



MERCADO DE MICRO-ÔNIBUS SEGUE AQUECIDO MESMO COM ATRASOS NO CAMINHO DA ESCOLA

EVENTOS

**LAT.BUS 2024 SERÁ UM MARCO
HISTÓRICO PARA O SETOR DE
MOBILIDADE E TRANSPORTE**

METROFERROVIÁRIO

**BRASIL EXPANDE REDE FERROVIÁRIA
DE PASSAGEIROS NAS CIDADES
E ÁREAS METROPOLITANAS**

TRANSPORTE PÚBLICO

**PAC SELEÇÕES DESTINA R\$ 10,6
BILHÕES PARA A RENOVAÇÃO
DA FROTA DE ÔNIBUS**

MOBILIDADE URBANA

**CONSETRAM BUSCA APROXIMAÇÃO
ENTRE ESTADOS BRASILEIROS EM TEMAS
DE TRANSPORTE E INFRAESTRUTURA**



ENTREVISTA EXCLUSIVA: ABIMAEEL PAREJO, DIRETOR COMERCIAL DA IRIZAR BRASIL

Movimentar a sua história é a vocação da nossa.

Nascemos para aproximar as pessoas dos lugares e emoções que elas mais amam. Para construir parcerias confiáveis que geram bons negócios. Fazemos tudo isso criando soluções inovadoras em mobilidade, capazes de torná-la mais sustentável, eficiente, confortável e humana.



Acesse o QR Code e saiba mais.



MARCOPOLO 75 ANOS
PROTAGONISTA
EM MOBILIDADE



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

 **Marcopolo** 75 anos years anos

marcopolo.com.br
[in @marcopolo-sa](https://www.linkedin.com/company/marcopolo-sa)



Ano 36 - Nº 169 - Maio-Junho 2024

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITORA

Márcia Pinna Raspanti
marciapinna@otmeditora.com

COLABORADORES

Alexandre Asquini e Sonia Moraes

IMAGENS

Divulgação

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. (11) 5096-8104 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com

O momento é de expectativa e de otimismo

Apesar de alguns atrasos por questões burocráticas no programa Caminho da Escola, o mercado de ônibus segue com boas perspectivas. O segmento de micro-ônibus tem se mostrado especialmente resiliente em função da versatilidade do modelo, que pode ser usado no transporte escolar, fretamento, turismo e no transporte público em rotas com menor demanda. E os fabricantes esperam que os micro-ônibus tenham um crescimento ainda maior, como mostra a reportagem especial da **Technibus 169**.

E a **Lat.Bus 2024** só acontece em agosto, mas a feira latino-americana de transporte já é um dos assuntos mais comentados do momento. Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora, conta um pouco dos bastidores desse evento, que promete ser um marco para o setor de transporte coletivo e da mobilidade. A organização espera um público qualificado de aproximadamente 15 mil pessoas.

A Irizar Brasil quer reforçar sua presença no Brasil e prepara um novo produto para ser apresentado durante a **Lat.Bus 2024**. O diretor comercial da empresa, Abimael Parejo, fala sobre os planos para o mercado latino-americano e outras novidades em uma entrevista imperdível.

No que se refere aos trilhos, apesar da malha ferroviária ter crescido apenas cerca de 200 km desde meados dos anos 90, o Brasil está se esforçando para ampliar o transporte ferroviário de passageiros. A ANP-Trilhos está otimista: levando em conta as obras em andamento em 2024, o crescimento poderá alcançar 66 km e 59 estações, sendo que, desse total, 20 km e 17 estações estão previstos justamente para este ano.

A edição 169 da revista **Technibus** traz estas e outras reportagens especiais e entrevistas com tudo que mais interessa ao mercado e a todos os que atuam no setor de ônibus e mobilidade.



Márcia Pinna Raspanti
Editora da Technibus

Boa Leitura!

6

ESPECIAL

Mercado de micro-ônibus tem boas perspectivas para os próximos meses



3

EDITORIAL

O momento é de expectativa e de otimismo

52

MOBILIDADE

Consetram aproxima os estados federativos nas questões de transporte

18

ENTREVISTA

Abimael Parejo, diretor comercial da Irizar Brasil



56

METROFERROVIÁRIO

A ANPTrilhos tem expectativas otimistas para a expansão da malha ferroviária

29

INVESTIMENTOS

PAC Seleções terá aportes de R\$ 10,6 bilhões para renovação de frota



ARTIGO

36

44

INDÚSTRIA

Marcopolo projeta crescimento de 10% para o mercado de ônibus em 2024



NOTAS URBANAS

38



PANORAMA

67

Fazer , inovar e crescer.

Acompanhando você há 38 anos nas ruas e estradas do Brasil e de mais de 30 países, a Comil trabalha para melhorar a vida e o cotidiano das pessoas com transparência, seriedade e muita paixão. E essa é a nossa principal motivação: paixão por fazer, inovar e crescer.





Micro-ônibus mantém crescimento consistente nos cinco meses de 2024

A versatilidade deste veículo, que pode ser usado em transporte urbano, fretamento, operações rurais, escolar, executivo e turismo, tem garantido bom desempenho deste segmento

Por SONIA MORAES

O mercado de micro-ônibus vem conseguindo manter o ritmo consistente de crescimento, e a expectativa da indústria, tanto nas montadoras quanto nas encarroçadoras, é que o volume aumente ainda mais com

os pedidos do programa federal Caminho da Escola.

Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), a participação dos micro-ônibus para uso escolar teve grande



Marcopolo
vê perspectiva
de aumentar
a produção
de micro-ônibus
neste ano pelo
fato deste modelo
ser usado
em vários
segmentos

participação no total de 12.029 chassis de ônibus produzidos de janeiro a maio deste ano que, além de superar em 58,5% os 7.590 ônibus fabricados nos cinco meses de 2023, foi o melhor acumulado para o segmento de ônibus desde 2015.

“Até o momento já foram contratadas cerca de 5.400 unidades de ônibus dentro

do programa Caminho da Escola e temos expectativa de que esse número chegue a 6.000 unidades até o fim de junho”, disse Eduardo Freitas, vice-presidente da Anfavea.

RITMO FORTE DE PRODUÇÃO

Entre os fabricantes de chassis, o micro-ônibus está num ritmo forte de produção e continuará com bom desempenho por causa da versatilidade de ser usado no segmento urbano, rodoviário e fretamento. “Até o fim do ano os micro-ônibus devem atingir de 3.800 a 4.000 veículos emplacados. Se somarmos o modelo normal com o escolar teremos quase dez mil unidades de micro-ônibus comercializadas, do total de 25 mil ônibus a serem vendidos este ano no país”, disse Walter Barbosa, vice-presidente de vendas e marketing peças e serviços ônibus da Mercedes-Benz.



Iveco Bus já recebeu mais de 2.000 solicitações de adesão para aquisição de veículos pelo programa Caminho da Escola

Por causa da burocracia entre assinar os pedidos e aprovar os protótipos, a liberação dos escolares pode atrasar um pouco. Os emplacamentos devem acontecer a partir de junho ou no início do segundo semestre, segundo Barbosa. “Mas esse atraso não vai atrapalhar as perspectivas de vendas para o setor.”

Para a Volkswagen Caminhões e Ônibus, o mercado de micro-ônibus já dá sinais de que terá um bom desempenho em 2024 porque começou o ano de forma diferente, bem mais aquecido do que o segmento urbano e o rodoviário. “Notamos esse aquecimento com as cotações que temos recebido desde o final do ano passado. Isso ocorre porque foi o segmento que mais demorou para ser renovado nos últimos dois anos e, por força de contrato, será obrigado a atualizar parte da frota este ano”, afirmou Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e serviços da companhia.

O que também está impulsionando o mercado de micro-ônibus, segundo Alouche, é o ajuste da frota em algumas cidades para enfrentar a baixa no número de passageiros causada pela pandemia. “Os empresários estão substituindo os ônibus grandes nas operações urbanas e comprando mais



Volkswagen entregou para o estado do Mato Grosso os primeiros 120 ônibus, modelo Volksbus 8.180 E ORE 1

micro-ônibus, porque são mais baratos e atendem a população.”

Jorge Carrer, diretor de vendas de ônibus da Volkswagen Caminhões e Ônibus, ressaltou que a estabilidade do mercado de micro-ônibus deve-se ao fato desta categoria ser muito resiliente por causa da versatilidade, o que per-

mite seu uso em diversas aplicações. “Como participa de todos os segmentos, o micro-ônibus consegue manter equilíbrio no mercado, pois quando um segmento está pior o outro está melhor. E ainda tem o varejinho, com muitas empresas pequenas e cooperativas comprando esse tipo de ônibus.”

NOVO CHASSI PARA MICRO-ÔNIBUS

Para o segmento de micro-ônibus, a Volkswagen Caminhões e Ônibus lançou o chassi 11.180, que permite carrocerias de até dez metros para fretamento, e o modelo 9.180 com suspensão pneumática traseira. “Este veículo tem chamado a atenção dos clientes que precisam de um serviço especial, para o transporte de executivo e fretamento. Ele tem gerado uma demanda interessante. Os dois modelos têm tido sucesso absoluto”, disse Carrer.



Volare Fly 10
tem dez unidades
exportadas para
o Uruguai

Com os micro-ônibus, a Volkswagen está participando do programa federal Caminho da Escola, após vencer a licitação de dois lotes, que autoriza vender 5.600 ônibus escolares – 4.000 modelos rurais e 1.600 urbanos –, de um total de 15.320 ônibus que serão comprados

pelo governo federal.

Em março, a empresa entregou para o estado do Mato Grosso os primeiros 120 ônibus, modelo Volksbus 8.180 E ORE 1, de um total de 270 ônibus adquiridos pela secretaria estadual de educação (Seduc-MT). Após esta remessa, outro lote com mais 150 Volksbus será entregue à Seduc-MT. Todos os veículos estão equipados com ar-condicionado e configuração específica para a operação.

PRODUÇÃO ACELERADA DE MODELOS PARA USO ESCOLAR

Na fábrica da Iveco Bus em Sete Lagoas (MG), a produção de micro-ônibus está acelerada para atender o cronograma de fornecimento do Caminho da Escola. “A nossa equipe está totalmente empenhada, com todos os funcionários envolvidos para garantir a entrega dos veículos nos prazos estabelecidos pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento



da Educação (FNDE)”, declarou Danilo Fetzner, diretor da Iveco Bus para a América Latina.

Dos 15.320 ônibus que serão adquiridos por meio do programa federal, a maior quantidade é da Iveco Bus, que está habilitada a fornecer 7.100 modelos escolares, sendo 3.500 veículos na categoria ORE 3 (Ônibus Escolar Rural 3) com capacidade para 59 alunos e 3.600 na categoria ORE 2 (Ônibus Escolar Rural 2) com capacidade para 44 alunos.

“A mesma competitividade que nos permitiu esse marco, proporcionará aos municípios a melhor relação de custo por aluno transportado em todo o programa”, disse Fetzner.

A Iveco Bus já recebeu mais de 2.000 solicitações de adesão para aquisição de veículos pelo programa Caminho da Escola.

Mercado projeta quase dez mil unidades de micro-ônibus comercializadas este ano, entre modelo normal e escolar

“Neste pedido tem 200 unidades do 10-190 ORE 2 para a Secretaria de Educação do Estado da Bahia”, informou Danilo Maccachero, gerente nacional de vendas da Iveco Bus.

O executivo avalia que o momento é de oportunidades para o mercado de micro-ônibus, e não apenas em virtude das adesões ao programa Caminho da Escola, quando se iniciam as entregas em maior volume. “Além disso, temos neste ano as eleições municipais, com demandas de municípios para renovação de frota. Neste mercado, também atendemos novas aplicações, como o uso da Daily Minibus para transporte urbano.”

Para a cidade de Petrópolis, região serrana do Rio de Janeiro, a Iveco Bus entregou dez unidades da Daily minibus para a Turp Transporte com o objetivo de atender áreas de acesso restrito, com ruas íngremes e estreitas. “O modelo é muito utilizado



nesta aplicação na Europa e entendemos que há muito espaço para este veículo no Brasil”, comentou Maccachero.

Com os micro-ônibus existem nichos para serem atendidos, segundo o gerente da Iveco Bus. “Em maio, apresentamos mais um produto para o segmento: o Bus 10-190 ORE 2 (Ônibus Rural Escolar 2) com opção de carroceria Busscar, que se soma à carroceria Mascarello já disponível no ORE 2. O ORE 2, vale dizer, tem custo bastante acessível comparado ao ORE 1.”

O Bus 10-190 (ORE 2) tem motor de 190 cavalos com câmbio de seis velocidades, capacidade para 44 alunos + motorista. O modelo é 100% acessível, com dispositivo de poltrona móvel (DPM), chassi reforçado, que garante durabilidade e resistência

A Iveco é a única fabricante habilitada a fornecer o modelo ORE 2

para terrenos difíceis, e ar-condicionado de série.

“O Caminho da Escola impõe um movimento maior à produção de micro-ônibus para todo o setor. Por outro lado, o produto Iveco Bus sempre foi referência para órgãos públicos, pela sua relação custo-benefício e robustez operacional. Em 2023, fornecemos 22 unidades do Bus 10-190 para o transporte escolar do Distrito Federal, para o operador Pollo Viagens e Transportes, de Brasília”, revelou o gerente.

Maccachero afirmou que ainda é cedo para fazer previsão para o mercado de micro-ônibus. “Acreditamos que as encomendas do Caminho da Escola responderão por grande parte do volume deste segmento em 2024 e 2025. A Iveco Bus é a único fabricante de ônibus habilitada a fornecer modelo ORE 2 para o programa, o que impactará de forma significativa no crescimento do market share da empresa neste segmento.”

Nas encarroçadoras volume de micro-ônibus continua crescendo

Por SONIA MORAES

Nas fabricantes de carrocerias de ônibus, a quantidade de micro-ônibus que chegam para a finalização da montagem continua crescendo. Em maio, a produção destes modelos aumentou 5,7% em relação a abril deste ano, passando de 799 para 844 unidades. Em relação a maio de 2023, quando foram produzidos 184 micro-ônibus, o crescimento foi de 358,7%, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

De janeiro a maio deste ano, a produção de micro-ônibus para o mercado interno atingiu 2.481 unidades, 50,9% a mais do que no mesmo período de 2023, quando foram fabricados



“A produção de micro-ônibus continua crescendo por causa do Caminho da Escola”

Ruben Bisi,
presidente da Fabus

1.644 veículos. Do total de micro-ônibus produzidos, 1.231 são da Marcopolo, sendo 1.020 veículos com a marca Neobus e 211 Marcopolo. A Mascarello fez 633 veículos, enquanto a Caio produziu 614, a Comil dois.

“O crescimento menor nos cinco meses deste ano em relação a igual período de 2023 ocorreu porque no primeiro trimestre de 2023 tinha muitos veículos do Caminho da Escola

do programa anterior”, esclareceu Ruben Bisi, presidente da Fabus.

“A produção de micros continua crescendo por causa do Caminho da Escola, mas o volume de escolares está abaixo do esperado por causa da morosidade das encomendas destes

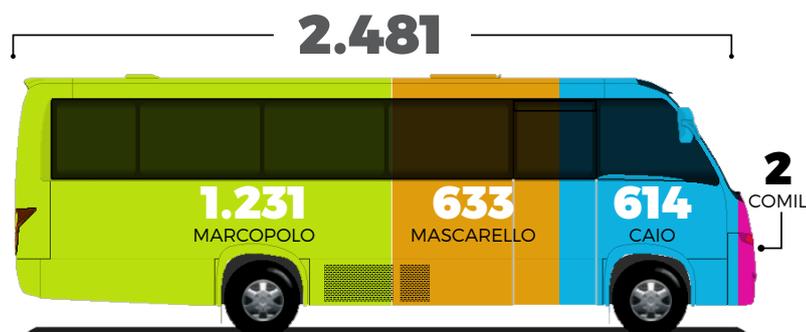
veículos pelo governo e do repasse para as prefeituras até serem emplacados”, comentou o presidente da Fabus. “Nos programas anteriores já teríamos concluído 80% da produção dos modelos licitados e neste ano chegamos a 40%.

Dos 15.320 ônibus escolares deste ano, 7.000 unidades eram para estar prontas e já estamos em junho.”

De janeiro a maio, foram emplacados 358 ônibus do Caminho da Escola, conforme informa a Anfavea, dos 1.789 veículos entregues para as prefeituras. “É um volume muito baixo por causa do trâmite entre passar pelo Inmetro e as prefeituras receberem os veículos para depois serem emplacados. Mas as empresas estão dependendo do governo para dar mais tração nas encomendas”, comentou o presidente da Fabus, destacando que “há 298 ônibus no estoque aguardando os pedidos do governo.”

A Marcopolo tem 52% de participação no programa com as marcas Volare e Neobus. A

PRODUÇÃO DE MICRO-ÔNIBUS - JAN-MAI | 2024



empresa, que venceu a licitação para 5.600 carrocerias Neobus em parceria com Volkswagen, e para 2.120 unidades com a Volare, vê perspectiva de aumentar a produção de micro-ônibus neste ano pelo fato deste modelo ser usado em vários segmentos. “No fretamento, o micro-ônibus segue o mesmo movimento do ônibus maior. No urbano, tende a crescer porque durante a pandemia houve redistribuição de linhas e passaram a ser usados mais veículos em linhas com número menor de passageiros, o que fez esse mercado crescer. E ainda há a demanda do Caminho da Escola”, comentou Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais mercado interno e marketing da Marcopolo.

TECHNIBUS



Mascarello estima presença significativa de micro-ônibus no mercado

Por SONIA MORAES

A Mascarello, fabricante de carrocerias de ônibus, está confiante que o segmento de micro-ônibus feche 2024 com bom desempenho. “No ano passado, foram produzidas 3.200 unidades deste modelo, segundo a Fabus. Acreditamos que este número poderá dobrar em 2024”, afirma Luiz Ferraz do Amaral, diretor de relações institucionais da Mascarello Carrocerias e Ônibus.

“A demanda de micro-ônibus em 2024 está bastante aquecida e deverá permanecer desta forma em 2025, devido à

confirmação recorde de mais de mais de 16.000 unidades para o programa “Caminho da Escola”, destacou Amaral.

Com mais de 20 anos de fundação, a Mascarello atua nos segmentos de micro-ônibus, urbanos e rodoviários. “Na linha de micro-ônibus, temos várias versões para atender as demandas dos nossos clientes. Devido à qualidade e à beleza das nossas carrocerias, alcançamos um market share de mais de 40%, segundo os dados da Fabus de 2023”, comentou o diretor.

“Analisando a produção das

“A demanda de micro-ônibus em 2024 está bastante aquecida e deverá permanecer desta forma em 2025”

Luiz Ferraz do Amaral,
diretor de relações
institucionais da Mascarello



associadas da Fabus no ano passado, o micro-ônibus representou aproximadamente 19% do mercado de ônibus no Brasil. E estimamos uma presença muito significativa em 2024.”

No segmento de micro-ônibus, a Mascarello tem modelos de carrocerias para os mais diversos serviços, mas a maioria dos veículos produzidos é de urbanos e escolares. Segundo a Fabus, de janeiro a maio deste ano, a empresa produziu 705 micro-ônibus, 27,5% a mais do que no mesmo período de 2023. Incluindo os 393 modelos urbanos, 20 rodoviários e 62 intermunicipais a produção da empresa atingiu 1.180 unidades nos cinco meses deste ano, um resultado 15,5% superior aos

1.022 veículos fabricados nos cinco meses de 2023.

EXPORTAÇÃO

Na exportação, a Mascarello teve boa atuação de janeiro a maio de 2024 com o embarque de 108 ôni-

bus, sendo 72 micro-ônibus – a quantidade de urbanos chegou a 23 veículos e de rodoviários atingiu 13 unidades. No mesmo período de 2023, as suas vendas externas alcançaram 58 unidades, com 23 micro-ônibus, 18 rodoviários, dez urbanos e sete intermunicipais, segundo a Fabus.

“Os nossos principais mercados de micro-ônibus no exterior são Chile e países da América Central. As unidades exportadas são de modelos urbanos e rodoviários”, revelou o diretor. Amaral comentou que o mercado externo foi afetado fortemente pela pandemia e a tendência é de recuperação nas vendas neste ano.

TECHNI
BUS



A Volare
segue na

direção do futuro

há mais de
25 anos.

Percorremos mais um ano de estrada, com qualidade e inovação.
**Celebramos nossa história com um olhar para o futuro e
estamos prontos para os próximos caminhos que virão.**



Líder em vendas de micro-ônibus

Volare 
NA DIREÇÃO DO FUTURO

www.volare.com.br
f @ y /ONIBUSVOLARE

Irizar se prepara para reconquistar o mercado brasileiro

Por MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Irizar está no Brasil desde 1998, mas nos últimos anos a fábrica de Botocatu (SP) tem se dedicado principalmente à produção para a exportação. Agora, está pronta para reforçar sua atuação no mercado brasileiro. A empresa vai apresentar na

Lat.Bus 2024, o modelo rodoviário i6S Efficient e o novo posicionamento da marca no país.

O Grupo Irizar, que está completando 135 anos, é detentor de sete marcas e conta com 13 fábricas e um centro de P&D, o que permite certa flexibilidade para atender as demandas do mercado. O grupo atua no transporte de passageiros como fabricante

de carrocerias, mas também em eletromobilidade, eletrônica, motores e geradores elétricos, conectividade e energia.

A Irizar E-Mobility foi inaugurada em 2018, na Espanha. A empresa produz motores e baterias, além dos ônibus movidos a

eletricidade. O foco atualmente é em modelos urbanos, mas estamos atentos a outros segmentos”, conta o diretor comercial da Irizar Brasil, Abimael Parejo, em entrevista exclusiva à revista **Technibus**, destacando que a companhia também observa “com lupa” as oportunidades em eletrificação no Brasil e na América Latina.



Technibus - Como foi o ano de 2023 para o Grupo Irizar? E para a Irizar Brasil?

Abimael Parejo – Começamos o ano passado ainda em ritmo de retomada do período pós-pandemia. Na Europa, havia muito dinheiro público para que essa retomada pudesse acontecer, mas esse modelo não aconteceu no mundo inteiro. Conseguimos manter nosso maior ativo que são as pessoas, o que tornou esse processo muito mais fácil. Claro, encontramos os clientes debilitados, e o financiamento não existia. De qualquer maneira, foi um ano muito bom para nós, com resultados positivos em todos os negócios. A Irizar da Espanha, por exemplo, atingiu recorde histórico de faturamento. O Grupo Irizar faturou 900 milhões de euros (aproximadamente R\$ 5 bilhões). E em 2023, nos preparamos para o que vem agora. Então foi um ano importante, de crescimento. Nos tornamos líderes em nosso nicho na Austrália, retomamos o mercado africano. Ganhamos licitações no setor de mineração do Peru e do Chile, que é o nosso nicho nestes mercados. Crescemos em todas as plantas, inclusive no Brasil. Estabilizamos nossa produção e nos preparamos para o que viria neste ano.

Technibus – Quais as perspectivas para 2024? A Irizar quer reforçar sua presença no Brasil?

Abimael Parejo – Como grupo, estamos investindo em modernização das fábricas e em novos negócios. No Brasil, estamos trabalhando aos sábados, sem férias, para atender as demandas que nós temos na exportação.

Aqui, vale falar um pouco dessa “não presença” no mercado nacional. Quando chegamos no mercado brasileiro, em 1998, quisemos trazer diferenciais que pudessem abrir as portas para nós. Nossa estratégia foi procurar nichos, mas encontramos diversas barreiras para isso. Então, acabamos buscando alternativas fora do Brasil, buscando segmentos que entendiam, valorizavam e absorviam mais o nosso produto. E isso funcionou, e nos levou a ocupar nossa capacidade com esses produtos. Assumimos compromissos em outros mercados que não podemos deixar mais. Não dá para exportar apenas quando o dólar ajuda, e quando não ajuda, simplesmente desaparecer. Conquistamos clientes cativos que não deixam de comprar a nossa marca. E nos tornamos referência no transporte de pessoal para as minas no Peru e no Chile. O desafio é levar os trabalhadores para os campos

“No Brasil, estamos trabalhando aos sábados, sem férias, para atender as demandas que nós temos na exportação”

de operação em ambientes super agressivos, em rotas complexas. E a gente entendeu essa necessidade e adaptou nossos produtos. O ônibus Irizar hoje transporta o time do Real Madrid de futebol, mas também anda a cinco mil metros (de altitude) por 15 horas em estradas de terra transportando trabalhadores das minas. O setor de mineração compreendeu nosso esforço em atendê-lo. E hoje, praticamente, todas as principais minas da América Latina usam Irizar. Acabamos de entregar 52 ônibus para uma operação muito complexa de mineração no Peru, chamada Las Bambas. É um desafio brutal que estamos assumindo. Temos operações no Chile com viagens de até 18 horas. É um nicho complexo, mas para o qual conseguimos personalizar o produto. Estamos planejando também entrar nos mercados da Argentina e da Colômbia em um futuro próximo. Todo esse contexto

Technibus – E quais os planos para retomar uma atuação mais forte no mercado brasileiro?



“A Lat.Bus 2024 é um evento fundamental para nós, porque poderemos apresentar o novo produto e o novo posicionamento da marca”

ajuda a compreender porque tivemos foco na exportação. Mas, nunca deixamos o Brasil. Nosso mercado é o Brasil e queremos voltar a vender no país. E estamos nos preparando para isso.

Abimael Parejo – Neste ano, vamos lançar um produto novo para o mercado brasileiro e latino-americano. E ele tem um forte atributo que é o consumo de combustível. A Irizar sempre foi uma referência no mundo com relação a desenho, conforto e inovação. Nos últimos anos, a gente se concentrou em melhorar a operação, pensando no operador, no que se refere a consumo, e pensando no meio ambiente, diminuindo as emissões. O processo de transição energética começou na nossa fábrica há muitos anos, faz parte do nosso modelo de negócios, e passa por fazer produtos mais eficientes, que consomem menos. Eu entendo que esse produto que vamos lançar tem mercado no Brasil. É um modelo rodoviário que se chama Irizar i6S Efficient, que será lançado na **Lat.Bus 2024**, em agosto. Vamos trazer muitos clientes de outros países da América Latina para a feira, para que conheçam o produto. No Chile, nosso principal nicho é a mineração, porém vou trazer também grandes operadores rodoviários para ver o que fazemos nesse segmento de rodoviário. Na Europa, há dois anos, foi lançado o Efficient, e o foco foi reduzir as



Fábrica da Irizar em Botucatu, SP

emissões, pensando no TCO e na operação. A gente trabalhou na melhora da estrutura, com relação ao peso e ao coeficiente aerodinâmico. E passamos todo esse período adaptando o produto para o mercado brasileiro. O fato é que diminuir peso na estrutura da veículo tem uma conotação relevante quando você pensa nas estradas brasileiras e latino-americanas. Um operador espanhol tem um desempenho diferente de um brasileiro pois há diferenças nas vias, clima, combustível, condução e outros fatores. O Efficient para o Brasil é diferente do que foi feito na Europa, em que alguns

“O nosso diferencial começa pela marca, que é uma marca premium, com produtos de alta tecnologia e inovadores”

aspectos foram mantidos em relação à linha anterior, com algumas melhorias. A gente fez um veículo 100% novo para o Brasil: desenvolvemos gamas de assentos novos, depois de muitos anos a gente entendeu melhor o gosto do país. Chegamos querendo convencer o brasileiro que a poltrona europeia era melhor. Isso foi um erro. A gente entende que o Efficient será uma ferramenta nova para nos ajudar a reposicionar a marca no país. O fato de fazer do Brasil nossa base operacional e reestruturar nossa equipe comercial mostra que a gente quer retomar o mercado nacional. Eu aprendi



Irizar i6S

que o país é muito grande. Não adianta achar que vou vender para o país todo, uma venda aqui outra ali. Isso não se sustenta. Esse não é o respaldo que queremos dar para os clientes. É preciso ter uma estrutura comercial que se sustenta, um pós-vendas robusto, oferecer peças de reposição a preços competitivos. E vamos fazer isso aos poucos. Vamos começar com mercados próximos, como São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais. Estruturar bem isso e captar pedidos que nos ajudem a voltar a vender aqui, a entender esse universo brasileiro. Não significa que a Irizar vai passar a vender grandes lotes, a marca vai continuar a ser uma empresa de nicho, com produtos diferenciados. Eu preciso mostrar ao cliente que o produto é premium, que não é somente um ônibus, um Irizar é design, pós-vendas e também segurança e inovação. Claro que está nos planos da empresa fazer uma fábrica nova aqui, como vamos precisar em breve, mas uma decisão dessa precisa de muito planejamento. Nosso sonho é ter uma fábrica nova, mas precisamos ser muito realistas quanto a isso. Precisamos ver quando esse crescimento de demanda vai se estabilizar. Vai chegar a nossa vez.

Technibus – O Irizar i6S Efficient é destinado para que segmentos?

Abimael Parejo – A princípio é um ônibus voltado para o segmento rodoviário, para as grandes linhas rodoviárias, mas como ele tem essas características de conforto,



de modernidade e de elegância, também é adequado para o mercado de turismo. Decidimos que esse produto não terá os famosos espelhos, serão apenas câmeras, ou seja, não teremos os espelhos nem como opcional. No fretamento, acredito que não terá tanta aceitação, pois as rotas no Brasil são mais curtas e simples, mas pode ter boa aceitação no segmento de mineração de países como Chile e Peru. Hoje existe mercado para o i6S Efficient no Brasil. A gente sabe que por aqui o modelo DD é a estrela do mercado, e se transformou em sinônimo de luxo, mas vamos focar o nosso produto, que tem essa característica de economia de

combustível, em nichos em que o modelo DD não tem tanta eficiência e apelo. Já temos clientes de fora do país interessados no i6S Efficient. No mercado de muitos países como o Brasil, o desafio do operador é fazer com que o veículo seja rentável, pois os operadores enfrentam a concorrência do transporte clandestino e do modal aéreo. O i6S Efficient é um produto para que ele seja competitivo no mercado. O modelo é lindo. É espetacular. Nesse momento, estamos fazendo testes sobre emissões e consumo para termos dados confiáveis para mostrar para os clientes os diferenciais que o veículo traz para a operação no dia a dia. A

Technibus - Quais os diferenciais dos produtos Irizar?

Lat.Bus 2024 é um evento fundamental para nós, porque poderemos apresentar o novo produto e o novo posicionamento da marca.

Abimael Parejo – Na América Latina, parece que temos apenas um produto com duas linhas, que são o i6 e o i6S. De fato, mas em função da diversificação dos mercados da região, esse modelo se converteu em uma série de produtos diferentes. Fazemos um i6 básico para o Chile, mas temos que fazer um i6 para a Austrália, por exemplo, em uma linha escolar, que usa veículos no padrão europeu, com qualidade europeia. Diferentemente dos mercados daqui em que os estudantes são transportados em veículos mais simples. O i6S que eu faço para o Equador é totalmente diferente do i6S que eu faço para as minas peruanas, que precisa de reforço na estrutura, poltronas diferenciadas. Então temos duas linhas (i6 e i6S) que se convertem em muitos outros produtos. Isso é uma característica do mercado da região. Então, esse é o nosso nicho, adaptar os nossos produtos às diferentes demandas. Sempre digo que há três bases para vender em diferentes países: primeiro, as normas do país depois, a aplicação que o cliente dá para o nosso ônibus, e o gosto de cada cliente. A gente aprendeu a fazer isso.

O nosso diferencial começa pela marca, que é uma marca premium, com produtos de alta tecnologia e inovadores. A base do nosso

negócio é sempre estar à frente, buscando nos antecipar às normas. E mais importante: a fidelização dos clientes. Não importa se o cliente é grande ou pequeno, na verdade, quem compra Irizar é o pequeno e o médio, por causa dos volumes. O nosso cliente entende e valoriza isso, o que é uma fortaleza nossa. Sustentabilidade é outro diferencial da marca, além de segurança, já que cumprimos normas que o mercado ainda nem conhece. E também conforto e climatização, itens em que já somos referência.

Technibus – Como a Irizar avalia o processo de eletrificação?

Abimael Parejo – Esse processo já começou no Grupo Irizar há muito tempo, devido ao contexto europeu. Na Europa, a transição energética teve início com datas e metas bem definidas. Hoje essas determinações estão mais flexíveis porque o mundo também mudou. Mas a Irizar começou a se preparar lá atrás, quando lançamos nosso primeiro urbano elétrico. Em 2018, criamos o negócio E-Mobility, com fábricas de motores e baterias. E foi um grande aprendizado. Somos referência em eletromobilidade na Europa e queremos ser também no Brasil. E vamos ser, mas falta dizer como e quando. Vamos entregar alternativas para as empresas de mineração que precisam fazer a sua parte na redução de emissões no Chile, no Peru e no Brasil também. Vamos atender esses clientes. A Irizar não vai deixar de ser uma fabricante

Technibus – Quais os maiores desafios para que a transição energética avance no Brasil?

de carrocerias. Nós queremos oferecer a melhor alternativa para os fabricantes de chassis. É importante marcar essa posição nossa, já que se discute muito os veículos integrais como solução para a eletrificação.

Abimael Parejo – O Brasil está em um contexto inevitável: a eletrificação vai chegar. Como vai ser feito isso? Como serão os financiamentos? A indústria tem debatido essas questões. O Brasil tem avançado muito, tem feito um esforço enorme, correndo atrás de soluções tecnológicas. Vemos três, quatro fabricantes se unindo para criar um modelo brasileiro, um elétrico com o nosso jeito. E isso vai levar a soluções. Para a Irizar, chegou o momento de avaliar a eletromobilidade fora da Europa, quais são as oportunidades, pois nosso projeto está maduro. No Brasil, a Irizar está se preparando para ser também uma referência em eletromobilidade na América Latina. Chile, Colômbia e México estão hoje basicamente recebendo produtos chineses, o que gera desafios adicionais para nós. Há uma barreira econômica e de preço quase intransponível para os produtos brasileiros. Mas o Brasil é um país gigante e temos que lutar para a indústria nacional se fortalecer. A Irizar como multinacional tem um papel complexo nesse contexto. Se formos trazer produtos de outras fábricas fora do país, temos que fazer de acordo com as regras do jogo, da mesma forma

que fazem os chineses. E temos que encontrar formas de sermos competitivos. Com as barreiras alfandegárias, o produto espanhol não vai custar o mesmo que um chinês. E os modelos elétricos europeus não são os mesmos que os brasileiros. Na Europa, o produto precisava chamar atenção, a gente precisava mostrar para o passageiro que ele estava usando um modelo premium, inovador, tecnológico e bonito. Aí, foi criado o *ie tram*, que é um produto maravilhoso, do ponto de vista estético, de desenho. Na América Latina é diferente. Vamos pegar o exemplo de Santiago, no Chile, você não distingue o que é elétrico do que é diesel, esteticamente falando. Temos o desafio de entender o que o mercado latino-americano busca. Estamos avaliando o ônibus rodoviário elétrico para atender esse nicho de mineração e freteamento premium. E no Brasil, no contexto atual, com o Novo PAC e as novas linhas de financiamento estamos olhando

“Somos referência em eletromobilidade na Europa e queremos ser também no Brasil”

“com lupa” as oportunidades, pois parece que temos políticas públicas de incentivo. O objetivo da equipe brasileira é mostrar para a E-Mobility que o momento chegou, que temos mercado e oportunidades aqui. Nós queremos fazer um modelo premium para a região. O que a gente vê na Europa é que é necessário dinheiro público para promover a eletrificação do transporte, e o dinheiro público aparece em função de prioridades. E a Europa hoje tem outras prioridades. Então, aquele boom europeu de veículos elétricos já passou. E temos que lembrar que há outras alternativas como gás, biodiesel, álcool, e também que retirar a frota antiga das ruas já ajuda muito na descarbonização. Fizemos um rodoviário a hidrogênio que esperávamos comercializar na Europa em 2025, um rodoviário completo, que pode ser do jeito que o cliente quer. Mas já sabemos que não será comercializado em 2025 porque o preço do hidrogênio não baixou.

TECHNI
BUS



PAC Seleções vai destinar R\$ 10,6 bilhões para a renovação da frota

Com este montante, o governo pretende possibilitar a compra, neste ano, de 5.311 veículos – 2.529 ônibus elétricos e 2.782 movidos a diesel, além de 39 veículos sobre trilhos

Por SONIA MORAES e MÁRCIA PINNA RASPANTI

A indústria de ônibus aguarda com expectativa a liberação de recursos do governo federal para as cidades avançarem no programa de renovação de frota do transporte coletivo. Com os R\$ 10,6 bilhões provenientes do PAC Seleções (Programa de Aceleração do Crescimento), o governo pretende que sejam adquiridos neste ano 5.311 veículos – 2.529 ônibus elétricos e 2.782 movidos a diesel, além de

39 veículos sobre trilhos.

Os recursos virão da Caixa Econômica Federal e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A Caixa, por meio do Programa de Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano (Refrota) com captação de recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) liberado pela Caixa Econômica Federal, financiará 39 trens,



“O Novo PAC Seleções é fundamental para a indústria brasileira porque cria uma demanda importante para a instalação e a ampliação de fábricas de elétricos no país”

Aloizio Mercadante,
presidente do BNDES

1.495 ônibus elétricos e 1.633 ônibus Euro 6, com investimento de R\$ 6 bilhões.

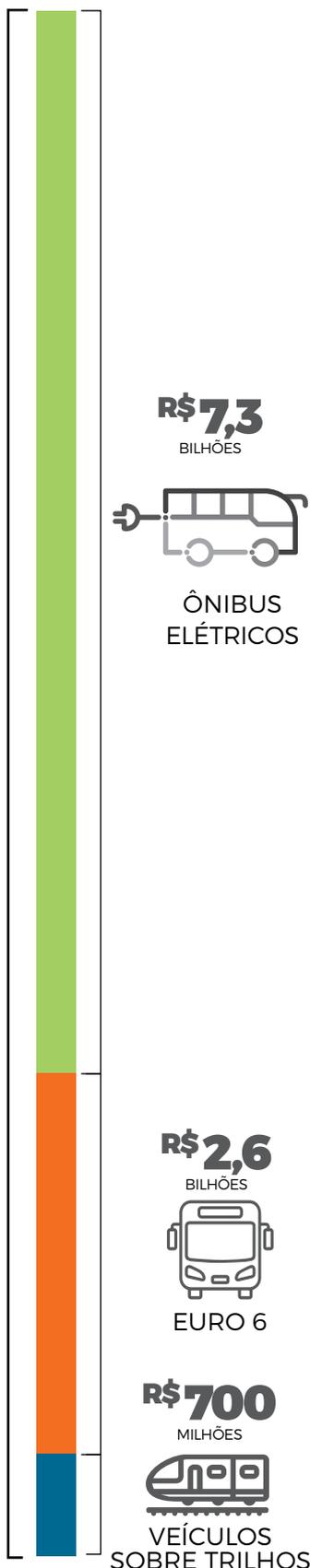
O restante da verba é proveniente do BNDES, que utilizará recursos do Fundo Clima e do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), para fazer os aportes de R\$ 4,5 bilhões para aquisição de 1.034 ônibus elétricos e 1.149 modelos a diesel com tecnologia Euro 6, para a modalidade de renovação de frota do PAC Seleções.

Em maio, o governo federal divulgou os resultados do Novo PAC Seleções, dos eixos água para todos e cidades sustentáveis e resilientes. São cinco modalidades executadas pelo ministério das cidades que somam R\$ 18,3 bilhões em investimentos e geração de 234 mil empregos diretos e indiretos. Além da renovação de frota, foram aprovadas mais quatro modalidades: abastecimento de água - rural; periferia viva - urbanização de favelas; prevenção a desastres naturais: contenção de encostas; regularização fundiária. No total, 532 municípios foram contemplados, dos 26 estados e Distrito Federal.

“O Novo PAC Seleções é fundamental para a indústria brasileira porque cria uma demanda importante para a instalação e a ampliação de fábricas de elétricos no país, gerando empregos qualificados e renda. Além disso, é fundamental o investimento em transporte público sustentável para que o país avance na transição energética”, disse o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

DISTRIBUIÇÃO DOS RECURSOS DO PAC SELEÇÕES

R\$ 10,6 BILHÕES



DESCARBONIZAÇÃO

A modalidade renovação de frota integra eficiência energética e baixo consumo de combustível para melhorar o atendimento à população, contribuindo com a redução das emissões de CO₂ e com a qualidade de vida nas cidades brasileiras. A diminuição da idade média de veículos de transporte urbano contribui também para o fortalecimento da produção dos veículos e componentes da cadeia na indústria nacional. O financiamento prevê também a aquisição de estrutura de recarga para os elétricos.

Ao todo, **61 municípios e sete estados** estão cadastrados para receber os aportes, que serão divididos da seguinte forma: R\$ 7,3 bilhões para os ônibus elétricos; R\$ 2,6 bilhões para os modelos movidos a diesel com tecnologia Euro 6, e R\$ 700 milhões para os veículos sobre trilhos. Os ônibus são destinados a sistemas BRT e corredores exclusivos e também para sistemas de transporte convencionais.

Segundo Rubem Bisi, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), a exigência é de que os ônibus elétricos tenham 20% de conteúdo local para ter acesso ao financiamento, o que é positivo para a indústria nacional. O presidente da Fabus afirmou que a indústria está preparada para produzir os ônibus elétricos e os movidos a diesel que serão

adquiridos por meio do financiamento do PAC Seleções e espera que não ocorram atrasos nos prazos da licitação.

Entre os dez projetos, do total de selecionados, a maior compra de ônibus elétricos será da cidade de Campinas (SP), com 256 veículos, seguida por Uberlândia (MG), com 216 modelos. A cidade de Campos de Goytacazes (RJ), pretende adquirir 106 ônibus elétricos; enquanto Belo Horizonte (MG), Porto Alegre (RS) e Macapá (AP), receberão recursos para 100 ônibus elétricos cada uma.

O estado da Bahia terá R\$ 330

milhões disponibilizados para comprar 150 ônibus elétricos. Este montante será aplicado na renovação da frota de ônibus de 18 cidades. No estado do Rio de Janeiro, dez cidades receberão os recursos para a compra de 799 veículos, sendo 480 ônibus Euro 6 e 319 elétricos. Em São Paulo, dez cidades estão aptas a receber os aportes.

No setor de transporte sobre trilhos, o sistema metroviário de Salvador-Lauro de Freitas, na Bahia, recebeu 32 veículos, e o sistema de Teresina, no Piauí, foi beneficiado com sete veículos.

Cidades comemoram recursos para renovação de frota

CAMPINAS

A cidade de Campinas, no interior de São Paulo, vai receber R\$ 732,4 milhões do PAC Seleções para a compra de 256 ônibus elétricos e de 256 modelos a diesel com motorização Euro 6. Com os recursos, 56,82% da frota da cidade será renovada.



Hoje o sistema de transporte do município conta com 901

ônibus. Campinas é o município do estado de São Paulo que irá adquirir o maior número de ônibus.

UBERLÂNDIA



O município de Uberlândia (MG) receberá R\$ 641 milhões do PAC Seleções para a compra de 216 ônibus elétricos, o que promoverá a substituição de mais de 50% da frota por veículos mais modernos. Com a compra dos ônibus elétricos, a cidade vai iniciar a primeira fase do processo de renovação da frota municipal.

CAMPOS DE GOYTACAZES

O município de Campos de Goytacazes, no Rio de Janeiro,

vai receber R\$ 534,9 milhões do PAC Seleções. Com os recursos anunciados, o município irá adquirir 354 veículos, sendo 106 ônibus elétricos e 248 ônibus Euro 6. A verba será financiada pela Caixa, a princípio, com dois anos de carência e dez anos para pagamento.

PORTO ALEGRE



Porto Alegre vai receber R\$ 447,7 milhões para a compra de 100 ônibus elétricos que serão incorporados à frota do transporte coletivo municipal. Segundo a prefeitura, a cidade terá 12 ônibus elétricos até o segundo semestre, já encomendados anteriormente. Oito foram adquiridos da Marcopolo pelas empresas VTC e Nortran e quatro são da marca Caio/Eletra e foram adquiridos

pela empresa Sudeste. Junto com a tecnologia para carregá-los que será colocada nas garagens, os coletivos têm um custo total de R\$ 38 milhões. A compra foi subsidiada pela prefeitura.

BELO HORIZONTE



A cidade de Belo Horizonte terá o recurso de R\$ 317 milhões do PAC Seleções para a compra de 100 ônibus elétricos. Em setembro de 2023, a prefeitura de Belo Horizonte lançou o plano de mobilidade limpa, quando foi apresentado um projeto para a substituição de 40% da atual frota, até 2030, por ônibus com energia limpa, entre os quais ônibus elétricos. Em outubro do ano passado, começaram os testes com ônibus elétricos na capital. Em nova etapa de testes, no mesmo mês, quatro

empresas iniciaram novos testes para operar com elétricos em Belo Horizonte: Volvo, Marcopolo, Ankai Brasil e BYD.

RIBEIRÃO PRETO

Ribeirão Preto, no interior paulista, poderá fazer a aquisição de 60 novos ônibus elétricos, como parte do PAC Mobilidade. De acordo com a prefeitura, o investimento, no valor de R\$ 210 milhões, marca um passo significativo na transição para um transporte público mais sustentável e eficiente, e vem complementar as melhorias que a cidade tem feito em mobilidade. A inclusão de 60 ônibus elétricos na frota de Ribeirão Preto não apenas moderniza o sistema de transporte público da cidade, que já está renovando em 100% sua frota, mas também promove uma significativa melhoria na qualidade do ar e na redução da emissão de carbono. Segundo a prefeitura, esses veículos representam um compromisso sólido com o desenvolvimento sustentável e a preservação do meio ambiente.

TECHNI
BUS

Onde tem mobilidade humana, nós impulsionamos a evolução.

EU



Boa Vista

Maia209



Meios de pagamento tradicionais e digitais, com venda de créditos por mensagem automática via chatbot e solução antifraude.



Pelo app, os passageiros acessam informações em tempo real, como previsão de chegada, roteiro e muito mais. Tudo na palma da mão!

A capital do estado de Roraima, Boa Vista, nos escolheu para substituir a antiga tecnologia da cidade. Uma migração para ter novas soluções de meios de pagamento, ampliar o monitoramento e controle do sistema e da frota, além de ter mais segurança e informação em tempo real. A tecnologia para a mobilidade chegou com T de Transdata.

NÓS
BOA VISTA

Lat.Bus 2024: um marco histórico para o mercado de ônibus e mobilidade

Por MARCELO FONTANA

De 6 a 8 de agosto, em São Paulo, será realizado o maior evento voltado para transporte coletivo e mobilidade da América Latina dos últimos anos: a **Lat.Bus 2024**. Com todos os espaços da feira ocupados desde o ano passado, teremos uma vitrine imperdível de produtos, serviços, peças e acessórios. E o visitante ainda terá acesso aos conteúdos mais relevantes do setor na atualidade, que serão discutidos por especialistas, operadores, fabricantes e profissionais da área.

A **Lat.Bus 2024** já é um sucesso. Com mais 150 marcas exppositoras divididas em 100 estandes e expectativa de público de cerca de 15 mil visitantes em três dias, esta edição promete ser um marco histórico para todo



o mercado de ônibus e mobilidade da região. Realizo eventos ligados ao mercado de ônibus há 34 anos e acredito que estamos no caminho certo para transformar esse evento na mais importante feira do ônibus da América Latina.

O ano vem se mostrando bastante positivo para o setor, apesar de alguns desafios como a emergência climática no Rio Grande do Sul. Dois fatores são fundamentais no contexto atual: as eleições municipais, que trazem o transporte público para o centro dos debates, e a iminência da aprovação do marco legal do transporte público. Os investimentos federais em renovação e descarbonização da frota e o programa Caminho da Escola, que

deve decolar nos próximos meses, também trazem um forte impulso à indústria, criando um cenário de otimismo.

A exemplo do que ocorreu na última edição da **Lat.Bus**, em 2022, a sustentabilidade deve ser um dos temas centrais da feira. Montadoras e encarroçadoras se preparam para trazer as novidades e destaques em ônibus elétricos e também movidos a outras fontes de energia limpa. A indústria de peças, componentes e acessórios, sempre atenta às mudanças, vai trazer seus produtos mais inovadores.

Em tecnologia, as mais importantes empresas fornecedoras estão em constante desenvolvimento de soluções, ferramentas e aplicativos para gestão de frotas, ITS e meios de pagamentos, em sintonia com as inovações como a Inteligência Artificial (IA). E nesta edição da **Lat.Bus** teremos uma grande novidade: a realização da Oficina de Tecnologia, no dia 8 de agosto, das 14h às 17h 30, com a participação dos principais players deste segmento.

Além da feira propriamente dita, o Seminário NTU irá discutir os temas mais importantes da atualidade, com a presença de autoridades, especialistas, operadores de transporte e profissionais do mais alto nível. Eletrificação, descarbonização, tarifas, financiamentos e diferentes modelos de negócios estão entre os assuntos que compõem o tradicional seminário.

E haverá muitos outros conteúdos significativos durante a **Lat. Bus 2024**. O Seminário Abrati apresenta um panorama do setor que vive um ótimo momento. A reunião do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana também ocorre durante o evento, bem como o Fórum Paulista de Secretários do Transporte. Outra atração é o Fórum Transporte Sustentável, com painéis e cases voltados para o tema da mobilidade, que será realizado em 8 de agosto.

A **Lat.Bus 2024** é uma realização da OTM Editora e tem o apoio das principais entidades do setor.



São José dos Campos publica edital para locação de ônibus elétricos



A Urbam (Urbanizadora Municipal) de São José dos Campos, no interior paulista, publicou o edital de licitação para locação de 400 ônibus elétricos. A abertura das propostas será em 15 de julho. Em

outro momento, será realizada licitação para o sistema de carregamento e, se necessário, da energia elétrica. A contratada fará ainda a manutenção preventiva dos veículos. A Urbam será responsável pela gestão do contrato de locação. Além da locação da frota e infraestrutura, a Urbam também será responsável pela gestão financeira e pelos meios de pagamento do transporte público na cidade. A prefeitura fará uma nova licitação para contratação da operação do sistema.

BRT Sorocaba transporta 75 mil passageiros por dia

Com a reorganização do transporte coletivo na Zona Oeste de Sorocaba, agora a população tem mais oferta de horários na região, e a empresa BRT Sorocaba passa a transportar 75 mil passageiros por dia útil, somando toda a operação. Ao todo, 13 linhas circulam possibilitando que o passageiro cruze a cidade dentro do sistema BRT pagando uma única tarifa. O Corredor Estrutural Oeste se integra aos



corredores das zonas sul, leste e centro e conduz o passageiro ao bairro. Além destes acessos, o passageiro tem ainda 128 pontos de paradas que permitem que ingresse no sistema e chegue aos corredores exclusivos na zona norte.



Cuiabá (MT) reduz em 87% reclamações sobre trajetos de ônibus



Após três anos de utilização, o monitoramento da frota do sistema de transporte público de Cuiabá (MT) por meio de telemetria reduziu em mais de 87% as reclamações sobre os trajetos de

ônibus realizados. Após a adoção da telemetria, as denúncias antes registradas na pasta despenca-ram exponencialmente. A Semob chegava a registrar mais de 40 reclamações por mês, com relação ao comportamento do motorista. Agora, as ocorrências não chegam a cinco. Os veículos são monitorados 24 h, e é por meio do Centro de Controle Operacional (CCO) que a secretaria acompanha todos os dados de funcionamento dos ônibus que rodam por Cuiabá.

Rio de Janeiro: BRT Seguro completa três anos

O programa BRT Seguro, co-ordenado pela secretaria de ordem pública do Rio de Janeiro (RJ), já realizou cerca de 3.400 prisões por roubo, furto, vandalismo, desacato e importunação sexual. As ações de patrulhamento e fiscalização, somadas às melhorias do sistema BRT, acarretaram



em uma redução de 90% dos gastos da Mobi-Rio com reparo causados por vandalismo. As equipes também são res-

ponsáveis por coibir a evasão, o que resultou em 17.800 multas aplicadas. As 140 estações do sistema BRT e os 12 terminais são monitorados 24 horas pelas 2.100 câmeras da Mobi-Rio.



Distrito Federal digitaliza pagamento no sistema de transporte

A partir de 1º de julho, o dinheiro em espécie não será mais aceito para adquirir as passagens diretamente dentro dos ônibus do sistema de transporte do Distrito Federal. Os cartões Mobilidade e Vale Transporte serão os únicos meios aceitos diretamente nas catracas dos coletivos. Os acessos poderão ser comprados pelo aplicativo BRB Mobilidade ou em um dos 128 pontos de vendas com cartão de crédito ou débito, Pix e dinheiro em espécie. A medida



vai valer na maioria das linhas do Distrito Federal, com exceção de algumas linhas que circulam em áreas sem acesso à internet.

Manaus investe em mobilidade e transporte público

Por meio do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU), a prefeitura de Manaus (AM) entregou, nos últimos três anos e cinco meses, 368 ônibus novos, entre veículos com ar-condicionado e elétricos. No início da administração atual, a cidade possuía somente 18 ônibus com ar-condicionado, hoje, 35% da frota de 1.114 veículos possui refrigeração. Segundo a prefeitura, cerca de 80% dos ônibus são equipados com câmeras de monitoramento, e a Guarda Municipal, por



meio da Ronda Municipal (Romu), realiza blitz nos terminais e veículos para coibir assaltos.



São Paulo privatizará linhas de trens com 17 milhões de usuários por mês



O governo de São Paulo vai privatizar as linhas 11 – Coral, 12 – Safira e 13 – Jade da CPTM, que transportam mais de 17 milhões de pessoas por mês. A Linha 11 sai da

região central paulistana e vai em direção à zona leste, passando por Poá e chegando a Mogi das Cruzes. A Linha 12 faz um trajeto paralelo, passando por Itaquaquecetuba até Poá. A Linha 13 liga a parte central da capital paulista ao Aeroporto Internacional de Guarulhos. O processo de transferência das linhas para a iniciativa privada prevê, segundo o governo de São Paulo, a ampliação da Linha Jade, com a construção de dez novas estações. A empresa que assumir essa parte do sistema deverá ainda requalificar a infraestrutura das linhas.

Transporte de Camaragibe é integrado ao Consórcio Grande Recife

O Grande Recife Consórcio de Transporte (CTM) assinou contrato que integra o transporte urbano de Camaragibe. Com este ingresso, desde 10 de junho, foi expandido o atendimento de quatro linhas de ônibus que compõem a rede do município, em comunidades que não eram atendidas. Segundo Diogo Bezerra, secretário de mobilidade e infraestrutura, após a cria-

ção do consórcio, há 15 anos, esta é a primeira vez que um município da Região Metropolitana integra o órgão. Desde o início de 2023, foram intensificadas as fiscalizações, novos ônibus foram adquiridos e já está em vigor o Bilhete Único, que extinguiu o anel B e reduziu o valor da tarifa de R\$ 5,60 para R\$ 4,10, beneficiando mais de 700 mil usuários.



Ribeirão Preto renova sistema de bilhetagem eletrônica

A prefeitura de Ribeirão Preto (SP) fez o lançamento do Cartão Nosso + Mobilidade, que ganhou identidade visual renovada. Também foram apresentadas novidades quanto ao sistema de bilhetagem eletrônica e aos meios de pagamento para o transporte coletivo, com tecnologia da Prodata Mobility Brasil. A partir de agora, com os novos validadores, o



passageiro poderá pagar a passagem com cartões de débito e crédito por aproximação, além das opções de adquirir passagens avulsas por QR Code. O novo cartão de transporte passa a oferecer recarga expressa nos ônibus, e a população poderá pagar a recarga também com Pix. Os cartões antigos continuam sendo aceitos no transporte coletivo da cidade.

Tolerância Zero da prefeitura de Belo Horizonte completa quatro meses

A Operação Tolerância Zero, que fiscaliza irregularidades no transporte público, chega a quatro meses de atuação em Belo Horizonte com um saldo de 1.793 ações de fiscalização e 11.822 ônibus vistoriados, o que representa uma média de quase 100 veículos fiscalizados por dia. As operações geraram 11.927 autuações, 383 autorizações de tráfego recolhidas e 13 veículos encaminhados ao pátio do Detran-MG. As fiscalizações são realizadas por agentes da Sumob, BHTrans e Guarda Municipal nas portas das garagens, nas estações, ao longo



dos itinerários das linhas e também no Centro Integrado de Operações de Belo Horizonte (COP-BH) por meio do SITBus, um sistema conectado ao GPS dos ônibus. A escolha dessas linhas fiscalizadas é fruto de um trabalho de observação e acompanhamento diário feito pelas equipes da Sumob e das registros de reclamações dos passageiros.

SÃO LUÍS

MARANHÃO

A TECNOLOGIA DE
MOBILIDADE PRODATA
CHEGOU NO ESTADO DA
BELEZA, HISTÓRIA
E OUSADIA.

Foto: Douglas Junior / MTur

PRODATA 
mobility Brasil

prodatamobility.com.br



Unidade da Marcopolo em São Mateus, Espírito Santo

Marcopolo projeta crescimento de 10% para o mercado de ônibus em 2024

O programa federal Caminho da Escola deve adicionar um volume de 20% a 30% ao setor neste ano, segundo a empresa

Por SONIA MORAES

O mercado de ônibus deverá fechar 2024 com crescimento de 10%, atingindo 21.573 unidades, sem considerar o Caminho da Escola. A estimativa é de Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais mercado

interno e marketing da Marcopolo. “O emplacamento e a produção de ônibus no primeiro quadrimestre ficaram abaixo dos quatro meses de 2023, porque houve acúmulo de produção de carrocerias Euro 5 no



“A carteira de pedidos de ônibus rodoviário está no terceiro trimestre e a expectativa é de que no quarto trimestre mantenha o bom ritmo.”

Ricardo Portolan,
diretor de operações
comerciais mercado interno
e marketing da Marcopolo

início do ano passado. A partir de maio, isso começou a ser equalizado, e a vamos começar a ver um crescimento em relação ao ano anterior”, disse o executivo em entrevista para a **Technibus**.

Com mais de 15 mil ônibus licitados, a expectativa do diretor da Marcopolo era de que o Caminho da Escola trouxesse um aumento de até 40% para todo o mercado de ônibus este ano, chegando a 28 mil unidades, volume que considera significativo em relação ao ano passado. “Mas, a quantidade de adesões e de efetivações do programa está abaixo do esperado. O crescimento deve ficar em torno de 20% a 30%, o que ainda é importante, mas não tão expressivo como se via no final do ano, quando fazíamos a previsão para o setor”, destacou Portolan.

O volume abaixo do esperado para o Caminho da Escola se deve a alguns fatores, segundo Portolan. “Um deles é a morosidade do repasse dos recursos do ministério da educação para as prefeituras, seja de forma direta por meio do programa ou indireta, o que gera um volume de adesões e contratações menores do que estava programado.”

Na avaliação de Portolan, o Caminho da Escola não chega aos 80% do volume total licitado neste ano. “Essa é a 12ª fase do programa, no passado mais distante não atingiu os 80% de adesões, e em anos mais recentes superou esse volume.” No Caminho da Escola deste



ano, a Marcopolo tem 52% de participação com as marcas Volare e Neobus. A empresa venceu a licitação com 5.600 carrocerias Neobus em parceria com Volkswagen, e 2.120 com a Volare. Em todo o mercado de ônibus, a participação da empresa chegou a 55% no primeiro quadrimestre, incluindo as três marcas Marcopolo, Neobus e Volare.

RODOVIÁRIO, URBANO E MICRO-ÔNIBUS

Para o mercado de rodoviário e urbano, a estimativa de Portolan é de aumento de 10% em relação ao ano passado. “No segmento rodoviário a produção

No Caminho da Escola deste ano, a Marcopolo tem 52% de participação com as marcas Volare e Neobus

no primeiro quadrimestre e no segundo semestre está em linha com a nossa expectativa de crescimento”, comentou o diretor e revelou: “A carteira de pedidos está no terceiro trimestre e a expectativa é de que no quarto trimestre, que historicamente tem maior demanda, mantenha o bom ritmo.”

No mercado de urbanos, também há perspectiva de crescimento, que está relacionada à retomada do setor depois da pandemia, com a volta de mais passageiros ao sistema, e à necessidade de renovação de frota, porque muitas cidades já ultrapassaram o liite da idade média histórica. “Há ainda o PAC Seleções, que prevê a renovação de frota com ônibus elétricos e a diesel em 61 cidades selecionadas para este programa. São 5.311 ônibus – 2.529



ônibus elétricos e 2.782 movidos a diesel”, informou Portolan.

Os micro-ônibus devem avançar neste ano, pelo fato de ser um modelo usado em vários segmentos. “No fretamento, o micro segue o mesmo movimento do ônibus maior e no urbano tende a crescer porque durante a pandemia teve redistribuição de linhas e passou a ser usado mais veículos em linhas com número menor de passageiros, o que fez esse mercado crescer.”

ELÉTRICO

No segmento de elétricos, a Marcopolo compete com dois modelos: o Attivi, em parceria

O Attivi integral já passou por demonstrações em 25 cidades brasileiras

com as tradicionais fabricantes de chassis, Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen e BYD; e o Attivi integral, desenvolvido pela Marcopolo em parceria com os fornecedores. O Attivi integral já passou por demonstrações em 25 cidades brasileiras e teve as oito primeiras unidades adquiridas pela cidade de Porto Alegre. Os veículos estariam em operação se não o fosse a calamidade que ocorreu em maio.

O ônibus elétrico da Marcopolo começa a ser produzido a partir do segundo semestre na fábrica de São Mateus, no Espírito Santo, onde são fabricados os veículos da marca Volare, os modelos urbanos e parte dos escolares. Para possibilitar a produção do ônibus elétrico neste local, a empresa investiu R\$ 50 milhões e está finalizando as obras na estrutura fabril.

A Marcopolo desenvolveu o Attivi Integral para o mercado brasileiro, mas olhando as

possibilidades deste modelo para o mercado internacional. “É um produto que tem tecnologia atualizada em termos mundiais. Os componentes de eletrificação são os mais modernos em tecnologia internacional, como a bateria da fabricante chinesa CATL, que é usada por mais de 30% da indústria de ônibus e em veículos pesados no mundo. Com esta tecnologia a Marcopolo desenvolveu seu ônibus próprio para as condições viárias do Brasil e da América Latina”, comentou Portolan.

A receptividade do Attivi no mercado brasileiro tem sido excelente, segundo Portolan. “Foram realizados testes de desempenho e de robustez e no final de 2022 e 2023 demonstrações para os clientes. O movimento de compras ainda é incipiente, mas a expectativa é que comece a evoluir a substituição dos ônibus diesel pelos elétricos e o volume cresça na

proporção projetada. Por meio do PAC, a estimativa é de comprar 2.500 veículos. Em São Paulo, que tem a maior frota de ônibus, a quantidade adquirida ainda é inferior ao planejado.”

Na avaliação de Portolan, o ônibus elétrico tem características positivas em relação à questão ambiental, quando se fala de descarbonização, mas não é uma solução única para todas as cidades. “Tem cidades que o elétrico

não faz muito sentido e em outras que a operação é mais indicada para o centro da cidade. Então, haverá introdução gradativa do elétrico de acordo com o tamanho de frota das cidades. Cada um terá a sua solução.”

LAT.BUS 2024

Durante a **Latbus** será o ano de comemoração de 75 anos da Marcopolo. “Vamos aproveitar este evento para apresentar ao mercado nossos lançamentos,

A Marcopolo investiu R\$ 50 milhões na unidade de São Mateus (ES) para possibilitar a produção do ônibus elétrico, e está finalizando as obras na estrutura fabril



A Marcopolo vai aproveitar a Lat.Bus para apresentar seus novos produtos, entre eles, o Viaggio 1050

entre eles o Viaggio 1050. Os demais produtos que estarão lá ou serão novidades ou terão itens de inovação.” O Viaggio G8 1050 já está sendo apresentado para alguns clientes e vem complementar a linha Paradiso da Marcopolo composta pelos

modelos 1.200, 1.350, o LD (Low Driver com o condutor posicionado no piso inferior) e o DD (Double Decker), além do Viaggio 800, um dos produtos da linha G8 para o fretamento, lançado em 2021. “O Viaggio G8 1050 é um veículo bastante usado tanto no fretamento diferenciado, como também em linhas de curtas e médias distâncias”, destacou o diretor.

Segundo Portolan, o G8 é um ônibus com muitos atributos que agradam os usuários do transporte rodoviário. “O passageiro que migrou para o ônibus rodoviário por causa do preço em relação ao transporte aéreo teve uma surpresa positiva em relação ao conforto, segurança e pontualidade de horário das empresas, que investiram para que a experiência seja diferenciada, incluindo até sala de embarque”, comentou. “Então, a gente vê que o crescimento, principalmente em linhas de média distância, é consistente porque os passageiros ficaram no sistema.”

TECHNI
BUS



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



Consetram busca maior proximidade entre os estados brasileiros

Entidade formada pelos secretários estaduais e metropolitanos de transporte e mobilidade atua para dar encaminhamento às questões mais relevantes do setor

Por MÁRCIA PINNA RASPANTI

O Conselho Nacional de Secretários de Estado de Transportes e Mobilidade (Consetram) é uma entidade civil, sem fins lucrativos, com personalidade jurídica, autonomia administrativa, financeira e patrimonial, que congrega os secretários de transporte e de mobilidade dos estados, regiões metropolitanas e do Distrito Federal.

O presidente do conselho, Fábio Damasceno, que também é secretário de mobilidade e

infraestrutura do Espírito Santo, conta que o Consetram passa por uma fase de reestruturação e modernização desde o ano passado. “A ideia é contemplar todas as secretarias de estado ligadas a transporte e mobilidade, inclusive as secretarias metropolitanas, que já existem em vários estados”, informa.

A entidade se concentra em “pautas estratégicas”, como destaca Damasceno. “Os governos estaduais têm mais condições





de captação de recursos que o poder municipal, principalmente com foco na infraestrutura e nas grandes demandas do transporte. Um exemplo é a aprovação do marco legal do transporte público, que deve ocorrer neste ano. O Consetram tem uma atuação institucional e política para encaminhar as discussões sobre como a regulamentação irá afetar os estados e as regiões metropolitanas.”

Além do arcabouço jurídico do transporte público, o conselho tem outras questões prioritárias. O PAC da Mobilidade é uma delas, tanto no que se refere à infraestrutura quanto ao que se relaciona à renovação de frota. “Os

Damasceno: “Os governos estaduais têm mais condições de captação de recursos que o poder municipal, principalmente com foco na infraestrutura e nas grandes demandas do transporte”

recursos federais estão sendo liberados e precisamos discutir os projetos, saber mais detalhes sobre os trâmites necessários. Na modalidade de renovação de frota, fala-se em compra de ônibus elétricos, mas e quanto à estrutura para essa frota elétrica? Quais são os tipos de ônibus? São aspectos que precisam ser melhor detalhados e esclarecidos”, avalia Damasceno.

O processo de transição energética também é um dos temas em que a entidade tem atuado. “Sem dúvida, a sustentabilidade é uma pauta muito importante e que temos debatido bastante. A eletrificação, com a aquisição dos ônibus elétricos, tem sido o aspecto mais em evidência no cenário atual. Mas temos também outras alternativas como o gás natural, o biometano, o HVO, e outros combustíveis considerados menos poluentes.

Tudo isso precisa ser bem avaliado”, comenta o presidente do Consetram. Outro item caro ao conselho é a institucionalização das regiões metropolitanas, com a integração destas regiões no aspecto tarifário e de bilhetagem eletrônica.

Damasceno conta que o conselho apoiou o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) na elaboração do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, realizado em parceria com o ministério das cidades e que abrange o transporte público em 21 metrópoles brasileiras. Com perspectiva de longo prazo, o estudo identificará dezenas de projetos de média e alta capacidades em todas as regiões do Brasil, além de abordar a integração das redes de transporte, alternativas para financiamento do sistema e a gestão coordenada entre os entes federativos. A pesquisa, que tem duração de 12 meses, ajudará a elaborar a Estratégia Nacional

“Os recursos federais estão sendo liberados e precisamos discutir os projetos, saber mais detalhes sobre os trâmites necessários”

de Mobilidade Urbana.

Uma das missões do Consetram é integrar as secretarias de estado ligadas ao transporte e mobilidade. “É fundamental essa aproximação entre os estados para a troca de experiências, porque eles estão em diferentes estágios. E também de forma institucional e administrativa para promover essa infraestrutura pesada, e também para dialogar com o governo federal.”

O Consetram estará presente na **Lat.Bus 2024**, que acontece de 6 a 8 de agosto em São Paulo. “Teremos a realização da reunião do conselho. A presença dos secretários no evento só agrega valor ao nosso encontro, pois a **Lat.Bus** é uma oportunidade para que todos possam conhecer o que existe de mais moderno na indústria, tecnologia e serviços voltados para mobilidade e transporte público, e acompanhar as principais discussões do setor”, afirma Damasceno.

TECHNI
BUS



Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

**A PREMIAÇÃO MAIS ESPERADA DO ANO TAMBÉM
É UMA ÓTIMA OPORTUNIDADE DE NEGÓCIOS E NETWORKING**

A 37ª edição de **Maiores do Transporte & Melhores do Transporte** será realizada em um momento de retomada das atividades do setor e é uma excelente oportunidade para as marcas participarem e ganhar visibilidade ao lado das principais empresas e lideranças do transporte e da logística.

ANUNCIE NA EDIÇÃO, SEJA PARCEIRO DO EVENTO E COLOQUE SUA MARCA EM DESTAQUE

EDIÇÃO:

**COM MIL EXEMPLARES
DISTRIBUÍDOS DURANTE
O EVENTO**



EVENTO:



PATROCÍNIO:





Mais trilhos para o transporte de passageiros

O Brasil tenta expandir a rede ferroviária para transporte de passageiros nas cidades e regiões metropolitanas, mas a malha cresceu apenas cerca de 200 km desde os anos 90

Por ALEXANDRE ASQUINI

O Brasil está se esforçando para ampliar a rede de trilhos para transporte de passageiros nas cidades e áreas metropolitanas. Essa malha cresceu apenas 202 quilômetros entre meados dos anos 1990 e agora. Em 1996, essa rede totalizava 931,40 km e 374 estações, segundo dados de um relatório publicado

naquele ano pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). No final de 2023, chegou a 1.133,40 quilômetros e 631 estações, conforme o mais recente balanço emitido pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) em abril de 2024.

Linhado VLT Carioca, que parte do Aeroporto Santos Dumont, foi estendida para alcançar o Terminal Intermodal Gentileza

Não estão considerados nestes cálculos os mais de 1.500 quilômetros de trilhos referentes aos serviços para passageiros oferecidos tanto pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) como pela Estrada de Ferro Carajás (EFC) – ambas operadas pela concessionária Vale. Nem os serviços disponibilizados por ferrovias turísticas.

IMPORTÂNCIA DA EXPANSÃO

Praticamente desde que foi criada, em 2010, a ANPTrilhos tem repetido – quase como um mantra – que, embora o transporte urbano de passageiros sobre trilhos no país esteja presente em onze estados e no Distrito Federal, o total de sistemas ainda é pequeno diante da dimensão continental do país.

De modo resumido, a



entidade enfatiza a importância de haver mais sistemas metroferroviários, em razão de sua contribuição à melhoria das condições ambientais – por serem, em geral, eletrificados –, mas, também, por causa da capacidade que têm de atuarem como estruturadores do transporte público nas áreas em que estão implantados.

Quando do lançamento de seu mais recente balanço, a ANPTrilhos apresentou expectativas otimistas para o final desta década, pois, levando em conta as obras em andamento no começo de 2024, o crescimento poderá alcançar 66 km e 59 estações, sendo que, desse



VLT entre Curitiba e São José dos Pinhais deverá aproveitar as canaletas exclusivas do expresso do Eixo Boqueirão, com 10,6 quilômetros

total, 20 km e 17 estações estão previstos justamente para este ano.

Dois projetos já foram de fato entregues, no Rio de Janeiro. A Linha 1 do VLT Carioca, que parte do Aeroporto Santos Dumont, foi estendida para alcançar o Terminal Intermodal Gentileza, inau-

gurado em fevereiro deste ano. No início de abril, entrou em operação a Linha 4 do VLT Carioca, com 5,1 km de extensão, que leva passageiros do terminal até a Praça XV, onde está localizado o terminal das barcas.

CURITIBA ADERE AOS TRILHOS

No dia 8 de maio de 2024, o governo do Paraná, representado pela Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (Amep), e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciaram que o consórcio TYLin-Oficina-Rhein-Addax-Setec estará encarregado de promover estudos técnicos e de viabilidade para a implantação de um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) entre a capital e a vizinha São José dos Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba.

Participam também o Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE),



as prefeituras de Curitiba e São José dos Pinhais, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc), a empresa pública Urbanização de Curitiba S.A. (URBS) e a secretaria municipal de urbanismo, transporte e trânsito de São José dos Pinhais. Os estudos custarão R\$ 5,5 milhões pagos pelo BNDES, que será reembolsado pelo futuro concessionário.

O novo sistema deve aproveitar as canaletas exclusivas do expresso do Eixo Boqueirão, com 10,6 quilômetros; com a ampliação do atual trajeto atual do Eixo Boqueirão – tanto ao norte, até o Centro Cívico, quanto ao sul, até o Aeroporto Afonso Pena –, a linha o sistema terá 21,5 quilômetros e, com a inclusão de um ramal até o Terminal Santa Cândida, a extensão final

O VLT de Salvador
irá substituir
o trem suburbano
entre Calçada e Paripe

será de 26 quilômetros.

Os estudos devem estar prontos no início do próximo ano, de modo que cumpridos todos os procedimentos, o edital possa ser publicado em junho, com o leilão acontecendo na B3, na cidade de São Paulo, até setembro de 2025. Estima-se um investimento total em R\$ 2,5 bilhões.

UM VLT PARA SALVADOR

Oito meses depois da rescisão amigável de contrato com os vencedores da licitação anterior – ocorrida em outubro de 2023 –, o governo baiano, por intermédio da Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB), anunciou no início de junho de 2024 os resultados da licitação para a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) de Salvador e região metropolitana.

Os contratos com os grupos vencedores foram assinados

até 6 de junho de 2024. O novo sistema irá substituir o trem suburbano entre Calçada e Paripe – trecho remanescente da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco (EFBSF) implantada em 1860. Esse trem foi erradicado há três anos, justamente para que ocorressem as obras VLT. A licitação compreendeu a contratação das empresas para a execução das obras em três diferentes trechos: São João/Calçada, Paripe/Águas Claras e Águas Claras/Piatã.

O Lote 1, correspondente ao trecho Ilha de São João – Calçada, cobrindo uma área central de Salvador, teve como vencedor o Consórcio Expresso Mobilidade Salvador, integrado

pelas empresas Álya Construtora, Metro Engenharia e Consultoria e MPE Engenharia e Serviços. O valor proposto: R\$ 1.418.231.801,21.

O Lote 2, entre Paripe e Águas Claras, foi conquistado pelo consórcio constituído pelas empresas Cetenco Engenharia, Agis Construção e Consbem Construções e Comércio. Os vencedores apresentaram um valor total de R\$ 1.084.000.000,00.

O Lote 3, correspondente à ligação entre Águas Claras e Piatã, foi vencido pelo consórcio constituído pelas empresas Mota Engil Engenharia e Construção, Obrascon Huarte Lain e Meir Serviços e Construções. Valor total de R\$ 791.427.436,88.

O pacote apresentado pelo governo paulista

Em 29 de maio de 2024, o governo de São Paulo autorizou a assinatura do contrato de concessão do Trem Intercidades – TIC Eixo Norte (São Paulo-Campinas), com 101 km de extensão.

Vencedor de leilão realizado na B3 em fevereiro deste ano, o Consórcio C2 Mobilidade sobre Trilhos (TIC Trens) será responsável pelo projeto orçado em R\$ 14,2 bilhões.



TREM INTERCIDADES
TIC EIXO NORTE



LINHA RUBI
JÁ EXISTENTE

TIC
TREM INTERCIDADES,
PREVISTO PARA 2031

TIM
TREM METROPOLITANO,
PREVISTO PARA 2029

Concebido como o projeto que reinaugura investimentos em transportes ferroviários de passageiros para maiores distâncias, o TIC Eixo Norte terá um serviço expresso entre o terminal da Barra Funda, Jundiaí e Campinas, com duração de 64 minutos. Também haverá o Trem Intermunicipal (TIM), entre Jundiaí e Campinas, com 44 quilômetros de extensão e 33 minutos de viagem. Integra também o projeto a concessão da Linha 7 - Rubi, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

No mesmo dia em que o contrato do TIC Eixo Norte foi assinado, houve a solenidade de lançamento do Programa SP nos Trilhos, com mais de 40 projetos ferroviários para passageiros e cargas, significando mais de mil quilômetros de malha férrea, com estimativa de investimentos da ordem de R\$ 194 bilhões.

Os termos do novo programa foram expressos no Decreto nº 68.566, que foi publicado e entrou em vigor em 3 de junho de 2024. Conforme o ato, são objetivos do programa viabilizar o acesso de municípios paulistas a alternativas de transporte de média e alta capacidade sobre trilhos no estado; fomentar o uso da malha ferroviária existente, especialmente em trechos ociosos ou com baixa capacidade, e incentivar soluções sustentáveis, sob as perspectivas ambiental, social e econômica, com melhorias de eficiência e governança.

FONTE: GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

TREM INTERCIDADES | TIC EIXO OESTE



**MAIS PROJETOS
QUALIFICADOS**

Além do TIC Eixo Norte (São Paulo-Campinas), há outros projetos qualificados dentro dos procedimentos adotados pela Secretaria de Parcerias em Investimentos do governo paulista, significando que sejam “projetos de concessão e de privatização completos, bem amparados tecnicamente e balizados nas necessidades ambientais e áreas potenciais de crescimento”.

Um deles é TIC Eixo Oeste (São Paulo-Sorocaba), que já está em fase de estudos técnicos e conta com previsão de leilão para 2025 e assinatura de contrato para 2026. Serão 94 quilômetros de trilhos e investimento estimado em R\$ 8,5 bilhões. O trajeto deverá ser feito em 60 minutos e terá quatro

novas estações. A demanda projetada é 50 mil passageiros por dia. Atualmente, o deslocamento rodoviário tem duração de 110 minutos de carro e 130 minutos de ônibus.

Está incluído também o TIC Eixo Leste (São Paulo-São José dos Campos), interligando a capital paulista e São José dos Campos, com valor de investimento avaliado em cerca de R\$ 10 bilhões e já sob análise de viabilidade técnica e estruturação financeira. A extensão total da linha pode ficar entre 80 km e 130 km, e o tempo de trajeto estimado em 75 minutos.

O TIC Eixo Sul (São Paulo-Santos), igualmente inserido no pacote estadual, tem o trajeto ainda a ser definido; sabe-se que pode variar entre 80 a 130 quilômetros, devendo ser percorrido em 90 minutos.

TRENS, METRÔS E MONOTRILHOS

O conjunto anunciado pelo governo paulista inclui os sistemas de trens metropolitanos, considerando o Lote ABC Leste, que compreende a Linha 10 – Turquesa e a futura Linha 14 – Ônix, e o Lote Alto Tietê, que considera a Linha 11 – Coral, Linha 12 – Safira e Linha 13 – Jade; para este lote já estão agendadas para os dias 19, 20 e 21 de junho de 2024 três audiências públicas destinadas a colher sugestões e contribuições sobre o projeto de parceria público-privada (PPP).

Estão igualmente qualificados, os sistemas de metrô Linha 19 – Celeste e Linha 20 – Rosa, e os sistemas de Veículo Leve

sobre Trilhos (VLT) a serem implantados nas cidades Campinas, conectando-se ao TIC Eixo Norte, e Sorocaba, conectando-se ao TIC Eixo Oeste.

O governo estadual autorizou estudos de possíveis concessões de ramais já existentes, como a Linhas 1 – Azul, Linha 2 – Verde, Linha 3 – Vermelha do Metrô, e Linha 11 – Coral, Linha 12 – Safira e Linha 13 – Jade, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

Também estão incluídos na análise técnica projetos concernentes a sistemas de metrô, quais sejam: a expansão da Linha 2 – Verde e da Linha 4 – Amarela, bem como a conclusão da Linha 6 – Laranja de metrô, além da implementação de projetos totalmente novos,



como a Linha 19 – Celeste e Linha 20 – Rosa.

A ideia do governo paulista é “empacotar” as extensões da Linha 2 – Verde na capital; da Linha 4 – Amarela para Taboão da Serra; da Linha 5 – Lilás para o Jardim Ângela; da Linha 6 – Laranja para a Mooca, e da Linha 9 – Esmeralda para a Água Branca, além das concessões referentes a: Linha 10 – Turquesa, Linha 11 – Coral, Linha 12 – Safira, Linha 13 – Jade, e Linha 14 – Ônix. E ainda a extensão de duas linhas de mon trilhos: Linha 15 – Prata e a construção da Linha 17 – Ouro.

TRANSPORTE E REQUALIFICAÇÃO URBANA

Desde os anos que antecederam a pandemia, havia já um esforço de entidades do setor metroferroviário para difundir as qualidades dos sistemas de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) como elementos capazes de estruturarem e integrarem o transporte público e, ao mesmo tempo, requalificarem o

ambiente urbano, com a vantagem de constituírem um modo eletrificado.

A Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), chegou a lançar algumas publicações sobre o tema, que podem ser conhecidas [aqui](#).

Agora, que os trilhos urbanos ganham nova perspectiva, aquelas mesmas entidades aprofundam o esforço em favor dos sistemas de VLT, com a vantagem de contarem com exemplos vivos de sucesso já consolidados no VLT da Baixada Santista e, principalmente, no VLT Carioca.

Em 16 de maio de 2024, o Instituto de Engenharia de São Paulo promoveu seminário intitulado VLT – Mobilidade e Requalificação Urbana, com participação de entes governamentais, operadores privados, indústrias do setor, e organizações especializadas do setor. Houve apresentações e discussões sobre o VLT da Baixada Santista, parcialmente implantado e em expansão, e sobre o

VLT Carioca, integralmente implantado.

Uma das apresentações foi a respeito do VLT do Centro de São Paulo; outra, versou sobre a proposta referente a um VLT interligando os bairros paulistanos da Barra Funda e Mandaquí, e, aconteceu ainda uma exposição sobre o VLT de Sorocaba, que figurará como uma continuação ferroviária para o TIC Eixo Oeste. Os interessados neste tema poderão ver a íntegra do seminário no **canal YouTube do Instituto de Engenharia.**

O arquiteto, urbanista e historiador Ayrton Camargo e Silva, vice-presidente da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Metrô (Aeamesp), é o autor de uma das apresentações do seminário. Impossibilitado de participar do encontro, ele enviou mensagem à organização, enfatizando sua posição

quanto ao papel que cabe aos sistemas de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) nas cidades.

Disse defender “de forma intransigente” a adoção do VLT como meio de transporte na capital paulista, mas sublinhou que o desempenho desses sistemas só será plenamente eficaz se sua concepção integrar programas de requalificação urbanística em sua área de influência.

“Não se trata apenas de discutir qual a melhor tecnologia para o veículo e seus componentes e subsistemas, mas, sim, qual modelo de ambiente urbano que se deseja para termos esse

sistema como espinha dorsal da mobilidade, e quais os instrumentos legais e financeiros que possibilitarão a sua implantação e operação”, afirmou na mensagem.



<agende-se>

EVENTO FRETAMENTO (2024)



23º Encontro Nacional
dos Transportadores de
Fretamento e Turismo

24º Encontro
das Empresas de
Fretamento e Turismo

18 — 20 [outubro] SP
Tauá Resort & Convention Atibaia

realização



apoio institucional



organização





Programa Mover é aprovado na Câmara dos Deputados



A Câmara dos Deputados aprovou em definitivo o programa de Mobilidade Verde e Inovação (Mover), que agora vai à sanção presidencial. O Mover estimula

investimentos em novas rotas tecnológicas e aumenta as exigências de descarbonização da frota automotiva brasileira, incluindo carros de passeio, ônibus e caminhões. O Mover visa expandir os investimentos em eficiência energética. Ele prevê limites mínimos de reciclagem na fabricação dos veículos e a criação do IPI Verde, um sistema no qual quem polui menos paga menos imposto. Entre as novidades do programa, está a medição das emissões de carbono “do poço à roda”, ou seja, considerando todo o ciclo da fonte de energia utilizada.

Estudo identifica projetos de mobilidade em 21 metrópoles brasileiras

O Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, coordenado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES), em parceria com o ministério das cidades, abrange o transporte público em 21 metrópoles brasileiras com população superior a um milhão de habitantes. O BNDES investirá R\$ 27,8 milhões não reembolsáveis para sua rea-

lização. Com perspectiva de longo prazo para até 30 anos, o estudo identificará dezenas de projetos de média e alta capacidades em todas as regiões do Brasil, além de abordar a otimização e integração das redes de transporte, alternativas para financiamento do sistema e a gestão coordenada entre os entes federativos. A pesquisa tem duração de 12 meses.

Volvo inicia validação de ônibus biarticulados elétricos



A Volvo anuncia o início do programa de validação de ônibus biarticulados 100% elétricos em Curitiba (PR), onde fica a sede das operações da marca no continente. Em seguida, veículos irão circular também em

Bogotá (Colômbia) e na Cidade do México. Com zero emissões de CO₂, os biarticulados elétricos são veículos voltados para metrópoles que têm ou pretendem implantar sistemas BRT (Bus Rapid Transit) e desejam avançar ainda mais na eficiência e descarbonização do transporte de passageiros. O chassi biarticulado é o maior veículo do portfólio de elétricos da Volvo no mundo.

Marcopolo Rail expande capacidade produtiva

A Marcopolo Rail, especializada no desenvolvimento e produção de novos modais sobre trilhos, amplia sua capacidade produtiva com uma nova estrutura de 2.600 m² de área total, em Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul. No espaço, serão produzidos veículos nacionais de forma integral, que vão atender às diferentes demandas por transporte ferroviário de passageiros no Brasil e na América Latina, além de contar com a possibi-



bilidade de desenvolver projetos com parceiros estratégicos em serviços de modernização de veículos. Entre os modelos que serão fabricados pela unidade está o recém-apresentado ao mercado, o Prosper VLT Hybrid.



Chega ao mercado novo superônibus da Volkswagen

A Volkswagen Caminhões e Ônibus lança o Volksbus 22.260 S, também conhecido como o superônibus VW, com 15 metros e capacidade para transportar até cerca de 115 passageiros. O novo chassi chega ao mercado com mais de 100 unidades encomendadas por diferentes clientes pelo Brasil. Equipado com motor D08 calibrado



com uma ampla faixa de torque máximo, o veículo proporciona a performance adequada para a operação, com uma economia de combustível que pode atingir 8% com a nova configuração do trem de força. O posicionamento do terceiro eixo na dianteira permite que o chassi alcance a capacidade de carga de 22 toneladas.

Fetpesp anuncia os finalistas do Prêmio de Comunicação

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) anuncia os finalistas da primeira edição do “Prêmio Fetpesp de Comunicação – Movendo Ideias, Celebrando Talentos!”, que tem como objetivo reconhecer e premiar trabalhos jornalísticos e de comunicação que contribuam significativamente para o

avanço, promoção e valorização do setor de transportes de passageiros no estado de São Paulo. Os premiados serão conhecidos em cerimônia agendada para o dia 27 de junho em São Paulo (SP). Entre os finalistas está o **Podcast do Transporte**, resultado de uma parceria entre o Diário do Transporte e a Technibus (OTM Editora).



Iveco Bus revela novo ORE 2 em evento com prefeitos em Brasília



A Iveco Bus apresentou na XXV Marcha a Brasília em Defesa dos Municípios, em Brasília, as inovações do novo Ônibus Rural Escolar 2 (ORE 2) do programa Caminho da Escola. Agora também disponível com opção de carroceria Busscar, além da Mascarello, já ofertada no mercado,

o modelo com capacidade para 44 alunos + motorista tem custo mais acessível, comparado ao ORE 1. Na atual edição do programa, a marca soma mais de 2.000 solicitações de adesão aprovadas para aquisição de veículos, o que inclui pedidos expressivos das secretarias de estado de educação da Bahia, Mato Grosso e Pernambuco. Ao todo, as pastas solicitaram 775 unidades. O evento foi realizado pela Confederação Nacional de Municípios (CNM), de 20 a 23 de maio na capital federal.

Exportações de autopeças recuam 13,4% no primeiro quadrimestre de 2024

A indústria de autopeças encerrou o primeiro quadrimestre de 2024 com exportações de US\$ 2,5 bilhões, redução de 13,4% sobre os US\$ 2,8 bilhões exportados no mesmo período de 2023, segundo o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos

Automotores (Sindipeças). As importações totalizaram US\$ 6,60 bilhões de janeiro a abril deste ano, com aumento de 5,1% sobre o mesmo período do ano anterior (US\$ 6,28 bilhões), o que resultou em um déficit de US\$ 4,1 bilhões, 20,9% maior do que no mesmo período de 2023.



Vendas de pneus para veículos pesados crescem no primeiro quadrimestre

As vendas de pneus para veículos pesados atingiram 2,21 milhões de unidades no primeiro quadrimestre de 2024, aumento de 1,3% em relação aos 2,18 milhões de produtos comercializados no mesmo período de 2023. De acordo com a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip). Do total

vendido até abril deste ano, 1,60 milhão foram para o mercado de reposição, quantidade 3,3% abaixo dos 1,65 milhão de pneus vendidos no primeiro quadrimestre de 2023. Para as montadoras as fabricantes aumentaram em 15,7% as vendas, de 528 mil nos quatro meses de 2023 para 611 mil unidades neste ano.

Mercedes-Benz amplia pacote de segurança para ônibus rodoviário



A Mercedes-Benz amplia o pacote de segurança de série para o ônibus rodoviário O 500 RSD 2445 de 450 cavalos e transmissão automatizada. Itens até então disponíveis opcionalmente, como sistema de frenagem de

emergência (ABA5), piloto automático adaptativo (ACC), controle inteligente de farol alto (IHC) e sistema de leitura de faixa (LDWS), agora já fazem parte da composição básica do veículo. Apto para carroçarias High Deck e Double Deck, o chassi de ônibus O 500 RSD 6x2 – disponível nas versões 2445 de 450 cavalos e 2438 de 380 cavalos – é indicado para transporte regular de médias e longas distâncias, como também operações de turismo.

A solução para o

FUTURO



Paz no trânsito começa por você.



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 e0500 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

