

39 anos COMIL

O valor da nossa marca está em nossa equipe!



Ano 34 - Nº 173 - Fev-Mar 2025

REDAÇÃO

CEO

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

REDES SOCIAIS

Caio Lima
caiolima@otmeditora.com

DESIGN GRÁFICO

E EDITORAÇÃO:
aw | branding&design

**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

Muitas mudanças à vista e boas perspectivas de mercado

A mobilidade se tornou um dos temas centrais da atualidade. E não é para menos: a forma como as pessoas se deslocam impacta diretamente a qualidade de vida da população. Os municípios começam a entender que oferecer um transporte coletivo que venha ao encontro das necessidades dos cidadãos é fundamental para a melhoria do trânsito e da própria percepção sobre as cidades. Belo Horizonte e Aracaju são exemplos de municípios que se preparam para as transformações que estão por vir.

Nesta edição da revista **Technibus**, as principais entidades que representam os segmentos que formam o setor de transporte por ônibus – urbano, rodoviário e fretamento – mostram os avanços e os obstáculos previstos para os próximos meses. Descarbonização, financiamento, legislação e muitos outros temas relevantes são abordados em reportagens especiais que apresentam um panorama amplo da mobilidade no Brasil.

A indústria de chassis, carrocerias e autopeças tem boas expectativas para 2025, principalmente devido ao programa Caminho da Escola, a necessidade de renovação das frotas urbanas e o atual momento do transporte rodoviário e do fretamento, impulsionados pelo turismo e pela atividade econômica. Muitos desafios permanecem e são discutidos por especialistas e profissionais da área ouvidos pela **Technibus**.

A **Technibus** 173 também traz uma reportagem sobre as inovações na construção da Linha 6 – Laranja do metrô de São Paulo. A Concessionária Linha Universidade é a responsável pela retomada da obra após alguns anos de paralisação, sendo um consórcio integrado pelas empresas Acciona Construcción, Acciona Concesión, Stoa, Soci  t   G  n  rale e Linha Universidade Investimentos.



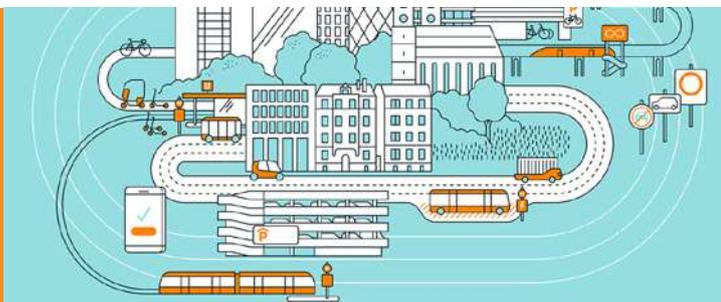
M  rcia Pinna Raspanti
Editora da Technibus

Boa leitura!

6

PERSPECTIVAS

As entidades que agregam as empresas de transporte urbano, rodoviário e de fretamento estão otimistas quanto aos próximos meses



3

EDITORIAL

Muitas mudanças à vista e boas perspectivas de mercado

16

INDÚSTRIA

As associações que representam a indústria de ônibus estão confiantes que o mercado dará continuidade ao bom desempenho de 2024

25

CIDADES

A prefeitura de Belo Horizonte divulga seus objetivos e projetos para mobilidade urbana e transporte coletivo

34

LICITAÇÃO

Com a posse dos novos prefeitos, o processo licitatório que envolvia quatro municípios da Grande Aracaju foi suspenso

38

ENTREVISTA

Emília Corrêa, prefeita de Aracaju, fala sobre as metas de sua administração na área de mobilidade e os desafios que a cidade enfrenta

49

FINANCEIRO

O BNDES colocou em operação mais uma linha de crédito para a compra de todos os tipos de ônibus, o Pró-Transporte Refrota

54

DESCARBONIZAÇÃO

MobiBrasil adquire 87 ônibus elétricos com nova linha do BNDES, mas enfrenta dificuldades com a infraestrutura de abastecimento

58

TRILHOS

A Linha 6 – Laranja incorpora modernos recursos de engenharia em sua fase de construção e trará inovações na operação

72

EMPRESAS

Comil completa 39 anos e programa investimentos para 2025 de cerca de R\$ 55 milhões



OPINIÃO

79

“Serviço de Mototáxi: um falso dilema”, por Francisco Christovam, diretor-executivo da NTU



NOTAS URBANAS

42



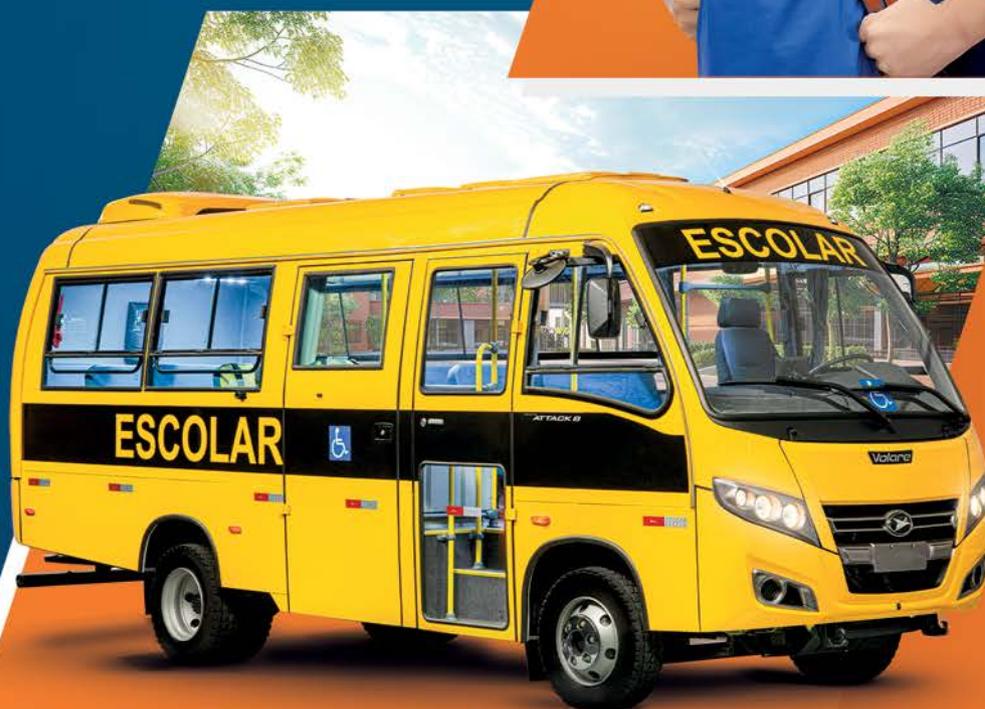
PANORAMA

66

ÀS **Volta** **aulas** COM VOLARE

O momento de
renovar é agora

*Comece o ano letivo
com a qualidade de
uma marca líder.*



Encontre a solução para o seu negócio na
concessionária mais próxima de você.

www.volare.com.br

    /ONIBUSVOLARE

Volare 
NA DIREÇÃO DO FUTURO

Um ano decisivo para a mobilidade brasileira



As entidades que agregam as empresas de transporte urbano, rodoviário e de fretamento estão otimistas quanto aos próximos meses

Por MÁRCIA PINNA RASPANTI E SONIA MORAES

NTU: TEMAS IMPORTANTES TERÃO DESTAQUE EM 2025

Com a chegada dos novos prefeitos e o avanço da descarbonização das frotas de ônibus, o transporte coletivo urbano promete muitas novidades para os próximos meses. A expectativa em torno dos novos editais para vários municípios brasileiros, como Curitiba, Belo Horizonte, Joinville e a Grande

Aracaju, tem trazido ao centro das discussões sobre mobilidade temas importante envolvendo novos modelos de negócios e o financiamento dos próprios sistemas.

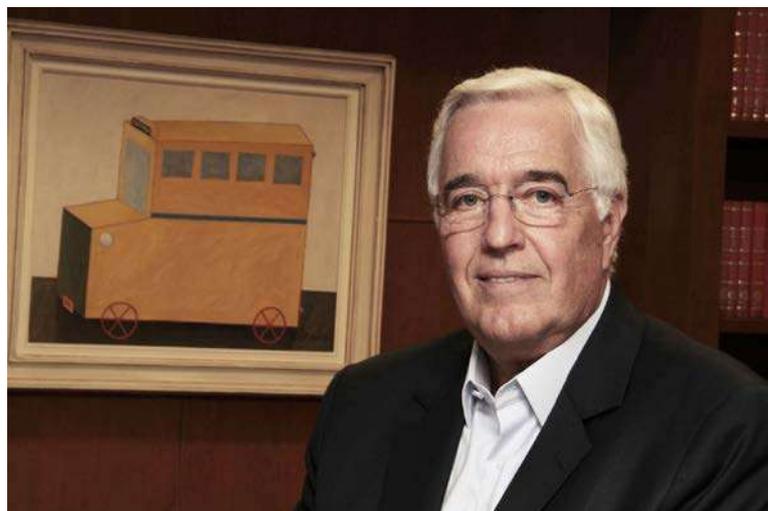
Francisco Christovam, diretor-executivo da Associação Nacional de Transportes Urbanos (NTU) destaca algumas mudanças positivas nas administrações municipais no campo da mobilidade. “Os municípios

Francisco Christovam:
“Os municípios estão cuidando da formalização dos sistemas e também têm buscado assessoria especializada”

estão cuidando da formalização dos sistemas e também têm buscado assessoria especializada para elaborar os contratos e melhorar o transporte em si. Antes era comum que as operadoras passassem anos atuando sem um contrato formal e atualizado, o que era muito ruim para todos.”

Christovam observa a importância de que as prefeituras disponham de estudos sobre rede, demanda, novos contratos e tarifas, com a separação entre a tarifa técnica e a pública. “A cada quatro ou cinco anos, é importante fazer uma revisão dos contratos para possíveis ajustes e atualizações”, recomenda.

Algumas questões institucionais também devem ser intensificadas neste ano, como a aprovação do marco legal do transporte público coletivo, que foi aprovado no Senado no ano passado e deve seguir para



a Câmara dos Deputados em breve. “Houve muitas alterações em comparação ao projeto original, mas acredito que o texto atual é a sua melhor versão. Mas não sabemos o que vai ocorrer na Câmara, se haverá mais modificações ou não. É importante lembrar que o foco do novo marco é o passageiro”, diz o diretor-executivo da NTU.

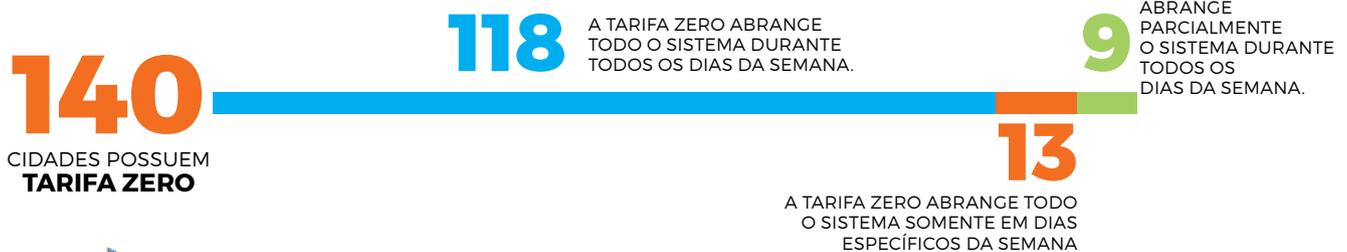
Outra questão no âmbito legal é a PEC 25/2023, que estabelece o Serviço Único de Mobilidade. “Esse tema pode ser retomado. Temos interesse que a discussão seja feita por todos os entes envolvidos no transporte coletivo urbano para a criação de um grande fundo para financiar esse serviço que é público”, diz Christovam.

Ainda no âmbito de financiamento e custeio dos sistemas de transporte, um outro tema que tem avançado é o subsídio por parte do poder público. A tarifa zero, parcial ou total, também ganhou espaço. Atualmente, 380 cidades brasileiras subsidiam o transporte coletivo e 140 cidades subsidiam o sistema para implementar a tarifa zero, sendo que em 118 delas todo o sistema está incluído durante todos os dias da semana. Em 64% dos casos, a tarifa zero é praticada em cidades com população inferior a 50

mil habitantes. Os dados são da NTU (VER TABELA).

O especialista ressalta que há várias formas de receitas extra tarifárias para subsidiar os sistemas de transporte, como CID municipal (recurso previsto na reforma tributária), pedágio urbano, desconto na folha de pagamento. “Não dá para transferir os custos para o passageiro. E qualidade não combina com tarifa módica”, afirma. Christovam vê uma sinalização positiva do governo federal com a criação de linhas e programas para o financiamento do setor (frota

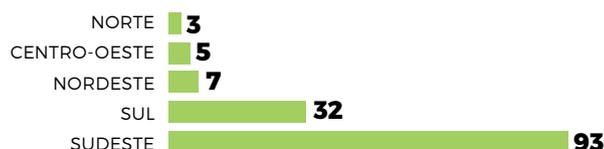
TARIFA ZERO NO BRASIL



CLASSIFICAÇÃO DAS CIDADES | PORTE DEMOGRÁFICO



SISTEMAS COM TARIFA ZERO | POR REGIÃO





e infraestrutura) pelo BNDES e ministério das cidades.

ABRATI ESPERA MUITAS MUDANÇAS NO SETOR DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

A Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati) espera muitas mudanças no setor de transporte de passageiros em 2025 e trabalha com grande expectativa em relação ao novo marco regulatório e à abertura de janelas extraordinárias de mercados identificadas como disponíveis pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT).

“Temos certeza de que haverá

Paulo Alencar Porto Lima:
“Temos certeza de que haverá muita interpelação judicial de empresas que se sentem prejudicadas”

muita interpelação judicial de empresas que se sentem prejudicadas e também de aventureiros que vêm há algum tempo tentando desorganizar o sistema com propostas sem segurança e que não se sustentam”, diz Paulo Alencar Porto Lima, presidente da Abrati.

“Por outro lado, há grande ansiedade em relação ao novo governo americano e o comportamento do câmbio, que afeta o preço dos veículos, além dos ajustes orçamentários do governo que impactam a economia e o poder de compra dos clientes de ônibus rodoviários.”

Segundo o presidente da Abrati, as empresas estão ajustando fortemente os custos operacionais e se adaptando às novas tecnologias que estão tornando o planejamento de frota e de preço mais assertivo e competitivo. “Há, entretanto, uma escassez de mão de obra

de condutores e profissionais qualificados especificamente para o transporte. Descrentes de renovação espontânea do setor, as empresas vêm investindo na formação de profissionais e nessa missão contam com a parceria do Sest, Senat e o Instituto de Transporte e Logística (ITL).”

Nesses pontos mencionados, a Abrati também inclui a manutenção dos preços, que afeta a população. “As empresas tornaram-se um ativo importante na escolha do transporte. Dessa forma, deverão consolidar muitas ações de posicionamento de suas marcas, fortalecer seus canais de vendas próprios, seu posicionamento nos terminais rodoviários e ser bastante orientadas pelas pesquisas de mercado ao realizar as compras de veículos com diversas classes de serviços. A saída do serviço de transporte aéreo regional de diversas localidades abre oportunidades, mas há um cliente mais exigente a ser atendido”, destaca Porto Lima.

Para ganhar mais atratividade no mercado, as empresas

precisam trabalhar com baixo custo de operação, de manutenção e as frotas mais novas devem ser uma tendência, segundo o presidente da Abrati. “Os serviços diferenciados para todos os perfis de clientes também são importantes, pois cada vez mais um bom gerenciamento é a chave para encontrar o preço certo e não haver perda de market share.”

Sobre o transporte clandestino, o presidente da Abrati afirma que os riscos são muitos. “Desequilibram os contratos de operadores do transporte regular e terminais rodoviários, desviam a demanda esperada, colocam em risco as pessoas que estão trafegando na rodovia dentro e fora de seus veículos. Além disso, afetam a arrecadação de impostos e taxas, submetem trabalhadores a condições precárias de trabalho e representam uma desmoralização para o órgão regulador.”

Na avaliação do presidente da Abrati, para garantir a segurança no transporte terrestre de passageiros e evitar que as

José Jaime da Silva acredita que a falta de previsibilidade das viagens impossibilita essa troca de motoristas

empresas clandestinas atuem no mercado, é preciso, em primeiro lugar, fiscalização fora da rodoviária. “A fiscalização na rodoviária só alcança quem já é regular, enquanto a clandestinidade viaja livre nas estradas. É preciso também suspender quanto antes a oferta on-line dos serviços clandestinos, pois atuando na oferta, a fiscalização reduz a área de cobertura das equipes de campo num país de dimensões continentais como o Brasil, que tem pouco efetivo de fiscalização.”

Paulo Porto Lima defende também a conscientização do judiciário para que o mercado de liminares seja estancado, “pois na maioria das vezes a empresa solicitante nunca teve interesse ou condição de operar e também porque fere regras constitucionais ao passo que invade a competência do órgão regulador.”



FRETAMENTO MANTÉM RITMO, MAS ALGUNS OBSTÁCULOS PERMANECEM

O aquecimento de diversos segmentos da economia brasileira, como indústria, mineração, agronegócio e varejo, tem impulsionado o transporte por fretamento de trabalhadores. O presidente da Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento (Anttur), o empresário José Jaime da Silva, informa que o fretamento contínuo começou o ano muito bem. “Não temos do que reclamar nesse segmento, o mercado está aquecido e as expectativas são positivas.”

Enquanto para o fretamento turístico, o bom momento do turismo nacional também ajuda a desenhar um cenário bastante favorável para o fretamento turístico e receptivo. Desde de 2023, porém, as empresas de fretamento turístico que atuam em viagens mais longas têm tido um motivo de forte preocupação. Em julho daquele ano, o Superior Tribunal Federal (STF) havia declarado que uma série de itens da Lei do Motorista eram inconstitucionais, o que trouxe impactos negativos para os transportadores de passageiros e de carga.

No ano passado, o supremo aceitou a argumentação da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e da CNTTT (que reúne os trabalhadores do setor) e houve alguns avanços que favoreceram os transportadores.

Entretanto, o que ainda prejudica as empresas de fretamento que trabalham com turismo é a questão do segundo motorista nas viagens mais longas. No fretamento para turismo, em linhas mais extensas,

normalmente as empresas colocavam dois condutores para haver um revezamento e para que fosse cumprido limite de horas de trabalho. Agora pelo entendimento do STF, se o motorista estiver embarcado e o veículo estiver em movimento, ele está em jornada de trabalho, mesmo que ele não esteja conduzindo o ônibus. Então há a necessidade de trocar o motorista durante o percurso.

Regina Rocha, diretora da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), explica que pela própria natureza do serviço de fretamento eventual há uma grande dificuldade para estruturar toda essa logística necessária para essa troca. Neste segmento, as viagens não são frequentes e regulares. O fretamento eventual não tem viagens diárias para os mesmos destinos, com os mesmos percursos, como acontece com a linha rodoviária. Ela acredita que para o fretamento turístico de longa distância, se não for encontrada



Regina Rocha: “O maior número de vagas a serem preenchidas é de motoristas, que são profissionais essenciais para a operação”

encontrar uma alternativa, mas ainda não há respostas.

Regina Rocha elenca outros pontos de atenção para o setor “Nós temos desafios no que se refere à renovação de frota, não só pela questão do preço, das condições de financiamento e da alta de juros, mas também com relação à tecnologia e às questões de sustentabilidade, que são cada vez mais demandadas também pelos nossos clientes”, sublinha.

A contratação de mão de obra qualificada segue sendo uma dificuldade. “E isso não é apenas um problema só do setor de fretamento, mas da economia brasileira como um todo. No nosso caso, o maior número de vagas a serem preenchidas é de motoristas, que são profissionais essenciais para a operação. O desafio está em atrair novos motoristas e reter esses talentos”, comenta.

TECHNI
BUS

uma solução essa medida vai inviabilizar as viagens.

O presidente da Anttur tem a mesma opinião: a falta de previsibilidade das viagens – afinal é um fretamento turístico eventual – impossibilita essa troca de motoristas. Ele diz que as empresas que atuam nesse mercado estão muito preocupadas pois não estão vislumbrando nenhuma solução viável para o problema. As entidades estão atuando com seus associados junto aos órgãos públicos para



FROTAS
CONNECTADAS



SAVE THE DATE

17 E 18 DE JUNHO DE 2025

SÃO PAULO EXPO
EXHIBITION & CONVENTION CENTER



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**.

Prepare-se para se conectar com os principais players do setor, descobrir as últimas inovações e explorar soluções que transformarão o futuro da mobilidade e logística.

INOVE, CONECTE-SE E CRESÇA!

TEMAS PRINCIPAIS:

VEÍCULOS AUTÔNOMOS E CONECTADOS
INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E BIG DATA
TORRE DE CONTROLE LOGÍSTICO
NOVOS MODELOS DE NEGÓCIOS / LOCAÇÃO DE VEÍCULOS
MOBILIDADE ELÉTRICA E SUSTENTÁVEL
LOGÍSTICA 4.0 E INTERNET DAS COISAS (IIOT)
SEGURANÇA CIBERNÉTICA E GESTÃO DE DADOS



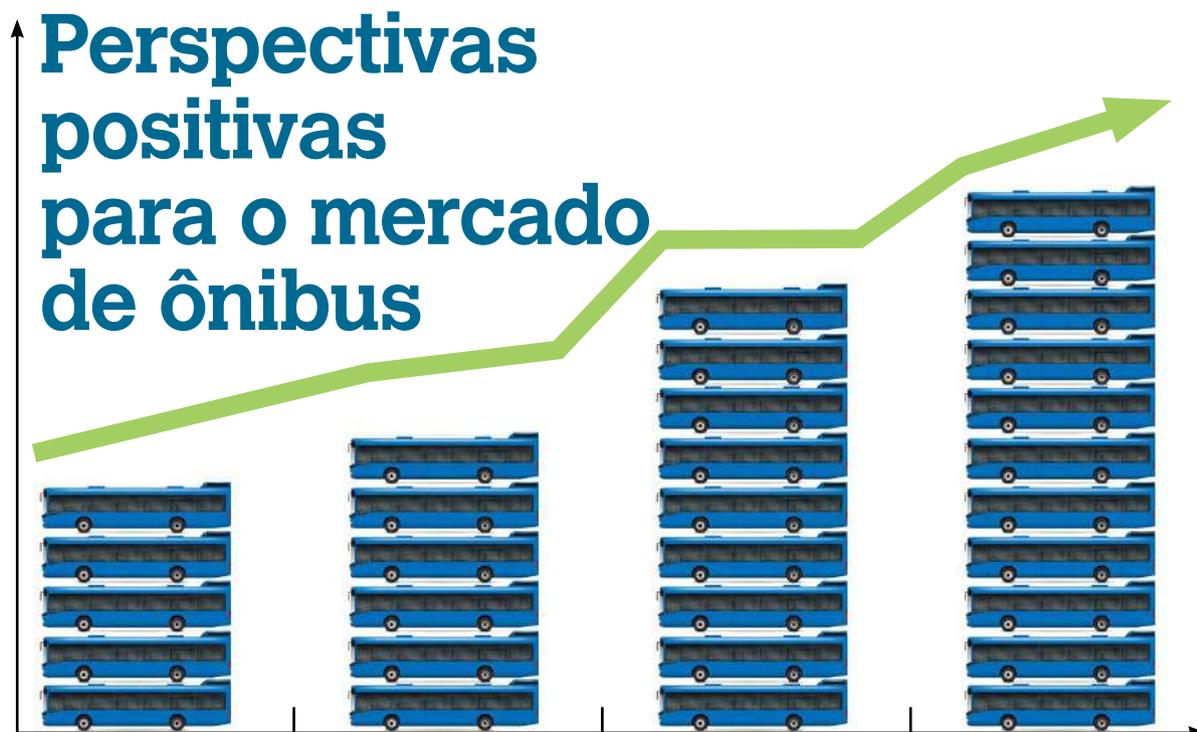
UMA **EXPERIÊNCIA IMERSIVA**
NAS MAIS **AVANÇADAS TECNOLOGIAS** QUE CRIAM
SOLUÇÕES INOVADORAS EM **LOGÍSTICA**
E **TRANSPORTES**.

O FROTAS CONECTADAS 2025 É O EVENTO ONDE AS IDEIAS SE TRANSFORMAM EM NEGÓCIOS.

- UM PÚBLICO ÁVIDO POR INOVAÇÃO.
- AS ÚLTIMAS TENDÊNCIAS EM TECNOLOGIA E SOLUÇÕES PARA O SETOR.
- OPORTUNIDADES DE COLABORAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE NOVOS PROJETOS.



FALE CONOSCO AGORA
55+ 11 **5096-8104**
eventos@otmeditora.com



Fabus, Anfavea, Fenbrave e Sindipeças analisam a atual situação do setor e avaliam os possíveis cenários para os próximos meses

Por SONIA MORAES

As associações que representam a indústria de ônibus estão confiantes que em 2025 o mercado dará continuidade ao bom desempenho alcançado no ano passado, com perspectiva de até superar as projeções anteriores. O programa Caminho da Escola continua a ser um impulsionador. E as perspectivas também são favoráveis para o segmento de rodoviários, urbanos e fretamento.

FABUS PROJETA CRESCIMENTO DE 5% PARA ESTE ANO

A Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus) está otimista em relação à continuidade da recuperação do mercado de ônibus em 2025 e projeta crescimento de 5%, com a produção superando os 24 mil veículos.

“O primeiro trimestre está



“O desempenho do mercado de ônibus urbano e fretamento depende do PIB positivo e do bom nível de emprego”

Ruben Bisi,
presidente da Fabus

alinhado com a inércia esperada e terá a mesma produção de 2024. O segundo trimestre será um pouco desafiador, devido às questões econômicas relacionadas à Selic (taxa de juros da economia), à cotação do dólar, preço do petróleo, da passagem aérea, taxas de juros, inflação e à posse de Donald Trump na presidência dos Estados Unidos. O segundo semestre dependerá do que o governo fará na economia, como será o endereçamento do ajuste fiscal, as taxas reais de juros e o valor do dólar para a exportação”, diz Ruben Bisi, presidente da Fabus.

Bisi ressalta que em dezembro do ano passado a quantidade de ônibus produzida foi menor do que o esperado devido ao feriado de Natal ter ocorrido no meio da semana. “E o mês de janeiro terá menos dias úteis de produção devido ao feriado do Ano Novo também ser no meio da semana.”

Com base em dados econômicos, o presidente da Fabus prevê uma desaceleração da economia em 2025, com o crescimento do PIB oscilando entre 1,9% e 2%, num índice 50% menor do que em 2024, estimado entre 3,8% a 3,9% devido ao aumento do consumo. “Mas isso não afetará o setor de ônibus, que depende de outros fatores para manter a recuperação. Se o Caminho da Escola dará continuidade ao programa e terá mais pedidos, e se o programa de aceleração do crescimento (PAC-3), que ainda

não teve tração, terá compras este ano”, destaca Bisi.

Segundo o presidente da Fabus, em breve o governo federal deve anunciar nova verba para a compra ônibus escolares. “Dos 5.000 veículos que faltam ser entregues pelo programa Caminho da Escola, 1.500 serão adquiridos por meio de recursos diretos do PAC, com a produção definida para o início do segundo trimestre. Depois tem as emendas parlamentares liberadas para os municípios e estados comprarem ônibus também”, revela.

Incluindo os ônibus escolares e os urbanos, são cerca de dez mil ônibus a serem comprados pelo governo federal por meio do Caminho da Escola e do PAC 3, o que dá metade do mercado.

Pelo PAC 3 foi anunciado o valor de R\$ 10,6 bilhões para a compra de ônibus e trens. São ao todo 5.311 ônibus – 2.529 unidades de elétricos e 2.782 de modelos movidos a diesel, além de 39 veículos sobre trilhos.

Na avaliação do presidente da Fabus, o segmento de rodoviários terá bom desempenho neste ano, pois o acordo com a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) em relação à prestação do serviço do Transporte Regular Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros (TRIP) deu segurança jurídica para as empresas fazerem investimentos.

“Em 2024 o crescimento na produção de rodoviários no mercado interno foi de 34% em relação a 2023 e as empresas estão comprando de 4.800 a 5.000 ônibus por ano. Estão renovando a frota com veículos mais sofisticados e ofertando serviços diferenciados, com internet a bordo, refeições e muito conforto”, destaca Bisi.

“O desempenho do mercado de ônibus urbano e fretamento depende do PIB positivo e do bom nível de emprego, enquanto o setor de turismo e o transporte intermunicipal e interestadual do preço das passagens aéreas e do combustível.”

ANFAVEA PREVÊ UM MERCADO ESTÁVEL COM EXPANSÃO DE APENAS 0,2% NA PRODUÇÃO

Após considerar 2024 um ano especial para o segmento de ônibus, com aumento de 34,7% na produção, que chegou a 27.749 veículos e foi puxada pelo segmento de urbanos, que cresceu 41,3%, e de rodoviários, que avançou de 5,4%, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) espera que em 2025 o mercado seja estável e tenha um crescimento de apenas 0,2% na produção de chassis. Incluindo todo o segmento de veículos pesados (caminhões e ônibus), a produção atingirá 169.400 veículos.

“A estabilidade na produção de veículos pesados neste ano é um sinal de alerta e está atrelada aos desafios em relação ao câmbio e à taxa de juros”, diz Eduardo Freitas, vice-presidente da Anfavea.

Freitas lembrou que, em 2024, o mercado de ônibus teve

um crescimento muito grande no segmento de fretamento, de 80%. “Isso tem muito a ver com o PIB, mas é uma linha que representa menos no todo do segmento de ônibus.”

O segmento urbano, o qual é o mais representativo do setor, cresceu 11%. “A expectativa é que se tenha uma reprodução do que tivemos ao longo deste ano com uma variável. De modelos para o Caminho da Escola tivemos apenas 2.500 veículos nos dados de emplacamentos em 2024. Se considerarmos que o governo colocou 7.000 pedidos, vamos ter um número mais expressivo em relação ao emplacamento de ônibus para Caminho da Escola em 2025”, diz Freitas. E ressalta que espera crescimento de modelos urbanos e de fretamento, com destaque para o programa federal.

Em 2024, as vendas de chassis de ônibus atingiram 22.435 unidades, com aumento de 9,8% sobre 2023, quando atingiram 20.435 unidades. “Foi o melhor ano de emplacamento de ônibus desde 2014, com



“O mercado foi impulsionado pelas compras originadas das licitações do programa Caminho da Escola”

Arcélio Júnior,
presidente da Fenabrave

crescimento de quase 10% quando comparado a 2023 e muito superior aos anos anteriores de 2021 e 2022”, destaca Freitas.

O vice-presidente da Anfavea observou que o segmento de ônibus sofreu um efeito diferente durante a pandemia, com emplacamento reduzido, e agora começa a notar essa retomada. “Esse número também está muito ligado à questão das eleições municipais que estimulam as vendas e começamos a observar o processo de renovação de frotas nas grandes capitais”.

Para os emplacamentos, a estimativa da Anfavea é que o mercado de veículos pesados (incluindo caminhões e ônibus) tenha 149.200 veículos comercializados no país em 2025, o que representará um crescimento de 1,3% sobre os 147.300 veículos vendidos em 2024. No segmento de ônibus, foram emplacados 22.435 veículos em 2024, aumento de 9,8% sobre os 20.435 veículos vendidos em 2023.

FENABRAVE ESTIMA CRESCIMENTO DE 6% NAS VENDAS

A Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave) está otimista em relação ao desempenho do mercado de ônibus neste ano e estima um crescimento de 6% nas vendas, com o emplacamento de 29.336 veículos, ante as 27.675 unidades vendidas em 2024.

A estimativa da Fenabrave é que o programa Caminho da Escola mais uma vez tenha grande participação no resultado total de vendas de ônibus neste ano, assegurando o bom desempenho do setor. Dos 15.320 veículos definidos na licitação realizada em 2023 foram entregues 2.535 unidades aos entes federados em 2024, segundo o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), e é esperado que mais de 5.000 ônibus escolares sejam entregues neste ano às cidades em todo o país para uso no transporte de estudantes.

Em 2024, o segmento de ônibus vendeu 27.675 veículos, crescimento de 12,4% sobre 2023 (24.621 unidades). “O mercado foi impulsionado pelas compras originadas das licitações do programa Caminho da Escola e aquisições para renovação de frotas de transportadores urbanos e rodoviários”, diz Arcelio Alceu dos Santos Junior, presidente da Fenabrave.

SINDIPEÇAS PREVÊ CRESCIMENTO ENTRE 4% E 5% PARA AS VENDAS

O Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindi-peças) prevê crescimento entre 4% e 5% nas vendas do setor em relação a 2024. “Apesar das dificuldades no cenário mundial, esperamos recuperação da economia argentina (FMI projeta crescimento de 5%) e estimamos aumento de 5% nas exportações de autopeças”, diz José Eduardo Luzzi, diretor de veículos comerciais do Sindipeças e presidente do Conselho de Administração do movimento Mobilidade de Baixo Carbono para o Brasil (MBCB), ressaltando que esses indicadores serão ajustados ao longo do ano.

Luzzi comenta que a diversidade de modelos de propulsão é uma mudança relevante, mas o setor de autopeças está preparado para enfrentar os desafios que a eletrificação e a hibridização trarão. “Estamos fazendo o dever de casa e estaremos aptos



“É consenso que a eletrificação será gradual no Brasil e simultânea à introdução de novas tecnologias”

José Eduardo Luzzi,
diretor de veículos comerciais do Sindipeças

a atender os rumos futuros do mercado automotivo. Basta haver a respectiva demanda por parte das montadoras, o que ainda não ocorreu. Além disso, como a frota brasileira é a sexta maior do planeta (47 milhões de veículos, segundo levantamento estatístico do Sindipeças), as tecnologias atuais também continuarão presentes durante bom tempo.”

Com base na programação de produção das montadoras, a indústria de autopeças traça os seus planos de produção. Luzzi comentou que, segundo estimativas mais recentes do comitê de Forecast do Sindipeças, formado por representantes de empresas associadas, este ano devem ser produzidos cerca de 143 mil caminhões e 29 mil ônibus, volumes, respectivamente, 1,2% e 3,5% maiores que os registrados em 2024.

Sobre os investimentos que as autopeças precisam fazer para atender a sofisticação do segmento de ônibus, principalmente os rodoviários, Luzzi comenta que as projeções do Sindipeças são consolidadas, não segmentadas. “A estimativa de investimentos da indústria de autopeças este ano é de R\$ 6,6 bilhões, 3,1% mais que em 2024. É possível afirmar que parte desse investimento está associado à implementação de novas tecnologias que endereçam a questão da transição energética.”

Com relação ao impacto que os ônibus elétricos trarão ao setor, uma vez que esses modelos utilizam quantidade menor de componentes,

Luzzi ressalta que o setor de autopeças se prepara constantemente para acompanhar as mudanças tecnológicas e atender às demandas de seus clientes montadoras. Porém, a entidade não tem esse levantamento por empresa ou segmento. “É consenso que a eletrificação será gradual no Brasil e simultânea à introdução de novas tecnologias baseadas em biocombustíveis, que manterão a estrutura atual dos veículos.”

Luzzi destaca que cada empresa de autopeças tem sua própria visão estratégica sobre a velocidade de implementação da eletrificação no Brasil, e o Sindipeças não fala de forma individualizada, mas de forma agregada e anonimizada em relação ao setor. “Em geral, há o entendimento de que o Brasil deverá adotar múltiplas soluções para descarbonização, não apenas a eletrificação. Afinal, os ônibus elétricos ainda enfrentam alguns desafios para sua implementação em larga escala no Brasil, como a infraestrutura de recarga, custo elevado em

comparação com o diesel, investimento inicial elevado; custo elevado para substituição da bateria ao final do ciclo de vida, valor e mercado de revenda do ônibus usado, além da capacidade de bateria e autonomia.

“Em cidades grandes, onde os trajetos são longos e o tráfego pode ser intenso, a autonomia dos ônibus elétricos pode ser insuficiente para cobrir toda a rota de um dia de operação sem precisar de recarga”, comenta Luzzi. “Tem ainda os desafios de implementação em grande escala, mudança significativa na gestão do transporte público, aquisição de novos veículos, reestruturação das rotas e a adaptação da infraestrutura urbana, treinamento e equipamentos específicos para manutenção e capacitação de mão de obra e política pública e regulamentação. “As legislações municipais sobre ônibus elétricos no Brasil variam de cidade para cidade; cada adota suas próprias políticas públicas específicas de acordo com suas necessidades, capacidades e prioridades.”

TECHNI
BUS

Com tecnologia, ultrapassamos muitos limites. Até mesmo entre municípios.

Nossas soluções já rodam por ruas e trilhos em muitos lugares e estão sendo escolhidas para evoluir a mobilidade em novas cidades. Com a tecnologia completa, modular e inteligente da Transdata, estamos chegando em mais pontos em muitas partes do mundo.

Maeda209

Nossas soluções estão em muitas cidades e, a cada dia, somos a escolha em novos lugares.



Santo Domingo (Equador)
Rio Verde/GO
Vitória da Conquista/BA



Juiz de Fora/MG
Angra dos Reis/RJ
Ilhéus/BA



Boa Vista/RR
São Leopoldo/RS
Ponta Grossa/PR

Vem transformar a mobilidade com a Transdata.
itstransdata.com

Mobilidade em Belo Horizonte passa por transformações



A prefeitura vai incorporar 100 ônibus elétricos à frota municipal em 2025 e investir em infraestrutura, além de reestruturar toda a rede de transporte coletivo da cidade

Por MÁRCIA PINNA RASPANTI

A prefeitura de Belo Horizonte divulgou seus objetivos e projetos para a mobilidade urbana e o transporte coletivo para 2025. Em uma atuação junto ao governo federal, a administração municipal assegurou R\$317 milhões por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) Seleções, para a aquisição de cerca de

100 ônibus elétricos, que serão incorporados à frota em 2025.

O Plano de Mobilidade Limpa da cidade prevê a substituição de 40% da frota atual por ônibus movidos a energia limpa até 2030, alinhando o município aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU) e



“A ideia é ampliar e modernizar o modelo de negócio da gestão da mobilidade de Belo Horizonte”

Guilherme Willer,
superintendente
de mobilidade
de Belo Horizonte (Sumob)

reduzindo as emissões de carbono.

“A prefeitura planeja adquirir os ônibus elétricos e o edital já está pronto. Testamos veículos de quatro fabricantes, e esses testes nortearam nossas decisões. A compra será realizada em lotes de 20 veículos e as entregas serão fracionadas em cinco etapas. O processo ocorrerá ao longo deste ano, dependendo da assinatura de contrato de financiamento, da licitação e dos prazos de entrega. Este é o começo de uma nova fase”, informa Guilherme Willer, superintendente de mobilidade de Belo Horizonte (Sumob).

Willer conta que o Plano Diretor da capital mineira tem como meta a substituição de 40% da frota atual por ônibus com energia limpa até 2030. “Também é importante destacar que mais de 1.000 ônibus novos, recentemente integrados ao sistema, já possuem tecnologia sustentável Euro 6, que reduz em até 80% a emissão de poluentes”, complementa.

Também serão implementadas mais de 60 km de faixas exclusivas e preferenciais para o transporte coletivo, com recursos do PAC. Um exemplo é a Via do Minério, na qual quatro quilômetros de faixas exclusivas serão implantados entre o Anel Rodoviário e a estação Ponto Milionários.

“O grande projeto que transformará a mobilidade da capital é a construção do BRT Amazonas, que modificará o acesso das pessoas do Vetor Oeste da Capital e região



A meta é substituir de 40% da frota atual da capital mineira por ônibus com energia limpa até 2030

2024 que tem mantido contato com instituições de financiamento, como o Banco Mundial

metropolitana, atendendo às regionais Oeste e Barreiro e cidades importantes como Contagem e Betim. Ao todo, serão 39,67 km de vias, com estações de transferência similares às dos corredores Antônio Carlos, Cristiano Machado, Paraná e Santos Dumont. Além disso, será construída uma nova estação de integração na interseção das avenidas Amazonas e Tereza Cristina e serão realizadas melhorias nas estações Barreiro e Diamante. Esse é um projeto de grande escala e ainda está na fase de desenvolvimento”, detalha o superintendente.

NOVO MODELO

A administração municipal divulgou em dezembro de

e o BNDES, para a contratação de consultoria especializada para repensar a mobilidade na capital.

“A ideia é ampliar e modernizar o modelo de negócio da gestão da mobilidade de Belo Horizonte. Quando se pensa em mobilidade, considera-se desde a calçada, o estacionamento, os aplicativos, táxis, bicicletas até os ônibus. As grandes cidades do mundo tratam a mobilidade como um pacote integrado, um sistema de mobilidade. Esse é o objetivo do novo modelo: inserir o contrato de concessão de ônibus como parte de um sistema mais amplo e integrado. Planejamos buscar financiamento para desenvolver essa proposta, que acreditamos levará a

As linhas que atendem vilas e favelas receberam 21 micro-ônibus dentro do programa de renovação da frota



mobilidade de Belo Horizonte a um novo patamar”, informa Willer.

Em 2025, também será feita a revisão da atual rede de transporte coletivo, com o objetivo de aprimorar o atendimento, as integrações e ligações com os novos bairros, melhorando a acessibilidade e reduzindo o tempo de deslocamento dos usuários. Regiões como Jardim Liberdade, Vila Ecológica, Vila Bernadete, Aglomerado da Serra e Jardim Alvorada receberão novas linhas e reestruturação dos serviços existentes.

Na área central, os pontos de embarque e desembarque serão revisados, com atualização de endereços, linhas atendidas e melhoria da sinalização, além de ajustes em desvios fixos. Outra proposta é o

credenciamento de plataformas de monitoramento para o serviço de táxi, visando aprimorar o controle e a qualidade do atendimento. Será implementada ainda a digitalização do atendimento aos operadores de todos os serviços de transporte público. Além disso, o regulamento do serviço de transporte fretado deve passar por revisão e modernização.

“O município de Belo Horizonte possui uma rede de transporte com bastante abrangência e acessibilidade espacial, no entanto, com algumas sobreposições, principalmente em relação ao transporte metropolitano. Dessa forma, entende-se como uma oportunidade a otimização da rede, com melhor aproveitamento da frota, redução de custos, fortalecimento



de rotas prioritárias e preparação para os projetos futuros de mobilidade, tais como o BRT Amazonas e a linha 2 do metrô”, diz Willer.

A prefeitura também informa que a fiscalização do transporte público em Belo Horizonte será intensificada, com ações voltadas ao controle operacional e à revisão e modernização das sanções previstas no regulamento do transporte público coletivo convencional. O sistema de câmeras nas estações de integração e transferência será modernizado.

Haverá ainda um aumento na fiscalização de outros serviços de transporte, como táxi, transporte escolar e OTIR

Em 2024, a prefeitura adotou a política de “Tolerância Zero” em relação às empresas de transporte público

(Operador de Transporte Individual Privado Remunerado), buscando garantir maior conformidade com as normas e melhorar a qualidade do atendimento aos usuários.

A infraestrutura cicloviária da capital continuará sendo ampliada. Entre as ações previstas está a conclusão das ciclovias nas ruas Rio de Janeiro e São Paulo, da avenida Vilarinho e da Via do Minério. Novas ciclovias também serão financiadas pelo PAC da Mobilidade e o número de bicicletas elétricas compartilhadas será ampliado, com a instalação de mais 50 estações, que vão se juntar às 51 estações já existentes. Em 2024, foram implantados 8,8 km de ciclovias e requalificados cerca de 24 km. Além disso, projetos executivos para a implantação de mais 66,84 km de ciclovias foram apresentados ao PAC 2023 e aguardam a liberação de recursos.

TECNOLOGIA

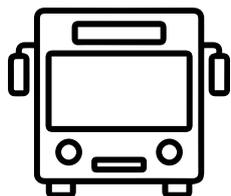
Em termos de tecnologia, Willer conta que a Sumob vem liderando iniciativas que colocam Belo Horizonte na vanguarda da mobilidade urbana inteligente. Em julho de 2023, foi criada a gerência de Pesquisa e Ciência de Dados, com o objetivo de consolidar uma área estratégica voltada à análise e uso de dados, com objetivo de embasar decisões, promover a inovação e otimizar a gestão do transporte público.

“Um marco nesse avanço é a implementação de um Data Lake, um projeto pioneiro na prefeitura de Belo Horizonte. Essa plataforma centraliza dados operacionais e de especificação do sistema de transporte, criando um ecossistema ideal para análises avançadas. Isso permite integrar e processar grandes volumes de informações, sobrepondo diversas camadas de dados para análises mais profundas e precisas, aprimorando tanto o planejamento quanto a gestão

operacional do transporte. Essa abordagem utiliza técnicas de computação em nuvem para gerar resultados mais rápidos e consistentes”, destaca.

Para o superintendente de mobilidade, outro diferencial na área de tecnologia é o compromisso com a abertura de dados. “A Sumob tem contribuído para que Belo Horizonte se destaque nacionalmente, conquistando o primeiro lugar em Mobilidade Urbana no Índice de Dados Abertos (ODI 2023). Entre as ações pioneiras está a criação de um feed GTFS exclusivo para o Carnaval 2024, que forneceu informações atualizadas sobre desvios, horários e alertas, facilitando a mobilidade dos usuários durante o evento. Essas iniciativas, ancoradas em tecnologia, conectividade e inteligência de dados, colocam Belo Horizonte em destaque como uma cidade que utiliza inovação para enfrentar os desafios da mobilidade urbana, garantindo mais eficiência e qualidade nos serviços de transporte coletivo.”

MOBILIDADE EM NÚMEROS



TRANSPORTE COLETIVO

MAIS DE
24 MIL
VIAGENS POR DIA

1.005
NOVOS ÔNIBUS

1.349
NOVAS VIAGENS

3.954
OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO
COM

23.482
INSPEÇÕES EM ÔNIBUS

TRANSPORTE ESCOLAR

312
AUTORIZAÇÕES DE TRÁFEGO
PARA O TRANSPORTE ESCOLAR



BICICLETAS

51
ESTAÇÕES COM

511
BICICLETAS 100% ELÉTRICAS

O QUE FOI FEITO EM 2024

Um terço da frota de ônibus de Belo Horizonte foi renovada, totalizando 1.005 veículos novos até dezembro. As linhas que atendem vilas e favelas receberam 21 micro-ônibus, e o sistema Move incorporou 140 novos veículos. Somente neste ano, 457 ônibus novos foram integrados ao sistema, todos com ar-condicionado, suspensão a ar e tecnologia Euro 6.

O sistema também passou por melhorias operacionais, com a inclusão de 1,3 mil viagens em 278 linhas de ônibus, especialmente nos horários de pico. Atualmente, são realizadas 24.383 viagens por dia. Ainda foram criadas oito novas linhas e outras 13 tiveram seus itinerários modificados, para atender melhor a população que busca unidades de saúde. Foram implantados 86 novos abrigos de ônibus, e outros 129 passaram por manutenção.

Uma das principais diretrizes para garantir a melhoria do transporte coletivo foi a intensificação da fiscalização. Em janeiro de 2024, a prefeitura adotou a política de “Tolerância Zero” em relação às empresas de transporte público, um conjunto de medidas voltadas a melhorar o atendimento ao cidadão e punir a má qualidade na prestação do serviço.

Desde o início da política, foram realizadas 3.954 ações de fiscalização e 23.482 veículos dos sistemas convencional, Move e

MOBILIDADE EM NÚMEROS



TRÂNSITO

MAIS DE
500

VEÍCULOS ABANDONADOS
RETIRADOS DAS VIAS



22,7 MIL

AÇÕES DE OPERAÇÃO
E FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO
MAIS DE 10,7 MIL NOVAS PLACAS
DE SINALIZAÇÃO

150

NOVOS DISPOSITIVOS SONOROS PARA
PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL



200

NOVAS FAIXAS DE PEDESTRE
E MANUTENÇÃO EM MAIS 780

249

NOVOS REDUTORES
DE VELOCIDADE
(QUEBRA-MOLAS)

77.595 M²

DE PINTURA DE SOLO



86

NOVOS ABRIGOS DE ÔNIBUS

150

RAMPAS DE ACESSIBILIDADE
EM CALÇADAS

2.694

PROJETOS OPERACIONAIS
IMPLANTADOS

12 MIL

PESSOAS ATENDIDAS
PELOS PROGRAMAS DE EDUCAÇÃO

101

REUNIÕES ORDINÁRIAS
E EXTRAORDINÁRIAS DAS
COMISSÕES REGIONAIS
DE TRANSPORTE E TRÂNSITO (CRTT)

Fonte: Sumob

suplementar foram vistoriados (alguns mais de uma vez), resultando em uma média superior a 560 veículos fiscalizados por semana. Essas ações

geraram 26.947 autuações, 997 Autorizações de Transporte (AT) recolhidas e 23 veículos encaminhados ao pátio do Detran-MG.

TECHNI
BUS

Em

2025

seguimos juntos
rumo à **inovação**
e excelência no
transporte público!



Transporte metropolitano de Aracaju passa por mudanças



Com a posse dos novos prefeitos, o processo licitatório que envolvia quatro municípios da Grande Aracaju foi suspenso

Por MÁRCIA PINNA RASPANTI

A prefeitura de Aracaju anulou a licitação do transporte coletivo metropolitano em 7 de janeiro de 2025. A decisão foi tomada pela prefeita da capital de Sergipe, Emília Corrêa, após denúncias de irregularidades

identificadas pelo Ministério Público de Sergipe (MP/SE), que entrou com ação pela suspensão do certame, bem como o Tribunal de Contas do Estado (TCE).

De acordo com a prefeita, a suspensão ocorreu principalmente



“Daremos início em breve a um novo processo, de forma transparente e que atenda, em primeiro lugar, os usuários”

Emília Côrrea,
prefeita de Aracaju

devido a questões como o valor do subsídio, a renovação mais célere da frota e ao atendimento de bairros que ainda não são cobertos no atual modelo. “Daremos início em breve a um novo processo, de forma transparente e que atenda, em primeiro lugar, os usuários”, afirmou.

A licitação foi lançada pelo Consórcio do Transporte Coletivo Metropolitano (CTM) formado pelos municípios de Aracaju, Nossa Senhora do Socorro, São Cristóvão e Barra dos Coqueiros. Em setembro do ano passado, o contrato com as empresas vencedoras da licitação – Viação Atalaia e Transportes Sergipe - foi assinado e formalizado.

Em nota publicada em 7 de janeiro deste ano, o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Município de Aracaju (Setransp) informou que acompanhou o processo da licitação e tinha a expectativa da prestação do serviço de transporte com um contrato de administração que garantisse os deveres de qualidade, mas também subsidiasse com recursos públicos. O sindicato declarou que as empresas vencedoras já estavam investindo em frota e contratações e deverão recorrer dos direitos ao contrato firmado em 2024.

“No entanto, a maior preocupação do setor de transporte em Aracaju neste momento é quanto a sustentabilidade da prestação do serviço como um todo, que está com uma

tarifa de ônibus congelada há quase três anos, sem previsão de investimentos públicos no serviço e vem enfrentando ao longo dos anos grandes desafios financeiros, especialmente em parte das empresas, para manter o pagamento dos seus trabalhadores e investir na renovação da sua frota”, afirmou o comunicado do Setransp.

A proposta do edital havia sido submetida a consulta pública on-line, disponibilizada no portal da prefeitura de Aracaju, contando com mais de 500 colaborações de diversos setores da sociedade. As sugestões foram analisadas e respondidas pela equipe técnica do Consórcio, para a elaboração dos estudos que resultaram na proposta inicial do edital, que previa uma frota de 473 ônibus, dividida em dois lotes, com idade máxima de cinco anos e meio e gradualmente equipada com ar-condicionado.

Segundo levantamento realizado, as melhorias propostas resultariam na tarifa de remuneração média por passageiro de R\$

8,12. No entanto, com a garantia de um subsídio anual de R\$ 126 milhões pagos pelo consórcio, o valor da tarifa pública seria mantida em R\$ 5,00 a partir de janeiro de 2025. Esse subsídio seria rateado proporcionalmente entre os municípios, sendo 61% de responsabilidade de Aracaju, 26% de Nossa Senhora do Socorro, 12% de São Cristóvão e 5% da Barra dos Coqueiros.

Emília Corrêa garante que uma nova licitação será conduzida com mais transparência, incluindo maior participação popular, e que a medida é necessária para corrigir as falhas do processo anterior e, assim, garantir um sistema de transporte público mais eficiente e transparente. A nova administração também anunciou a destituição do diretor-executivo do Consórcio Metropolitano, Renato Telles. Em seu lugar assumiu interinamente Hector Raul Medeiros Vilela Coronado, que passará por uma sabatina antes que seja escolhido definitivamente o novo ocupante do cargo. 

Agende-se



SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2025



DATA:

12 e 13 de Agosto de 2025



LOCAL:

Hotel Royal Tulip Brasília Alvorada

CONTATO COMERCIAL:



11 99280-2606



marcelofontana@otmeditora.com

Realização



Organização



Apoio Editorial



NTUrbano

Por um transporte de qualidade

Emília Corrêa, prefeita de Aracaju, fala à **Technibus** sobre as metas de sua administração na área de mobilidade e os desafios que a cidade enfrenta no transporte coletivo

Por MÁRCIA PINNA RASPANTI



TECHNIBUS - Em relação à mobilidade e ao transporte público de Aracaju, quais as metas da nova administração?

Emília Corrêa - Como frisei em nossa campanha, temos o compromisso de garantir um transporte público de qualidade e seguro, com cumprimento rigoroso dos horários. Vamos trabalhar para que todos os cidadãos possam se deslocar com segurança e agilidade, promovendo um transporte público de qualidade e integrando todos os modais. A mobilidade urbana é um dos pilares para o desenvolvimento sustentável da nossa cidade, e estamos prontos para transformar essa visão em realidade.

“Temos o compromisso de garantir um transporte público de qualidade e seguro, com cumprimento rigoroso dos horários”



TECHNIBUS - Há obras de infraestrutura previstas?

Emília Corrêa - Com certeza. Infraestrutura e mobilidade são áreas ligadas e comuns, e que impactam no bem-estar dos cidadãos. Temos o compromisso de manter com qualidade e padrão todas as obras em andamento, além de buscar novos investimentos, com a melhoria e expansão de vias com alto fluxo de veículos, construção de novos corredores, além da revitalização e urbanização de avenidas que carecem da atenção da prefeitura.

TECHNIBUS - No que se refere à frota, há planos de modernização?

Emília Corrêa - Todo o plano será definido dentro do edital da nova licitação, estabelecendo idade mínima, veículos com ar-condicionado e outras condições mínimas.

TECHNIBUS - A prefeita avalia de forma positiva a eletrificação da frota do transporte coletivo? Há planos de inserir modelos elétricos ou com outras tecnologias menos poluentes?

Emília Corrêa - Com certeza, e já estamos em fase de teste para aprovação dos usuários do primeiro ônibus elétrico da história de Aracaju, que começou a circular na cidade em 14 de janeiro. Essa é uma tendência geral, que muitos governos municipais ao redor do Brasil e do mundo têm olhado positivamente. A eletrificação da frota do transporte público traz inúmeros benefícios aos usuários e à cidade, como a redução de emissões de poluentes; custos operacionais reduzidos, conforto, entre outros.

Gilton Rosas



“A mobilidade urbana é um dos pilares para o desenvolvimento sustentável da nossa cidade, e estamos prontos para transformar essa visão em realidade”

TECHNIBUS - Na sua avaliação, quais os maiores desafios em termos de mobilidade da sua administração?

Emília Corrêa - Garantir um transporte público eficiente, confortável e com preço justo. Além disso, utilizar das tecnologias para que o trânsito flua de maneira que as pessoas não fiquem horas paradas. E isso já estamos buscando com nossa equipe.

Prefeita apresenta ônibus elétrico que começou a ser testado também pelos usuários





TECHNIBUS - Como a senhora pretende incentivar o uso do transporte coletivo em Aracaju?

Emília Corrêa - Justamente a partir do momento em que os aracajuanos percebam as melhorias. Com o uso de tecnologias, ônibus novos, ar-condicionado, tarifa justa, linhas atendendo todas as regiões. A partir daí, valerá a pena utilizar um sistema que transporte as pessoas como cidadãs.

TECHNIBUS - A senhora suspendeu o processo licitatório para o transporte coletivo da Grande Aracaju. Quais devem ser os próximos passos?

Emília Corrêa - O reequilíbrio do sistema, buscando atender linhas que estão mais precárias, com as atuais empresas que atuam no setor. Além disso, iremos dar início em breve a um novo processo, de forma transparente e que atenda, em primeiro lugar, os usuários.

TECHNIBUS - Quais as principais mudanças previstas em relação ao edital anterior?

Emília Corrêa - Principalmente em relação ao valor do subsídio, à renovação mais célere da frota e ao atendimento de bairros que ainda não são cobertos no atual modelo.

TECHNIBUS



Entidades alertam sobre riscos do mototáxi em São Paulo



O Instituto de Engenharia, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (Seesp) e a União Internacional de Transporte Público (UITP)

divulgaram uma nota, manifestando preocupação com as ações judiciais promovidas pelo aplicativo 99, que visam autorizar a operação do serviço de mototáxi em São Paulo e sua expansão em todo o Brasil. As entidades alertam para os graves impactos dessa modalidade de transporte individual em áreas como segurança pública, mobilidade urbana, saúde pública e eficiência do transporte coletivo. As organizações recomendam que o governo evite a autorização do serviço de mototáxi, priorizando investimentos na melhoria e expansão do transporte público.

Distrito Federal adota tarifa zero aos domingos e feriados

A partir de 1º de março deste ano o acesso ao transporte público do Distrito Federal, seja no metrô, seja nos ônibus – incluindo BRT e Zebrinhas –, será gratuito aos domingos e feriados. A medida tem como objetivo valorizar a população e também fortalecer o comércio, a economia e o turismo da





capital federal. A secretaria de transporte e mobilidade (Semob) estima que, em um ano, a arrecadação com as viagens feitas aos domingos e feriados chegue a R\$ 30 milhões, valor que o governo vai deixar de receber com a gratuidade das passagens, mas vai ganhar em

outras áreas com a maior movimentação de pessoas em diferentes regiões. A Semob explica que as frotas de ônibus estão preparadas para o aumento da demanda e que as linhas podem ser otimizadas em questão de horários para atender à população.

Novo consórcio assume operação de barcas no Rio de Janeiro

O consórcio Rio Barcas, que ganhou a licitação em novembro de 2024, assumiu a operação do transporte aquaviário no estado do Rio de Janeiro no lugar da CCR Barcas, em 12 de fevereiro. As embarcações e equipamentos já existentes serão aproveitados, e as grades de horários e as linhas serão mantidas. Desta forma, segundo o governo estadual, está garantida a continuidade da oferta do transporte à população. Uma das principais mudanças da nova modelagem é que o contrato será por prestação de serviço, assegurando ao governo do Rio a responsabilidade pela fiscalização, pagamento e definição de investimentos futuros. A receita da tarifa paga pelo pas-



sageiro passará a ser do estado e o novo operador será remunerado com base na quantidade de milhas náuticas determinada a partir da grade atual. Outra novidade é que o prestador de serviço deverá contratar um sistema de limpeza para a Baía de Guanabara, além de providenciar estações de monitoramento da qualidade do ar.



Goiânia apresenta plano Nova Mobilidade

A prefeitura de Goiânia fez o lançamento do plano Nova Mobilidade, que envolve uma série de medidas que visam uma gestão mais eficaz do trânsito e do transporte na capital goiana, que enfrenta desafios como falta de fluidez e ocupa a sexta posição entre as capitais brasileiras com a maior frota veicular. Segundo a secretaria de engenharia de trânsito (SET), a Nova Mobilidade busca a redução dos congestionamentos,



conflitos no trânsito e tempo de deslocamento da população; tornar o transporte coletivo atrativo,

com ênfase na acessibilidade, pontualidade, regularidade e eficiência dos serviços; promoção de melhoria e acessibilidade das calçadas, ampliação da malha de ciclovias e ciclofaixas e incentivo à mobilidade ativa, com bicicletas públicas compartilhadas integradas ao transporte público coletivo.

Curitiba renova frota com 60 ônibus



O prefeito Eduardo Pimentel entregou 60 novos ônibus que passam a integrar a frota do transporte coletivo de Curitiba. Eles serão utilizados em 26 linhas que circulam em todas as regiões da cidade e

vão beneficiar os cerca de 650 mil passageiros diários do sistema. Com essa entrega, são 100 veículos novos adquiridos desde dezembro do ano passado. Os novos ônibus fazem parte de um pacote de 187 veículos que devem ser entregues até o fim de março. Ao todo, serão 730 novos ônibus adquiridos para o transporte coletivo de Curitiba de 2017 a 2025, o que representa 62,45% de renovação da frota operante atual, de 1.168 ônibus.



São Paulo apresenta 100 novos ônibus elétricos



A prefeitura de São Paulo entregou 100 ônibus elétricos em janeiro. O investimento totalizou R\$ 213 milhões, com subvenção destinada à aquisição de modelos

básico e padron, que irão operar em diversas regiões. Do total entregue, todos com carroceria e Millennium da Caio e tecnologia de tração elétrica da Scania, 59 têm chassi da BYD, modelo BYD D9W, com 12,8 metros de comprimento. Com tempo médio de recarga de duas a três horas, os veículos têm um consumo de energia eficiente, resultando em custos operacionais até 70% menores em comparação aos modelos a diesel. O modelo oferece uma autonomia de até 250 quilômetros e capacidade para 80 passageiros sentados. Os outros 39 chassis são da Scania.

Rio de Janeiro avança com licitação para o transporte intermunicipal

O Detro-RJ publicou um documento que formaliza a necessidade e a viabilidade da concessão dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal por ônibus no estado do Rio de Janeiro. O documento marca mais uma etapa de tramitação do processo de licitação no departamento e abre espaço para o envio de sua minuta aos órgãos

de controle estaduais, como o Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro (TCE-RJ) e a Procuradoria-Geral do Estado do Rio de Janeiro (PGE-RJ). Quase todas as 1.100 atuais linhas intermunicipais fluminenses serão afetadas pela licitação. O objetivo é que os serviços deixem de funcionar em regime de permissão e passem a operar sob regime de concessão.



Linhas concedidas de metrô e trem de São Paulo registram crescimento



Segundo a Artesp, em janeiro de 2025, as concessionárias ViaQuatro, ViaMobilidade e ViaMobilidade 8 e 9, que operam as linhas concedidas de metrô e trens metropolitanos na capital e região metropolitana de São Paulo, transportaram 46,2 milhões de passageiros. O resultado representa aumento de 5,4% em

relação ao mesmo período do ano passado, quando foram transportados 43,8 milhões de clientes. O total inclui as linhas 4-Amarela e 5-Lilás de metrô, e as linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda de trens urbanos. No ano passado, quase 600 milhões de pessoas utilizaram essas linhas. O número representa uma alta de 4,36% na comparação com 2023. O maior crescimento foi registrado na Linha 5-Lilás com alta de 8,1% ao transportar 167,4 milhões de pessoas no período. Esse é o recorde da linha e supera os 166,8 milhões de passageiros registrados em 2019, o primeiro ano completo da concessão.

“Metronização” promete mais velocidade no BRT de Goiânia

Goiânia aposta na metronização como solução para melhorar a mobilidade urbana de Goiânia. Segundo a prefeitura, o conceito envolve a sincronização dos semáforos ao longo dos corredores do sistema BRT, o que vai permitir que os ônibus circulem sem interrupções nos cruzamentos e operem com eficiência semelhante à de metrô. Com

a implantação da metronização, prevista para a partir de março, a velocidade média dos corredores deve ultrapassar 21 km/h, ou seja, ganho de no mínimo 30% no tempo de deslocamento, já que hoje a média é de 16 km/h. O sistema vai funcionar com apoio de uma central de controle que coordenará o funcionamento em tempo real.



Bahia recebe 417 novos ônibus escolares



O governo da Bahia realizou a entrega de 417 novos ônibus escolares, ação que vai alcançar os 416 municípios do interior do estado, além de um para a Universidade do Estado da Bahia (Uneb). Para

a aquisição, foram empregados recursos da ordem de R\$ 173 milhões, do tesouro estadual e de emendas parlamentares. A entrega dos ônibus é parte de um projeto mais amplo do governo estadual, que inclui a reforma e ampliação de escolas, capacitação de professores e programas de incentivo à permanência dos alunos na escola. Com essas ações, espera-se não apenas melhorar a qualidade do ensino, mas também aumentar as taxas de matrícula e conclusão do ensino básico.

Acervo Digital

1963



2024

Tenha as melhores publicações do setor de transporte e logística do país na palma da mão



acervodigitalotm.com.br



ARENA ANTP



Transamérica Expo Center
São Paulo - Brasil



Agende-se!

28, 29 e 30
Outubro 2025



BNDES lança nova linha de crédito para financiar todos os tipos de ônibus

O Pró-Transporte Refrota é destinado a aquisição de veículos de transporte público coletivo por meio do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS)

Por SONIA MORAES

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) colocou em operação mais uma linha de crédito para a compra de todos os tipos de ônibus. É o Pró-Transporte Refrota, destinado a aquisição de veículos de transporte público coletivo

por meio do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

“O programa BNDES Pró-Transporte Refrota permite o financiamento de projetos selecionados no PAC Refrota, contemplando até 95% dos itens apoiáveis, sem valor máximo de

financiamento. É possível financiar todos os tipos de ônibus, com condições diferenciadas de taxa e prazo”, detalhou o BNDES para a revista **Technibus**.

A instituição explica que o custo do financiamento é de Taxa Referencial (TR) + 6,2 a.a., acrescido da remuneração do BNDES – que varia de 1,3% a.a. a 3% a.a., no caso de veículos classificados como de baixo emissão de carbono, ou de 1,5% a.a. a 3% a.a. para os demais. Os prazos variam conforme o modelo de ônibus (veja no quadro).

Para micro-ônibus, miniônibus, midiônibus e ônibus básico o prazo de financiamento é

de até 87 meses, com 15 meses de carência e 72 meses de amortização. Para ônibus padron, articulado e biarticulado é de até 128 meses, com 20 meses de carência e 108 meses de amortização.

Para ônibus movidos por fontes de energia elétrica ou híbridos, o prazo de financiamento é de até 164 meses, com carência de 15 meses para micro-ônibus, miniônibus, midiônibus e ônibus básico e de 20 meses para os modelos padron, articulado e biarticulado, com prazo de amortização para esses modelos de 144 meses.

O BNDES informa que a

PRO-TRANSPORTE REFROTA

TIPO	DESCRIÇÃO DOS ÔNIBUS	PRAZO DE CARÊNCIA	PRAZO DE AMORTIZAÇÃO	PRAZO TOTAL
1	MICRO, MINI MIDI, BÁSICO	ATÉ 15 MESES	ATÉ 72 MESES	ATÉ 87 MESES
2	PADRON, ARTICULADO, BIARTICULADO	ATÉ 20 MESES	ATÉ 108 MESES	ATÉ 128 MESES
	MOVIDOS POR FONTES DE ENERGIA ELÉTRICO OU HÍBRIDO	TIPO 1 ATÉ 15 MESES TIPO 2 ATÉ 20 MESES	ATÉ 144 MESES	ATÉ 164 MESES

operação de crédito aprovada dia 20 de dezembro para a MobiBrasil foi a primeira com a utilização de recursos do FGTS. “Neste ano, o banco espera ampliar o apoio à renovação de frotas de ônibus com os recursos do programa, contribuindo diretamente para a melhoria do transporte público e da qualidade de vida nas cidades do país”, destaca a instituição.

AUTORIZAÇÃO DA CAIXA ECONÔMICA FEDERAL

Em outubro do ano passado o BNDES recebeu autorização da Caixa Econômica Federal para atuar como agente financeiro do FGTS, aprovando no mesmo mês o primeiro programa que operacionalizou o uso dos recursos do FGTS, o BNDES Pró-Transporte Refrota, para a aquisição de veículos de transporte público coletivo. Ao todo,

“Os ônibus elétricos são veículos com vida útil 50% maior do que um veículo a diesel e com custo de energia elétrica por quilômetro 70% menor do que o custo do diesel por quilômetro”

Aloizio Mercadante,
presidente
do BNDES

o banco contará com até R\$ 12 bilhões para financiar projetos de saneamento ambiental e mobilidade urbana.

“Com essa nova modalidade de financiamento, fruto da parceria do BNDES com a Caixa, vamos promover a melhoria da mobilidade urbana nas cidades

brasileiras, por meio de investimentos em veículos de transporte público coletivo que contribuam para o processo de descarbonização”, disse o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, durante o lançamento do programa.

Segundo Mercadante, a eletrificação da frota de ônibus é uma das diretrizes do governo federal porque traz benefícios significativos para o ambiente ao eliminar a emissão de CO₂ e poluentes, promovendo a redução dos impactos das mudanças climáticas e a melhoria da qualidade do ar nos centros

urbanos. “Os ônibus elétricos são veículos com vida útil 50% maior do que um veículo a diesel e com custo de energia elétrica por quilômetro 70% menor do que o custo do diesel por quilômetro”, afirma.

ELÉTRICOS NO MUNDO

Segundo o BNDES, a frota de ônibus elétricos tem crescido significativamente nos últimos anos em todo o mundo, impulsionada pelo mercado chinês, responsável por 96% da frota global, de quase 580 mil ônibus. Na América Latina,

há, atualmente cerca de cinco mil ônibus elétricos a bateria em operação, com destaque para Chile (2,5 mil) e Colômbia (1,6 mil). O Brasil tem 377 ônibus elétricos, numa frota total de ônibus urbanos de cerca de 107 mil unidades.

Em novembro do ano passado, o BNDES assinou contrato com a prefeitura de São Paulo, no valor de R\$ 2,5 bilhões para a aquisição de 1.300 ônibus elétricos de fabricação nacional. O projeto também evita a emissão 2,7 milhões toneladas de CO₂ ao longo de toda a sua vida útil (15 anos).

TECHNI
BUS

Acervo
Digital



1963



transporte
Todos os modais MODERNO

2024

**Tenha as melhores publicações
do setor de transporte e logística
do país na palma da mão**



acervodigitalotm.com.br

UM RECONHECIMENTO
ÀS MAIORES
E MELHORES EMPRESAS
E UMA OPORTUNIDADE
DE NETWORKING:
UMA RECEITA
PREMIUM COM 38 ANOS
DE SUCESSO.



Completando 38 anos de premiações ininterruptas, o evento **Maiores do Transporte & Melhores do Transporte** se consolidou, não só como uma das mais cobiçadas premiações do setor, como também se tornou um momento único para fazer networking.

Reunindo em um só lugar as lideranças de um setor que movimentou cerca de R\$ 4,18 trilhões (equivalente a **38,5% do PIB** de 2023), Maiores do Transporte & Melhores do Transporte torna possível aproximar e conectar players do setor de transporte, da logística e da indústria da tecnologia, gerando sinergia em negócios, além, é claro, de premiar as empresas que se destacaram no exercício de 2024.

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



Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

EDIÇÃO :

**COM MIL EXEMPLARES
DISTRIBUÍDOS DURANTE
O EVENTO**



**3 MIL
EXEMPLARES
IMPRESSOS**

EVENTO:

**25
NOV**

Hotel



MobiBrasil aguarda infraestrutura de carregamento para frota elétrica



A empresa foi a primeira a ser beneficiada pela nova linha de financiamento do BNDES com a utilização de recursos do FGTS para aquisição de ônibus elétricos

Por MÁRCIA PINNA RASPANTI

Em dezembro, a MobiBrasil recebeu aprovação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) para o financiamento com recursos do FGTS e do Fundo Clima para aquisição de 87 ônibus elétricos. Deste total, 37 já foram comprados e a maioria

deles já pronta para integrar a frota, mas a MobiBrasil precisa aguardar que a empresa responsável pelo fornecimento de energia elétrica da capital paulista, a Enel, implemente a estrutura necessária para o carregamento dos modelos elétricos na garagem.



A MobiBrasil tem 13 modelos elétricos em sua frota, todos em São Paulo

é de 950 ônibus, sendo 619 em São Paulo e o restante em Pernambuco. “Não temos elétricos ainda na nossa frota de Pernambuco, mas planejamos testar futuramente”, informou o executivo.

Marinho afirmou que a energia existe, inclusive a preços razoáveis no mercado livre, mas ela não consegue chegar às garagens. Para ele, todos os outros players estão fazendo a sua parte: a indústria que se preparou e oferece diversas opções de modelos elétricos; os operadores que estão empenhados em tornar o transporte coletivo um protagonista na transição energética, e o poder público que tem apoiado com linhas de financiamento e programas de incentivo. Porém existe um ‘gargalo’ no fornecimento da energia.

O diretor da MobiBrasil

Em entrevista à **Technibus**, o diretor institucional da MobiBrasil, Manoel Marinho, contou que a transmissão de energia é crucial para que esses modelos possam entrar em operação e também para que sejam adquiridos os outros 50 veículos aprovados no financiamento. Ele disse que a empresa precisa de uma ligação que permita o carregamento de vários veículos de forma simultânea.

Hoje a MobiBrasil tem 13 modelos elétricos em sua frota – todos em São Paulo – e a estrutura atual permite a sua operação com um planejamento rigoroso de recargas. Mas não comporta mais modelos com a mesma tecnologia. A frota total da empresa

relatou que a prefeitura de São Paulo, além subsidiar a compra de modelos elétricos, tem dado apoio para que o problema de infraestrutura de recarga seja resolvido. Entretanto, a concessionária de energia elétrica não tem dado o retorno que “os operadores precisam.”

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

O desempenho dos ônibus elétricos tem sido satisfatório na avaliação da MobiBrasil. “A ocorrência de quebras é muito baixa, portanto, a disponibilidade da frota de elétricos é significativa. O baixo custo de operação e de manutenção é outra vantagem. E também proporciona mais conforto para os motoristas e passageiros, que preferem os elétricos”, comentou Marinho.

O diretor da MobiBrasil destacou a importância da nova linha de crédito do BNDES para o financiamento dos modelos elétricos. “O BNDES tem tido um papel importante na política de transição energética,

facilitando o acesso ao crédito. Esse primeiro projeto é apenas o início de uma nova era para a mobilidade no Brasil, especialmente na cidade de São Paulo, com a aquisição de ônibus elétricos.”

Para Marinho o transporte coletivo está assumindo o protagonismo na transição energética. “O transporte público tem que estimular a mudança e nós da MobiBrasil fazemos parte disso. A empresa aposta na eletrificação de frota do transporte coletivo como uma solução importante para a descarbonização do transporte do país”, avaliou.

A MobiBrasil já testou, de 2012 a 2017, 50 ônibus movidos a etanol. “Os resultados não foram muito positivos. Houve muitos problemas de quebra, e a frota precisa estar disponível. E há outras tecnologia que podem ser testadas futuramente, como gás natural e HVO, mas esperamos uma maior evolução para avaliarmos”, disse Marinho.

TECHNI
BUS

<agende-se>

ENCONTRO

FRETA MENTO

(2025)



24º Encontro Nacional
dos Transportadores de
Fretamento e Turismo

25º Encontro
das Empresas de
Fretamento e Turismo

25 ——— 26
[setembro] PR

Mabu Thermas Grand Resort

Foz do Iguaçu - PR

realização



apoio institucional



organização



Linha 6 – Laranja, na reta final de implantação

A nova linha incorpora modernos recursos de engenharia em sua fase de construção e trará uma série de inovações na operação, incluindo os trens

Por ALEXANDRE ASQUINI



Encerrou-se em fevereiro de 2025 o processo de perfuração dos 15,3 quilômetros de túneis da Linha 6 – Laranja, interligando a estação Brasilândia, na porção noroeste da capital paulista, além do Rio Tietê, à estação São Joaquim, no bairro central da Liberdade. A nova infraestrutura metroferroviária vem sendo chamada de Linha Universidade ou LinhaUni, em razão de conectar campi de diferentes

instituições de ensino superior da cidade.

A linha também dará acesso a dois polos esportivos e de eventos: o Allianz Park e o reformulado Estádio do Pacaembu. Um dos aspectos mais frequentemente realçados da Linha 6 – Laranja é a perspectiva de reduzir a tão-somente 23 minutos o tempo de viagem entre as duas pontas da linha, trajeto que por ora é percorrido



Obras da estação São Joaquim, que fará conexão com a linha 1 Azul do Metrô

de ônibus em aproximadamente uma hora e meia.

A Concessionária Linha Universidade, responsável pela retomada da obra após alguns anos de paralisação, é um consórcio integrado pelas empresas Acciona Construcción, Acciona Concesión, Stoa, Société Générale e Linha Universidade Investimentos. O empreendimento está estruturado como uma parceria público-privada (PPP) firmada em outubro de 2020 com o governo de São Paulo, cujo contrato prevê 24 anos de concessão, incluindo o período de constru o e a opera o.

Quando a Concessionária Linha Universidade assumiu, constatou que a concessionária anterior havia realizado aproximadamente

10,45% das atividades previstas no cronograma inicial. Em fevereiro de 2025, o governo estadual atestou que já haviam sido cumpridas 60% das atividades planejadas.

ESTA OES

O Rio Tietê corta São Paulo de leste a oeste, separando os bairros da Zona Norte do restante da cidade. A Linha 6 – Laranja será mais um modo de integrar essas duas grandes por oes da cidade. Ao norte do rio estarão cinco esta oes: Brasilândia, Maristela, Itaberaba/Hospital Vila Penteado, João Paulo I e Freguesia do  .

Ao sul do Tietê, estão sendo implantadas dez esta oes: Santa Marina,  gua Branca, SESC Pompeia, Perdizes, PUC/

Cardoso de Almeida, FAAP/Pacaembu, Higienópolis/Mackenzie, 14 Bis/Saracura, Bela Vista e São Joaquim.

A linha deverá transportar cerca de 630 mil passageiros por dia e fará conexões com Linha 1 –Azul (Estação São Joaquim), Linha 4 – Amarela (Estação Higienópolis), Linha 7 – Rubi e Linha 8 – Rubi (Estação Água Branca).

O conjunto de infraestruturas da Linha 6 – Laranja inclui, além das estações, o Pátio Morro Grande, com oficina completa dedicada à manutenção e limpeza dos trens. Compreende ainda duas áreas de estacionamento, em Tietê e Itápolis, que servirão para iniciar a operação diária e lidar com emergências, e também um Centro de Controle Operacional, com backup em Brasilândia, garantindo continuidade da prestação do serviço em caso de falhas.

INÍCIO DA OPERAÇÃO

Com esta etapa do projeto garantida, o governo de São Paulo definiu o início de operação

parcial da nova linha – entre Brasilândia e Perdizes – para outubro de 2026, data convenientemente afinada com o calendário eleitoral, que prevê para essa época a escolha dos futuros presidente da República, governadores e parlamentares estaduais e federais. A entrega completa da linha está prevista para 2027.

Capital político-eleitoral, os créditos pela iniciativa vêm sendo distribuídos de forma razoavelmente equitativa entre os envolvidos. Na solenidade de chegada da tuneladora à Brasilândia, o governador Tarcísio de Freitas falou, obviamente, do empenho de sua gestão, mas aludiu também à determinação do povo da Brasilândia e Freguesia do Ó em reivindicar a obra.

Também mencionou o fato de o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de responsabilidade do governo federal, contribuir decisivamente para colocar de pé a engenharia financeira do empreendimento, de modo a cobrir parte expressiva de um custo que remonta o total de

R\$ 19 bilhões.

Presente àquela cerimônia, a diretora de Infraestrutura e Mudança Climática do BNDES, Luciana Costa, explicou que a obra conta com financiamento do banco de fomento no valor de R\$ 12,3 bilhões, sendo R\$ 6,9 bilhões contratados com a Concessionária Linha Universidade e R\$ 5,4 bilhões com o governo do estado de São Paulo.

LINHA SERÁ AMPLIADA

Na solenidade da Brasilândia, mencionou-se a intenção do governo estadual de estender a

Linha 6 – Laranja em mais cinco quilômetros, somando mais duas estações na ponta noroeste, e outras quatro estações na ponta sudeste, levando a linha até a futura estação São Carlos, onde faria conexão com a futura Linha 16 – Violeta.

A ideia é que a ampliação a noroeste não utilize tuneladoras, mas outra técnica de escavação, denominada Novo Método Austríaco para Abertura de Túneis (NATM). A escavação na direção sudeste utilizaria a mesma tuneladora que logrou alcançar a estação São Joaquim em 9 de fevereiro.

Novas tecnologias, inclusive nos trens

A Concessionária Linha Universidade destaca estar incorporando diferentes inovações à execução da Linha 6 – Laranja. Explica que alguns desses recursos estão sendo aplicados no processo de planejamento da obra e na construção e outros serão utilizados diretamente na

operação da linha.

Um dos recursos é a metodologia BIM (Building Information Modeling), já empregada com êxito pela Acciona em alguns projetos do mesmo tipo em outros países. A equipe técnica da empresa explica que a metodologia tem como base um



Pesando duas toneladas e com um diâmetro de mais de 10 metros, as tuneladoras atravessam mais de 15 quilômetros do subsolo da cidade

modelo 3D detalhado da obra, permitindo que apresente antecipadamente dados necessários para o projeto, como características, materiais, medidas e tempos. Essa antecipação tem o condão de minimizar mudanças que acarretariam altos custos se executadas nas etapas de construção.

TUNELADORAS

Na fase de obra, um grande destaque é reservado às duas tuneladoras que se encarregaram de atravessar mais de 15 quilômetros do subsolo da cidade de São Paulo. Uma delas chegou à estação Brasilândia em 4 de fevereiro e a outra alcançou

a estação São Joaquim no domingo, 9 de fevereiro, em considerável coordenação. O túnel está sendo revestido com anéis de concreto fabricados em unidade do próprio empreendimento.

De acordo com técnicos da Acciona, os equipamentos conhecidos como tuneladoras ou mesmo como “tatuzões”, têm o seu nome original em inglês: Tunnel Boring Machine (TBM), que, em uma tradução grosseira, seria ‘máquina perfuradora de túnel’.

Além de seu nome genérico, as máquinas ganharam também nomes próprios. Maria Leopoldina, a unidade que transitou em direção ao sudeste,



Fabricados na unidade industrial da Alstom na cidade de Taubaté, interior de São Paulo, cada trem terá capacidade para transportar até 2.044 passageiros.

encarregou-se da perfuração do solo e possibilitou a conexão de dez estações, entre Santa Marina e São Joaquim, partindo do VSE Tietê (poço de Ventilação e Saída de Emergência Tietê, localizado próximo ao Rio Tietê) até o VSE Felício dos Santos (poço de Ventilação e Saída de Emergência Felício dos Santos, no bairro da Liberdade, bem próximo ao bairro da Aclimação). A outra máquina, conhecida como Tatuzão Norte, encerrou os trabalhos em 4 de fevereiro, alcançando a estação Brasilândia.

Pesando duas mil toneladas, as tuneladoras têm diâmetro de 10,61 metros e extensão de 109 metros. Sua capacidade de perfuração é de aproximadamente 12 a 15 metros por dia. Para a sua operação é necessária a atuação de uma equipe composta por aproximadamente 50 profissionais, organizados em três turnos de trabalho.

Cada tuneladora conta com refeitório, cabine de enfermagem, esteira rolante para a retirada do material escavado, além de cabine de comando e diferentes equipamentos

auxiliares. Além dos trabalhadores que atuam diretamente na tuneladora, o processo de escavação requer também turmas responsáveis pelo monitoramento do terreno e dos parâmetros do equipamento, que trabalha ininterruptamente.

Uma plataforma digital denominada Centro de Controle de Tuneladoras (CCT) promove a aquisição, processamento, integração, análise e consulta das múltiplas fontes de dados relacionadas às duas unidades utilizadas na obra da Linha 6 – Laranja. A plataforma permite que diferentes fontes de dados sejam automaticamente processadas e combinadas, dando mais agilidade e precisão nas tomadas de decisão.

TRENS

Segundo o governo de São Paulo, os trens começam a chegar no segundo semestre de 2025 para o início da fase de testes. Serão, ao todo, 22

trens de seis carros cada. Estão sendo fabricados na unidade industrial da Alstom na cidade de Taubaté, interior de São Paulo. Cada trem terá capacidade para transportar até 2.044 passageiros.

A equipe técnica da Concessionária Linha Universidade informa que os trens irão contar com tecnologias atualizadas, como contagem de passageiros, mapas dinâmicos de linhas, monitores, vigilância por vídeo, sistema óptico de detecção de fumaça e sistema de extinção de incêndio, bem como detectores de descarrilamento, conforme norma europeia.

Os trens estarão equipados com o sistema CBTC GoA4 (UTO), o controle baseado em comunicação que permite operação sem condutor. Eles poderão alcançar velocidades de até 90 quilômetros por hora, com uma tecnologia que possibilitará intervalos de aproximadamente dois minutos entre cada trem no horário de pico.



3 MIL EXEMPLARES DISTRIBUIDOS DURANTE O EVENTO



AUTOMECC
16ª FEIRA INTERNACIONAL DE AUTOPEÇAS, EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS

1 INDÚSTRIA

As fabricantes de autopeças disponibilizam uma série de produtos voltados para o setor de ônibus, tanto para o mercado de reposição quanto para as montadoras e encarroçadoras. Com as novas tecnologias incorporadas à indústria de ônibus ligadas à segurança, produtividade e descarbonização, as fornecedoras de autopeças têm recorrido a inovações e a soluções criativas no desenvolvimento de novos produtos.

EVENTO

2 A Automecc, maior feira para o mercado de reparação e reposição automotiva da América Latina, acontece entre 22 e 26 de abril, no São Paulo Expo, e vai contar com a presença de mais de 1.500 marcas expositoras. Destaque para a presença de mais de 700 marcas internacionais de países como Turquia, Argentina, Índia, China, Coreia, Japão, EUA, Alemanha, Holanda, Polônia, entre outros.

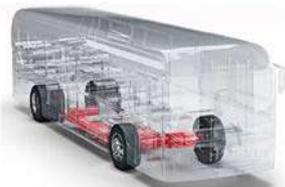
ENTREVISTA

3 O presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipecas), Cláudio Sahad, aborda o atual momento do mercado de autopeças, com foco em novas tecnologias e as tendências para mercado de veículos pesados, em especial de ônibus.



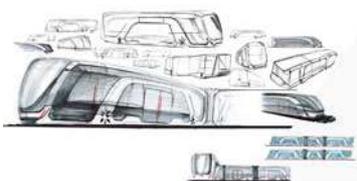
4 ELETRIFICAÇÃO

Com a chegada dos ônibus elétricos, a indústria de autopeças precisa se adaptar à produção de novos componentes. Apesar algumas peças se tornarem dispensáveis nos modelos elétricos outras ganham maior importância. Os sistemas passam a ter maior complexidade, o que exige das fabricantes mais investimentos em inovação.



5 PROJETOS

O design de carrocerias de ônibus caminha lado a lado com o departamento de engenharia. As escolhas cromáticas também são importantes do ponto de vista do CMF design (Color Material Finishing) nas indústrias de veículos de passeio, ônibus e caminhões.



LOGÍSTICA

6 Para atender o mercado externo, a Irizar produz diferentes tipos de ônibus porque cada país tem suas particularidades. Para suprir as encomendas do mercado australiano, por exemplo, a empresa fabrica de 15 a 20 ônibus todo o ano, mas os chassis precisam ser importados da Suécia. A logística envolve trazer o chassi da Suécia, montar os ônibus em Botucatu (SP) e enviar o produto para a Austrália.



SEÇÕES

Moovit apresenta edição 2024 do seu relatório global sobre transporte público



O aplicativo Moovit lançou a nova versão do seu Relatório Global sobre Transporte Público. O levantamento apresenta uma análise em big data de milhões de viagens planejadas com o app em 2024 por 50 cidades, sendo dez no Brasil. O relatório combina as informações com pesquisa realizada com 76 mil usuários para

ilustrar tendências de mobilidade urbana. Entre as cidades analisadas, Rio de Janeiro e Brasília ficaram entre as dez com maior tempo médio de deslocamento, com 58 e 57 minutos, respectivamente. Recife tem o maior tempo médio de espera do país, 20 minutos, o mesmo índice de Roma, na Itália. Na pesquisa, usuários foram perguntados sobre o que os faria usar mais o transporte público. Para 36%, é fundamental mais veículos; 23% pedem horários confiáveis; e 14% querem passagens mais baratas. O estudo está disponível em moovitapp.com/report.

Exportações de autopeças recuam 12,9% em 2024



A indústria de autopeças encerrou 2024 com queda de 12,9% nas exportações, que

atingiram US\$ 7,8 bilhões, ante os US\$ 9 bilhões alcançados em 2023. Na comparação com 2022, a retração foi de 5,5%, segundo o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças). As importações chegaram a US\$ 21 bilhões, aumento de 11,5% em relação aos US\$ 18,7 bilhões alcançados em 2023. Com

a movimentação maior das importações e a redução das exportações, o déficit comercial das empresas atingiu US\$ 13,1 bi-

lhões, aumento de 34% em relação ao saldo comercial negativo de US\$ 9,8 bilhões registrados em 2023.

Grupo Água Branca lança corretora de seguros

A divisão comércio do Grupo Água Branca anuncia o lançamento da Água Branca Corretora de Seguros. Com um portfólio diverso, o novo empreendimento do grupo chega ao mercado com opções de seguros exclusivos para automóveis, residências, empresas, vida, como também para máquinas, equipamentos portáteis, bicicletas, consórcios e seguros de



viagem. Com o serviço, o Grupo Água Branca amplia sua área de atuação e passa a oferecer aos seus clientes respostas completas e personalizadas para proteção de bens e negócios. A corretora inicia suas atividades com descontos exclusivos de até 15% na franquia e com o parcelamento do seguro alinhado ao financiamento do veículo.

Iveco Bus anuncia mudanças na liderança da unidade de negócios

A Iveco Bus nomeou Claudio Passerini como presidente da unidade de negócios de Ônibus do Iveco Group, sucedendo Domenico Nucera,



que assumirá o cargo recém-criado de diretor de qualidade e operações do Iveco Group, liderando a organização unificada de qualidade, fabrica-

ção e cadeia de suprimentos da empresa. Passerini tem mais de 20 anos de experiência na indústria automotiva global – fabricação, distribuição e varejo – e trabalhou em diversos mercados, incluindo Brasil, Alemanha, Itália e Rússia. Em sua função como head de vendas e

marketing de powertrain no Iveco Group, Passerini demonstrou forte liderança na condução da inovação focada no cliente, uma base sólida para guiar as duas marcas de ônibus, Iveco Bus e Heuliez (dedicada ao mercado francês), em sua próxima fase de crescimento.

Be8 e Centro Tecnológico Randon firmam parceria para uso de novo biocombustível



O Centro Tecnológico Randon (CTR) passa a contar com a tecnologia Be8 Bevant como mais uma opção sustentável de combustível. A novidade foi anunciada por Daniel Randon, presidente da Randoncorp, e por Erasmo Carlos Battistella, presidente da Be8, na Casa Bra-

sil, espaço exclusivo durante o Fórum Econômico Mundial, em Davos, organizado pelo BTG Pactual em parceria com as empresas Ambipar, Be8, Gerdau, JHSF, Randoncorp e Vale. “Nossos clientes também poderão optar pelo uso do combustível Be8 BeVent em seus testes de durabilidade e performance”, disse César Augusto Ferreira, CTIO da Randoncorp, responsável pela vertical de tecnologia avançada.

Localizado em Farroupilha (RS), o CTR está habilitado ao programa Mover e conta com um campo de provas com mais de 20 tipos de pistas.



wemobi cresce na operação marketplace de passagens



Com quatro anos, a wemobi fechou 2024 com novo posicionamento de marketplace de passagens rodoviárias 100% digital, com alta de 145% nessa modalidade. As regiões norte e nordeste do país, que entraram para os destinos da plataforma

neste ano por meio de parcerias, seguem conquistando seu espaço nas operações da marca. A rota São Paulo x Rio de Janeiro foi a mais procurada, com 17% entre todas as 34 mil linhas oferecidas pela plataforma em todas as regiões do país, com cerca de 850 destinos.

Hoje, a wemobi possui parcerias com as Viações Cometa, 1001, Catarinense, Expresso do Sul, Rápido Ribeirão, Planalto, e mais seis empresas do Grupo Guanabara, todas seguras e legalizadas no setor rodoviário de passageiros.

Viagens de ônibus cresceram 43% no Centro-Oeste em 2024

A ClickBus, aplicativo de venda on-line de passagens rodoviárias, teve crescimento significativo nas vendas em 2024, com destaque para cidades do Centro-Oeste. Goiânia liderou o aumento com 43%, seguida por

Campo Grande (30%), Brasília (27%) e Cuiabá (18%). Segundo a empresa, o crescimento está ligado à valorização do turismo doméstico, maior procura por destinos culturais e de contato com a natureza, e o transpor-



te rodoviário como alternativa econômica em relação às passagens aéreas. Promoções

realizadas pela ClickBus e investimentos em infraestrutura rodoviária também contribuíram para impulsionar a demanda. “Esses resultados refletem não apenas a força do turismo rodoviário, mas também o crescente interesse por destinos que combinam natureza, eventos culturais, negócios e economia”, afirma Ricardo Vilaronga, diretor comercial da ClickBus.

Venda de passagens rodoviárias cresce 60% em canais digitais



A Praxio, especialista em tecnologia para transporte de passageiros por ônibus, teve aumento de 60% na venda de

passagens por canais digitais em 2024. Os marketplaces impulsionaram esse crescimento, com alta de 70% nas vendas em relação a 2023. O WhatsApp se destacou como canal estratégico, atendendo à demanda dos consumidores por conveniência e agilidade na compra de passagens. A centralização de dados permitiu uma análise mais precisa dos resultados financeiros, elevação de 44% na receita dos clientes do sistema



Luna em dezembro de 2024 sobre o mesmo mês de 2023. “A tecnologia certa faz toda a diferença para empresas que buscam otimizar sua gestão de faturamento. Com soluções

como o Luna, integramos informações de todos os canais de venda, digitais ou tradicionais, proporcionando uma visão 360° para o gestor”, afirma Emerson Grandi, CEO da Praxio.

Empresas habilitadas ao transporte interestadual aumentaram 60%, diz ANTT



A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) divulgou dados relativos à Janela Extraordinária para solicitação de mercados no setor de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros (TRIP). Das 58.814 inscrições, 25% (14.310) são de novas empresas. A quantidade de empresas habilitadas aumentou 60%, passando para 308, sendo 115 novos cadastros

somados aos 193 já cadastrados. Das 308 empresas habilitadas foram recebidas 58.814 inscrições, sendo 41.733 para mercados inéditos ou desassistidos, ou seja, pela primeira vez áreas desassistidas serão atendidas por novos operadores, beneficiando mais de 624 municípios e 19 milhões de habitantes, avanço de 32% no número de municípios atendidos pelo transporte rodoviário interestadual.

O número de mercados teve salto expressivo para 71.711 mercados, o dobro dos 35.856 mercados em operação, sendo que 1.281 estavam desassistidos e os outros 34.574 são inéditos.



Comil comemora 39 anos e mantém perspectiva positiva para o futuro

Encarroçadora programa investimentos de R\$ 55 milhões, aplicados em atualizações de produtos, testes de durabilidade, processos, modernização e ampliação e do parque fabril

Por SONIA MORAES

A Comil comemora em 2025 39 anos como fabricante de ônibus no Brasil. Além das dificuldades comuns da indústria e do mercado de transporte coletivo de passageiros, a empresa enfrentou grandes desafios ao longo de sua história,

especialmente em relação às oscilações econômicas e políticas brasileiras. “O mercado de ônibus é altamente impactado por crises econômicas, recessões e cortes em investimentos públicos em infraestrutura e transporte. Em momentos de



“A empresa consolidou sua posição no mercado nacional e nas exportações, oferecendo diversificada linha de produtos com soluções diferenciadas em carrocerias para clientes do sistema urbano, fretamento e linhas rodoviárias de média e longa distância”

Tiago Zanette,
diretor comercial da Comil

instabilidade, normalmente a demanda por ônibus é afetada diretamente”, afirma Tiago Zanette, diretor comercial da empresa, para a revista **Technibus**.

De todas as turbulências enfrentadas ao longo de quase quatro décadas a pandemia de Covid-19 foi uma das maiores dificuldades para a empresa, que resultou em significativa redução no número de passageiros, quedas nas vendas de ônibus e atrasos em projetos de renovação de frotas, o que impactou toda a cadeia produtiva.

“As constantes evoluções das normas de segurança e emissões têm se mostrado desafiadoras ao longo desses 39 anos, fatores que exigem um compromisso contínuo com a modernização dos produtos e do parque fabril. Diante disso, a Comil precisou investir de forma consistente em desenvolvimento tecnológico para atender às regulamentações e se manter competitiva no mercado de carrocerias”, revela o executivo.

“Apesar dos desafios, a Comil conseguiu se estabelecer como uma das principais marcas brasileiras do setor, constituindo uma sólida reputação pela qualidade de suas carrocerias e pela sua capacidade de adaptação às demandas do mercado”, afirma. “A empresa consolidou sua posição no mercado nacional e nas exportações, oferecendo diversificada linha de produtos com soluções diferenciadas em carrocerias para clientes



“O valor de nossa marca está em nossa equipe. É por meio do talento, dedicação e trabalho de cada colaborador que conseguimos construir essa história de sucesso”

Deoclécio Corradi,
presidente da Comil

do sistema urbano, fretamento e linhas rodoviárias de média e longa distância. Os produtos são amplamente reconhecidos pela qualidade, conforto, design e pelo excelente custo-benefício que entregam aos clientes.”

Um exemplo do reconhecimento pela inovação dos produtos da Comil citado por Zanette é a linha rodoviária de motor traseiro Invictus, que trouxe avanços tecnológicos e melhorias no design, reforçando a posição da empresa no segmento rodoviário. “Ao longo de sua história, destaca-se também a expansão para mercados internacionais, com exportações para mais de 30 países na América Latina, África e Oriente Médio. Essa expansão ampliou a visibilidade da marca no exterior, consolidando a qualidade dos produtos da Comil fora do Brasil.”

Na construção de sua trajetória, a Comil valoriza ao máximo a contribuição de sua equipe de colaboradores, clientes e fornecedores, priorizando um relacionamento próximo e focado na qualidade. “Esses fatores demonstram como a empresa conseguiu se adaptar ao longo dos anos, superando adversidades e aproveitando oportunidades para crescer e se reinventar”, diz Zanette.

Hoje a Comil emprega 1.900 profissionais na sua fábrica de Erechim, no Rio Grande do Sul. “O valor de nossa marca está em nossa equipe. É por meio do talento, dedicação e trabalho de cada colaborador que

conseguimos construir essa história de sucesso. Mais do que produtos, entregamos soluções que transformam vidas e conectam pessoas”, declara Deoclécio Corradi, presidente da empresa.

INOVAÇÃO E INVESTIMENTOS EM ENGENHARIA

Durante sua trajetória de 39 anos, a Comil tem se destacado por seu compromisso com a inovação e investimentos na área de engenharia, que incluem softwares avançados, processos modernos, dispositivos de montagem, máquinas de alta tecnologia, e principalmente a capacitação de seus colaboradores, sempre buscando incorporar as mais recentes tecnologias aos seus produtos.

Em 2012, a Comil lançou seu primeiro ônibus rodoviário de dois andares (Double Decker), antecipando que essa seria uma das maiores demandas no mercado nacional para a categoria de linhas rodoviárias.

Entre as principais ações da empresa, destacam-se o foco em segurança e durabilidade dos produtos, além do cumprimento de normas de emissões, como as legislações Euro 6 e suas equivalentes no Brasil (Proconve P8), que exigem motores mais eficientes e menos poluentes.

“Os projetos estruturais das carrocerias da Comil atendem aos requisitos da Norma R66-02, garantindo maior segurança aos passageiros em casos de colisões ou capotamentos, reduzindo, em alguns casos, danos mais graves. No aspecto da durabilidade, a empresa realiza testes rigorosos em campos de prova e utiliza simulações por meio de softwares de engenharia, submetendo os produtos a esforços estruturais para assegurar máxima confiabilidade aos clientes”, conta Zanette.

Com o avanço da comunicação por celulares e a interação cada vez maior com os passageiros, a Comil incorporou esse aspecto como um pilar estratégico. “Acompanhando essa

tendência, a empresa investiu continuamente no lançamento de novos produtos, como a atualização da linha Invictus em 2023, que trouxe um design renovado. Além disso, priorizamos o conforto a bordo, desenvolvendo novas famílias de poltronas que oferecem mais conforto, segurança e praticidade aos passageiros”, detalha o diretor.

Para atender às novas demandas de mercado, foi necessário realizar diversas adaptações, refletindo as mudanças em tecnologias, regulamentações e preferências dos consumidores. “Entre as principais adaptações, destacam-se a incorporação de novas tecnologias para a adequação entre chassis e carrocerias, a integração de sistemas inteligentes e a implementação de processos de fabricação modular. Essa abordagem permitiu maior personalização dos ônibus, tanto em configurações internas quanto externas, atendendo a diferentes perfis de clientes e mercados”, revela Zanette.

A encarroçadora também investiu no uso de materiais mais leves e recicláveis, reduziu o peso dos veículos, contribuindo para a diminuição do consumo de combustível, enquanto a constante automação nos processos de fabricação de peças e montagem de componentes aumentou a eficiência e a precisão na produção. “Essas mudanças foram fundamentais para manter a competitividade da Comil em um mercado global cada vez mais exigente e inovador”, afirma o diretor.

Em 2020, a Comil lançou a carroceria com chassi 100% elétrico para linhas rodoviárias de curtas e médias distâncias. Segundo Zanette os ônibus elétricos para modelos rodoviários ainda estão em fase de testes e adaptação de mercado, não sendo relevantes em números de produção no momento.

Em 2024, investiu R\$ 45 milhões, sendo R\$ 30 milhões no parque fabril e R\$ 15 milhões para melhorias de produtos. A empresa concluiu a entrega da nova estrutura para pesquisa,



Invictus HD foi desenvolvido com as premissas 'Free Access' e 'Full Load', que visam proporcionar conforto e fácil acesso para passageiros e tripulantes, e garantir capacidade máxima para bagagens e encomendas

desenvolvimento e inovação (PDI) e para a liberação final dos ônibus, incluindo as etapas de limpeza e teste de estanqueidade. Este novo pavilhão possui uma área de 2,2 mil metros quadrados.

Em infraestrutura, foi implementada uma nova linha de acabamento, o que resultou em maior capacidade e velocidade produtiva. Além disso, foram adquiridos novos robôs de solda para a montagem de estruturas modulares. Na linha de produtos, foram realizados investimentos em testes de durabilidade em campo de prova, no lançamento do novo HD Invictus, além de novas padronizações de decoração para poltronas e no lançamento de um novo farol Full Led para toda a

linha Invictus.

“Desde seu lançamento, o Invictus HD tem surpreendido nossos clientes pela sua capacidade de carga e pelo conforto proporcionado aos passageiros. O projeto foi desenvolvido com as premissas 'Free Access' e 'Full Load', que visam proporcionar conforto e fácil acesso para passageiros e tripulantes, além de garantir a capacidade máxima para bagagens e encomendas”, informa. Em 2024 a Comil produziu 1.676 ônibus, sendo 1.601 unidades de modelos rodoviários, 30 micro-ônibus e 45 urbanos.

PLANOS PARA 2025

Para este ano, a Comil tem programado o investimento de

cerca de R\$ 55 milhões, valor que será dividido entre atualizações de produtos, o que é realizado constantemente na empresa, novos testes de durabilidade em campo de prova, investimentos em software de engenharia e programação de fábrica, além da ampliação e modernização do parque fabril.

O diretor da Comil comenta que o mercado de ônibus está em plena recuperação desde o fim da pandemia. “Esse crescimento das vendas deve continuar em evolução em 2025, tanto para os segmentos rodoviário, urbano e de fretamento, como também a continuidade das entregas para o Caminho da Escola, referente à maior parte da licitação que ocorreu no ano de 2024.”

“As demandas por ônibus em geral apresentam números positivos. Para os produtos rodoviários e de fretamento, espera-se uma procura crescente, impulsionada por fatores como o elevado custo das passagens aéreas e a constante renovação de frotas dos nossos

clientes, visando proporcionar mais conforto aos passageiros. No segmento urbano, ainda há necessidades de melhorias na infraestrutura e políticas de subsídios dos governos para que a renovação de frotas retome os patamares anteriores à pandemia. O segmento de micro-ônibus possui nichos específicos de fretamento e vendas para o governo, com boas perspectivas para o ano”, diz Zanette.

Em 2025 a Comil espera um crescimento de 10% na sua produção em relação a 2024, atingindo um volume superior a 1.800 unidades. “O setor de ônibus no Brasil apresenta perspectivas positivas. Somos tradicionalmente um país onde as pessoas se deslocam diariamente nas cidades e rodovias utilizando transporte coletivo. A malha rodoviária é muito mais abrangente do que os demais modelos de transporte.”

Segundo Zanette, o Brasil conta com algumas das melhores fabricantes de carrocerias de ônibus do mundo, que atendem aos mais altos padrões

A COMIL ESPERA INVESTIR CERCA DE

R\$
55
MILHÕES
EM 2025

A EMPRESA PROJETA UM CRESCIMENTO DE

↑ **10%**
NA SUA PRODUÇÃO

ATINGINDO UM VOLUME SUPERIOR A

1.800
UNIDADES



De acordo com a Comil, o segmento de micro-ônibus possui nichos específicos de fretamento e vendas para o governo, com boas perspectivas para o ano

internacionais de segurança e eficiência, o que também proporciona boas perspectivas de exportação. “A produção e venda de ônibus têm apresentado crescimento nos últimos anos, e o programa Caminho da Escola deve continuar com as renovações constantes. Diante desses dados, podemos afirmar que a indústria de ônibus no Brasil tem boas perspectivas de crescimento nos próximos

anos. O ponto de atenção sempre será as políticas econômicas do país. A indústria de ônibus é influenciada por diversos fatores socioeconômicos, políticos e tecnológicos”, completa.

Para se manter competitiva no mercado de ônibus no futuro, a Comil reafirma seu compromisso com a inovação de seus produtos e parque fabril, focados em atender às demandas dos seus clientes e dos milhares de passageiros transportados nas carrocerias Comil. “Estaremos sempre comprometidos em oferecer o melhor custo-benefício. Continuaremos buscando relações próximas e duradouras com nossos clientes e com os mais de 1.900 colaboradores de nossa fábrica, contribuindo assim para um futuro promissor do transporte coletivo”, avalia o executivo. **TECHNI BUS**

Serviço de Mototáxi: um falso dilema

Por FRANCISCO CHRISTOVAM (*)



O transporte coletivo urbano de passageiros é um serviço público, conforme estabelece o inciso V, do artigo 30 da Constituição Federal, quando dispõe que cabe ao Município “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”. Esse conceito foi ainda valorizado, posteriormente, em 2015, com seu enquadramento no artigo 6º da mesma Carta Magna, como direito social.

O dispositivo constitucional estabelece, ainda, no seu inciso I, a atribuição do Município de legislar sobre os serviços de interesse local, como os referentes a mobilidade urbana da população, caso dos serviços privados de transporte, de utilidade pública ou não, os quais deverão ser autorizados pelo poder público competente.

Não bastasse essa base legal, os serviços de transporte de passageiros também são regulados pela Lei Nº 12.587/2012 e suas alterações posteriores, que instituiu as diretrizes para a *Política Nacional da Mobilidade Urbana* e permitiu diferenciar serviços de transporte público, serviços de utilidade

O serviço de mototáxi é prestado de forma desregulamentada ou mediante um regramento muito precário, sem a devida fiscalização



pública e serviços de transporte privado de passageiros.

Os serviços de transporte público coletivo de passageiros são aqueles disciplinados no inciso VI, do artigo 4º, da citada Lei da Mobilidade. Aplicam-se aos serviços de transportes realizados pelos trens, barcos, metrô e ônibus, cuja operação pode ser realizada por empresa pública ou empresa privada, respeitado o artigo 175 da Constituição Federal que estabelece: “Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente

ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”.

Já os serviços de utilidade pública são os de transporte individual de passageiros, como o táxi, previstos nos artigos 12 a 12-B, os quais são prestados mediante cumprimento de requisitos emanados do poder público local, sem, necessariamente, serem submetidos a um processo licitatório, como é a exigência para o transporte público coletivo de passageiros.

Ainda sob o ponto de vista legal, essa mesma legislação estabeleceu condições para a prestação dos serviços de transporte privado de passageiros, que deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público. Para os serviços privados de transporte individual, que são serviços remunerados, não abertos ao público, a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, solicitadas exclusivamente por usuários, previamente cadastrados em aplicativos ou em outras plataformas de comunicação em rede, a legislação estabeleceu uma série de outros requisitos, conforme consta dos artigos 11-A e 11-B.

Isso significa dizer que, nos moldes da legislação aplicável, o transporte urbano é um dever do Estado e um direito do cidadão. Nesses termos, os serviços de transportes de passageiros são de inteira responsabilidade do poder público, embora a operação, propriamente dita, possa ser contratada com a iniciativa privada,

que firmará com a autoridade delegatária o devido contrato de concessão ou de permissão. No caso dos serviços de utilidade pública ou serviços de transporte privado de passageiros, prestados por terceiros, cabe ao poder público local regulamentar e disciplinar a matéria, em todos os seus aspectos legais, operacionais e econômicos, à luz da citada legislação e da competência legislativa do Município.

O serviço de mototáxi, que se caracteriza por ser um serviço de transporte privado de passageiros, é prestado por cerca de 2,3 milhões de “motociclistas parceiros”, das plataformas 99-Moto e UBER-Moto, em mais de 3.400 cidades brasileiras (62% dos municípios brasileiros), incluindo a maioria das capitais. O serviço é prestado de forma desregulamentada ou mediante um regramento muito precário, sem a devida fiscalização.

Na maioria dessas cidades, esse transporte é feito sem nenhuma normatização e com

total desrespeito à Resolução CONTRAN N° 940, de 28 de março de 2022, que disciplina o uso obrigatório de capacete, para o condutor e para o passageiro, em motocicletas, motonetas, ciclomotores, bem em triciclos e quadriciclos motorizados.

A Lei Federal N° 12.009, de 29/07/2009, que *“regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta...”* não é um instrumento legal suficiente para disciplinar e regular a prestação de um serviço de transporte de pessoas, em condições arriscadas de segurança, para o condutor e para o passageiro, com critérios adequados de higiene, desinfecção e sanitização do capacete, para evitar a propagação de doenças transmissíveis.

Mas, o serviço de mototáxi, principalmente em cidades de grande porte, que têm trânsito

intenso, em vias congestionadas, não deve ser considerado um sistema de transporte de passageiros, que possa operar em condições, minimamente, aceitáveis. O inevitável aumento do número de acidentes – boa parte deles, com vítimas fatais – que vão sobrecarregar o sistema público de saúde, o uso compartilhado do capacete – obrigatório, nos termos da Resolução CONTRAN N° 940/2022 – que pode se tornar um vetor de propagação de doenças infectocontagiosas, e a necessidade de um enorme contingente de agentes de fiscalização, para acompanhar a operação desse serviço e evitar o permanente desrespeito às normas e regras que regem esse modo de transporte, são motivos mais do que suficientes para não autorizar esse tipo de operação, em cidades de médio e grande portes.

Enganam-se aqueles que se deixam levar pelo argumento que o mototáxi é um modo eficiente, rápido e barato de deslocamento das pessoas e só

existe onde o transporte coletivo regular é insuficiente ou não atende às necessidades da população. Trata-se, na verdade, da tentativa de se implementar um modelo de negócio, altamente lucrativo para as plataformas de aplicativos, totalmente privado, sem regulamentação e fiscalização, regido por leis de mercado. Portanto, não estamos diante de um problema de transporte urbano; mas sim, de uma nova atividade econômica, sem nenhum controle do poder público. Essa questão pode ser caracterizada, muito bem, como um falso dilema!

Além disso, o mototáxi é um tipo de serviço que cria uma competição predatória com o transporte público regular das cidades, captando os passageiros de curta distância e não atuando em regiões de difícil acesso ou onde a demanda é rarefeita. É a total subversão de tudo o que se aplica na

caracterização do transporte de passageiros, como um serviço público, com regras estabelecidas pelo poder público e operado com segurança, conforto, confiabilidade, regularidade e a preços módicos.

Finalmente, é de se estranhar que empresas de aplicativos insistam na operação desse serviço, com interpretações descabidas das normas vigentes e ao arrepio da legislação aplicável, com descarado enfrentamento às autoridades municipais, sob o argumento que estão oferecendo um serviço que interessa à população e que pode ser prestado sem nenhuma interferência do poder público.

Trata-se, isso sim, da obtenção de resultado financeiro, usando a boa fé e a ingenuidade das pessoas que, por um trocado a menos, na pressa de chegar ao seu destino e por total desconhecimento dos perigos envolvidos, colocam a sua própria vida em risco.

(*) Francisco Christovam é diretor-executivo (CEO) da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), bem como membro do Conselho Diretor da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e membro do Conselho Deliberativo do Instituto de Engenharia.

A solução para a

MOBILIDADE

urbana.



Desacelere. Seu bem maior é a vida.



FLEETBUS

BLUETEC



CENTERBUS

Centro Especializado em Ônibus

Mercedes-Benz Ônibus Urbano. O coletivo de soluções.

Desempenho, segurança, conforto e muita tecnologia. Uma linha de ônibus que oferece a melhor solução para o transporte urbano de passageiros. E tudo isso com o atendimento da maior rede de concessionários do setor no Brasil. Sempre próxima da sua frota.

- A mais completa linha de Ônibus Urbano
- Fleetbus: telemetria para transporte de passageiros
- BlueTec6: motores com a nova tecnologia Euro6 para menores emissões de gases
- Centerbus: a maior rede de concessionários de ônibus, com centros especializados de atendimento
- Chassis fabricados com a avançada tecnologia alemã
- Rede pronta para te atender em qualquer parte do país

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

mercedesbenzonibus mercedesbenz_onibus MercedesBenzBrasil

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

Mercedes-Benz
Referência em Ônibus

