massa de colaboradores



App: informação em tempo real aos passageiros



Check-in por voucher com QR Code



Saiba mais

itstransdata.com/busplusfretamento

Um ano decisivo e cheio de boas perspectivas

O mercado de ônibus termina o ano de 2023 com bons resultados, mesmo com a mudança de tecnologia nas normas de emissões do Euro 6 (Proconve P8), que afetou diretamente a produção. O envelhecimento da frota, em decorrência do período difícil da pandemia em que as empresas foram forçadas a reduzir os investimentos, gerou uma demanda reprimida tanto no segmento de rodoviários quanto no de urbanos.

Somado a esse cenário, há o aquecimento do turismo e a melhoria do quadro econômico. A licitação do programa Caminho da Escola também chega em um momento importante, trazendo mais otimismo para o próximo ano. Anfavea, Fabus e Simefre têm em comum a visão positiva para o futuro próximo.

Outro tema que avança e agita fabricantes e operadores é a descarbonização. Não há mais como evitar o avanço nesta área, e o transporte público pode ser um exemplo para os outros modais. A indústria traz novidades em elétricos, mas a verdade é que ainda há muitos desafios neste caminho. Além da eletrificação, o Brasil tem um leque de opções de combustíveis 'limpos' que também podem ser fundamentais nessa jornada. O ano de 2024 será decisivo para determinar o papel do Brasil neste novo contexto.

Não é por acaso que o tema dominou as discussões na Arena ANTP 2023, promovida pela OTM Editora. E, ainda nessa pauta da sustentabilidade, o 5º Fórum Transporte Sustentável deu um salto em termos de conteúdo especializado, contribuindo efetivamente para o debate sobre processo de descarbonização do transporte urbano de passageiros e de cargas.

A premiação das Maiores do Transporte e Melhores do Transporte chegou a sua 36ª edição, prestigiando as empresas do setor, na indústria, operação e serviços. Em 2024, não faltarão eventos importantes, com destaque para a Lat.Bus, que se consolida, a cada edição, como o mais importante evento do mercado brasileiro e latino-americano.

No transporte sobre trilhos, além dos investimentos anunciados pelo Novo PAC, a boa notícia é o leilão do Eixo Norte do Trem Intercidades, que ligará São Paulo a Campinas, está marcado para 29 de fevereiro de 2024.

A 166ª edição da Technibus traz ainda as principais notícias e tendências em tecnologia e mobilidade, além de entrevistas com os mais destacados profissionais e empresários do setor.

Boa leitura e um ótimo 2024!

Márcia Pinna Raspanti

CELEBRAÇÃO

A 36ª edição da premiação Maiores do Transporte e Melhores do Transporte

6

PERSPECTIVAS

Indústria de ônibus espera retomada mais consistente do mercado em 2024

23

MERCADO

Fabricantes de ônibus e indústria ferroviária têm boas perspectivas, segundo Simefre

26

PROGRAMA FEDERAL

FNDE finaliza a licitação do programa para aquisição de ônibus escolares

35

MONTADORAS

Volkswagen Caminhões e Ônibus reforça a produção para atender Caminho da Escola

38

DESCARBONIZAÇÃO

Empresas paulistas encomendam mais de 500 ônibus elétricos da Mercedes-Benz

42

CONGRESSO

A Arena ANTP 2023, realizada em outubro, atraiu mais de três mil participantes

48

EXPOSIÇÃO

Montadoras e encarroçadoras exibiram seus modelos elétricos durante a Arena ANTP

58

TECNOLOGIA

Transdata desenvolve novos dispositivos e soluções para o mercado de mobilidade

66

RODOVIÁRIO

Gontijo pretende aumentar a renovação de frota em 2024 e investir em digitalização

68

CENÁRIO FAVORÁVEL

A Marcopolo prevê crescimento acentuado no mercado de ônibus para o próximo ano

70

ENCONTRO INTERNACIONAL

Autopass e UITP promovem evento inédito no Brasil sobre marketing no transporte público

72

EVENTO

Fórum de Transporte Sustentável se consolida como espaço de discussão de estratégias de ESG

76

FERROVIÁRIO

Leilão do Eixo Norte do Trem Intercidades está marcado para 29 de fevereiro de 2024

90

SEÇÕES: Editorial 3 | Panorama 82



Ano 33 - Nº 166
Dezembro 2023 | Janeiro 2024

REDAÇÃO

DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITORA
Márcia Pinna Raspanti
marciapinna@otmeditora.com

COLABORADORES
Alexandre Asquini 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 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com

A solução para o

FUTURO



No trânsito, escolha a vida!



CENTERBUS
Centro Especializado em Ônibus



Mercedes-Benz Ônibus Elétrico. O coletivo de soluções.

A mobilidade urbana pede soluções que ofereçam segurança, conforto e sustentabilidade. O eO500 é a resposta ideal para essas demandas e, também, para trazer os melhores resultados para a sua operação. Adquira agora esse modelo para a sua frota e receba todo o treinamento e a infraestrutura de abastecimento em seus pátios e garagens.

- 100% Elétrico com zero emissão local de CO²
- Maior PBT e maior capacidade de passageiros
- Modularidade dos pacotes de bateria
- Maior capacidade de armazenamento de energia
- Ar-condicionado integrado
- FleetBus: telemetria para transporte de passageiros

Saiba mais em:
onibus.mercedes-benz.com.br/eletrico

mercedesbenzonibus mercedesbenz_onibus MercedesBenzBrasil

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

Mercedes-Benz
Referência em Ônibus





Maiores do Transporte & Melhores do Transporte 2023

Na sua 36ª edição, a tradicional premiação reuniu, mais uma vez, as principais empresas da indústria, serviços e operadores do setor de transporte de passageiros e de carga

MÁRCIA PINNA RASPANTI

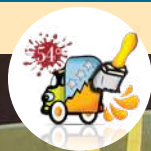
Mais de 500 convidados se reuniram no Transamérica Expo Center, em São Paulo, para a 36ª edição da premiação Maiores do Transporte & Melhores do Transporte, promovida pelas revistas **Transporte Moderno** e **Technibus**, publicadas pela OTM Editora. A cerimônia também homenageou as empresas

vencedoras do 54º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas.

Na categoria Rodoviário de Passageiros, a vencedora foi a JK Transportes; no segmento Metropolitano de Passageiros, a Mobi-Rio (BRT RJ); no Transporte



Marcelo Fontana,
diretor da OTM Editora



Francisco Christovam, NTU, Gustavo Moraes Casagrande, Expresso JK Transportes, e Armando Villela, designer (Rodoviário de Passageiros)



Maína Celidonio, secretaria de Transportes Mobi-Rio, e Jorge Andrade, designer (Metropolitano de Passageiros)



Juliana Blumenthal, BBM Logística (Transporte de Carga)



Bruna Passoni, Antônio Troquete e Anderson Dias, da Viação Santa Cruz (Especial Memória do Transporte)

de Carga, a menção honrosa foi para a BBM Logística. Na categoria especial Memória do Transporte, o projeto da Viação Santa Cruz foi o vencedor. Francisco Christovam, diretor-executivo da Associação Nacional de Transportes Urbanos (NTU), entregou os troféus às

premiadas.

Segundo a secretaria municipal de Transportes do Rio de Janeiro, "a premiação é um grande reconhecimento, ainda mais vindo de uma instituição renomada no setor de transporte, do esforço público desta gestão de revitalizar



LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte



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

Não perca a Feira
Latinoamericana do Transporte.

Marque na agenda!

06 — 08 AGOSTO — 2024

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

Realização



Organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio





**Luiz Mendes Peixoto,
Univale**



**Marco Abreu e Roberto Abreu,
Viação Metrôpol Paulista**



**Henry Hardt,
Viação Piracicabana**



**Renato Aparecido Rosa, Empresa
Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT)**

o sistema BRT nesta cidade, e do trabalho feito pelos profissionais que se dedicaram para que essa transformação ocorresse na prática.”

O evento também comemorou os 60 anos da revista Transporte Moderno e homenageou personalidades e entidades que marcaram a história do transporte brasileiro nas últimas décadas. Marcelo Fontana, diretor da OTM

Editora, destacou o papel das entidades. “Na comemoração dos 60 anos da revista Transporte Moderno, uma publicação tão tradicional, não podemos deixar de homenagear todos que construíram a história do transporte brasileiro, principalmente as entidades que sempre buscaram o desenvolvimento e defenderam os interesses do setor.”

Marcaram presença no evento:



Luiz Roberto Steinmetz, Local Locadora de Ônibus Canoas



Maurício Marin Garroti, Blumob Concessionária de Transporte Urbano de Blumenau



Marco Antônio Boaventura Gontijo, da Gontijo



Guilherme Walder Mora Ramalho, Metrô Rio

Vander Costa, Confederação Nacional do Transporte (CNT); Francisco Pelucio, Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (NTC&Logística); Francisco Christovam, NTU; Paulo Porto, Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati); José Jaime Silva, Associação Nacional dos Transportadores de

Turismo e Fretamento (Anttur); José Fernandes Martins, Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre).

Marcelo Fontana citou os principais eventos promovidos pela OTM Editora em 2023. "Fizemos muita coisa. Além dos encontros mensais do



Vanderlei Garcia, Greenbrier Maxion



Francisco Pelucio, presidente da NTC&Logística, e Leonardo Fiuza, TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo



Gustavo Moscatelli, Movida



Gerson Carvalho de Melo Neto e Paulo Jacob, da Totvs

Sindicamp, tivemos Congresso da NTU, Arena ANTP, Frotas Conectadas e Fórum Transporte Sustentável. O próximo ano, também será pródigo em grandes eventos, como a Fenatran e a Lat.Bus”, anunciou.

Como personalidade do transporte, foram homenageados: Clésio Andrade, da CNT; Fernando Simões, da JSL

(Simpar); Néelson Piquet, tricampeão mundial de Fórmula 1 e fundador da Autotrac, entre outros. Emocionado, Fernando Simões relembrou a trajetória de seu pai, Julio Simões, e ressaltou a importância da revista **Transporte Moderno** para o setor ao longo destas seis décadas.

Durante o encontro, foi distribuída a



Rodolfo Torres dos Santos,
BNCDES



Ivanir Canevese,
Borrachas Vipal



Ricardo Portolan,
Marcopolo



Gustavo Teixeira,
Embraer

edição especial e histórica dos 60 anos da revista **Transporte Moderno**, além da 36ª edição do anuário da premiação Maiores do Transporte & Melhores do Transporte. “Nestes 36 anos, o prêmio cumpriu o seu papel, e a melhor prova disto é esta concorrida plateia que prestigia todos os anos a solenidade de entrega dos troféus. As empresas premiadas foram consideradas as melhores nos

setores de serviços, indústria e operadores de transporte”, declarou o jornalista Fred Carvalho.

PREMIAÇÃO – Os maiores operadores de transporte em receita operacional líquida foram premiados em seguida, por Vander Costa, presidente da CNT. No transporte aéreo de passageiros, Latam; transporte ferroviário



Vanderlei Garcia, Greenbrier Maxion



Bruno Gonsales, Renault do Brasil



Felipe Godoy, Acumuladores Moura

de carga, Rumo; transporte ferroviário de passageiros, Concessionária Linha Universidade; transportes de cargas e serviços, Prosegur Brasil – Transportadora de Valores e Segurança; fretamento e turismo, Univale Transportes; metropolitano de passageiros, Viação Metrôpolista Paulista; rodoviário de passageiros, Viação Piracicabana; rodoviário de cargas, JSL; operador logístico e armazenagem, Empresa Brasileira



Marco Antônio Pimenta dos Santos, Metalúrgica Gerda

de Correios e Telégrafos (ECT); indústria ferroviária, Greenbrier Maxion. Pedro Moreira, presidente da Abraelog, entregou os troféus para os melhores do setor de serviços do transporte. Entre os distribuidores de autopeças, a premiada foi a Distribuidora Automotiva; em equipamentos de movimentação interna, Locar Guindastes e Transportes Intermodais; infraestrutura e gestão, Temape (Terminais



Fausto Camilotti, Concessionária Sistema Anhanguera Bandeirantes



Rodney Freitas, Autopass



João Ronco Júnior, Prodata Mobility Brasil



Nelson Piquet, Autotrac

Marítimos de Pernambuco); concessionárias de Rodovias, Concessionária do Sistema Anhanguera – Bandeirantes; transporte de cargas e serviços, Prosegur Brasil Transportadora de Valores e Segurança; concessionárias de veículos, Nórdica Veículos.

Ainda no setor de serviços, entre os operadores de sistema de bilhetagem, a premiada foi a Autopass; em

sistema de bilhetagem, Prodata Mobility Brasil; monitoramento e rastreamento, Autotrac; automação e informática, Totvs; meios de pagamento, Sodexo Pass do Brasil (Pluxee); locadora de veículos e equipamentos, Movida; locação de ativos pesados, Vamos; petróleo e derivados, Petrobras; distribuidoras de combustíveis, Vibra Energia; leasing, Bradesco Leasing;



**Bruno de Costa Fávila,
Petrobras**



**Iran Carlos Gomes dos Santos,
Vibra Energia**



**Paulo César Zoiro Ciasca,
Bradesco Leasing**



**Gunnar Murillo,
CEO Banco Stellantis**

bancos de montadoras, Banco FIDIS; bancos comerciais e de fomento, BNDES; seguradoras, Bradesco Seguros; corretoras, Tribanco Corretora de Seguros; holdings do setor de transportes, Gerdau.

O diretor presidente da Prodata Mobility Brasil, João Ronco Júnior, enfatizou o significado do prêmio Maiores do Transporte & Melhores do

Transporte. "A premiação é de extrema importância para a nossa empresa, pois nos enche de honra receber esse reconhecimento pelo 17º ano consecutivo. Para nós, da Prodata, esse prêmio representa a validação de nosso compromisso e esforços em oferecer excelência no mercado, sendo um testemunho do nosso trabalho de qualidade e reconhecimento por parte do

É DA UNIVALE TRANSPORTES!



Pelo 3º ano consecutivo,
a empresa é eleita a
maior em fretamento
e turismo pela Revista
Transporte Moderno.



O mérito de receber a premiação concedida pela revista Transporte Moderno se deve a excelência nos serviços prestados e o ótimo desempenho ao longo destes mais de 30 anos. Com grande experiência e capacidade operacional, a empresa atende diversos setores, como de celulose, siderurgia, mineração, petroquímica, hoteleiro, transporte público e turismo, oferecendo soluções sob medida para atender as demandas de seus clientes

com segurança, pontualidade e cortesia. Para isto, a Univale Transportes conta com mais de 700 veículos, garagens estrategicamente localizadas e equipadas com os mais modernos recursos para manutenção de sua frota, equipes especializadas e engajadas e um permanente processo de qualificação e busca de melhorias em seus processos. Assim, a empresa honra seu lema: "Univale, evoluímos juntos em direção ao futuro".



As entidades do setor foram homenageadas



Vicente Abate, Abifer, Marcelo Fontana, OTM Editora, e Paulo Porto, Abrati



Jaime José da Silva, Anttur



Ellen Capistrano Martins, ANTF



Clésio Andrade, ex-presidente da CNT



Luiz Carlos Mantovani Néspoli, ANTP

setor”, afirmou.

Os melhores da indústria receberam o prêmio das mãos de Paulo Porto, presidente da Abrati. No segmento de carrocerias e implementos para caminhões, o destaque foi a Facchini; em carrocerias para ônibus, Marcopolo; indústria aeronáutica e componentes, Embraer; indústria ferroviária,

Greenbrier Maxion; montadoras de veículos, Renault do Brasil; peças para caminhões e ônibus, Acumuladores Moura; matérias-primas e insumos, Metalúrgica Gerdau; indústria naval, Estaleiro Rio Maguari; recauchutagem de pneus e insumos, Borrachas Vipal.

Marcopolo fechou 2022 com receita líquida consolidada de R\$ 5,4 bilhões,



Pedro Moreira, presidente da Abralog, e Armando Sentin, Sama Laguna



Taís Alvin, Pluxee Frota



Daniela Harumi Miura, Tribanco Corretora de Seguros

valor 54,8% superior ao exercício de 2021, com 67,1% obtido por meio das vendas de carrocerias e 25,3% com a comercialização de Volare. “Os números de 2022 são resultado do plano de transformação cultural e estrutural que promovemos nos últimos dois anos. Otimizamos nossos investimentos, reestruturamos nossas operações e apresentamos ao mercado



Gustavo Henrique Braga Couto, Vamos

importantes lançamentos, como a Geração 8 de veículos rodoviários e o Attivi integral Marcopolo, um ônibus 100% elétrico com chassi e carroceria da marca, exemplo de ação para colaborar com a descarbonização no transporte de passageiros”, avalia André Armaganijan, CEO da Marcopolo.

OPERADORES – As empresas



Arthur Sartori Augusto e Thiago Trevisan Fiori, Rumo Malha Norte

premiadas como os melhores operadores de transporte: transporte aéreo de passageiros, TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo; transporte ferroviário de cargas, Rumo Malha Norte; transporte ferroviário de passageiros, Metrô-Rio; fretamento e turismo, Local Locadora de Ônibus Canoas; marítimo e fluvial, Norsul; transporte metropolitano de passageiros, BluMob Concessionária de Transporte Urbano de Blumenau; transporte rodoviário de passageiros, Empresa Gontijo de Transportes; transporte rodoviário de cargas, Braspress Transportes Urgentes; operador logístico e armazenagem, Log-In Logística Intermodal. Quem entregou os troféus foi Francisco Pelucio, da NTC&Logística.

Mauricio Marin Garroti, diretor da BluMob, também enfatizou a relevância do prêmio. "A premiação é motivo de



Marcelo Augusto Mari, Locar

muito orgulho, pois é um selo de reconhecimento diante de muita dedicação de centenas de pessoas. Os indicadores financeiros e contábeis avaliados, que nos proporcionaram ser a Melhor dentre todas as avaliadas em nosso segmento, confirmam não só uma condição econômica, mas que estamos no caminho com uma gestão profissional, transparente, focada em governança e em constante atualização."

As empresas consideradas "a melhor entre as melhores do transporte" receberam a honraria das mãos de Marcelo Fontana. Em serviços financeiros, a melhor foi a Gerdau; no setor serviços, o destaque foi a Concessionária do Sistema Anhanguera Bandeirantes; na indústria, foi considerada a melhor a Borrachas Vipal; e entre os operadores de transporte, a Empresa Gontijo de Transportes.

TB

Se ele já impressiona nesse anúncio, imagina na sua frota.

Ter um Marcopolo G8 na sua frota significa adicionar design premiado e segurança comprovada ao seu negócio, elevando a experiência de todos a bordo. Além disso, sua grande eficiência e baixa necessidade de manutenção garantem mais rentabilidade e sustentabilidade para sua empresa.

**Leve seu negócio para o
futuro com o Marcopolo G8.**



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

onibus.marcopolo.com.br

@onibusmarcopolo





 **Marcopolo GB**

Leva você ao futuro.



Fabricantes de ônibus esperam retomada mais consistente do mercado em 2024

A produção deverá atingir 22.200 unidades no próximo ano, o que representará um crescimento de quase 12% em relação a 2023

SONIA MORAES

Depois de dois anos impactadas pela pandemia, as fabricantes de ônibus esperam uma retomada mais consistente do mercado em 2024, com a produção atingindo 22.200 unidades, o que representará um crescimento de quase 12% em relação a 2023, segundo projeção da

Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

Vários fatores deverão impulsionar o mercado de ônibus no próximo ano, segundo Rubem Bisi, presidente da Fabus, como o programa Caminho da Escola, que fechou o edital para a compra de 15.320

Ruben Bisi, presidente da Fabus



veículos; o crescimento do turismo com o aumento da migração dos passageiros do avião para os ônibus rodoviários, e o PAC 3, que tem R\$ 3 bilhões para serem aplicados no sistema de transporte das cidades.

“Houve um envelhecimento da frota, com aumento da idade média, e esperamos que com os programas de incentivo do governo, a redução nas taxas de juros e o incentivo à descarbonização com o relançamento do programa de renovação veicular, o setor possa ter um crescimento sustentável nos próximos anos”, disse Bisi.

A expectativa da Fabus é de que o segmento de urbanos tenha um crescimento superior a 13% no próximo ano e o rodoviário de mais de 5%, devido ao aumento de passageiros no transporte de longa distância e a recuperação forte do turismo. Para o escolar, é esperado um crescimento expressivo com a licitação do Caminho da Escola. “Esperamos produzir mais de 3.900 veículos, o que dará um crescimento acima de 15%, comentou Bisi.

A preocupação, segundo Bisi, é se a

inflação e a taxa de juros continuarão de declínio no próximo ano para sustentar o crescimento esperado para o setor. Como era esperado pelo setor, o Congresso derrubou o veto presidencial relativo à desoneração da folha de pagamento. O veto poderia impactar nas passagens de ônibus, com aumento de 0,31 centavos, passando de R\$ 4,40 para

R\$ 4,71, e em 0,2% na inflação. “Estamos otimistas e conservadores devido ao risco da inflação e de alta na taxa de juros”, comentou o presidente da Fabus.

Para 2023, a estimativa de Bisi é de que o mercado de ônibus encerre o ano com crescimento de 4,5%, chegando a 20 mil veículos produzidos para o mercado interno e externo, ante os 19.151 veículos fabricados em 2022.

O mercado interno deverá fechar este ano com expansão de 15%, com cerca de 18 mil veículos absorvidos de toda a produção. Em 2022 foram repassados ao mercado interno 15.545 veículos, segundo a Fabus.

A expectativa do mercado é que a produção de ônibus deverá crescer 3,6% em relação ao ano de 2022, totalizando 19839 unidades. O crescimento no mercado interno deverá ser de 11%, com destaque

para o crescimento dos urbanos em mais de 35%. A produção de rodoviários vem em segundo lugar com crescimento de mais de 16%, e um decréscimo no mercado de micro-ônibus de mais de 20%, em função da queda na produção dos ônibus do programa Caminho da Escola

PRODUÇÃO DE ÔNIBUS AUMENTA 4,95% DE JANEIRO A NOVEMBRO DE 2023

As fabricantes de carrocerias produziram 1.536 ônibus em novembro de 2023, o que representou uma redução de 6,92% sobre outubro deste ano (1.651 unidades) e de 10,2% em relação a novembro de 2022, quando foram fabricados 1.711 veículos, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

No acumulado de janeiro a novembro deste ano a produção totalizou 18.075 unidades, 4,95% superior aos 17.223 veículos fabricados nos 11 meses de 2022. Do total de ônibus produzidos até novembro, a maior quantidade foi de modelos urbanos, com 9.717 unidades, que representaram 53,76% do total com aumento de 10,97% sobre as 8.757 carrocerias feitas nos 11 meses de 2022.

Os rodoviários somaram 5.035 unidades, 27,86% do total e aumento de 13,74%

sobre o período de janeiro a novembro de 2022, quando foram fabricados 4.427 veículos. De micro-ônibus, foram montadas 3.228 unidades, que representaram 17,86% do total e retração de 18,67% sobre os 3.970 veículos fabricados nos 11 meses do ano passado.

De modelos intermunicipais saíram da linha de montagem 95 ônibus, 0,53% do total e superior aos 69 veículos fabricados de janeiro a novembro de 2022.

A Marcopolo produziu 6.557 ônibus de janeiro a novembro de 2023, a Caio fez 5.399, a Mascarello 2.485, a Comil 1.265, a Neobus 1.141, a Carbus (Busscar) 653 e a Irizar 575 veículos.

Dos 18.075 ônibus produzidos de janeiro a novembro deste ano, 15.654 foram destinados ao mercado interno, 13,55% a mais do que nos 11 meses de 2022 (13.786 unidades), e 2.421 veículos tiveram como destino o mercado internacional, que representou uma queda de 29,54% sobre os 3.437 veículos exportados de janeiro a novembro de 2022.

Do total de ônibus exportados pelas empresas, 1.807 unidades são modelos rodoviários, 431 urbanos, 174 micros e nove são intermunicipais. A Marcopolo exportou 1.127 ônibus, a Irizar 555, Comil 266, Caio 225, Mascarello 133 e a Carbus (Busscar) 115 ônibus, segundo a Fabus.



Produção de ônibus tem queda de 35,4% de janeiro a novembro de 2023



Já nas vendas, o resultado no acumulado ano é positivo, apresentando um crescimento de 25,8% no licenciamento de veículos, com 18.956 unidades comercializadas até novembro

SONIA MORAES

A produção de ônibus atingiu 1.887 veículos, com retração de 10,1% sobre outubro deste ano (2.098 chassis de ônibus) e recuo de 36,4% em relação a novembro de 2022 (2.969 unidades), segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

No acumulado de janeiro a novembro de 2023, a produção de ônibus teve redução de 35,4%, com 19.340 unidades, ante os 29.919 veículos fabricados nos 11 meses de 2022. “O ônibus tem uma

característica diferente de caminhão, com o processo de encarroçamento mais longo e uma defasagem maior na produção, mas certamente a justificativa para o aumento no licenciamento e queda na produção é decorrente do aumento do volume de veículos P7 (Euro 5), que foram adquiridos por empresas de ônibus e foram encarroçados ao longo do ano”, explicou Eduardo Freitas, vice-presidente da Anfavea e diretor de relações institucionais da Iveco para a América Latina.

Freitas lembrou que em 2022 o setor fechou com a produção de 31 mil veículos e este ano deverá fechar com 21 mil unidades, queda de 30%. “Essa queda ocorre em decorrência do aumento de custo de produção por causa da transição da fase P7 para P8 (Euro6).”

Freitas falou também sobre a importância que o Caminho da Escola terá para o setor para o próximo ano. “O ministério da Educação licitou este ano mais de 15 mil ônibus escolares. É a maior licitação da história do Caminho da Escola e deverá ter um impacto muito grande no mercado de ônibus”, destacou.

Do total de ônibus produzidos nos 11 meses deste ano, 15.833 são modelos urbanos, segmento que apresentou queda de 40,2% em relação ao mesmo período de 2022, quando foram fabricados 26.461 veículos. De modelos rodoviários, saíram da linha de montagem 3.509 ônibus até novembro, um resultado 1,5% superior aos 3.458 veículos feitos de janeiro a novembro do ano passado.

MERCADO – As vendas de ônibus tiveram aumento de 0,3% em novembro em relação a outubro deste ano, de 1.582 para 1.586 unidades e, sobre novembro de 2022 (1.751 unidades), a queda foi de 9,4%. No acumulado de janeiro a novembro, houve um crescimento de 25,8% no licenciamento

de veículos, com 18.956 unidades, ante os 15.065 veículos vendidos no mesmo período de 2022.

“O mercado de ônibus teve um crescimento importante por causa da renovação da frota de modelos urbanos e rodoviários porque em 2021 não teve muitas vendas de ônibus por causa da pandemia e ainda temos uma demanda reprimida. Esse crescimento significativo ainda não tem o impacto da licitação do programa Caminho da Escola deste ano e a esperamos um crescimento maior em 2024”, disse Marcio Lima Leite, presidente da Anfavea.

Freitas acrescentou que o repasse nas vendas em 2021 afetou de forma positiva o setor de ônibus em 2022, mantendo essa mesma trajetória de crescimento nas vendas em 2023. “A expectativa é de fechar o ano com 18% de crescimento”, destacou.

RANKING – No ranking dos 11 meses de 2023, a liderança ficou com a Mercedes-Benz, com a venda de 10.332 ônibus, 47,9% a mais que no acumulado de janeiro a novembro de 2022 (6.978 unidades). O segundo lugar ficou com a Volkswagen Caminhões e Ônibus, que vendeu 4.249 veículos, 1,2% acima do mesmo período do ano anterior (4.199 unidades), e o terceiro com a Agrale, que comercializou 2.737 veículos, um

resultado 5,2% superior de janeiro a setembro do ano passado (2.602 unidades).

Na sequência, está posicionada a Volvo que vendeu 642 ônibus até novembro, 32,1% acima dos 11 meses do ano passado (486 unidades); a Iveco com 558 veículos, 13% a mais que janeiro e novembro de 2022 (494 unidades), e a Scania que entregou ao mercado 371 ônibus, com aumento de 50,8% sobre os 11 meses de 2022, cujas vendas somaram 246 unidades.



Marcio Lima Leite,
presidente da Anfavea

PREVISÕES PARA 2024

– Para o segmento de veículos pesados (caminhões e ônibus), a Anfavea projeta para 2024 um crescimento de 14,1% nas vendas, passando de 128 mil unidades esperadas para 2023 para 146 mil unidades no próximo ano. “É um crescimento tímido para o segmento de veículos pesados porque estava com uma base muito baixa por causa da mudança do P7 para P8”, disse o presidente da Anfavea.

A produção deverá apresentar um crescimento de 30,1% e atingir 160 mil unidades no próximo ano, ante os 123 mil veículos que deverão ser fabricados em 2023. “Esse crescimento é porque ficamos praticamente sem produzir no segundo trimestre devido ao estoque que havia de modelos Euro 5. Houve uma parada na produção e agora está voltando ao ritmo normal”, comentou Leite.

O presidente da Anfavea destacou que o crescimento maior é esperado para o mercado de ônibus por causa do impacto positivo do programa Caminho da Escola. Já as exportações deverão se manter no mesmo patamar esperado para 2023, de 22 mil unidades, segundo a Anfavea. **TB**

MERCADO EXTERNO – As exportações de ônibus apresentaram crescimento de 1,2% em novembro em relação a outubro, passando de 409 mil para 414 unidades. No acumulado de janeiro a novembro de 2023, houve recuo de 5,8% com 4.559 veículos vendidos no mercado externo, ante as 4.838 unidades exportadas no mesmo período de 2022.

Do total de ônibus exportados até novembro, 2.584 são modelos urbanos, número 7,1% abaixo do mesmo período de 2022 (2.781 unidades), e 1.975 unidades são rodoviários, quantidade 4% inferior ao volume embarcado nos 11 meses de 2022, que totalizou 2.057 unidades.



Em relação a 2024, boas perspectivas para os fabricantes de ônibus e a indústria ferroviária

De acordo com o Simefre, espera-se um crescimento de 13% para o setor de ônibus urbanos e 5% para o mercado de rodoviários, além de um avanço superior a 15% em modelos escolares, em comparação a 2023

ALEXANDRE ASQUINI

Os fabricantes de ônibus e a indústria ferroviária têm boas perspectivas para 2024, segundo disseram seus representantes ao participarem, em dezembro, do seminário anual do Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre), realizado na sede da Federação das Indústrias

do Estado de São Paulo (Fiesp), na capital paulista.

Com a idade de 90 anos e recentemente reeleito presidente do Simefre, José Antônio Fernandes Martins fez o pronunciamento de abertura do encontro. A posse de Martins e dos demais diretores do Simefre aconteceu no final do seminário.



Ruben Bisi, presidente da Fabus

ÔNIBUS – Diretor do Simefre e presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), Ruben Bisi informou que, para 2023, o mercado de ônibus deverá crescer 3,6% sobre o resultado de 2022, o que significaria produzir 19.839 unidades. Projeta-se para 2024 um crescimento considerável: 13% para o setor de ônibus urbanos e 5% para o mercado de rodoviários. Há ainda a expectativa de que se produzam 3.900 unidades de ônibus escolar, um crescimento superior a 15% em relação a 2023.

Sobre esta última linha de produtos, Bisi afirmou que a projeção é um tanto conservadora. Ele explicou que o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), por meio do programa Caminho da Escola, lançou o pregão eletrônico para registro de preço nacional de 16.300 novos ônibus escolares urbanos e rurais. Afirmou também que, no momento do seminário, não

se sabia se o governo terá verba suficiente para cobrir essa produção.

O presidente da Fabus apresentou um quadro dos fatores positivos que respaldam a expectativa de crescimento em 2024. Um dos pontos diz respeito ao investimento que o governo pretende realizar em infraestrutura, o que poderá gerar a necessidade de ônibus para transporte de funcionários. Além disso, o novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) destinou R\$ 3 bilhões para financiamento dos sistemas de transporte. E tem havido o aumento do turismo interno após a pandemia e, também, a retomada das exportações.

Bisi comentou que o preço do combustível está trazendo os passageiros do automóvel e do avião para o ônibus, o que tem mudado o perfil da frota. “Estamos produzindo muitos ônibus do tipo double decker, de modo a atender a esse segmento. São ônibus muito sofisticados, com 14 metros, dois andares, leito e semileito, dotados de cabines individuais, Wi-Fi, e poltronas que fazem massagem”.

Outro aspecto é que, no Brasil pós-pandemia, ganha realce a ajuda dos governos municipais aos sistemas de transporte. “Mais de 200 cidades estão aportando verbas públicas para subsidiar as passagens. E temos no país mais de 60 cidades pequenas e médias com tarifa



José Antônio Fernandes Martins foi reeleito como presidente do Simefre

zero. Além disso, está sendo discutido Sistema Único de Mobilidade (SUM). E há vários projetos na Câmara Federal para transformar o transporte público num transporte gratuito”.

Foi aberto novo pregão do programa Caminho da Escola, para 15.320 unidades. “Sabemos que os municípios se credenciaram para algo em torno de 14.100 unidades. Isso significa que os municípios, antes de haver o edital, já tinham solicitado”, disse Bisi, acrescentando que há ainda a necessidade a reposição da frota antiga dos ônibus escolares “Há 35 mil ônibus com mais de dez anos na frota do Caminho da Escola, e sabemos que existe uma portaria estabelecendo que a idade máxima é de dez anos”.

A descarbonização é também um fator significativo. “Muitas cidades estão se movendo para a introdução de veículos elétricos, veículos descarbonizados... Se

fala em HVO (óleo vegetal hidrotratado) e combustíveis alternativos. Assim, essa descarbonização do transporte público vai trazer certa movimentação, de aporte de capital – seja capital internacional ou do próprio governo para o transporte público”.

Outro ponto lembrado por Bisi: “Tivemos um feito importante que foi o indeferimento da importação de veículos elétricos sem impostos da China. Foi uma batalha de alguns anos e o governo agora praticamente parou com esse pleito de importação de veículos elétricos sem impostos”.

PONTOS DE ATENÇÃO – Rubens Bisi também relacionou aqueles que são considerados pontos focais de atenção e riscos para 2024. O primeiro deles é o tamanho do crescimento do PIB, uma vez que alguns setores do setor ônibus está muito atrelado ao desempenho desse indicador.

A dúvida sobre se haveria ou não a desoneração da folha de pagamento foi considerado outro item importante para o setor de transporte. Quanto a este ponto, o Congresso derrubou o veto presidencial ao projeto de lei que determinava a manutenção da desoneração, possibilitando a continuidade da redução de tributos pagos por empresas sobre salários até o final de 2027. A desoneração abrange 17

setores da economia intensivos em mão de obra, com impacto sobre algo próximo de 9 milhões de postos de trabalho.

Segundo expôs o presidente da Fabus, atualmente, operadores de transporte e fabricantes do setor são desonerados e se não fosse derrubado o veto do presidente, haveria a partir de janeiro de 2024 um aumento de 6,78% ou R\$ 0,31 em todas as tarifas de transporte público do país, incluindo o metrô. “A Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU) fez um cálculo, mostrando que isso significaria 0,2% na inflação”, informou o dirigente.

Bisi também mencionou como relevantes a tramitação do marco legal do transporte público no Senado e a existência de outra proposta construída por todas as entidades representativas do setor sobre o mesmo tema e que ainda se encontra no âmbito do ministério das cidades.

Com relação às compras governamentais, o dirigente destacou que o setor vem dialogando com o governo sobre a ideia de que compras governamentais tenham um índice mínimo de nacionalização, como acontece nos Estados Unidos.

Aquele país possui a Buy American Act, lei segundo a qual aplica-se a todas as compras de bens (artigos, materiais ou fornecimentos) efetuadas por agências governamentais federais estadunidenses,

de valor seja superior ao limiar de micro compras (10 mil dólares). E estabelece também que quando comprados por entidades federais para uso público, os bens sejam produzidos nos EUA.

“Estamos falando em utilizar a tabela do BNDES, que hoje estabelece em 30% o mínimo nacional de conteúdo, mas estamos trabalhando para elevar esse mínimo para 40%. Hoje, o ônibus tem 97% de conteúdo nacional. Não faz sentido o governo liberar que as prefeituras possam importar ônibus sem impostos. Nós estamos trabalhando para haver uma lei nesse sentido”, frisou o dirigente.

Ele também tratou da redução do Custo Brasil. Disse que esta é outra questão que precisa ser encaminhada, já que o Custo Brasil está em 25% em relação à média dos países que fazem parte da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), dificultando a competitividade dos produtos brasileiros.

Rubens Bisi disse que o aumento da competitividade passa ainda de redução do estado. “Acredito que uma reforma administrativa precisa ser endereçada para diminuir a carga tributária de 27,5%. Precisamos diminuir o tamanho do estado e o tamanho do estado não é só o governo federal. Há os estados, os municípios e outras instituições dos três poderes”.

Outro ponto sublinhado pelo presidente

da Fabus está no fato de o financiamento ser um item, ao mesmo tempo, importante e bastante oneroso para o setor, sendo, assim, crucial a existência de linhas de crédito de instituições como o BNDES, e Caixa Econômica Federal.

De todo modo, Bisi disse que o setor está trabalhando para que no âmbito do programa Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano – Refrota, do ministério das cidades, haja credenciamento de bancos do setor para financiar os clientes. “Aquele dinheiro que havia lá – R\$ 3 bilhões – não se usou, porque a Caixa não aprovava o financiamento para as empresas. Estamos trabalhando para que a Caixa credencie bancos do setor, de modo que estes que financiem os clientes. Esses bancos conhecem o cliente e sabem dar o crédito”.

Por fim, Bisi mencionou como fatores que merecerão atenção em 2024 o financiamento da exportação, com um fundo garantidor de créditos e financiamentos do BNDES, e o tema da Reforma Tributária, em tramitação no Congresso.

INDÚSTRIA FERROVIÁRIA – Presidente da Associação Brasileira da Indústria



Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer)

Ferroviária (Abifer) e diretor do Simefre, Vicente Abate informou que deverão ser entregues 1.271 unidades de vagões de carga em 2023, com exportação de 62 vagões para a África. Para 2024 são previstas entregas de 1.600 vagões de

carga, o que representaria crescimento de 26% em relação a 2023. Quanto a locomotivas, a previsão para 2023 é de entrega de 30 unidades, nenhuma delas para exportação. Para 2024, deverão ser entregues 45 locomotivas.

A cadeia de fornecedores reestruturou-se para atender a um volume de 1.300 vagões anuais, mas necessita estar atenta aos novos volumes projetados. Ressalte-se que a indústria de vagões, que trabalhava historicamente com antecedência de encomendas de seis meses, necessita agora de um prazo maior de antecedência por parte das Concessionárias, ou seja, de um ano.

A indústria acredita que algumas concessionárias poderão optar pela substituição das caixas de vagões em final de vida, movimentando o setor de serviços. E que já em 2024 poderá haver encomendas de

um programa de substituição da frota antiga de vagões e locomotivas, em discussão com o governo federal.

De acordo com Abate, o setor vem trabalhando em dois temas considerados essenciais junto ao ministério dos transportes e à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Um deles é a regulamentação da Portaria 1.324 (Programa Frota Ferroviária Verde), instrumento que considera frota ferroviária verde o material rodante cuja operação e tração atenda a critérios de sustentabilidade, mitigação ou adaptação à mudança climática; trata-se de programa destinado a promover o incremento da sustentabilidade do material rodante no âmbito das concessões e autorizações ferroviárias federais. O outro diz respeito à implementação dos critérios técnicos para a melhor e mais segura operação dos vagões de carga.

O dirigente ressaltou ainda a digitalização embarcada nas locomotivas de última geração, já fabricadas no Brasil, além dos acordos entre as fabricantes brasileiras e empresas da Califórnia para testes em locomotivas de linha híbridas, com célula de hidrogênio verde.

TRENS DE PASSAGEIROS – O vice-presidente do Simefre, Massimo Giavina, afirmou que, após o ano de 2022 ter sido concluído com entrega zero de

carros ferroviários de passageiros, em 2023 começou a haver os primeiros sinais da retomada nessa área. Segundo afirmou, contratos fechados em anos anteriores iniciaram suas entregas em 2023, provocando o incremento da produção, porém, o adiamento para 2024 de editais previstos para 2023 derrubou as vendas no ano.

Em 2023 foram 136 carros de passageiros para os mercados interno e de exportação. A partir de agora, os volumes começarão a se acentuar, com entregas previstas de 274 carros em 2024, incluídos o projeto do Aeromóvel (seis carros), que iniciará sua operação assistida no início do segundo trimestre de 2024, a exportação de seis carros para o Chile pela Marcopolo Rail, além da continuidade das exportações da Alstom para os metrô de Taipei, Bucareste e Santiago e para a ViaMobilidade e Acciona no mercado interno.

Giavina garante que se aguarda para breve a publicação do edital para aquisição de 44 trens destinados ao Metrô SP, cujo financiamento já está contratado pelo governo de São Paulo junto ao BNDES. Ele resalta que outro importante projeto, do Trem InterCidades (TIC), entre São Paulo e Campinas, que já tem seu leilão anunciado para 29 de fevereiro de 2024, “será um marco que resgatará o trem regional no estado de São Paulo”.

TB



A Volkswagen vai entregar 5,6 mil ônibus escolares com carrocerias Marcopolo

FNDE finaliza a licitação do programa Caminho da Escola

Foram enviadas propostas para 15.320 veículos, dos 16,3 mil ônibus escolares que o governo federal previa comprar neste ano, ficando sem proposta 980 modelos

SONIA MORAES

Depois de muitos contratempos, o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) concluiu a licitação programa Caminho da Escola. A estimativa do governo federal era de comprar 16,3 mil

ônibus escolares, mas com as ofertas das fabricantes se chegou a 15.320 veículos que serão usados para o transporte de estudantes no país, ficando sem proposta 980 veículos.

Entre as empresas que participaram da concorrência, a Iveco vai fornecer o maior lote, de 7,1 mil ônibus escolares com carroceria Mascarello e Caio – 3,6 mil modelos na categoria ORE 2 rurais com capacidade para 44 estudantes e 3,5 mil unidades ORE 3 com capacidade para 59 alunos.

A Volkswagen vai entregar 5,6 mil ônibus escolares – quatro mil veículos na configuração ORE 1 (ônibus com comprimento máximo de sete metros e capacidade mínima para 29 estudantes sentados), construída com base no chassi Volksbus 8.180E e 1.600 modelos Onurea PA (ônibus urbano escolar acessível) configurada no Volksbus 8.180 – todos com carroceria Marcopolo.

A Volare vai fornecer 2.220 ônibus – 1.000 modelos ORE 1 (4x4), 800 modelos Onurea PB, 180 ORE 1 automático, 100 ORE 1 (4x4), 100 Onurea PA automático e 40 Onurea PB automático, e a Agrale vai entregar 400 veículos ORE zero Marruá 4x4. As empresas têm até 2025 para concluir a entrega dos veículos.

CATEGORIA DOS VEÍCULOS – Os 15.320 ônibus escolares que serão adquiridos estão divididos em três lotes com 18 tipos de veículos. No primeiro lote, são sete modelos todos com transmissão mecânica, sendo quatro mil unidades de



A Iveco vai fornecer 7,1 mil ônibus escolares com carrocerias Mascarello e Caio

modelos ORE 1: ônibus com comprimento máximo de sete metros e capacidade mínima para 29 estudantes sentados, 3.600 ORE 2: ônibus com comprimento máximo de nove metros e capacidade mínima para 44 estudantes sentados, e 3.500 ORE 3: ônibus com comprimento máximo de 11 metros e capacidade mínima para 59 estudantes sentados. De modelos ORE 0 4x4 são 400 unidades, ORE 1 4x4 são 1.000, Onurea PA são 1.600 e Onurea PB são 800 unidades.

No segundo lote, os seis ônibus têm transmissão automática, sendo 180 unidades de modelo ORE 1, 150 unidades de ORE 2, 180 unidades de ORE 3, 100



A Volare vai fornecer 2.220 ônibus, entre os modelos ORE 1 (4x4), Onurea PB, ORE 1, ORE 1 (4x4), Onurea PA automático e Onurea PB automático

unidades de ORE 1 4x4, 100 unidades Onurea PA e 40 unidades Onurea PB.

No terceiro lote os cinco ônibus têm transmissão automatizada, sendo 180 unidades de modelos ORE 1, 150 unidades de ORE 2, 180 unidades de ORE 3, 100 unidades de Onurea PA e 40 unidades de Onurea PB. Segundo o FNDE, as especificações técnicas estarão disponíveis no edital e o valor final de cada ônibus só será definido após a licitação.

A Anfavea, que representa as montadoras, e a Fabus, que responde pelas encarregadoras de ônibus, estão confiantes de que a licitação finalizada pelo FNDE, a maior da história do programa Caminho da Escola, deverá ter um impacto

significativo no mercado de ônibus no próximo ano.

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

Desde 2008, quando iniciou a produção dos veículos, até 2022 já foram disponibilizados 65.058 ônibus escolares. Este total inclui ônibus adquiridos com recursos do FNDE, com financiamento por meio do BNDES e recursos próprios dos estados e municípios, segundo a Fabus.

O FNDE destaca em seu site que até 01 de dezembro de 2023 foram entregues pelas montadoras 1.194 ônibus escolares aos entes federados. Deste total, 54,44%, que correspondem a 650 veículos, foram para o Nordeste; 19,2% (230 unidades) para o Sudeste; 13,07% (156 unidades) para o Sul, 7,45% (89 unidades) para o Norte e 5,78% (69 ônibus) para o Centro-Oeste. O repasse para 368 municípios totalizou R\$ 177.936.511,93.





Volkswagen Caminhões e Ônibus reforça produção para atender Caminho da Escola

A empresa recontratou 400 trabalhadores que estavam em lay-off e abriu segundo turno na fábrica de Resende (RJ) para produzir 5,6 mil ônibus escolares que serão entregues em 2024, com participação histórica na licitação do FNDE

SONIA MORAES

A Volkswagen Caminhões e Ônibus está reforçando a produção na fábrica de Resende, no Rio de Janeiro, para dar conta de entregar os 5,6 mil ônibus escolares até o fim de 2024. A empresa venceu a licitação do Caminho da Escola e tem participação histórica nesta disputa aberta pelo FNDE (Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação), com a conquista do maior lote de veículos desde a criação deste programa em 2007, de um total de

15.320 veículos escolares que serão comprados pelo governo federal.

Desde o dia 6 de novembro a linha de montagem, que estava trabalhando em um turno, passou a cumprir a jornada em dois turnos, e os 400 trabalhadores que estavam em lay-off (com contrato de trabalho suspenso) voltaram às atividades.

“Para nós, como líderes no fornecimento de ônibus escolares, este é um negócio de grande relevância especialmente

por nos permitir cumprir nosso propósito de oferecer soluções de transporte sustentável para todos. É uma grande honra saber que estamos contribuindo para o acesso de estudantes brasileiros à educação, com uma frota que agora vai superar a marca de 30 mil unidades Volkswagen nesse importante programa”, disse Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus, durante evento de confraternização realizado em São Paulo.

Em 2023, a Volkswagen Caminhões e Ônibus celebra 15 anos desde seus primeiros ônibus entregues ao Caminho da Escola. Nesse período, foram mais de 27 mil ônibus da marca, que transportam cerca de 27 milhões de estudantes nos lugares mais remotos do Brasil. Esses veículos estão distribuídos por mais de cinco mil municípios, o que significa que quase todas as cidades brasileiras contam com pelo menos um Volksbus do Caminho da Escola.

PERSPECTIVAS – Para o próximo ano, a Volkswagen Caminhões e Ônibus mantém expectativa positiva, depois das dificuldades de recuperação do segmento de veículos pesados em 2023, com queda de 35,2% na produção de ônibus de janeiro a outubro deste ano e 37,8% na produção de caminhões, devido às mudanças



Roberto Cortes: “Vemos 2024 como o ano da recuperação para o segmento de ônibus”

nas regras do Proconve P8 (Euro6), que fez aumentar em 30% o preço dos veículos Euro 6 com as tecnologias inseridas para poluir menos.

“O setor vinha se recuperando da crise política brasileira, de 2015 a 2019, depois em 2020 houve a pandemia que causou muito impacto. Em 2021 e 2022 houve uma recuperação, e em 2023 um recuo do mercado com a nova lei de emissões. Agora vemos 2024 como o ano da recuperação”, disse Cortes. “É difícil dizer o quanto irão melhorar as vendas e a produção, e ter um número exato, mas certamente será um ano melhor que 2023 e estamos otimistas”, destacou.

O presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus espera para o próximo ano a continuidade da redução da taxa de juros e o crescimento do PIB. “Estão projetando avanço de 1,5% a 2%, mas esperamos que seja um pouco melhor, o que dará algum alento ao setor. Esperamos

também que continue a discussão de tornar perene a renovação da frota, que foi um sucesso, pois houve grande interesse de incluir mais veículos neste programa”, comentou Cortes.

Além da melhora nas condições macroeconômicas do país, os investimentos do Novo PAC e a continuidade do programa Caminho da Escola vão ajudar o segmento de caminhões e ônibus, avaliou o executivo.

Sobre o avanço dos ônibus elétricos no transporte público de todo o país, Cortes citou as dificuldades que há para substituir a frota de veículos diesel. “O ônibus elétrico custa três vezes mais do que o modelo a diesel, por causa do custo da bateria, mas não polui e é mais eficiente do ponto de vista operacional. Por isso, é preciso de incentivo para viabilizar a compra deste modelo”, disse. E acrescentou que, assim como o e-Delivery terá destaque no transporte urbano de carga, o e-Volksbus também será “vedete” no mercado de ônibus elétrico no Brasil. Este modelo já foi aprovado pela SPTrans e deverá entrar em operação no segundo semestre do próximo ano.

OUTROS MERCADOS – Cortes comentou que, com o processo de internacionalização, a Volkswagen Caminhões e Ônibus pretende crescer nos mercados em que a marca está presente, do México

até a Argentina, entrar em outras regiões como África, Ásia e Oriente Médio e continuar focando no Brasil onde está a sua maior operação. “Em Angola, onde a empresa está há 15 anos, temos mais de 15 mil veículos vendidos e o caminhão Meteor está nos ajudando a crescer nos mercados exportadores, começando pela Argentina e o Paraguai”, destacou o presidente da montadora.

Sobre as expectativas para 2024, Cortes afirmou que espera que seja um ano melhor não somente para o Brasil, mas para os principais mercados da América Latina que também tiveram dificuldades este ano. “Prova disso é que continuamos com o firme propósito de no primeiro semestre de 2024 iniciarmos a produção de caminhões e ônibus da marca em Córdoba, na Argentina”, afirmou.

O acordo firmado entre a Volkswagen Caminhões e Ônibus com a Volkswagen Argentina prevê a produção de cinco veículos da marca VW e o primeiro modelo será o caminhão da linha Constellation. Os veículos sairão desmontados do Brasil e serão finalizados na nova fábrica.

Segundo Cortes, a nova fábrica na Argentina faz parte do ciclo de investimento de R\$ 2 bilhões anunciados pela companhia para o período de 2021 a 2025 e tem como foco a internacionalização, digitalização, conectividade e novos produtos. **TB**

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!

Facebook Instagram LinkedIn @comilonibusoficial

COMIL



Empresas de São Paulo encomendam mais de 500 ônibus elétricos Mercedes-Benz

Operadoras do sistema de transporte coletivo da cidade pretendem comprar mais modelos e-O500U da Mercedes-Benz – são 300 unidades para a Sambaíba, 180 para a Metrôpole e 68 para a MobiBrasil

SONIA MORAES

A Mercedes-Benz já recebeu encomenda de mais de 500 ônibus elétricos eO500U das empresas que operam o sistema de transporte coletivo na cidade de São Paulo. São 300 unidades para a Sambaíba, 180 para a Metrôpole e 68 unidades para a MobiBrasil.

Essas empresas haviam adquirido anteriormente 50 ônibus elétricos da marca, sendo 40 veículos para Metrôpole Paulista, oito para a MobiBrasil e dois para a Sambaíba. Deste total, 25 ônibus já foram entregues e estão sendo encarroçados na fábrica da Caio de Botucatu, no

interior de São Paulo.

Os outros 25 estão programados para serem entregues até o final de 2023, segundo informou Walter Barbosa, atual diretor de vendas e marketing, que assumirá em janeiro o cargo de vice-presidente de vendas e marketing peças e serviços ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, ao apresentar à imprensa a linha de montagem dos modelos elétricos. A partir de janeiro de 2024 esses ônibus devem entrar em operação em São Paulo.

Os novos chassis de ônibus elétricos, o modelo urbano eO500U, estão sendo produzidos em série na linha 4.0 da fábrica de São Bernardo do Campo (SP). Um dos grandes diferenciais desse processo produtivo é a flexibilidade da operação, com o novo modelo elétrico sendo produzido na mesma linha de montagem dos demais chassis de ônibus a diesel da marca, o que inclui micros LO, as linhas OF e O 500 de urbanos e rodoviários, além de articulados e superarticulados.

De acordo com a montadora, essa flexibilidade otimiza a programação e acelera o ritmo de produção, atendendo mais rapidamente aos pedidos dos clientes.

“O desenvolvimento do chassi elétrico foi feito no Brasil, onde está o centro de competência da marca, em parceria com a Alemanha para algumas tecnologias. Foram mais de 120 mil horas de engenharia no Brasil e 40 mil horas fora do



Walter Barbosa passa a ser vice-presidente de vendas e marketing peças e serviços ônibus da Mercedes-Benz em janeiro

Brasil”, revelou Sergio Magalhães, diretor-geral de Ônibus América Latina.

“Criamos quatro protótipos e enviamos um veículo para a Alemanha, outro para a Turquia e dois ficaram no Brasil para serem testados de acordo com as expertises de cada país. Na Alemanha foram realizados testes elétricos, na Turquia de durabilidade e no Brasil de durabilidade, funcionais e de homologação e foram realizados em Iracemápolis, uma das maiores pistas de testes da América Latina”, detalhou Magalhães.

Na parte técnica de engenharia e de fábrica, houve grande qualificação, segundo Magalhães, para atualizar aos conceitos de ônibus elétricos. “Conciliamos o lançamento do ônibus elétrico com a renovação da linha de montagem e a

fábrica foi planejada para ter perspectiva dos modelos que serão lançados nos próximos dez anos”, destacou.

“Cerca de 600 colaboradores foram treinados e estão capacitados para a produção do chassi de ônibus elétrico com toda segurança necessária, levando em conta as especificidades técnicas do novo produto e as características referentes à energia elétrica. Foi um processo longo, a transformação da engenharia e da fábrica durou quatro anos e o treinamento dois anos.”

PARCERIAS — O mais novo produto da linha O 500 é um modelo Padron 4×2 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 país. E também a maior capacidade de transporte de passageiros do segmento, segundo a Mercedes-Benz.

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, numa potência de 150 kWh. A nova geração de baterias NMC3 é a mesma utilizada nos ônibus Mercedes-Benz eCitaro na Europa. O conceito eletroeletrônico do veículo brasileiro segue parâmetros do ônibus integral eCitaro da Daimler Buses. Isso engloba baterias, direção elétrica, motores

elétricos, eixos e outros itens.

“O eO500U é uma solução que reforça o compromisso da Mercedes-Benz em oferecer uma alternativa sustentável para a mobilidade urbana. É também um produto focado na eficiência tecnológica e econômica para as empresas de ônibus e gestores do transporte coletivo”, afirmou Mike Munhato, gerente de desenvolvimento de negócios para eMobility na Mercedes-Benz do Brasil.

Para o desenvolvimento dos ônibus elétricos, a Mercedes-Benz formou parceria com mais 40 novos fornecedores. “A bateria, item mais importante, tem tecnologia de última geração e maior densidade energética – que é o quanto ela carrega de energia em quilowatt-hora (KWh) por peso – e é produzida pela BorgWarner na sua fábrica de Piracicaba, no interior de São Paulo”, explicou Munhato. “Na configuração de até cinco pacotes consegue carregar até 490 KWh.” A bateria tem garantia de oito anos.

O gerente lembrou que para o projeto do ônibus elétrico o ar-condicionado foi desenvolvido e modelado pela engenharia da Mercedes-Benz. “Compramos componentes do ar-condicionado da BTS, fabricante alemã, e da Valeo, criamos o software, que gerencia o consumo deste equipamento, e fazemos a manutenção”, explicou Mike. “A tecnologia de bateria é modular, pode ter quatro packs

para percorrer 250 km ou seis para chegar a 300 ou 350 km.”

Segundo o diretor da Mercedes-Benz, para implementar a eletrificação em uma cidade é preciso ter a tecnologia no veículo, a infraestrutura, a política pública de governo para diferenciar uma tarifa pública de uma tarifa técnica e remunerar adequadamente o operador e o financiamento. “Cada município enfrenta um estágio diferente e enquanto não tiver alinhado esses quatro pilares não tem como implementar a eletrificação”, disse Barbosa.

De todas as cidades brasileiras, São Paulo é considerada a mais avançada para implementar a eletrificação. “Já tem tecnologia, política pública e conseguiu o financiamento R\$ 5,75 bilhões para comprar ônibus elétricos – R\$ 2,5 bilhões do BNDES, R\$ 2,5 bilhões do BID, R\$ 500 milhões da Caixa Econômica Federal e R\$ 250 milhões do Banco do Brasil –, mas falta a infraestrutura. Tem linhas de baixa e média tensão, mas algumas garagens precisam de linhas de alta tensão para poder carregar mais de 50 veículos e os investimentos podem variar entre R\$ 45 milhões e 50 milhões”, ressaltou Barbosa.

O diretor da Mercedes-Benz informou que hoje há mais de 15 municípios no país operando ônibus elétricos, mas com volumes bastante modestos. “A cidade de São Paulo é a que mais avançou na infraestrutura e a que terá um volume

maior de veículos elétricos em operação.”

DEMANDA – A procura por ônibus elétricos para o segmento urbano é grande, e a indústria tem capacidade para atender o Brasil, segundo Barbosa. “Para o rodoviário e o fretamento a demanda é muito pontual e pequena, basicamente uma ou outra empresa que já atua no conceito ESG, porém o desafio é muito maior no rodoviário por conta da tecnologia e da infraestrutura. Não tem um ônibus rodoviário que pare numa única garagem ele roda o Brasil inteiro e precisa de ter 400 km de autonomia”, observou.

Na avaliação do diretor da Mercedes-Benz, existem outras opções mais interessantes de tecnologia para o ônibus rodoviário. “Nesta fase de transição, o diesel verde ou HVO caberia muito bem para os ônibus rodoviários. E mais na frente virão novas tecnologias, como o hidrogênio que vai fazer muito mais sentido do que o elétrico para o rodoviário”, disse.

Com relação ao tipo de ônibus, o executivo lembrou que na frota a diesel somente São Paulo e Brasília usam ônibus com piso baixo, o restante do país usa veículo com piso alto. “Na versão elétrica, Salvador e Vitória estão usando ônibus com piso baixo, e a tendência é que haja mais municípios procurando veículos nessa versão.”





FROTAS
CONECTADAS



SAVE THE DATE

21 E 22 DE MAIO

VEM AÍ O **MAIOR EVENTO DA AMÉRICA LATINA** QUE
PROMOVE A INTERAÇÃO ENTRE A **INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA**
E A INDÚSTRIA DE **TECNOLOGIA** CRIANDO **SOLUÇÕES INOVADORAS**
EM **LOGÍSTICA E TRANSPORTES**.



TRANSAMERICA
EXPO CENTER

UMA **EXPERIÊNCIA IMERSIVA**
NAS MAIS **AVANÇADAS TECNOLOGIAS** QUE CRIAM
SOLUÇÕES INOVADORAS EM **LOGÍSTICA**
E **TRANSPORTES**.

INSCREVA-SE GRATUITAMENTE

[FROTASCONECTADAS.COM.BR](https://frotasconectadas.com.br)



SEJA UM PATROCINADOR.
SUA MARCA NO EPICENTRO DESTA TRANSFORMAÇÃO.

*A OTM Editora disponibiliza uma variedade de contrapartidas.
Faça parte dessa história: destaque-se como Patrocinador no
prestigiado evento Frotas Conectadas 2024!*



FROTAS
CONNECTADAS



FALE CONOSCO AGORA

55+ 11 **5096-8104**

eventos@otmeditora.com



Arena ANTP voltou com força

O congresso realizado em outubro atraiu mais de três mil participantes, entre dirigentes e especialistas da indústria dos transportes públicos, operadores, empresários, representantes de órgãos públicos, gestores técnicos, universidades, entidades e estudantes

ALEXANDRE ASQUINI

Os 39 painéis temáticos somados a 76 apresentações de artigos técnicos compuseram a base do significativo debate propiciado pela *Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023*, organizado pela Associação Nacional de Transportes

Públicos (ANTP), em parceria com a OTM Editora e suas revistas **Transporte Moderno**, que neste ano completou 60 anos, e **Technibus**.

O encontro aconteceu no período de 24 a 26 de outubro de 2023, no Transamérica

Expo Center, em São Paulo, e atraiu mais de três mil participantes. Todas as sessões do congresso foram gravadas em áudio e serão disponibilizadas por meio dos portais da ANTP e da OTM Editora nos primeiros meses de 2024.

O presidente da ANTP, Aílton Brasiliense Pires, fez o discurso de abertura. Lembrou que o fundador da ANTP, engenheiro Plínio Assmann, que, em meados dos anos 1970, presidia a Companhia do Metropolitano de São Paulo, buscou, com a entidade, criar um espaço de debate visando propiciar que a prioridade e a qualidade do transporte público fossem um fato marcante da condição de vida urbana.

A ANTP fez seu primeiro congresso em 1978, na cidade do Rio de Janeiro. Na edição de 2019, foi inaugurado o formato Arena ANTP. Em 2021, o congresso não foi realizado devido à pandemia. Luiz Carlos Mantovani Néspoli, superintendente da ANTP, vocalizou a alegria da entidade e de seus associados com o resultado do encontro. “Estamos muito satisfeitos com o sucesso da Arena ANTP 2023”, afirmou.

Ele acrescentou: “O que caracteriza e distingue os congressos da ANTP – e mais uma vez isso aconteceu, agora num formato mais interessante e interativo –, é a diversidade dos conteúdos colocados em discussão por todos os setores que pensam, estudam e produzem a mobilidade

urbana no Brasil”.

De fato, o congresso da ANTP atrai um público qualificado, composto por dirigentes e especialistas da indústria dos transportes públicos, operadores de diferentes sistemas, empresários, representantes de órgãos públicos, gestores técnicos, universidades, entidades não governamentais, acadêmicos e estudantes.

O diretor da OTM Editora, Marcelo Fontana, destacou o conteúdo da programação e enalteceu os aprimoramentos introduzidos na estruturação do encontro, que acabou ficando mais amigável para os participantes. “Neste ano, o espaço do congresso oferecia seis telas e todos os painéis começavam às 10 horas. As atividades paravam às 12 horas, para uma hora e meia de almoço, e recomeçavam às 14 horas, seguindo, até o final da tarde, sempre com significativa participação em todas as sessões, mesmo no último dia”.

Marcelo Fontana enfatizou também que a exposição de produtos e serviços para o setor, realizadas no mesmo ambiente do congresso, reuniu 50 das principais marcas do setor. Vários participantes sublinharam exatamente a amplitude temática do encontro, com aprofundamento do debate de assuntos que ganharam relevância após a pandemia. E ressaltaram a intensidade da participação.

O presidente da Associação Nacional



O marco legal do transporte público foi um dos temas abordados

dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), Ruben Bisi, afirmou que a Arena ANTP 2023 conseguiu trazer todo o ecossistema do transporte. “Nós saímos de dois anos de pandemia, uma época em que praticamente muitos quebraram ou entraram em recuperação judicial, e os que se salvaram estão aqui discutindo o futuro”, disse, acrescentando que nesse futuro estão temas como o preço da tarifa e a descarbonização do transporte público.

Francisco Christovam, diretor-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), contou que o aspecto que o impressionou favoravelmente foi a novidade. “Participo dos congressos da ANTP há muitos anos e havia certa repetição. As mesmas colocações, as mesmas propostas, as mesmas respos-

tas. E o que me chamou a atenção neste evento em particular foram as novidades. Nós tivemos abordagens diferentes, temas diferentes. Nove dos painéis trataram da questão da descarbonização. Também houve discussões sobre a questão operacional, financiamento, tecnologia e outros temas”.

ESPAÇO DE POLÍTICAS – Autoridades de todos os escalões de governo prestigiaram a Arena ANTP, demonstrando o entendimento de que, com o grau de representatividade alcançado pelo encontro, este segue um ambiente propício para a divulgação de teses e o anúncio de propostas relativas ao setor de mobilidade urbana.

O ministro das Cidades, Jader Barbalho Filho, não pôde comparecer, mas mandou mensagem de vídeo de aproximadamente cinco minutos, especialmente gravada, apresentada na sessão da abertura. Entre outros aspectos, informou que o Ministério das Cidades tem previsão de R\$ 40 bilhões para novas seleções do programa Cidades sustentáveis e resilientes, e que, desse montante, cerca de 44% se referem à ações Mobilidade de Médias e Grandes Cidades, que conta com R\$ 14,5 bilhões, e Renovação de Frota, com R\$ 3 bilhões.

Representaram o ministério das Cidades em atividades da Arena ANTP 2023 o secretário nacional de Mobilidade Urbana,



A ABRATI coordenou um painel sobre biocombustíveis

Denis Andia, e o diretor do departamento de regulação da secretaria de Mobilidade, Marcos Daniel Souza dos Santos, acompanhado de uma equipe técnica.

A ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, esteve representada no congresso por Adalberto Maluf, secretário nacional de Meio Ambiente Urbano e Qualidade Ambiental.

O secretário de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo, Fábio Damasceno, conduziu na Arena ANTP 2023 a 29ª Reunião Ordinária do Conselho Nacional de Secretários Estaduais de Transportes, do qual é presidente.

Ex-secretário de Transportes e ex-prefeito de São José dos Campos, o vice-governador do estado de São Paulo,

Felício Ramuth, participou da solenidade de abertura do congresso e garantiu que o leilão do Trem Intercidades (ligação São Paulo-Campinas) será realizado em 29 de fevereiro de 2024.

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA – A programação do congresso foi concebida de modo a dar grande realce ao debate de diferentes temas relacionados com a transição energética já em curso no transporte público urbano, incluindo o exame de alternativas tecnológicas que podem ser adotadas na efetivação da mudança.

Na Arena ANTP 2023, nada menos que nove painéis trataram de aspectos da transição energética já em curso no transporte público urbano. Foram sessões que focalizaram a transição em si, o tema da descarbonização, as perspectivas abertas para a indústria de ônibus no país, incluindo a produção de ônibus elétricos, e também: soluções trazidas pela indústria de ônibus elétricos, financiamento da eletrificação, os desafios de operar a frota elétrica e uma publicação estruturada pela ANTP a respeito do método de cálculo do custo operacional do ônibus.

Já na primeira sessão do congresso, ficou evidente que a transição energética no país não deverá ser feita com base em apenas uma tecnologia. Os debatedores sublinharam que há várias soluções dispo-



O AÇO VAI
DE VIBRA
DO MINÉRIO
ATÉ O CANTEIRO
DE OBRA.

VibraEnergia 

vibraenergia.com.br

A marca Petrobras é licenciada à Vibra.



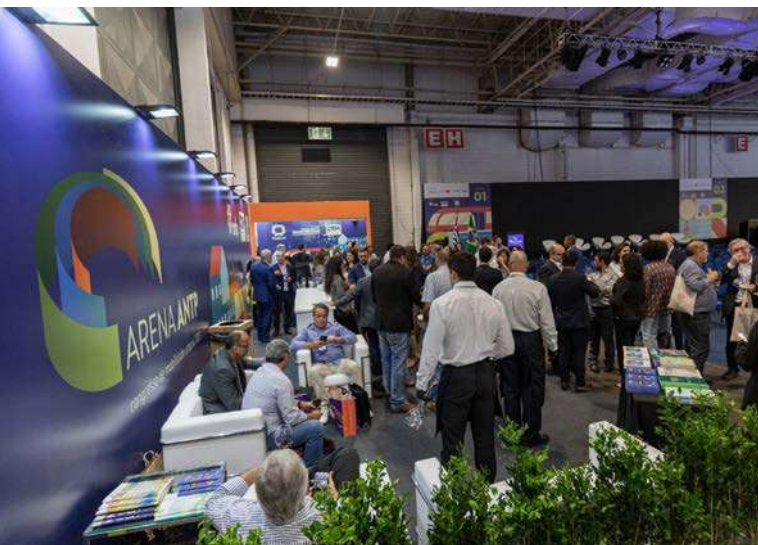
*Vibra está no dia a dia do brasileiro.
Dos Postos Petrobras em cada canto do país
até o diesel que aciona indústrias e transporta
nossa economia. De Lubrax, marca líder
em lubrificante, até BR Aviation, o combustível
que faz sonhos voarem alto.
E também tem Vibra na energia que vai
das luzes da cidade até a recarga dos carros
elétricos, com soluções inovadoras e cada
vez mais sustentáveis.*

*Energia é movimento. E quando
o Brasil vai em frente, ele Vem de Vibra.*

Se tem energia, Vibra.

O BRASIL VEM DE

VIBRA



A Arena ANTP atraiu um público altamente qualificado

níveis no Brasil para diminuir as emissões de poluentes pelo transporte público urbano, e que tais soluções podem e devem conviver. Ademais, o país ostenta realidades distintas que exigem diferentes formas de operar o transporte público. Mas insistiram que deve haver critério e planejamento na alocação de recursos.

Na mesma linha, a sessão da Arena ANTP sobre uso de biocombustíveis na frota do transporte rodoviário, coordenada pela Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), concluiu que a energia elétrica não é a melhor alternativa para viagens por ônibus a longa distância, em razão da baixa autonomia das baterias e da necessidade de implantação de infraestrutura adequada em diversas regiões do país. Na sessão foram sugeridas alternativas como

o HVO (sigla em inglês que significa óleo vegetal hidrotratado) e o hidrogênio. Outro aspecto salientado na sessão da Abrati é que a renovação da frota também pode contribuir com a qualificação ambiental do transporte por ônibus.

FINANCIAMENTO – Na Arena ANTP foram debatidas saídas para promover o financiamento da mudança energética, com apoio e a participação de bancos de fomento brasileiros e internacionais. Especialistas do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Banco Mundial e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) participaram de sessões do encontro.

Houve um painel sobre soluções para financiar a eletrificação de frotas de transporte público com participação do banco alemão KfW, que financia projetos ligados à mobilidade e, em parceria com a agência Desenvolve São Paulo, realiza estudos técnicos para avaliar as possibilidades apoiar o processo de eletrificação. O consultor brasileiro Sérgio Avelleda apresentou um levantamento realizado por sua empresa, denominada Urucuia, para o banco KfW sobre possibilidades para financiamento da mobilidade elétrica em São Paulo.

MARCO LEGAL – Esteve em pauta no encontro a evolução do Marco Legal do

Transporte Público, objeto de duas propostas, uma já em tramitação no Congresso (PL 3278/21) e outra em fase final de elaboração no governo federal. “Nossa grande expectativa é que esses dois textos se encontrem e comecem a andar a velocidade desejável. Não queremos ficar discutindo anos, como foi no caso do marco do saneamento. Nossa expectativa é de que, no máximo, no primeiro semestre do próximo ano tenhamos o marco aprovado”, disse Francisco Christovam, diretor-executivo da NTU.

Christovam assinalou que o marco será um instrumento “poderosíssimo” para dar consistência a uma questão que a entidade que preside tem apontado. “As relações hoje estão mais sofisticadas, nosso cliente está mais exigente, a tecnologia e os modelos de negócios também não são mais os tradicionais. Se não houver um marco regulatório, virará um ‘salve-se quem puder’ e não queremos que isso aconteça”.

REFORMA TRIBUTÁRIA – A sessão da Arena ANTP que discutiu a Reforma Tributária teve a participação de dirigentes do setor e de autoridades públicas. O deputado federal Luiz Carlos Hauly fez um retrospecto do cenário econômico nacional nas últimas quatro décadas. “Apesar do grande potencial de crescer e ser uma das nações mais prósperas do mundo, desde a

década de 1980 o crescimento médio da economia brasileira não passou de 2% ao ano (...). Temos uma base orçamentária com três tributos, que travam a economia nacional e provocam um verdadeiro ‘imbróglio tributário’ no estado brasileiro”.

Segundo a Agência Senado, a reforma em tramitação no Congresso prevê que os impostos federais IPI, PIS e Cofins sejam transformados na Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS). O imposto estadual ICMS e o imposto municipal ISS serão unificados no Imposto sobre Bens e Serviços (IBS). A tributação será feita apenas no local de destino, o objetivo é acabar com a chamada “guerra fiscal” entre os estados. Haverá ainda o Imposto Seletivo (IS), que vai substituir o IPI e será usado como desincentivo a produtos e serviços prejudiciais à saúde, como bebidas e cigarros, e à “sustentabilidade ambiental e redução das emissões de carbono”. Poderão ter redução de 60% na CBS e no IBS, entre outros, os serviços de transporte público coletivo de passageiros rodoviário e metrôviário de caráter urbano, semiurbano e metropolitano.

TRILHOS E ÁREAS METROPOLITANAS – Um dos painéis sobre temas metrôferroviários tratou da importância de uma política nacional para o resgate do transporte ferroviário de passageiros.

Outro painel examinou a proximidade de implantação do Trem Intercidades de Campinas, no Estado de São Paulo. A terceira sessão, de natureza tecnológica, tratou do uso da metodologia BIM (modelagem da informação da construção) em projetos de transporte sobre trilhos.

Roberta Marchesi, diretora-executiva da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), destacou que a Arena ANTP 2023 logrou trazer de volta um conjunto de discussões relevantes a respeito da mobilidade urbana. “Particpei de painéis em que debatemos o marco regulatório do transporte público, a reforma tributária e, neste último dia, o plano estratégico da mobilidade estruturante nacional, assinado pelo ministro, capaz de resgatar o planejamento do transporte de alta capacidade”.


Ela se referia ao Estudo Nacional de Mobilidade Urbana anunciado em 25 de outubro de 2023 pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Ministério das Cidades para melhorar as condições de deslocamento em 21 regiões metropolitanas com mais de um milhão de habitantes. Esse tema foi examinado na sessão Sistemas estruturais metropolitanos de transporte público, no último dia da Arena ANTP, 26 de outubro.

O governo estima que o déficit de investimentos em transporte público de média

e alta capacidade seja superior a R\$ 360 bilhões. O estudo a ser realizado deverá propiciar o mapeamento das necessidades em regiões metropolitanas e constituir a base para projetos de transporte público coletivo, com ênfase na melhoria da qualidade dos serviços e na redução das emissões de poluente.

Uma sessão conduzida por Claudio de Senna Frederico, vice-presidente da ANTP, examinou e discutiu experiências concretas de áreas metropolitanas, com depoimentos de representantes de Recife, Goiânia, Baixada Santista, Vitória, Região do ABC (São Paulo) e Região Metropolitana de São Paulo.

O QUE MAIS SE DISCUTIU? – O tema da tecnologia aplicada aos sistemas de transporte público urbano esteve em dois painéis do congresso. Houve sessões sobre segurança viária: faixas para motos, engenharia de tráfego e convergência entre mobilidade e saúde no trânsito.

Também foram debatidos os temas cidades sustentáveis e o significado da mobilidade ativa. Foram desenvolvidos painéis a respeito de temas da cidadania, acessibilidade, inclusão e ética no transporte público urbano. Duas sessões do congresso trataram com ângulos diferentes, o tema da comunicação referente ao transporte coletivo urbano. 

Pronto para pegar a estrada?

A gente vai junto com você

A Tryvia deseja muito sucesso em sua jornada. E que nesta nova estrada que começa agora, você possa contar com as nossas soluções e com a nossa equipe para garantir mais **segurança, eficiência e economia** na sua gestão de frotas. Estamos aqui para te ajudar a fazer de 2024 um ano de grandes conquistas. Vamos juntos?



Quer deixar sua frota
mais inteligente?

Fale com a Tryvia

Aponte aqui a câmera
do seu celular

 TRYVIA | SUA FROTA MAIS
INTELIGENTE



O midi de dez metros tem autonomia de 200 a 250 km e é adaptado às condições de grande parte das cidades do Brasil

Montadoras e encarroçadoras exibiram seus destaques na Arena ANTP

A maior atração da área de exposição do congresso foram os modelos elétricos, que já estão sendo testados em algumas cidades do país

ELETRA

A Eletra apresentou 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 de 15 metros. A novidade foi o ônibus elétrico midi de dez metros, que está em

processo de homologação. 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 foi a recarga de oportunidade para o modelo padron de 12,8



O BZL elétrico está equipado com quatro baterias de 94kWh, o que lhe dá autonomia para rodar 300 km no ciclo urbano

metros, que aumenta a autonomia do veículo de 160 para 250 quilômetros.

Segundo Milena Romano, presidente da Eletra, até o final do ano, a empresa deve lançar dois ou três modelos novos, um deles é o e-Trol, 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 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 modelos, formando a linha mais completa de ônibus elétricos da América Latina, fabricados com 90% de produtos nacionais”, afirma a executiva.

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”.

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 entregar 140 veículos.

VOLVO

A Volvo lançou no Arena ANTP 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 mes-



A Mercedes-Benz exibiu o e500U, ônibus elétrico urbano a baterias, encarroçado pela Caio

mo 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, com trocas rápidas e suaves.

Outro destaque é o BZL elétrico, chassi 4x2 destinado a operações urbanas e metropolitanas. Este ônibus já passou por demonstração em Curitiba, circulando na frota da Viação Sorriso, uma das operadoras do sistema da cidade e já começou a rodar em São Paulo com a Viação Santa Brígida, percorrendo rotas das regiões Noroeste e Central da capital paulista.

A demonstração do Volvo BZL em São Paulo faz parte da habilitação da marca para fornecer ônibus elétricos para o transporte público da cidade.

O Volvo BZL da demonstração de São Paulo está equipado com quatro baterias

de 94kWh, o que lhe dá autonomia para rodar 300 km no ciclo urbano antes de retornar à garagem para recarga. O motor elétrico tem potência de 200kW e torque de 425Nm, o que confere bom desempenho no “anda e para” do trânsito da metrópole. Está equipado com sistema de ar-condicionado e todos os componentes do chassi e do trem-de-força são produzidos pela marca.

Com 12,5 metros de comprimento e capacidade para 80 passageiros, o ônibus foi especificado e encarroçado seguindo rigorosamente o padrão da SPTrans, com piso baixo e todo o acabamento, número de assentos, layout interno, cor e outros detalhes exigidos pelo órgão gestor.

MERCEDES-BENZ

A maior atração da Mercedes-Benz foi o e500U, 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.

Este novo ônibus elétrico, com carroceria Caio Millennium, já tem 50 unidades vendidas para as empresas que operam o sistema de transporte coletivo da cidade de São Paulo.

“A entrega desse expressivo volume



O eMillennium, com chassi Mercedes-Benz eO500 U oferece conforto aos passageiros com poltronas estofadas e ambiente climatizado

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 executivo, os veículos elétricos são sinônimo de transporte sustentável e já fazem parte do portfólio mundial multissoluções da marca para os clientes. “Agora, nosso eO500U também está neste portfólio. Seus benefícios para a sociedade são inquestionáveis: zero emissão de carbono, zero poluição do ar, totalmente silencioso e com menores custos durante todo o ciclo de vida do veículo”, destaca.

O ônibus eO500U 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.

O eO500U traz para o motorista e o usuário uma experiência única, com uma condução suave, muito confortável e totalmente silenciosa, segundo a fabricante. O conceito eletroeletrônico do veículo brasileiro segue parâmetros do ônibus integral eCitaro da Daimler Buses. Isso engloba baterias, direção, motores elétricos, eixos e outros itens.

CAIO

A Caio exibiu no congresso o modelo elétrico eMillennium, com chassi Mercedes-Benz eO500 U elétrico. O posicionamento do pack de baterias e componentes contribui para uma capacidade de lotação para 86 passageiros. Entre as configurações destaca-se o para-brisa inteiro e os para-choques dianteiro e traseiro tripartidos, facilitando a manutenção. A cúpula e o break light traseiro trazem as características da atual família de produtos



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

Caio. O conjunto óptico em full Led tem assinatura exclusiva Caio, e as lanternas em Led contam com efeito de iluminação homogêneo. Esses componentes também são intercambiáveis entre outros modelos da marca.

Este ônibus 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 deste modelo elé-

trico, como itinerário eletrônico frontal, para-brisa inteiriço fixo e bagageiros para caixa de baterias.

Diversos itens do salão interno são produzidos em polímero, material 100% reciclável, que alia acabamento superior, durabilidade e facilidade de limpeza. Além disso, por se tratar de um material mais leve, a carroceria impacta positivamente no peso do veículo.

“O eMillennium agrega alta tecnologia, a robustez tradicional dos produtos Caio, além da segurança, conforto e itens que otimizam o cotidiano da operação trazendo inúmeros benefícios aos nossos clientes. Isso só é possível por meio de muita pesquisa e interação com nossos parceiros de negócios”, afirma Paulo Ruas, CEO do Grupo Caio.

BUSSCAR

A Busscar destacou em seu estande o Vista Buss 365, da nova família NB1 Busscar, modelo ideal 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 Vista 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 Conventional, Class Superpullman e Class Leito Turismo. Entre os vários itens que equipam este ônibus a empresa destaca o sanitário modular traseiro, ar-condicionado (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.

BYD

A BYD exibiu o chassi elétrico D9A 20.410. Este modelo padronizado alto foi desenvolvido para aplicação urbana para carrocerias com até 13 metros de

comprimento e tem autonomia de até 250 quilômetros.

Este 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 ônibus 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.

VOLKSWAGEN

A Volkswagen Caminhões e Ônibus destacou o novo Volksbus 17.230/S, que pode ser usado nas operações urbanas e de fretamento de curta e média distância. O veículo tem 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



Attivi Integral 100% elétrico pode ter até 13.000 mm de comprimento total

atende as exigências do Proconve P8, é possível conciliar a alta performance, menor consumo de combustível e baixos níveis de emissões.

Este ônibus 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 anti-travamento 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

A Marcopolo mostrou 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 e consta de quatro testes de desempenho operacional energético, segurança de frenagem e direção, e de consumo e regeneração da bateria. Os testes ocorrem na Zona Leste de São Paulo e na linha 6030-10 (Unisa – Campus 1/Terminal Santo Amaro), que tem cerca de 30 quilômetros de extensão. 

MobiUse

Fretamento e Gestão

Eficiência e gestão para a empresa, comodidade e segurança para os colaboradores

Guia de Rotas

Itinerários e pontos de embarque

Portal Web

Controle, monitoramento e indicadores de gestão

Geolocalização

Acompanhamento em tempo real

Check-in de Embarque

Registro de embarque do colaborador

Contato:



carla.gibin@piracicabana.com.br



(11) 91277-2891

Transdata traz novas soluções e produtos para mobilidade

Empresa levou à Arena ANTP 2023 os maiores destaques de seu portfólio, tendo em vista o mercado nacional e externo

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Transdata apresentou novos dispositivos que ampliam a família Atlas, dentro do conceito ITS-as-a-Service, plataforma que roda em nuvem e centraliza toda 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.

O AtlasMini foi desenvolvido para ser acessível e elevar a capacidade de adaptação do sistema de bilhetagem, atendendo aos diferentes modelos de arrecadação utilizados em diversos países. Além disso, promove cada vez mais a digitalização do sistema, para validar tarifas georreferenciadas ou a instalação de diversos leitores



A Transdata apresentou novos dispositivos que ampliam a família Atlas

para cada porta de saída e ainda em sistemas sem catracas, como visto em VLT. O AtlasMini atua conjuntamente com o AtlasBox, o multifuncional embarcado que integra todos os equipamentos a bordo às plataformas de controle e gestão.

Para Cristiano Silva, gerente de produtos da Transdata, o AtlasMini é o produto de maior impacto entre os lançamentos. “É um dispositivo para sistemas que utilizam mais de um validador em um mesmo veículo ou porta, com a mesma função. Então, ele não precisa ter a mesma capacidade de processamento de um modelo convencional, pois vai complementar a operação. O custo é menor e tem cerca de um terço do tamanho do Atlas Box.

Estamos visando o mercado europeu com esse produto”, detalha.

O AtlasLite foi projetado a partir da experiência da Transdata em Angola, no continente africano, para atender sistemas de transporte com modais de pequeno e médio porte, representados por vans, mototáxis e similares. É possível ter a arrecadação de tarifa com a mesma experiência moderna de pagamento, feito por meios digitais, contactless e outros.

“A novidade, lançada em agosto, é que toda a operação foi migrada para o Android, sendo ideal para veículos menores que não comportam um validador. Em Luanda, é utilizado nos mototáxis. Aqui no Brasil não existe nada semelhante. Mas há muitas possibilidades, podendo ser usado também em táxis. Isso permitiria que táxis e mototáxis fossem integrados ao sistema de transporte, exemplo. O passageiro poderia usar o mesmo cartão ou aplicativo de transporte para esses serviços”, comenta Silva.

Já o Console do Motorista foi repensado em cada detalhe, de acordo com a Transdata. O dispositivo possui tela de 07”, sensível ao toque, configurado com um sistema ágil e prático para a comunicação entre o motorista e o centro de controle operacional (CCO), ajuda a compartilhar ocorrências e



O AtlasMini foi desenvolvido para aprimorar a capacidade de adaptação do sistema de bilhetagem

imprevistos, melhorando a tomada de decisão e reduzindo o impacto operacional e a prestação do serviço aos passageiros.

“O produto foi reformulado para colocar mais informações para o condutor em uma tela menor, como dados de telemetria, avisos diversos, atrasos, tudo em tempo real, o que ajuda a regular a operação. Também é importante para a capacitação do motorista, pois ajuda ele a entender como está trabalhando, seus pontos fortes e fracos, erros e acertos. E o profissional tem a possibilidade de fazer as correções ou perceber o que acontece na hora da ocorrência”, avalia Silva.

A Transdata disponibiliza soluções integradas para o transporte de passageiros, como bilhetagem, biometria facial, monitoramento e gestão de frotas, rede de vendas, aplicativos, sistema de vendas de passagens rodoviárias, tarifa georreferenciada, informação em tempo real. A empresa conta com um ecossistema amplo ao qual também se integra a Sigo, finte ch com soluções financeiras para o transporte, e a Plenatech, empresa de TI e IoT, que é especialista em dispositivos embarcados, como CFTV, Wi-Fi.





A empresa também planeja fazer considerável investimento em digitalização dos processos para aumentar a eficiência diante da grande concorrência que enfrenta

SONIA MORAES

A Empresa Gontijo de Transportes quer aumentar a renovação da sua frota em 2024, além de investir em digitalização, para melhorar a experiência do cliente. Marco Antônio Gontijo, diretor de suprimentos da empresa, afirma que desde os tempos do seu pai, o fundador da companhia, Abílio Pinto Gontijo, a empresa mantém a tradição de consolidar cada etapa de desenvolvimento, antes de entrar na seguinte. “É uma forma sólida de crescer, que pretendemos preservar.”

Em 2023, após superar a fase difícil, o diretor da Gontijo avalia que é o ano de

grande mudança para o segmento de ônibus, o que exige mais investimentos e a digitalização dos processos para aumentar a eficiência diante da grande concorrência que a empresa enfrenta.

A empresa está confiante que 2023 terminará com resultado melhor para o mercado de ônibus. “Será um ano bom, pois o ambiente de negócios já voltou às condições normais, e os reflexos da pandemia ficam a cada dia mais distantes”, avalia o diretor, acrescentando: “Acreditamos que a limitação das passagens aéreas desde a pandemia, os altos preços dessas

passagens, o início das cobranças de bagagens e assentos nos aviões vai contribuir para o crescimento do mercado rodoviário. Além disso, é grande a abrangência que o segmento rodoviário tem em todo o nosso país, bem maior que a de todos os outros modais”.

Neste ano, a Gontijo comprou 65 ônibus com chassi Scania e carroceria Comil. “Todos os veículos são Euro 6, que é o padrão tecnológico de mais baixa emissão de poluentes na atmosfera. Esta escolha que fizemos reforça o compromisso da empresa com a preservação ambiental”, ressalta o diretor. Do total de ônibus adquiridos, 15 Double Decker 8x2 já estão em operação e os demais têm previsão de serem entregues até dezembro deste ano.

Sediada em Belo Horizonte, a Gontijo é tradicional no setor de transporte rodoviário de passageiros. Em 1943, Abílio Gontijo, então com 19 anos, iniciou as atividades da empresa, conduzindo sua jardineira Chevrolet Comercial 1940. Desde então, a empresa avançou muito, acompanhando a transformação industrial do Brasil, e hoje conta mais de 1.500 veículos em sua frota.

A empresa transporta mais de cinco milhões de passageiros por ano em 282 linhas nacionais e uma linha internacional, entre Salvador (BA) e Assunção, no Paraguai. A linha mais longa é a que liga Recife (PE) a Foz do Iguaçu (PR), com 3.907,15 quilômetros.

Além do transporte rodoviário de passageiros pelas linhas regionais e na rota internacional, a Gontijo ainda oferece o serviço de traslado, city tour, turismo receptivo, eventos e aluguel de ônibus para outras finalidades.

Em apoio à operação, a Gontijo conta com 90 garagens e 700 agências de vendas, atendendo a 18 estados e a capital do país. Investe anualmente na renovação da frota e, diariamente, na manutenção preventiva e corretiva de seus ônibus. Mais de 250 itens são substituídos preventivamente por profissionais capacitados e treinados diretamente pelos fabricantes dos componentes. Tem retífica e recauchutadora próprias, com capacidade para atender a toda sua necessidade. Por ano, a frota da Gontijo consome quase 53 milhões de litros de óleo diesel.

Outro aspecto a salientar é o permanente investimento em treinamento, com prioridade para a qualificação dos motoristas. A empresa informa que antes de assumir o volante do veículo e transportar os passageiros, o novo funcionário passa por avaliações psicológicas, por um período mínimo de dez dias de treinamento e mais 40 dias de acompanhamento constante, feito por profissionais com experiência no transporte rodoviário de passageiros. Somente nas sessões de treinamentos, são percorridos por ano mais de 300 mil quilômetros. **TB**

Marcopolo prevê mercado de ônibus com 25 mil unidades em 2024

A necessidade de renovação de frota tanto no segmento rodoviário como no urbano e o novo edital do programa Caminho da Escola poderão contribuir para um crescimento acentuado no próximo ano

SONIA MORAES



A busca pela descarbonização deverá impulsionar a renovação de frota de ônibus urbanos

A Marcopolo prevê um crescimento acentuado do mercado de ônibus em 2024, com a produção chegando a 25 mil veículos. “Isso deverá ocorrer devido à necessidade de renovação da frota tanto no tanto no segmento rodoviário como no urbano, além do novo edital do programa Caminho da Escola, que terá um volume significativo”, disse Ricardo Portolan, diretor

de operações comerciais mercado interno e marketing da Marcopolo, em entrevista exclusiva para a **Technibus**.

Em 2023, a expectativa também é positiva e Portolan projeta um incremento em torno de 20% para o mercado de ônibus em relação a 2022, com o emplacamento de 20 mil a 21 mil ônibus. “Com o volume de negócios já efetivados para entregas até o final do ano, já é possível afirmar que será um ano melhor que o anterior. Adicionalmente, a recente licitação do programa Caminho da Escola vai colaborar para um bom ritmo de produção nas fábricas também em 2024.”

O que poderá contribuir para a aceleração do processo de renovação de frota, tanto de urbanos quanto de rodoviários, segundo Portolan, são as políticas do governo que facilitem a aquisição e o financiamento de novos veículos, a queda gradual da taxa de juros e o investimento em infraestrutura viária nos grandes centros urbanos brasileiros que privilegiem o

transporte coletivo e a mobilidade.

NOVA TECNOLOGIA –

Para Portolan, 2023 é o ano de transição e adaptação para o mercado de ônibus. “A entrada em vigor da nova legislação Proconve P8 (Euro 6), trouxe impactos nas vendas de veículos comerciais no primeiro semestre deste ano e ainda tem reflexos com a demanda abaixo da registrada em 2022. O setor manteve resultado positivo ao longo deste ano em razão da forte demanda ocorrida no primeiro trimestre, pela antecipação de renovação de frota com a aquisição de modelos Euro 5”, esclareceu o diretor da Marcopolo.

“No mercado externo, houve o arrefecimento da demanda em diversos mercados da América Latina, o que vai resultar em um volume exportado inferior ao de 2022. As operações internacionais, México e África do Sul, mantêm bom ritmo de produção.”


Segundo Portolan, neste ano está ocorrendo uma forte procura por modelos rodoviários da Geração 8 e pelo modelo urbano Torino (em diferentes versões). “O mercado rodoviário tem apresentado reação mais rápida, com a demanda por modelos cada vez mais sofisticados. A busca pela



Ricardo Portolan: “Com o volume de negócios já efetivados para entregas até o final do ano, já é possível afirmar que será um ano melhor que o anterior”

descarbonização e redução de emissões deverá impulsionar a renovação de frota de ônibus urbanos nos próximos anos, sobretudo com a aquisição de modelos elétricos, como o Attivi Integral.”

De janeiro a setembro de 2023 a Marcopolo produziu no exterior 1.644 ônibus, 11,8% superior às 1.470 unidades do mesmo período de 2022. No Brasil a produção totalizou 7.831 unidades, 13,8% inferior aos 9.088 ônibus fabricados nos nove meses de 2022. Incluindo o Brasil e o exterior foram produzidos 9.475 ônibus nos nove meses deste ano, 10,3% abaixo dos 10.558 ônibus feitos no mesmo período de 2022.

“A expectativa de negócios no exterior é também positiva e de crescimento. Assim como no Brasil, na maior parte dos mercados que a Marcopolo participa, seja através de exportações a partir do Brasil ou de fabricação local, a retomada pós-pandemia e a necessidade de renovação de frota, possibilita boas oportunidades de negócios”, afirma o diretor. 

Autopass e UITP promovem evento sobre marketing no transporte público

O encontro internacional e inédito no país discutiu o papel da comunicação na melhoria da jornada do passageiro, com a apresentação de cases de diversos países, além de debater sustentabilidade e inovação

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O UITP Marketing 2023 debateu inovações em bilhetagem, manutenção, segurança e acessibilidade

A Autopass realizou, pela primeira vez no Brasil, um evento que reuniu o comitê de marketing da UITP (Associação Internacional de Transporte Público) para debater as tendências e perspectivas para o marketing em mobilidade, explorando inovações e estratégias que estão impulsionando o futuro do setor.

“A UITP tem muitos objetivos que convergem com os da Autopass, principalmente no que se refere a desenvolver

todas as estratégias centradas no cliente. Outra questão que foi bastante abordada no encontro foi sustentabilidade e ESG. Temos uma visão muito semelhante no que se refere à democratização da mobilidade. A Autopass sempre busca ampliar o conjunto de canais digitais e soluções em meio de pagamento, principalmente após a implementação do TOP”, explica Daniel Godoy Takatohi,

diretor de negócios e marketing da companhia.

O UITP Marketing 2023 foi realizado em São Paulo, no Novotel Jaraguá, entre os dias 29 de novembro e 1º de dezembro. A UITP congrega autoridades e operadores de transporte público, integrantes do poder público, institutos científicos e fornecedores de transporte público e indústria de serviços, que trabalham para promover a mobilidade urbana sustentável.

Takatohi conta que a ideia do encontro surgiu no Congresso da UITP, realizado em junho em Barcelona. “Participamos do comitê de marketing e produto, que realiza dois encontros anuais em diferentes localidades. América Latina e Ásia são pouco representadas, então, a ideia de trazer para o Brasil foi bem recebida. Os europeus têm interesse em conhecer experiências de outros países, principalmente nestes continentes.”

Entre os temas apresentados e debatidos nos três dias de conferência houve destaque para as inovações em bilhetagem, manutenção, segurança e acessibilidade. “O encontro foi muito rico, com troca de experiências e cases de diversas partes do mundo, sempre com foco na jornada do cliente. É importante perceber como a comunicação está diretamente ligada à qualidade desta jornada. E também foi importante para vermos que não estamos sozinhos nessa busca por uma mobilidade mais inclusiva e democrática”, comenta.

Takatohi lembra que já existe uma cultura profundamente enraizada na forma como a população se locomove, e promover mudanças é um desafio para o marketing. “A Autopass oferece não apenas o transporte, mas outros serviços dentro



Daniel Takatohi:
“O encontro também mostra que não estamos sozinhos neste caminho”

desse ecossistema de mobilidade. Já temos uma parceria para produtos banking, mas queremos

expandir mais ainda os serviços financeiros, entretenimento, saúde e muitos outros. A comunicação é fundamental nesse processo”, diz.

O aproveitamento do máximo potencial das ferramentas de marketing junto ao usuário para melhorar a prestação de serviços pela Autopass foi um dos cases apresentados. “Com a plataforma TOP totalmente estabilizada, buscamos um novo posicionamento da marca e focamos na experiência do cliente, com novos serviços e funcionalidades”, diz o executivo.

Outro destaque, na avaliação do diretor da Autopass, foi o case de Viena, na Áustria. “A capital austríaca tem um sistema de transporte nos moldes do MaaS (Mobility as a Service), em que todos os modais, incluindo car sharing e bicicletas, são integrados dentro de um ecossistema, que transporta o passageiro de porta a porta. E todos os serviços estão dentro do aplicativo. O cliente também pode adquirir um passe anual, sem limite de uso. Esse é um modelo de negócios muito próximo do

que buscamos”, ressalta.

Os especialistas internacionais fizeram uma visita técnica a uma das maiores

operadoras de ônibus de São Paulo, a Next, para conhecer o sistema de bilhetagem eletrônica.

Autopass anuncia parceria para proteger biodiversidade na COP28

A Autopass anunciou uma parceria entre a empresa, a Confederação Nacional de Agricultores Familiares e Empreendedores Familiares Rurais (Conafer) e a Sthorm – centro de inteligência brasileiro, com parceiros internacionais, que se dedica ao desenvolvimento tecnológico e às descobertas científicas para resolver problemas globais –, com apoio do World Food Programme (WFP), das Nações Unidas.

“Pela primeira vez no Brasil, é estabelecida uma aliança estratégica e comercial para proteger a biodiversidade, fomentar a mobilidade social, o desenvolvimento tecnológico sustentável, o fortalecimento das cadeias de produção agrícola supridas por pequenos produtores rurais e de agricultura familiar e povos originários e a transição para uma bioeconomia regenerativa e cíclica, fundamentada em princípios de finança regenerativa”, explica Rodney



Rodney Freitas: “Pela primeira vez no Brasil, é estabelecida uma aliança estratégica e comercial para proteger a biodiversidade”

Freitas, CEO da Autopass.

A iniciativa foi anunciada a lideranças globais e tomadores de decisão durante a COP28, 28ª Conferência das

Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas, que teve início em 30 de novembro, em Dubai, Emirados Árabes.

Uma parcela do valor da bilhetagem eletrônica emitida pela Autopass será transformada em ativos financeiros – créditos de bioma – que gerarão recursos para que os grupos citados possam proteger a biodiversidade em que estão inseridos. A parceria também visa garantir dignidade para que os povos originários e tradicionais permaneçam em seu território.

Por meio da PlanetaryX – plataforma de tecnologia climática que utiliza Inteligência

Artificial e blockchain para emitir ativos comercializáveis —, será possível fazer um cálculo estimativo do valor para se manter intocável determinada área com sua fauna e flora. A partir daí serão emitidos ativos financeiros que vão gerar recursos para que a população a ser beneficiada diretamente possa se comprometer com a conservação do bioma em suas comunidades e propriedades.


Segundo estimativas das empresas parceiras, a emissão de Ativos de Conservação de Bioma (BCAs) que possam ser emitidos em terras de associados à Confederação (terras cadastradas e regulares), tem potencial de gerar US\$ 72 bilhões anuais a serem distribuídos para essa população, muitas vezes em situação vulnerável. A verba deverá ser utilizada na proteção da biodiversidade com viabilidade econômica.

Atualmente, a Conafer reúne mais de 1,8 milhões de propriedades associadas, o equivalente a quase 20% do território brasileiro, impactando mais de oito milhões de pessoas, o que inclui comunidades indígenas de 157 etnias diferentes. Como referência, a área de reserva natural sob gestão do Conafer equivale aos territórios, somados, de Alemanha, França, Inglaterra e Espanha.

Pablo Lobo, fundador e CEO da Sthorm, explica que “com essa aliança, uniremos conhecimento científico avançado e práticas sustentáveis para enfrentar problemas

ambientais críticos, de pandemias a mudanças climáticas, ao mesmo tempo em que trabalhamos para assegurar a biodiversidade e a sustentabilidade econômica das comunidades que dependem desses ecossistemas.”

A PlanetaryX, que tem Bob Richards como seu cofundador e diretor científico, também cofundador da Singularity University, é um dos maiores projetos de preservação de biodiversidade e combate ao desmatamento presente na COP28, além de ser o primeiro projeto que efetivamente remunera o pequeno produtor rural, ribeirinhos e comunidades indígenas, engajando esses grupos na proteção dos biomas.

Outra ferramenta que irá integrar essa parceria é a Hãmugã, plataforma para monitoramento e combate a incêndios florestais no Brasil, desenvolvida pela Conafer. A aliança prevê que Hãmugã tenha uma interface integrada com a plataforma de emissão de BCAs da PlanetaryX para levantar informações direto dos locais onde os ativos serão emitidos, fazendo com que os BCA sejam os primeiros ativos de conservação e regeneração de biomas a disponibilizar dados concretos das comunidades originárias em que habitam aqueles que protegem florestas e biomas remanescentes, constituindo “o primeiro canal direto com os verdadeiros guardiões da vida, do planeta”, comenta Pablo Lobo. 



5º Fórum Transporte Sustentável

JSL, Coopercarga, MWM, Raízen, Bradesco, Marcopolo, Embraer, Scania, Maersk, Greenbrier Maxion, Grupo Vamos, Vibra, Eaton e JCA foram algumas das empresas que participam desta edição do evento

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A quinta edição do **Fórum Transporte Sustentável** foi realizada no dia 29 de novembro, de forma presencial, no Transamérica Expo Center, em São Paulo. O evento, que a cada ano se consolida como um importante espaço de discussão de estratégias ESG, superou o número de 650 inscrições. Outra atração do encontro foi a área de exposição com veículos de carga e passageiros, com as mais modernas tecnologias do mercado.

Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora e organizador do encontro, observou a evolução dos temas e discussões desde a criação do **Fórum Transporte Sustentável**. "Percebemos a necessidade de haver um evento com essa temática ligada à sustentabilidade no setor de transportes, com a participação de todos os modais, englobando cargas e passageiros. E temos a participação ativa das entidades e das empresas, o que resulta em um conteúdo

de altíssimo nível”, comentou.

“Nosso objetivo é inspirar o mercado com a troca de ideias, experiências e boas práticas”, disse Rodrigo Machado, organizador do evento. O jornalista Fred Carvalho, apresentador e mediador, enfatizou a importância da sustentabilidade no contexto atual de mudanças e emergências climáticas.

PAINÉIS SOBRE DESCARBONIZAÇÃO E REDUÇÃO DE EMISSÕES

— A apresentação de Fernanda Rezende, diretora-executiva adjunta Confederação Nacional de Transportes (CNT), sobre *As perspectivas do setor de transportes*, abriu a programação do Fórum. A executiva observou que o setor passa por uma fase de transição energética, com grandes pressões ambientais, principalmente para a redução das emissões de carbono. “Temos diferentes fontes de energia, como biogás, biodiesel, Hidrogênio, energia elétrica, que deverão coexistir para esse processo de descarbonização”, destacou.

No painel, *O desafio de zerar emissões*, Henry Joseph Junior, diretor-técnico da Anfavea, e Gábor János Deák, diretor do Sindi-

peças, debateram a busca por soluções inovadoras e práticas para combater as emissões de carbono no transporte. Deák também acredita que diferentes tecnologias irão conviver neste caminho para a descarbonização do setor.

Com relação à eletrificação de veículos pesados, o diretor do Sindipecas alertou para o custo total de posse (TCO) dos modelos elétricos em comparação àqueles movidos a diesel. “Nos pesados, até 2035, o veículo a diesel ainda é mais vantajoso, mesmo com os menores gastos com manutenção e operação. E temos as dificuldades de infraestrutura de abastecimento, não apenas para o elétrico, mas também para outras fontes de energia como o gás natural”, comentou.

Já Henry Joseph Junior afirmou que enxerga o cenário brasileiro futuro com “olhos otimistas”, no que se refere à redução de emissões. “O Brasil já fez avanços em regulamentação e metas. Temos o Proconve, que define os níveis de emissões do veículos pesados; o Inovar-Auto que teve como sequência o Rota 2030”, enumerou. Ele ain-



Marcelo Fontana,
diretor da OTM Editora

**Fernanda Rezende,
diretora-executiva
adjunta Confederação
Nacional de
Transportes (CNT)**



da lembrou que o projeto Mover, que vem para substituir o Rota 20230 e deve ser anunciado em breve, vai adotar o conceito “do poço à roda”, que controla as emissões de carbono em todas as etapas. O estímulo ao uso do etanol, a ampliação do biodiesel e do HVO também foram destaques deste painel.

Em seguida, o tema discutido foi *Como diminuir a pegada de carbono. A experiência nos modais rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo*. Ramon Alcaraz, presidente da JSL, contou que a companhia tem uma estratégia de sustentabilidade. “Somos muito cobrados neste sentido. E buscamos reduzir em 15% as emissões até 2030. A eficiência logística ajuda muito na redução dos impactos ambientais e o Brasil pode melhorar bastante nesse aspecto.”

Leonardo Garnica, head de inovação corporativa Embraer, afirmou que a meta da empresa é alcançar a neutralidade de carbono até 2040, enquanto a meta do setor de aviação global é chegar a esse estágio em 2050. Para isso, a empresa tem investido em novas aeronaves híbridas a

Hidrogênio, SAF (combustível sustentável de aviação) e 100% elétricas - o eVTOL que deve começar a operar em 2026.

Carlos Rocha, diretor-técnico da Frota Aliança Maersk, ressaltou que o modal marítimo é o que menos emite carbono por tonelada e por quilômetro.

“Nosso desafio é ser net zero até 2040”, disse. A companhia lançou o primeiro navio porta-contêineres carbono neutro do mundo, em 2023, o Laura Maersk, movido a metanol.

José Rafael, da Vibra Energia, e Gustavo Tannure, da EZvolt, apresentaram a parceria das duas empresas. O case apresentado foi o primeiro posto 100% elétrico do país, o Eletroposto Anália Franco, em São Paulo, que possui capacidade para carregar até 36 veículos simultaneamente. Novos eletropostos e hubs de recarga devem ser inaugurados ainda neste ano.

Riscos e oportunidades das mudanças do clima foi o tema apresentado pelos especialistas do setor financeiro Júlio Carepa de Sousa, gerente de departamento de Riscos Climáticos do Bradesco e João Alberto de Sena Manso Filho, superintendente-executivo do Bradesco. “A agenda ambiental tem crescido do no Brasil e no mundo, mas



O evento também contou com o espaço de exposição de produtos e serviços

não se pode perder o viés econômico. Isso ocorre nos países desenvolvidos, mas aqui ainda precisamos avançar”, disse Sousa.

O painel *Novas tecnologias para o transporte sustentável* teve Wagner Fonseca, da Netz engenharia, como mediador. Renata Tozzi, gerente de Sustentabilidade do Grupo Vamos, contou que no aluguel de empilhadeiras, a demanda pelos modelos elétricos tem sido predominante. “Na locação de empilhadeiras, de dez contratos fechados, nove são de modelos elétricos. Isso ocorre porque temos escala. Acho que o mais importante neste momento é transformar os pequenos cases em grandes projetos, como ocorre com as empilhadeiras”, avaliou.

Renata Bento Matos, Enterprise Account Manager da Raízen, informou que a empresa fornece etanol, etanol de segunda geração e biogás. “Temos seis novas plantas

em construção, sendo que cinco são para etanol de segunda geração e uma para biogás, disse. Alexandre Albacete, gerente de estratégia de produtos - Caminhões e Ônibus da Eaton, disse que a empresa tem desenvolvido tecnologia para veículos elétricos e também tem seus objetivos internos em sustentabilidade. “É importante lembrar o papel das transmissões automatizadas que otimizam a faixa de operação dos veículos pesados, reduzindo o consumo e as emissões”, afirmou.

Thiago Brito, supervisor de Novos Negócios MWM, deu maior destaque à transformação veicular ou retrofit, em que o veículo a diesel passa a usar gás e biometano como combustível, reduzindo as emissões e o nível de ruídos. “Não é uma simples adaptação: trocamos o motor. É uma solução que reduz custos e é viável, pois 85% dos componentes são similares ao do motor a diesel, o torque e a potência são os mesmos. Nós também cuidamos da regulamentação da documentação do veículo que passa pelo retrofit”, informou.

Júlio Ben, especialista de pesquisa e desenvolvimento da Vipal Borrachas, relatou as iniciativas da empresa para a produção de pneus mais sustentáveis. “Desenvolvemos compostos e desenhos de banda de rodagem que reduzem a resistência do rolamento, usamos matérias-primas de fontes renováveis e incentivamos o reuso

**Gustavo Rodrigues,
CEO do Grupo JCA**



e a reciclagem de materiais. E também estamos atentos às demandas dos veículos elétricos que têm exigências diferentes em relação aos pneus.”

Rodrigo Muniz Cordeiro, gerente de engenharia de desenvolvimento da Greenbrier Maxion, observou que o modal ferroviário é mais eficiente ambientalmente. O executivo também sublinhou que a engenharia ferroviária brasileira é de primeira linha. “Nosso objetivo tem sido reduzir a tara dos vagões, para que possam carregar mais carga com menos peso. Para isso, utilizamos novos designs e materiais”, disse.

Thiago Ferreira Veiga, gerente de desenvolvimento técnico para combustíveis e lubrificantes Vibra, afirmou que o HVO é uma alternativa tecnicamente viável para abastecer a frota de pesados, mas ainda faltam investimentos em infraestrutura para expandir sua utilização.

EXPERIÊNCIAS DE SUCESSO – *Rodoviário de cargas e passageiros - os últimos avanços* foi o sexto painel do 5º Fórum Transporte Sustentável. Leandro

Rocha, diretor comercial Coopercarga, contou que a empresa quer reduzir 20% das emissões de carbono nos próximos quatro anos. Quando questionado sobre a falta de condutores no mercado, o executivo informou que contornou o problema contratando motoristas mulheres.

“O ESG tem que trazer resultados. Por isso, temos que ter parâmetros para medir o impacto dessas ações”, acredita Gustavo Rodrigues, CEO do Grupo JCA. O executivo deu ênfase ao pilar social da estratégia ESG do grupo, que financia diversos programas educacionais e de capacitação para a comunidade e para os colaboradores.

Ricardo Portolan, diretor comercial mercado interno e marketing da Marcopolo falou sobre o sucesso da linha de ônibus rodoviários da Geração 8, que foi desenvolvida dentro de padrões rígidos de sustentabilidade e qualidade. “O lançamento da Geração 8 transformou o mercado brasileiro e criou novos padrões e patamares de segurança, confiabilidade, conforto, design, tecnologia.” A Marcopolo também trouxe o Attivi Integral, ônibus totalmente elétrico da marca.

Outro destaque na área de exposição foi o ônibus elétrico urbano a baterias da Mercedes-Benz. “O eO500U é uma solução

que reforça o compromisso da empresa em oferecer uma alternativa sustentável para a mobilidade urbana. Os elétricos são uma opção para aplicações urbanas de ônibus e caminhões. Já para operações rodoviárias, uma alternativa seria o hidrogênio, mas ainda está distante para o Brasil”, disse Mike Munhato, gerente de eMobility da Mercedes-Benz do Brasil.

Márcio Furlan, diretor de marketing, comunicação e experiência da Scania, fez uma abordagem mais ampla sobre a estratégia de sustentabilidade da marca, que se baseia em três pilares: transporte inteligente, que possibilita uma melhor gestão da frota por meio da conectividade; eficiência energética nas frotas movidas a diesel; e eletrificação e combustíveis alternativos como gás natural e biometano. “O diesel vai continuar relevante ainda por muito tempo. Por isso, a Scania investiu em uma nova linha de caminhões movidos a diesel, a linha Super, que apresenta redução significativa no consumo de combustível”, disse.

O último tema do evento foi *Caminhos para o net zero: experiências práticas*, com a mediação de Márcio D’Agosto, coordenador do PLVB. Daniel O. Toloni, diretor da BT Logística Integrada, abordou a transformação veicular ou retrofit. “Já temos muitos projetos com veículos que passaram a usar o gás natural e biometano. E também estamos avançando na eletrificação.”

Carlos Ferreira, coordenador de sustentabilidade, ESG, SSMA e Qualidade da Jomed, também focou sua apresentação na transformação veicular. A empresa já conta com 17 veículos que passaram pelo retrofit e circulam principalmente na rota entre Rio de Janeiro e São Paulo, por causa estrutura de abastecimento. “Utilizamos em 70% da operação o biometano e o restante é com GNV”, informou.

Nelson Bortoli, corporativo de Frota LOG 20, disse que 4% da frota da empresa é de veículos elétricos (39 equipamentos). “Temos boas experiências na distribuição urbana com frota elétrica. E vemos muito positivamente a questão do retrofit, que estende a vida útil de um equipamento e o torna mais sustentável”, comentou.

Guilherme Wilson, gerente de planejamento e controle da Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro (Semove), disse que a federação já testou todas as alternativas viáveis em combustíveis alternativos. “O Brasil tem uma vocação gigante para fornecer biocombustíveis e etanol. Acredito muito nessas alternativas e também na tecnologia Euro 6 que já reduz significativamente as emissões. Temos capacidade ainda de produzir hidrogênio verde, inclusive com energia eólica. Faltam programas federais para que todas essas tecnologias possam ser ampliadas e mantidas no longo prazo”, analisou. 

São Paulo terá tarifa zero aos domingos



A cidade de São Paulo vai disponibilizar ônibus gratuitos aos domingos. A medida começa a valer no dia 17 de dezembro em todas as linhas da capital paulista. A gratuidade também será aplicada no Natal (25/12), Ano Novo (1/1/24) e Aniversário de São Paulo (25/1/24).

Ao anunciar a gratuidade, o prefeito Ricardo Nunes apresentou o slogan "Domingão Tarifa Zero – explore, descubra, viva São Paulo". "Só de espaços culturais da prefeitura que abrem aos domingos, são 78, de espaços esportivos, 45, além de 112 parques. Fora os equipamentos do estado, particulares, shoppings. O cidadão vai poder visitar a avenida Paulista aberta aos domingos, a Liberdade, poderá ir à missa, ao teatro, ao centro histórico e uma série de atividades", disse.

O prefeito destacou ainda que não haverá aumento de recursos para custear a iniciativa. Aos domingos, atualmente, 2,2 milhões de passageiros utilizam 1.175 linhas de ônibus municipais. Inicialmente, o atendimento será feito com a frota atual operacional de 4,8 mil ônibus. Estudos da SPTrans demonstram que, aos domingos, há 60% de capacidade ociosa nos ônibus em alguns períodos, o que permite absorver uma demanda maior. Não há necessidade de integração com o sistema metroferroviário, já que as linhas de ônibus atendem a toda a cidade.

Os passageiros terão que usar o Bilhete Único: a tarifa não será cobrada no validador. Quem ainda não tiver, o cobrador ou o motorista irão liberar sua passagem pela catraca. "A catraca ficará utilizável e o passageiro que encostar o bilhete único terá o acesso liberado. Para o usuário que não tem o Bilhete Único, o cobrador tem um bilhete de bordo que vai liberar a catraca. Para os casos de ônibus que não tem cobrador, o motorista tem um dispositivo que tem condições de liberar a passagem", disse o diretor-presidente da SPTrans, Levi dos Santos Oliveira.

Marcopolo anuncia investimento na produção de ônibus elétricos em São Mateus



A Marcopolo anunciou o investimento de R\$ 50 milhões para a produção de ônibus elétricos em São Mateus (ES). No município capixaba, a empresa vai produzir o Attivi Integral, primeiro ônibus da companhia com carroceria e chassi próprios e 100% elétrico.

Em São Mateus, a empresa conta com dois mil colaboradores e, com o início da produção de veículos elétricos, a companhia deve ampliar o quadro de funcionários em até 20%. O modelo Attivi Integral, que será fabricado no estado, é totalmente elétrico e terá capacidade para 80 passageiros, autonomia de até 280 quilômetros e tempo de carga de até quatro horas. Atualmente, a Marcopolo produz uma média de 16 veículos por dia em São Mateus. Com a produção do Attivi na unidade, a companhia terá capacidade para fabricar 26 veículos por dia.

A atual frota do Transcol já conta com quatro ônibus elétricos, que passaram pela fase de testes e o uso foi aprovado pelos usuários. “Agora vamos dar o pontapé inicial com a aquisição de 50 novos veículos. O início é sempre mais difícil, pois temos que fazer toda a parte de suporte, como a instalação de bases de carregamento. Os passos seguintes já seguem a mesma modelagem. Então, este anúncio da Marcopolo vai ao encontro com o que anunciamos na Conferência do Clima, que é atingir as metas de neutralidade de emissões até 2050”, disse o governador do Espírito Santo, Renato Casagrande.

“O Attivi Integral é um veículo desenvolvido totalmente no Brasil e que faz frente ao desafio global em prol da descarbonização dos sistemas de transporte de passageiros. A fabricação do veículo no Espírito Santo nos permite atender à crescente demanda do mercado nacional por veículos elétricos. Decidimos expandir a nossa produção no estado por ser uma fábrica em uma localização estratégica, que nos permite atender empresas de todo o país e companhias internacionais”, disse o CEO da Marcopolo, André Armaganijan.

No final de 2023, a Marcopolo chega ao número de 130 unidades produzidas do Attivi Integral, com demonstrações do veículo em diferentes cidades do Brasil, como Curitiba (PR), Porto Alegre (RS), Goiânia (GO), Salvador (BA) e Angra dos

Reis (RJ). Na estratégia de descarbonização da companhia, já são cerca de 700 ônibus elétricos e híbridos, desenvolvidos com chassis de parceiros, que circulam em diversos países, como Colômbia, Chile, Argentina e Austrália, além do Brasil.

Volvo apresenta novo chassi de ônibus versátil



A Volvo apresenta o novo chassi de ônibus versátil com versões para aplicação urbana, rodoviária e fretamento. A novidade dos veículos é o motor D8K Euro 6, mais potente e econômico do que o da geração anterior. É o mesmo que passou a equipar recentemente os caminhões Volvo VM. Nas opções para uso rodoviário e fretamento, o modelo traz ainda transmissão I-Shift de sétima geração.

A chegada do Volvo B320R reforça o portfólio de ônibus de motor traseiro da marca. “Além da tradicional versão urba-

na esse veículo tem opções para outras aplicações, como fretamento e rodoviária de curta distância. É um chassi altamente versátil”, assegura Paulo Arabian, diretor comercial de ônibus da Volvo.

Disponível na configuração de eixos 4x2, o modelo pode receber carrocerias de até 13,2 metros de comprimento e 3,65 metros de altura.

O Volvo B320R é equipado com o motor D8K Euro 6 e traz novidades em relação ao seu antecessor. “As emissões foram reduzidas, mas a potência (320cv) e o torque (1200 Nm) estão ainda maiores”, afirma Gilcarlo Prosdocimo, gerente de engenharia de vendas da Volvo.

Nas versões fretamento e rodoviário, a caixa de câmbio é a Volvo I-Shift de 7ª geração, que equipa todos os veículos rodoviários da marca. Para aplicação urbana o transportador pode escolher entre duas opções de transmissão automática, das marcas ZF ou Voith.

O chassi B320R é um modelo global e já era fornecido pela Volvo para mercados de

exportação como Chile e Colômbia. “Neste ano, com a entrada em vigor da norma de emissões Euro 6, vimos uma excelente oportunidade de introduzi-lo também no Brasil. O mercado de ônibus segue em plena recuperação pós-pandemia. Um ambiente econômico melhor, com elevação

no nível de crédito, sinalização de queda da taxa de juros e redução do desemprego favorece a demanda no deslocamento de pessoas por ônibus. A introdução do chassi B320R ampliará ainda mais nossa oferta nos segmentos urbano e rodoviário de entrada”, afirma Arabian.

Empresas de ônibus rodoviários passam a oferecer a possibilidade de compensar carbono

Com o compromisso de compensar a emissão de gases poluentes, além da renovação da frota com veículos Euro 6, que auxiliam na descarbonização, o movimento Busão Legal acaba de lançar o programa Passagem Verde.

No projeto, que será gerido em parceria com o Neutraliza Carbon, as 60 empresas associadas ao Sindicato de Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo (Setpesp), por meio da campanha Busão Legal, disponibilizarão os seus clientes a opção de compensarem o carbono de suas viagens, adquirindo cotas verdes (R\$ 2,20 cada cota), que serão revertidas no plantio de mudas para reflorestamento de regiões do estado paulista.

A cada 20 cotas, uma muda será plantada. A primeira área escolhida foi um espaço de 100 mil metros quadrados

na região da Mata Atlântica de Campinas, localizada na APA (Associação de Proteção Ambiental) de Jaguatibaia, classificada como Unidade de Conservação de Uso Sustentável e que contempla as bacias dos rios Piracicaba, Capivari e Jundiáí. Entre as espécies que serão plantadas há um mix de até 30 espécies nativas, como Guaçatonga (espécie medicinal), Pau-Viola (atrativo fauna), Tápia, Cedro-Rosa (ameaçada de extinção), Ipê-Amarelo (espécie ornamental) e Ingá.

Também haverá um trabalho de comunicação, no qual os usuários serão convidados a postarem em suas redes sociais com a hashtag #BusãoLegalcompensa. Os Certificados de Compensação completam a política de transparência e a coerência no processo de compensação ambiental do programa Passagem Verde.

Ônibus elétrico da Higer circula em Niterói



O modelo Azure A12BR da Higer realiza, desde o fim de novembro, uma série de testes com transporte de passageiros em Niterói. A ação é uma ação da TEVX Higer a convite da prefeitura da cidade. O veículo opera na linha 49.2 Fonseca x Icaraí x Centro.

Elétrico, com zero emissões de gases e ruídos e autonomia de 270 km, o Azure conta com piso baixo total e um exclusivo sistema de “ajoelhamento” de suspensão, para facilitar o embarque e desembarque de passageiros. Na parte interna, o veículo conta com corredores largos e rampa de acesso na porta central, fundamentais para os passageiros com mobilidade reduzida.

“O nosso ônibus foi desenvolvido para proporcionar a melhor experiência em viagem urbana aos usuários e a população de Niterói está experimentando na prática a qualidade e conforto que conseguimos imprimir, custo operacional otimizado para o operador”, ressalta Adriana Taqueti, gerente de vendas e marketing da Tevx Higer.

Dentro do veículo o usuário encontra luzes coloridas de Led trazem o benefício da cromoterapia aos passageiros, que ainda podem aproveitar do wi-fi e dos carregadores USB posicionados nas laterais para quem viaja sentado e nos balaústres para quem circula em pé. Há ainda um sistema de ar-condicionado ecológico sem dutos e com saídas de ar individuais nas laterais.

O veículo elétrico operará na cidade durante 15 dias, nesta primeira fase, oferecendo viagens normais em dias úteis, sábados e domingos. Todos os motoristas e operadores envolvidos receberam um treinamento ministrado pelos instrutores da Higer.

Exclusiva Transportes adquire 12 El Buss FT

A Exclusiva Transportes, empresa de Campinas (SP), adquiriu 12 El Buss FT zero quilômetro fabricados pela Busscar. O modelo acoplado ao chassi Mercedes-

-Benz OF1721, oferece o melhor custo-benefício para viagens de curtas distâncias, segundo a fabricante.

Os novos El Buss FT da Exclusiva con-



tam com 47 poltronas class soft equipadas com tomadas USB individuais, janelas panorâmicas com cortinas, ar-condicionado e luz de leitura. O veículo possui arco de rodas e chapeamento que facilitam a manutenção, além do baixo custo de reposição de peças.

Direcionado para viagens curtas e freta-

mento, o ônibus tem portas com acionamento eletropneumático e travas do bagageiro com acionamento elétrico. O modelo também apresenta preparação para instalação de quinta poltrona no final do salão.

Presente no ramo de transportes há quase 60 anos, a Exclusiva Transportes está localizada na região sudoeste de Campinas, onde se concentra o maior número de colaboradores da indústria e comércio. A empresa oferece diversos serviços, como: fretamento empresarial, transporte de estudantes, viagens e traslados. Com mais de 17 mil viagens realizadas mensalmente, a Exclusiva conta com uma frota ampla e diversificada.

CPTM adota plataforma digital para atendimento a passageiros surdos

As 57 estações das cinco linhas da CPTM terão à disposição das pessoas surdas a plataforma digital ICOM para atendimento em Língua Brasileira de Sinais (Libras) a partir de janeiro de 2024.

A tecnologia permitirá a triangulação entre o passageiro surdo, empregado da CPTM e um intérprete de Libras por meio de videochamada, viabilizando a comunicação entre o passageiro e o colaborador.

A iniciativa pretende implementar canais de acessibilidade e inclusão aos mais

de 1,6 milhão de passageiros transportados diariamente pela empresa.

Quando acionar o serviço, a pessoa será atendida por um tradutor intérprete em Libras, devidamente certificado, que fará a intermediação do diálogo e tradução das duas línguas, facilitando a comunicação e a inclusão social.

Quando acionado por meio do aplicativo, o serviço é gratuito, sem consumo de pacote de dados do usuário surdo, e estará disponível 24 horas por dia, sete dias por semana.



MOVIMENTAR O SEU MUNDO *nos conecta*

Líder nacional na fabricação de micro-ônibus, a Volare tem o compromisso de oferecer soluções de alta qualidade e que atendam às necessidades de todos os seus clientes.

Atuante nos mais diversos segmentos, atende as áreas de escolar, rural, fretamento, urbano, turismo, unidades especiais, off-road e o projeto em parceria com o Governo Federal Caminho da Escola, com veículos fabricados para o transporte seguro e confortável de passageiros e motoristas.

Assim, a Volare colabora para o avanço contínuo da mobilidade e desenvolvimento de economias e cidades ao redor do mundo todo.

Volare 

25
ANOS



Saiba mais sobre
nossa história.

WWW.VOLARE.COM.BR
f @ v / ONIBUSVOLARE



Trem Intercidades busca retomar transporte de passageiros sobre trilhos de longa distância

O leilão do Eixo Norte do trem que ligará São Paulo a Campinas está marcado para 29 de fevereiro, com base no edital apresentado no final de setembro

ALEXANDRE ASQUINI

Surgida há cerca de vinte e cinco anos, ainda na gestão do governador Mário Covas, uma ideia visando à retomada dos trens de passageiros de longa distância no estado de São Paulo deverá começar a ganhar corpo no início do próximo ano. Está marcada para o dia 29 de fevereiro de 2024 a realização do leilão do Trem

Intercidades (TIC) Eixo Norte, com base em um novo edital, apresentado pelo governo no final de setembro de 2023. Um edital anterior havia sido publicado seis meses antes.

O projeto corresponde à ligação ferroviária de 101 quilômetros entre as cidades de São Paulo e Campinas, com parada

em Jundiaí, cortando, portanto, três das nove regiões metropolitanas paulistas. O trajeto será percorrido em 64 minutos e o serviço contará com 15 trens. Será uma concessão patrocinada por um prazo de 30 anos. O governo paulista destacou que uma das novidades contidas no edital é que o estado de São Paulo garantirá 90% da receita estimada para o funcionamento do serviço expresso. Em nota sobre o tema, o governo informou que se a arrecadação com as tarifas superar em 10% o total previsto, o lucro será igualmente repartido entre o estado e o operador privado.

Duas semanas após tornar público o novo edital, o governo paulista publicou decreto retirando a obrigatoriedade de a futura concessionária do Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte custear a realocação das atividades atualmente desenvolvidas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) nos pátios localizados nos bairros paulistanos da Lapa e de Pirituba.

Com essa medida, infraestrutura e oficinas serão compartilhadas pela futura concessionária e pela CPTM. A medida alcança as atividades de administração, logística, manutenção de material rodante, equipamentos,

telecomunicações, via permanente e controle.

OUTROS SERVIÇOS – O projeto a ser leiloado em fevereiro próximo compreende também o Trem Intermetropolitano (TIM), com estações em cinco cidades de duas regiões metropolitanas: Jundiaí e Louveira, em uma delas, e Vinhedo, Valinhos e Campinas, na outra. A operação desse serviço será feita com sete trens. O trajeto tem extensão de 44 quilômetros a serem percorridos em 33 minutos.

A parceria público-privada (PPP) inclui ainda a concessão da Linha 7 – Rubi, atualmente sob responsabilidade da CPTM. Ela vai operar entre as estações Barra Funda e Jundiaí. São 57 quilômetros, com 17 estações e 61 minutos de viagem. Além disso, 30 trens que fazem esse trajeto serão transferidos ao futuro concessionário.

TARIFAS – Segundo o edital, a tarifa média anual do serviço expresso a ser prestado pelo Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte será de até R\$ 50,00. O valor máximo da tarifa está estabelecido em



Felício Ramuth,
vice-governador
do estado
de São Paulo

R\$ 64,00. O valor máximo da tarifa do Trem Intermetropolitano (TIM) será de R\$ 14,05. Já o bilhete da Linha 7 – Rubi seguirá a tarifa pública que, atualmente, é de R\$ 4,40. O empreendimento irá atender a uma área que concentra 11 municípios e conta com aproximadamente 15 milhões habitantes. O governo calcula que serão gerados mais de 10,5 mil empregos, entre diretos, indiretos e induzidos.

O novo edital também prevê maior aporte do estado no TIC Eixo Norte, de R\$ 8,5 bilhões – cerca de 75% do total do projeto. Anteriormente, o valor era de R\$ 6 bilhões. Parte dos recursos do aporte serão oriundos de empréstimo de R\$ 6,4 bilhões firmado entre o governo de SP e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Com a mudança, o valor de contraprestação a ser pago pelo governo paulista reduziu-se de R\$ 400 milhões para cerca de R\$ 250 milhões ao longo das três décadas da concessão.

FINANCIAMENTO – Ao participar da abertura da Arena ANTP 2023 – congresso promovido também no final de outubro pela Associação Nacional de Transportes Públicos em parceria com a OTM Editora e as revistas Technibus e Transporte Moderno –, o vice-governador do estado de São Paulo, Felício Ramuth,

salientou aspectos significativos do Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte. Ele também lembrou “a importante participação” do BNDES para a iniciativa, sublinhando que o banco de fomento nacional irá ajudar a financiar o projeto.

Em outra sessão da Arena ANTP 2023, mostrou-se que o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) apoiou o Governo do Estado de São Paulo na estruturação e modelagem da parceria público-privada relativa ao Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte, e poderá também participar do financiamento da obra.

O vice-governador informou que após a concretização da ligação ferroviária entre São Paulo e Campinas, a prioridade passa a ser o Trem Intercidades (TIC) Eixo Oeste, em direção a Sorocaba. Trata-se de um percurso com 94 quilômetros, que deverá ser vencido em 60 minutos.

O Trem Intercidades (TIC) Eixo Leste, rumo a São José dos Campos – cidade em que Ramuth foi, sucessivamente, secretário municipal de transportes e prefeito – é um tema “para outra etapa”, nas palavras do próprio vice-governador. Ele concluiu afirmando que a implantação de sistemas ferroviários não são obras de uma gestão. “São projetos de estado. E cada um tem que fazer a sua parte”.

TB

**PRODATA MOBILITY BRASIL CONQUISTA PELA 17ª VEZ
CONSECUTIVA O PRÊMIO DE MELHOR EMPRESA DE
SISTEMA DE BILHETAGEM DO BRASIL.**

PRÊMIO MAIORES & MELHORES DO TRANSPORTE.



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

**AGRADECEMOS O APOIO E A CONFIANÇA DE TODOS OS CLIENTES,
PARCEIROS E COLABORADORES.**

PRODATA 
mobility Brasil

ZF 65 anos
no Brasil



ZF Bus Connect

Conecte-se hoje ao futuro
da gestão de frotas!

Todas as operações relacionadas à gestão de frota podem ser complexas e desafiadoras. Por isso, oferecemos suporte especializado para maximizar a eficiência e a performance de sua frota, elevando-a para um novo patamar de produtividade. O ZF Bus Connect monitora motoristas e veículos usando um hardware exclusivo ZF, depois combina, analisa e exibe essas informações aos operadores por meio de um portal baseado na web.

Reduza a manutenção e custos, configurando alertas automáticos para veículos e condições da pista e, além disso, mantenha os motoristas seguros rastreando velocidades e estilos de condução.

A única solução conectada às Transmissões ZF de forma nativa, permitindo insights precisos e em tempo real para otimizar o desempenho e a eficiência.



Acesse
e saiba mais.

