



E DA MOBILIDADE URBANA

A velocidade certa

- Sob condições adversas, a questão é encontrar a velocidade certa na estrada, combinando a urgência em seguir com a necessária segurança das pessoas, dos bens e do equipamento.
- O mesmo vale para uma situação econômica como a brasileira, que mostra sinais contraditórios diante de seus próprios percalços e das mudanças que se desenham no panorama global.
- Em 2025, o setor vai indo bem. Há um sereno otimismo entre os fabricantes de ônibus. A indústria de chassis viu um bom início de ano e acredita que esse quadro se manterá.
- Os bancos de montadoras esperam obstáculos, trazidos pela elevada taxa de juros, mas avaliam liberar 8,5% a mais de recursos do que em 2024.
- O fretamento afirma ter seus desafios, mas caminha em bom ritmo. O transporte rodoviário de passageiros cresceu; contudo, incertezas econômicas e regulatórias impõem cautela.
- O setor ferroviário espera ampliação significativa de trilhos para cargas e para passageiros.
- Na área de sistemas inteligentes de transporte (ITS) e bilhetagem, fornecedores incorporam inovações, como inteligência artificial (IA), interoperabilidade e digitalização de pagamentos e processos. É o caminho para o futuro.

MOBILIDADE URBANA

Os sistemas de transporte público por ônibus de Brasília e de Recife alcançaram em 2024 a quantidade de passageiros transportados em 2019

FICHAS TÉCNICAS DE TODOS OS MODELOS DE CARROCERIAS, CHASSIS E VANS FABRICADOS NO BRASIL

VOCÊ PRECISA DE UM BANCO QUE ENTENDA SEUS DESAFIOS.

O **BLB** é um parceiro de bons negócios.

Somos um banco especializado no transporte coletivo, oferecemos financiamentos sob medida para você ampliar ou renovar a sua frota de ônibus, além de soluções para potencializar e proteger os seus negócios.

Esse é o nosso BLB, conte com a gente.

- **CDC - Crédito Direto ao Consumidor**
- **Capital de Giro**
- **Seguros**
- **Câmbio**
- **Investimentos**



**Meu, seu,
nosso BLB**

**Entre em
contato**
e solicite sua
proposta!

Telefone
11 3039-1500

Site
bancoluso.com.br

Ouvidoria
0800 770 5876

SAC
0800 774 4453

 **BANCO
LUSO BRASILEIRO**


35
anos

Complexidade e confiança

Esta edição do **Anuário do Ônibus e da Mobilidade Urbana** traz, entre outras informações, a notícia de que os sistemas de transporte público por ônibus em Brasília (DF) e no Recife (PE) alcançaram em 2024 o volume de passageiros registrado antes da pandemia de covid-19.

É um fato significativo positivo, por sinalizar o progresso nessas duas metrópoles. Contudo, também remarca que outras capitais ainda não lograram esse nível de recuperação. E nos lembra que ainda não se conseguiu endereçar soluções para o setor, discutidas há muito tempo.

Além de enfrentar seus desafios estruturais, o setor se vê diante de uma conjuntura marcada por sinais contraditórios na esfera da economia e da política e por rápidas e profundas alterações que se desenham e vão se processando no panorama global.

Em que pese essa atmosfera de complexidade, neste primeiro semestre de 2025, o setor dá sinais de que caminha bem. Filtra-se confiança entre os fabricantes de ônibus. A indústria de chassis descreve um bom início de ano e crê que esse quadro se sustentará no segundo semestre.

Sobretudo em razão da elevada taxa de juros, os bancos de montadoras esperam encontrar obstáculos, mas, mesmo assim, avaliam que irão liberar 8,5% a mais de recursos do que fizeram em 2024.

Empresas de fretamento encaram alguns desafios remanescentes, mas atestam que o segmento caminha em bom ritmo, tanto no transporte de trabalhadores quanto no mercado de turismo. O segmento de transporte rodoviário de passageiros cresceu em 2024, mas incertezas econômicas e regulatórias impõem cautela.

O setor ferroviário vive a expectativa de forte impulso, com possibilidades concretas de ampliação significativa da malha de ferrovias para cargas e implantação de novos sistemas urbanos, metropolitanos e entre cidades para passageiros.

E as empresas que fornecem soluções e equipamentos para sistemas inteligentes de transporte (ITS) e bilhetagem seguem em constante processo de evolução para incorporar inovações, como inteligência artificial (IA), interoperabilidade e digitalização de pagamentos e processos.

EDITORIAL **3**

ANÁLISE

Intermodalidade, racionalização da rede e integração da gestão podem ser os pilares da retomada do transporte público, que vem perdendo espaço para o transporte individual **6**

ÔNIBUS NAS CAPITALS

Demanda nas capitais mostra avanços e oscilações. Brasília e Recife, alcançaram em 2024 a quantidade de passageiros transportados em 2019 **13**

ENTREVISTA

Mauro Herszkowicz, presidente da Fetpesp, fala sobre os dez anos de existência da entidade, da transição energética, ESG e da sustentabilidade no transporte **38**

METROFERROVIÁRIO

Setor vive a expectativa de forte impulso com a implantação de novos sistemas urbanos, metropolitanos e entre cidades para passageiros **44**

INTEGRAÇÃO

Gestão metropolitana do transporte público é apontada como uma solução para problemas de mobilidade em grandes centros urbanos. A medida pode levar à supressão da duplicidade de itinerários, gerar eficiência nos deslocamentos e reduzir custos, resultando em economia no tempo de viagem e tarifas menores **50**

PESQUISA

Os resultados da Pesquisa Origem-Destino 2023, desenvolvida pelo Metrô, foram apresentados, revelando algumas das principais características do impacto da pandemia sobre a mobilidade na região metropolitana de São Paulo. **56**

RODOVIÁRIO

Com alta de 3,7% nos serviços, setor foi motor do PIB em 2024, mas enfrenta desafios como custos elevados, entraves regulatórios e concorrência irregular **62**

FRETAMENTO E TURISMO

Apesar de o setor estar em um bom ritmo, tanto no transporte de trabalhadores quanto no mercado de turismo, Lei do Motorista, altas taxas de juros e falta de mão e obra qualificada são desafios que trazem incertezas ao setor **65**

ENCARROÇADORAS

Apesar das vendas ao mercado interno registrarem crescimento, a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus) reforça que os anos pós-pandemia ainda têm sido de recuperação **69**

CHASSIS

No primeiro trimestre de 2025, o Caminho da Escola e o segmento de urbanos sustentaram crescimento de 10,5% na produção e de 34,7% nas vendas. Montadoras creem em bom desempenho para o restante do ano **114**

CRÉDITO

Mesmo com o cenário de instabilidade e com as altas taxas de juros, as instituições financeiras planejam liberar R\$ 297 bilhões neste ano, valor 8,5% superior aos recursos disponibilizados em 2024 **165**

BILHETAGEM

As empresas que fornecem soluções e equipamentos para sistemas inteligentes de transporte (ITS) e bilhetagem estão em constante processo de evolução para incorporar as inovações, como inteligência artificial, interoperabilidade e digitalização de pagamentos e processos **171**

FICHAS TÉCNICAS DE CARROCERIAS E CHASSIS

ENCARROÇADORAS

CAIO	80
CARBUSS	84
COMIL	89
IRIZAR	94

MARCOPOLO	96
MASCARELLO	104
NEOBUS	108
VOLARE	110

MONTADORAS

AGRALE	128
BYD	132
IVECO	134
MERCEDES-BENZ	137

RENAULT	147
SCANIA	150
STELLANTIS	156
VWCO	159
VOLVO	162

ANUÁRIO DO ÔNIBUS

É DA MOBILIDADE URBANA

Ano 33 - 2025 - R\$ 65,00

REDAÇÃO

DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR
Alexandre Asquini

COLABORADORES

Adreia Rodrigues, Gilmar Santos, Jéssica Marques, Márcia Pinna Raspanti, Sonia Moraes, Valéria Bursztein, Mauro Barros (revisor)

EXECUTIVOS DE CONTAS

Tânia Nascimento
tanianascimento@otmeditora.com

Raul Urrutia | raulurrutia@otmeditora.com

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidalrodrigues@otmeditora.com

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Barbara Ghelen
barbaraghelen@otmeditora.com

PUBLICIDADE

Karoline Jones
karolinejones@otmeditora.com

Representante região Sul (PR/RS/SC)

Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3029-0563 - joao@spalamkt.com.br

DESIGN GRÁFICO E EDITORAÇÃO:

aw | branding&design



Redação, Administração,
Publicidade e Correspondência:
Av. Vereador José Diniz, 3.300
7º andar, cj. 707 - Campo Belo - CEP
04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com

ÔNIBUS URBANOS CAIO

LÍDER DE MERCADO HÁ DÉCADAS, LEVANDO TRADIÇÃO E MODERNIDADE ÀS CARROCEIRAS URBANAS PARA TODOS OS TIPOS DE MOTORIZAÇÃO

MKT CAIO



Respeite as sinalizações de trânsito.



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



SIGA A CAIO NAS REDES SOCIAIS

 www.caio.com.br

 [caioinduscaroficial](https://www.instagram.com/caioinduscaroficial)

 [company/caioinduscaroficial](https://www.linkedin.com/company/caioinduscaroficial)

 [caioinduscaroficial](https://www.youtube.com/caioinduscaroficial)

 [caioinduscaroficial](https://www.tiktok.com/caioinduscaroficial)

Fábrica: Rodovia Marechal Rondon, KM 252,2 Distrito Industrial - CEP: 18607-810 - Botucatu - SP - Tel +55 (14) 3811-3900 ou 3112-1000

Escritório Central: Avenida das Nações Unidas, 12901 | 19º andar Torre Oeste | Nações Unidas | Brooklin Paulista São Paulo SP - CEP 04578-000 | Tel +55 (11) 2148 8001



Transporte público está perdendo o jogo. Dá para virar?

■ ALEXANDRE ASQUINI

Nos últimos meses, duas pesquisas com características e abrangências diferentes, coordenadas por instituições de significativa relevância no país, acabaram colocando em foco um fenômeno importante: o transporte individual está na dianteira em relação ao transporte público em muitas metrópoles e cidades médias brasileiras.

A terceira edição da Pesquisa Mobilidade da População Urbana, fruto de parceria entre a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), informou que, em 2024, considerando as viagens motorizadas, os usuários de transporte individual representavam 68,3% do total, enquanto aqueles que usavam transporte público perfaziam apenas 31,7%. Em 2017, ano da pesquisa anterior, a relação

era muito mais equilibrada: 50,2% para o transporte individual e 49,8% para o transporte coletivo. A íntegra dessa pesquisa pode ser vista no site da CNT.

Na primeira quinzena de fevereiro de 2025, foram divulgados os resultados da Pesquisa Origem-Destino 2023, referente à região metropolitana da capital paulista, desenvolvida pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. Alterando uma situação que se mantinha desde 2007, o transporte individual voltou a ser majoritário nas viagens motorizadas, com 51,2% do total, ante 48,8% do transporte coletivo. Esta pesquisa, disponível no portal do Metrô de São Paulo, é objeto de matéria inserida em outras páginas desta edição do Anuário do Ônibus e da Mobilidade Urbana.

EXPLICAÇÕES

O transporte coletivo sofre a concorrência do transporte individual e dos serviços por aplicativos – estes, baseados justamente na mobilização digital de automóveis e mesmo motocicletas particulares. O relatório da Pesquisa Mobilidade da População Urbana remarca que houve aumento da propriedade de veículos de passeio: 51,8% dos respondentes afirmaram possuir carro e 20,8%, moto, situação impulsionada por incentivos fiscais, especialmente nas classes B e C. Maior quantidade de automóveis e motos nas ruas significa mais congestionamento e a piora dos índices de contaminação do ar.

Na interpretação da CNT e da NTU, além



Pesquisa do Metro-SP aponta que o transporte individual na cidade de São Paulo é majoritário nas viagens motorizadas, com 51,2% do total, ante 48,8% do transporte coletivo

do desequilíbrio com a preferência pelo transporte individual, outros fatores criam obstáculos ao transporte coletivo. Um deles é a persistente queda no volume de passageiros, que se caracteriza como uma ameaça à sustentabilidade dos sistemas de transporte público por ônibus. Tal quadro é agravado pela concorrência predatória dos clandestinos que, não raramente, atuam sobre linhas regulares, já que estão desobrigados de quaisquer regras.

Outro ponto destacado pela Pesquisa Mobilidade da População Urbana é que a pandemia de covid-19 teve forte impacto sobre as empresas de mobilidade, com medidas que reduziram os deslocamentos das pessoas e, mais tarde, com a ampliação do trabalho remoto. A Pesquisa Origem-Destino 2023 também indicou os impactos da pandemia na mobilidade urbana, destacando justamente o teletrabalho, além do ensino a distância, do uso de

aplicativos de transporte e do crescimento do e-commerce.

É possível que o impacto do comércio via internet não se limite a reduzir a ida de compradores às lojas físicas, abrangendo também o aumento do fluxo de automóveis pelas cidades, uma vez que plataformas especializadas conectam entregadores autônomos a varejistas e consumidores, permitindo que carros particulares sejam utilizados para realizar entregas.

RETRAÇÃO É ANTIGA

O fenômeno da retração do uso do transporte público em favor do transporte individual não é um fenômeno recente. Além das pesquisas, comprova isso o estudo intitulado "Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil: o uso do

transporte coletivo e individual", publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) em julho de 2021, na série "Texto para discussão".

Nesse estudo, os autores analisam dados a respeito das alterações no padrão de consumo de bens e serviços de transporte, aumento de renda das famílias, evolução dos custos de transporte urbano e demanda por transporte público e da frota de veículos no Brasil desde o início deste século.

Eles afirmam que, sob todos os ângulos estudados, os dados apre-



Vander Costa, presidente da CNT



sentam uma trajetória gradual e persistente de substituição do uso de transporte coletivo pelo individual motorizado, principalmente entre as classes médias e baixas e nas cidades de médio e pequeno porte, com o estabelecimento da contínua deterioração das condições de mobilidade e o consequente aumento no tempo que as pessoas passam no trânsito, entre outros fatores negativos.

SOLUÇÕES

Os dados da Pesquisa Mobilidade da População Urbana destacam a importância de colocar o transporte coletivo no centro das políticas de mobilidade sustentável e do crescimento urbano nas cidades brasileiras.

Na sessão de abertura do congresso da NT Expo 2025, realizado em São Paulo no final de abril, o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Vander Costa, defendeu a visão da intermodalidade no

transporte. Também participante da NT Expo 2025, Alberto Epifani, coordenador de planejamento e gestão da Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, reforçou a importância da

“O transporte de passageiros sobre trilhos faz parte dessa mudança na medida em que nós temos externalidades positivas que são necessárias para que haja essa migração do transporte individual para o transporte coletivo. É a questão de um transporte mais rápido, mais confiável, com regularidade e mais sustentável”

Ana Patrícia Lira,
diretora-executiva ANPTrilhos

integração entre os diferentes modais e a necessidade de racionalização da rede de transporte urbano. Para ele, um sistema eficaz depende de ações conjuntas e investimentos coordenados.

Comentando o desequilíbrio entre o uso do transporte individual e do transporte público evidenciado pela pesquisa da CNT e da NTU, a diretora-executiva da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), Ana Patrícia Lira, defendeu que algo diferente seja buscado. “O transporte de passageiros sobre trilhos faz parte dessa mudança na medida em que nós temos externalidades positivas que são necessárias para que haja essa migração do transporte individual para o transporte coletivo. É a questão de um transporte mais rápido, mais confiável, com regularidade e mais sustentável”, afirmou.

A dirigente também reforçou a importância da criação de autoridades metropolitanas para integrar os sistemas



**O acesso ao transporte
na palma da mão:**

Diversas opções de **pagamento**,
compras e recargas de créditos.



existentes nas grandes cidades. Em recente manifestação pública, ela afirmou: “A gente não pode ver o sistema de transporte público como algo dividido entre os modos de transporte. É importante que tenhamos uma governança integrada que vai trazer essa visão única de planejamento de longo prazo. Uma autoridade metropolitana vai trazer ainda uma integração tarifária, que, no fim das contas, vai buscar uma menor tarifa para o usuário. Isso serve como maior atratividade para tirar a pessoa do carro e trazer ela para o transporte público”.

ABORDAGEM INTEGRADA

A CNT e a NTU reforçam que a solução para os problemas do transporte público depende de uma abordagem integrada, por exemplo, com políticas como escalonamento de horários e maior transparência na gestão.

Algumas recomendações para reverter o ciclo negativo apontado pela pesquisa têm lastro na própria pesquisa. Uma delas é a redução da tarifa pública, ideia aprovada por 87% dos respondentes e adotada em 135 cidades. Com tarifa zero, 69,9% voltariam a utilizar o ônibus; com redução do preço pela metade, retornariam 25,2%; e com redução superior a R\$ 1,00, 14,3% voltariam.

Outra sugestão é a ampliação dos corredores exclusivos e faixas prioritárias – 60,7% dos passageiros utilizam ônibus de linhas com esse tipo de priorização, sendo que 65,4% avaliam tais serviços como “bons” ou “ótimos”. Segundo a NTU, o Brasil inteiro conta com 4.830 quilômetros de infraestruturas prioritizadas, mas, segundo avaliação da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), seriam necessários mais 8.900 quilômetros para atender às necessidades atuais.

FATORES

Ainda com relação aos fatores que possam constituir um quadro de soluções no tema da prevalência do transporte individual sobre o coletivo, em artigo dirigido aos prefeitos empossados agora em 2025, o diretor-executivo da NTU, Francisco Christovam, chamou a atenção para o fato de que o transporte público coletivo urbano de passageiros atravessa um momento que considera “muito interessante e importante”.

Segundo ele, aqueles que usam o transporte público estão a exigir serviços de qualidade, com veículos modernos, itinerários racionalizados e infraestrutura adequada, que favoreça o desempenho dos veículos, como faixas exclusivas, corredores e sistemas BRT (Bus Rapid Transit), de modo que proporcionem serviços ao menor custo, oportunizando tarifas módicas. Ele



instou os novos prefeitos a criar as condições adequadas para que o transporte dos municípios possa ser feito de maneira a atender seus desejos e suas necessidades.

No campo institucional, Christovam mencionou como aspectos positivos a aprovação da reforma tributária, com total isenção de tributos na prestação das atividades de transporte, e a proposta de instituição de um sistema semelhante ao Sistema Único de Saúde (SUS), de maneira a assegurar recursos financeiros provenientes das três esferas de governo para investimentos e custeio dos serviços de transporte.

O diretor-executivo da NTU mencionou ainda o impulso à descarbonização da frota de ônibus, com a troca dos veículos movidos com combustíveis fósseis por outras tecnologias que estejam disponíveis no país e tornem a operação do transporte público ambientalmente melhor.

Francisco Christovam, presidente da NTU

SUBSÍDIOS E MARCO LEGAL

Francisco Christovam sublinhou também que, no contexto da crise aguda vivida pelos sistemas de transporte público, estão a ampliação do volume de subsídios públicos ao usuário no país – mais mu-



nicipios passaram a fazer esse tipo de cobertura – e, ainda, a tramitação do novo marco legal do transporte público.

Uma boa notícia para o fortalecimento do transporte público no país foi justamente a aprovação, em dezembro de 2024, pelo Senado, do projeto de lei que institui o novo marco legal do transporte público. A matéria foi encaminhada à Câmara dos Deputados, casa em que começou a tramitar por meio da Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), presidida pelo deputado federal Yury Bruno (MDB-Ceará), que tem a incumbência de incluí-la na pauta e conduzir as audiências públicas. A relatoria da proposta está a cargo do deputado José Priante (MDB-Pará).

A CNT e outras entidades do setor, como a NTU e a ANPTrilhos, se esforçam para que a matéria caminhe o mais rapidamente possível na Câmara dos Deputados e seja aprovada sem mudanças em relação ao texto do Senado. 

**Curiosamente,
para inovar em mobilidade
é preciso se movimentar.
Não dá para ficar parado
esperando uma solução.**

TRANSDATA NO



**UITP
SUMMIT**
HAMBURG - 2025

O futuro em cada ponto

TRANSDATA

De cidade em cidade, nossa tecnologia conectou muitos pontos no Brasil, na América Latina e na África, melhorando a vida de milhares de pessoas. Em mais de 450 operações, impulsionamos a evolução da mobilidade. Agora, levamos essa experiência até Hamburgo, na Alemanha, para compartilhar nossas soluções com todos que desejam um transporte coletivo mais atrativo, sustentável e economicamente viável. E, de lá, seguimos para novos destinos. Quem sabe o próximo ponto seja a sua cidade?

Quando a gente se move, a mobilidade humana se renova.

itstransdata.com

[f](#) [@](#) [v](#) [in](#) /SomosTransdata

Avanços e oscilações

■ ALEXANDRE ASQUINI

Nem todas as capitais ou regiões metropolitanas das quais foi possível obter dados referentes ao número de passageiros transportados em 2024 tiveram crescimento em relação ao ano anterior. Nesse período pós-pandemia da covid-19, há certa oscilação, com avanços e recuos. Mas o certo é que pelo menos duas grandes metrópoles – Brasília (DF) e Recife (PE) – superaram as marcas obtidas nos anos que antecederam a crise sanitária.

A tabela ao lado, que vem sendo construída há mais de uma década, oferece um quadro geral de como tem andado o transporte público por ônibus no país, basicamente desde a época das manifestações por melhorias nos sistemas de mobilidade urbana. O que se nota na tabela, em linhas gerais, é a diminuição progressiva do número de passageiros desde 2012 – inicialmente, por conta da crise crônica dos sistemas e, mais recentemente, também em razão da pandemia e de suas consequências.

Como tem sido reiterado, a crise dos sistemas de transporte por ônibus apresenta, como componentes estruturais, determinados aspectos bem marcados, tais como: o custo da tarifa paga basicamente pelo usuário (embora, depois da pandemia, um grupo maior de municípios tenha avançado na concessão de subsídios); o repasse para a tarifa do custo de gratuidades – inclusive as constitucionais; dificuldades para qualificação dos serviços; precariedade da infraestrutura; queda do desempenho operacional em razão de congestionamentos; aumento de custos para as operadoras e outros desafios.

COMO ANTES DA PANDEMIA

Num recorte que permite a observação de capitais que ofereceram dados completos a respeito da produção de transporte público por ônibus, destacam-se duas metrópoles: Brasília e Recife. Ambas produziram, em 2024, resultados em termos de passageiros transportados que igualam ou superam marcas

alcançadas nos anos imediatamente anteriores à pandemia.

Brasília registrou, em 2024, o transporte de 359,79 milhões de passageiros, o que significa acréscimo de 2,74% sobre o resultado de 350,16 milhões de passageiros registrados em 2023. Essas duas marcas mostram que a capital federal superou o total transportado em 2019, o último ano antes da pandemia, quando foram transportados 348,40 milhões de passageiros.

Já os 363,72 milhões de passageiros transportados em 2024 pelo sistema que atende à região metropolitana do Recife evidenciam crescimento de 32,06% sobre os 275,41 milhões de passageiros transportados em 2023. O resultado de 2024 ultrapassa as marcas registradas antes da pandemia: em 2019, foram 348,47 milhões de passageiros e, em 2018, 361,67 milhões de passageiros.

CRESCIMENTO FIRME

Os 127,99 milhões de passageiros transportados em 2024 pelo sistema de transporte público por ônibus de Goiânia (GO) e das cidades da área metropolitana evidenciam que, ali, a retomada, embora sem alcançar os valores anteriores à pandemia, mostra-se firme e constante. Foram 125,98 milhões de passageiros transportados em 2023; 106,95 milhões em 2022; 77,76 milhões em 2021; e 74,57 em 2020. Em 2019, foram transportados 142,16 milhões de passageiros.

Na cidade em que os totais anuais são expressos em bilhões de passageiros, a rota da retomada também é constante. No auge da pandemia, em 2020, foram transportados 1,56 bilhão de passageiros. Desde então, o crescimento em São Paulo não teve recuos: em 2021, 1,67 bilhão de passageiros; em 2022, um total de 2,05 bilhões, superado pela marca de 2023, com 2,08 bilhões de passageiros; e agora, em 2024, com 2,16 bilhões de passageiros.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS EM SISTEMAS DE ÔNIBUS DE CAPITALS BRASILEIRAS VARIÇÃO 2014/2023 E DADOS COMPLEMENTARES REFERENTES A 2012 E 2013

CAPITAL	MILHÕES DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS Dados colhidos pelo Anuário do Transporte e da Mobilidade Urbana em 2014		MILHÕES DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR ANO Dados colhidos pelo Anuário do Transporte e da Mobilidade Urbana em 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 e 2025										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ARACAJU	87,99	85,54	86,97	81,59	75,54	73,29	65,28	59,41	33,03	35,05	41,50	41,16	51,38
BELÉM	N/D	N/D	N/D	258,71	N/D	252,32	N/D	289,09	231,22	195,89	208,51	190,05	N/D
BELO HORIZONTE	455,84	453,21	439,51	448,31	438,93	375,47	372,76	353,18	192,97	208,99	269,35	275,19	274,70
BOA VISTA	N/D	N/D	8,42	8,96	8,18	8,4	8,05	7,82	3,75	N/D	5,42	7,58	N/D
BRASÍLIA	390,90	372,65	366,09	383,30	374,43	350,32	349,17	348,40	195,58	231,17	328,68	350,16	359,79
C. GRANDE	78,84	78,59	78,45	75,52	72,44	67,89	65,15	60,56	33,31	41,07	N/D	38,33	41,36
CUIABÁ	79,56	75,89	N/D	68,24	68,02	68,39	69,20	N/D	34,77	38,73	53,51	50,59	54,00
CURITIBA	663,32	669,86	563,22	543,07	474,27	400,31	394,55	384,73	206,27	246,97	327,47	338,56	N/D
FLORIANÓPOLIS	62,28	60,38	N/D	N/D	62,95	61,64	64,62	65,69	19,70	N/D	N/D	60,00	64,80
FORTALEZA	314,78	350,43	324,79	323,88	308,04	304,02	306,52	287,23	165,75	169,86	194,52	180,53	N/D
GOIÂNIA	232,48	227,09	211,52	196,36	175,16	157,22	145,91	142,16	74,57	77,76	106,95	125,98	127,99
JOÃO PESSOA	99,06	98,74	N/D	88,26	80,12	72,90	68,63	66,00	N/D	39,07	N/D	54,63	54,81
MACAPÁ	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
MACEIO	91,21	90,70	N/D	94,93	89,05	81,85	79,11	74,87	41,50	48,16	65,16	65,88	N/D
MANAUS	265,29	268,97	N/D	N/D	N/D	191,88	193,25	N/D	N/D	N/D	148,09	136,41	131,64
NATAL	127,83	124,47	N/D	110,99	106,27	99,19	93,56	87,94	45,73	47,94	56,26	49,56	N/D
PALMAS	N/D	N/D	20,59	21,56	21,42	N/D	31,81	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
PORTO ALEGRE	328,70	321,92	302,50	301,20	292,70	266,50	247,10	233,60C	112,70	116,20C	152,90C	159,10	155,51
PORTO VELHO	N/D	N/D	N/D	N/D	22,45	21,89	17,85	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
RECIFE	610,81	616,32	472,15	439,88	423,93	368,38	361,67	348,47	207,97	161,94	312,61	275,41	363,72
RIO BRANCO	30,59	32,07	N/D	30,85	30,45	28,56	26,50	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
RIO DE JANEIRO	1.220,00	1.260,00	1.139,49	1.321,89	1.273,06	1.169,96	1.088,78	1.008,32	552,43	598,24	607,98	641,33	N/D
SALVADOR	421,93	405,10	N/D	N/D	N/D	N/D	432,67	419,97	238,74	257,51	321,12	333,35	331,97
SÃO LUÍS	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
SÃO PAULO	2.900,00	2.900,00	2.920,27	2.895,70	2.915,34	2.864,26	2.798,61	2.638,16	1.563,22	1.674,52	2.050,20	2.081,38	2.160,00
TERESINA	85,90	90,68	80,66	73,20	72,53	70,37	67,41	45,92	14,00	N/D	N/D	N/D	N/D
VITÓRIA	37,43	35,10	33,86	30,81	27,04	23,93	23,29	22,24	9,78	129,33	174,67	179,20	176,05

Dados de mais de dez anos. A tabela acima reúne informações sobre o número de passageiros transportados em capitais estaduais brasileiras (em alguns casos, considerando a área metropolitana) e do Distrito Federal coletados pelo Anuário do Ônibus e da Mobilidade Urbana (OTM Editora) junto às administrações municipais e se referem a 2023, 2022, 2021, 2020, 2019, 2018, 2017, 2016, 2015, 2014. A coluna relativa à variação percentual retrata a comparação entre os valores de 2022 e de 2023. Duas colunas com coloração diferenciada mostram dados coletados em 2014 pelo Anuário do Transporte e da Mobilidade Urbana (OTM Editora) e concernentes aos anos de 2012 e 2013. Os dados apresentados na tabela foram de modo geral fornecidos pelo poder público da área de mobilidade e transporte de cada capital ou área metropolitana; outras fontes são informadas no relatório de cada uma das capitais ou áreas metropolitanas, nas páginas a seguir.

COM OSCILAÇÕES

Foram 51,38 milhões os passageiros transportados em 2024 pelo sistema de Aracaju (SE) e cidades vizinhas. Esse dado mostra significativo crescimento sobre os 41,16 milhões de passageiros transportados em 2023, ano em que houve pequeno recuo em relação a 2022, quando foram transportados 41,50 milhões de passageiros. Em 2019, haviam sido trans-

portados 59,41 milhões de passageiros.

A cidade de Porto Alegre (RS) também oscilou. O total de 155,51 milhões de passageiros registrado em 2024 é menor que o total de 2023, quando o sistema carregou 159,10 milhões de passageiros. A diferença teve forte influência das inundações que assolaram a cidade no outono de 2024. Em 2019, foram transportados 233,60 milhões de passageiros.

Quadro do transporte por ônibus em capitais – 2024

O *Anuário do Ônibus e da Mobilidade Urbana* empreendeu novo levantamento junto a secretarias e órgãos gestores do transporte de capitais brasileiras, buscando atualizar dados básicos do sistema de transporte por ônibus nas cidades (em

alguns casos incluindo a região metropolitana). A maioria das capitais retornou com dados atualizados. O resultado pode ser visto a seguir por meio de um resumo das principais informações recolhidas.

ARACAJU (SE)

População: 602.757 habitantes (IBGE, Censo 2022)

Em 2024, sistema transportou 24,83% a mais do que no ano anterior

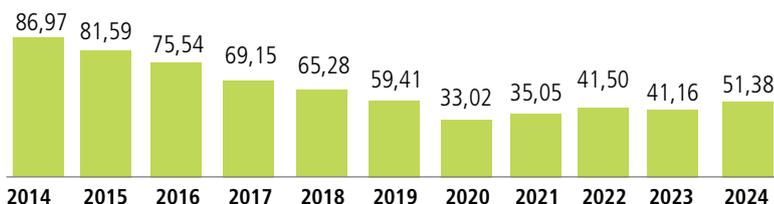
CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – O serviço de transporte por ônibus é totalmente integrado por meio de terminais, envolvendo, além de Aracaju, gerenciadora do sistema, cidades da Região Metropolitana: São Cristóvão, Nossa Senhora do Socorro e Barrados Coqueiros, e com aplicação de tarifa única. As linhas estão distribuídas em tronco-diametraais, interbairros, tronco-radiais, circulares, radiais e alimentadoras.

Frota de ônibus. Em 2024, idade média da frota era de nove anos; as características dessa frota com 537 ônibus eram as seguintes: 488 ônibus convencionais, 10 articulados, 5 micro-ônibus e 34 midibus. Os veículos não dispunham de ar-condicionado. **Linhas e extensão do sistema.** Em 2023, havia 101 linhas, cuja extensão total era de –2.634,23 km quilômetros. **Corredores e faixas exclusivas.** Havia um corredor com faixa exclusiva para ônibus, com extensão de 25,9 quilômetros. **Velocidade média dos ônibus convencionais.** 19 km por hora. **Número de pontos de parada.** Total de 1.492 pontos de parada, dos quais 555 com abrigo.

PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados. Foram transportados 51.387.929 em 2024, significando aumento de 24,83% sobre o resultado de 2023, quando foram transportados 41.160.579 passageiros, e aumento de 23,80% sobre o resultado de 2022, quando foram transportados 41.507.238 passageiros. O total de passageiros alcançado em 2022, representou aumento de 18,39% sobre o resultado de 2021, quando foram transportados 35.058.322 passageiros, e crescimento de 25,65% em relação aos

33.032.538 passageiros transportados em 2020. Esse total de passageiros transportados em 2020, o primeiro ano da pandemia, é o mais baixo da série histórica estabelecida por este Anuário, significando redução de 44,4% em relação aos 59.419.831 passageiros transportados em 2019; redução de 49,40% em relação aos 65.284.312 passageiros transportados em 2018; redução de 52,23% em relação aos 69.159.425 transportados em 2017; retração de 56,27% em relação aos 75.545.607 transportados em 2016; diminuição de 59,51% em relação aos 81.591.679 passageiros registrados em 2015 e redução, também, de 62,02%, em comparação com os 86.974.983 passageiros transportados em 2014. Não foram informadas as médias diárias de passageiros concernentes aos anos em foco. **Tarifas.** A tarifa unitária era de R\$ 2,70 em 2014 e passou a ser de R\$ 3,10 em 2015, mantendo-se neste mesmo valor em 2016, subindo para R\$ 3,50 em 2017 e alcançando o valor de R\$ 4,00 em 2018, mantendo-se nesse patamar em 2019, 2020 e 2021. No ano de 2022, a tarifa passou a ser de R\$ 4,50, valor mantido em 2023 – variação de 66,66% no período 2014/2024, sendo que a inflação entre janeiro de 2014 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV) foi de 122,44%. **Gratuidades.** Em 2023, as gratuidades alcançaram 9% do total dos passageiros transportados; nos anos anteriores, de 2023 e 2019, esse índice era de 1% **Bilhetagem eletrônica.** O sistema conta com bilhetagem eletrônica. Sim. Possui cartão vale-transporte, cartão passe escolar (50% da tarifa), cartões gratuidades, cartão para pessoas com deficiência e cartão do idoso.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2014-2024 (Em milhões)



SISTEMA PERDEU 317 MILHÕES DE PASSAGEIROS EM DEZ ANOS
Em comparação com o resultado de 2014, nos dez anos seguintes (de 2015 a 2024), somados os resultados de cada ano, observa-se que um total de 317,06 milhões de passageiros deixou de utilizar o sistema de transporte por ônibus.

Tarifa de R\$ 4,00 vigorou de 2022 a 2024

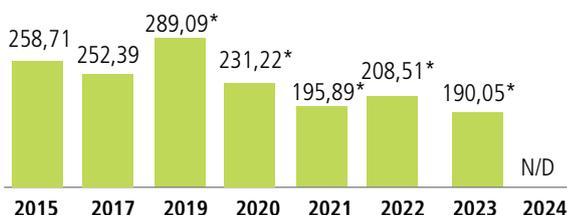
CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus. O site oficial Belém em Números, em sua mais recente atualização, datada de 2023, informa que integravam a frota da capital paraense 1.146 ônibus, aos quais se somam 716 ônibus da frota metropolitana circulante em Belém. **Idade média da frota.** A idade média da frota em 2023 era de oito anos e quatro meses. **Linhas.** Em 2023, estavam em operação 156 linhas, sendo 96 municipais e 60 urbanas. **Corredores e faixas exclusivas.** A cidade, que antes contava com nove quilômetros do sistema de BRT, em 2018 passou a contar com 12 quilômetros, chegando a 19,2 quilômetros em 2019, extensão mantida em 2022. Além disso, viu ampliada a extensão de faixas exclusivas, de 14,5 quilômetros (antes de 2018), para 17,5 quilômetros (2018) e, em 2019, para 24,7 quilômetros, extensão mantida em 2022. **Velocidade média dos ônibus convencionais.** Nos dias úteis, 19,2 km/h. **Número de pontos de parada.** Em 2022, havia 1.513 pontos de parada – dos quais 556 cobertos, mais 25 estações do BRT (11 na avenida Augusto Montenegro e 14 na avenida Almirante Barroso).

PASSAGEIROS – Passageiros transportados. Dados não atualizados revelam que em 2023, foram transportados 190.051.504 passageiros (média diária não disponível) no sistema de Belém e área metropolitana, significando retração de 8,85% sobre os 208.517.629 passageiros (média diária de 687.999 passageiros) transportados em 2022, e também de 2,98% em relação ao total de 195.894.825 passageiros transportados em 2021 (média diária aproximada de 580.000 passageiros). **Na pandemia e antes.** O número de passageiros transportados em 2021 foi

15,28% inferior ao registrado em 2020, quando foram transportados 231.227.500 passageiros, incluídos nesse total, os passageiros de linhas metropolitanas (média diária aproximada de 720.000 passageiros, incluídos os transportados em linhas metropolitanas). Por sua vez, o número de passageiros transportados em 2020 foi 20,01% inferior ao registrado em 2019, quando foram transportados 289.093.255 passageiros, incluídos nesse total, os passageiros de linhas metropolitanas (média diária aproximada de 900.000 passageiros, incluídos os transportados em linhas metropolitanas). Não foi informado o número de passageiros transportados em 2018. Em 2017, haviam sido transportados 252.329.736 passageiros em linhas municipais apenas (média de passageiros por dia útil não informada), representando queda de 2,46% em relação aos 258.714.996 passageiros transportados em 2015 em linhas municipais apenas (média de passageiros por dia útil não informada). Não há dados referentes a 2016.

SISTEMA TARIFÁRIO – Tarifas. A tarifa unitária era de R\$ 2,40 em 2014 e passou a ser de R\$ 2,70 em 2015, permanecendo com este mesmo valor em 2016; em 2017, a tarifa foi aumentada para R\$ 3,10 e, em 2018, subiu novamente, para R\$ 3,30, chegando a R\$ 3,60 em 2019, valor que permaneceu em 2020 e em 2021, tendo sido majorado para R\$ 4,00 em 2022, valor mantido em 2023 e em 2024. – variação de 66,6% nos dez anos, sendo que a inflação entre janeiro de 2014 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV), foi de 122,44%. **Gratuidades.** Em 2022, em torno de 20%. Não há informações referentes a 2023 e 2024 **Bilhetagem eletrônica.** O sistema possui bilhetagem eletrônica.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS EM 2015, 2017 de 2019 a 2024 (Em milhões)



330,69 MILHÕES DE PASSAGEIROS DEIXARAM DE SER TRANSPORTADOS ENTRE 2019 E 2023

Comparados os dados de 2020 a 2023 com o resultado de 2019, o sistema deixou de transportar 330,69 milhões de passageiros.

* inclui as linhas metropolitanas

Em 2024, pequena retração no número de passageiros transportados

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus. Dados não atualizados mostram que em 2023 Belo Horizonte contava com 2.783 ônibus, sendo 2.315 convencionais (inclui ônibus que circulam no sistema de BRT Move); 189 articulados (que operam exclusivamente no BRT Move) e 31 micro-ônibus, que atendem vilas e favelas da cidade. Há ainda 248 veículos do sistema complementar. Ônibus com ar-condicionado. Do total de ônibus, 1.947 contavam com ar-condicionado. **Idade da frota.** A idade média da frota em 2023 era de cinco anos e onze meses. **Linhas e extensão do sistema.** O sistema contava com 296 linhas que, juntas, apresentavam extensão total de

16.195 km quilômetros. **Velocidade média dos ônibus convencionais. A) Avenida Antônio Carlos:** Linha Direta – somente o corredor exclusivo –, 45 km/h; Linha Direta – viagem completa –, 39 km/h; Linha Paradora – somente o corredor exclusivo –, 31 km/h. Linha Paradora – viagem completa –, 24 km/h. **B) Avenida Cristiano Machado:** Linha Direta – somente o corredor exclusivo –, 44 km/h; Linha Direta – viagem completa –, 28 km/h; Linha Paradora – somente o corredor exclusivo –, 24 km/h; Linha Paradora – viagem completa –, 18km/h.

Número de pontos de parada. Em 2023, havia 9.492 pontos de parada, dos quais 3.172 com abrigo. **Corredores e faixas exclusivas.**

BELO HORIZONTE (MG)

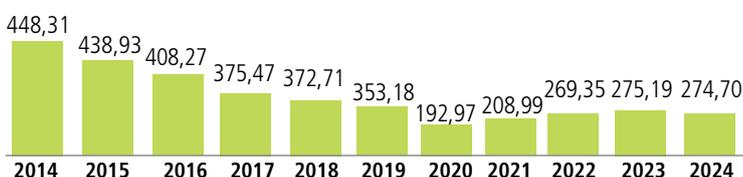
Havia aproximadamente 34,7 quilômetros de faixas exclusivas para ônibus. No início de 2024, estavam em implantação 4,8 quilômetros de faixas exclusivas na Avenida Afonso Pena. Os corredores do sistema de BRT Move tinham em 2023 extensão de 21,7 quilômetros (pistas exclusivas).

PASSAGEIROS – Passageiros transportados. Foram transportados 274.709.210 em 2024 (média diária não disponível), o que representa pequena retração em relação aos 275.196.161 passageiros em 2023 (média de 987.779 passageiros por dia útil). O total observado em 2023 representou aumento de 2,16% sobre os 269.354.755 passageiros transportados em 2022 (quando se registrou média de 936.791 por dia útil). Em 2021, foram transportados 208.998.528 passageiros (com média de 719.465 passageiros por dia útil), e ampliação de 39,57% em relação aos 192.975.666 passageiros transportados em 2020 (média de 692.135 passageiros por dia útil), mas ainda muito abaixo do que se transportava antes de pandemia. Como em outras capitais, o número de passageiros transportados em 2020, o primeiro ano da pandemia, é o mais baixo da série histórica estabelecida por este Anuário. O total de passageiros transportados em 2020 representou redução de 45,36% em relação aos 353.186.857 passageiros transportados em 2019; redução de 48,60% em comparação com os 375.476.495 passageiros transportados em 2017 (média de 1.326.675 passageiros por dia útil); retração de 56,03% em relação aos 438.937.197 passageiros transportados em 2016; redução de 56,95% em comparação com os 448.316.052 passageiros transportados em 2015 e, ainda, queda de 56,09% em comparação com os 439.510.724 passageiros transportados em 2014 (média de 1.523.002 por dia).

SISTEMA TARIFÁRIO – Tarifas. A tarifa unitária era de R\$ 3,10 em 2014 e passou para R\$ 3,40 em 2015, chegando a R\$ 4,05 em 2016 e permanecendo com este mesmo valor em 2017 e em praticamente todo o ano de 2018, o que representa aumento de 30,65% no período

2014-2018. É importante observar que a tarifa foi majorada em 30 de dezembro de 2018, passando a ser de R\$ 4,50, valor mantido em 2019, 2020, 2021, 2022. Em 2023, a tarifa predominante teve variação durante o ano, começando com R\$ 4,50, passando para R\$ 6,00 e retornando a R\$ 4,50. Em 29 de dezembro de 2023, a maior tarifa no sistema – correspondente ao serviço convencional, nas linhas perimetrais, radiais, semi expressas, diametrais, troncais e o MOVE – passou a ser de R\$ 5,25, valor que vigorou até 31 de dezembro de 2024. Houve variação de 59,04% no período 2014/2024 (sem contar a etapa em que a tarifa foi de R\$ 6,00); a inflação entre janeiro de 2014 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV) foi de 122,44%. **Gratuidades.** As gratuidades alcançavam 6% dos passageiros em 2014, caíram para 5,2% em 2015, voltando a subir para 7,2% em 2016 e para 10,93% em 2017, mas refluindo para 9,23% em 2018. Em 2019 manteve-se em 9,23%, chegando a 9,40% em 2020, percentual mantido em 2021. Em 2022, esse indicador foi de 11,5%. E em 2023 alcançou 12,5%. Não há dados sobre 2024. **Bilhetagem eletrônica.** O sistema conta com bilhetagem eletrônica desde 2002 em todos os ônibus e estações de integração. Em 20 anos de operação, vários avanços e novas funcionalidades foram incorporadas, aumentando o controle operacional pelo órgão regulador e novos benefícios aos usuários. O sistema encontra-se em fase de operação plena, já tendo sido comercializados mais de 3,2 milhões de cartões BHBUS (nome do cartão eletrônico no Município de Belo Horizonte). Do total de usuários transportados atualmente, aproximadamente 84% utilizam o cartão BHBUS, gerando cerca de 1 milhão de pagamentos de viagens por esse meio diariamente. O percentual restante (16%) refere-se a pagamentos em dinheiro. O sistema de bilhetagem eletrônica foi ampliado para todas as linhas do Sistema Suplementar de Passageiros e também para o Trem Metropolitano (19 estações).

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2014-2024 (Em milhões)



PERDA SUPERIOR A 1,17 BILHÃO DE PASSAGEIROS DE 2015 A 2024

Tendo como base o resultado de 2015, entre os anos de 2016 a 2024, somados os resultados de cada ano, cerca de 1,17 bilhão de passageiros deixaram de utilizar o sistema de transporte por ônibus em Belo Horizonte.

BOA VISTA (RR)

População: 413.486 habitantes (IBGE, Censo 2022)

Sistema recebeu 16 novos ônibus em 2024

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – No primeiro semestre de 2024, foram incorporados 16 novos ônibus à frota de ônibus que atende a capital de Roraima. **Frota de ônibus.** Dados de 2023 revelam o sistema contava com 76 ônibus, sendo 52 convencionais, cinco articulados e 19 micro-ônibus. **Ônibus com ar-condicionado.** Em 2023, havia 41 ônibus com ar-condicionado. **Idade da frota.** A idade média da frota era de oito anos e quatro meses. **Linhas e extensão do sistema.** Havia 18 linhas com extensão total de 720 km

quilômetros. **Velocidade média dos ônibus convencionais.** Era de 55 km/h. **Número de pontos de parada.** Total de 675 pontos de parada, todos cobertos. **Licitação.** A próxima licitação do sistema está prevista para 2024.

PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados. Não há dados referentes a 2024. Foram registrados 7.588.350 passageiros transportados em 2023 (média diária de 20.790 passa-

BOA VISTA (RR)

geiros), significando crescimento de 39,76% sobre o total referente a 2022, quando foram transportados 5.429.520 passageiros transportados (média diária de 15.082 passageiros). O total de 2022 representou aumento de 44,68% sobre o total de 3.752.552 passageiros transportados em 2020 (média diária de 10.423 passageiros), o primeiro ano da pandemia. Não foi informado o total de passageiros de 2021. O número de passageiros transportados em 2020 significou o pior resultado do sistema na série histórica deste Anuário, representando redução de 52,02% em relação aos 7.822.082 transportados em 2019; redução de 53,43% em relação aos 8.059.047 passageiros transportados em 2018 (média diária de 26.000 passageiros); diminuição de 55,37% em relação aos 8.409.389 passageiros transportados em 2017 (média de 26.700 passageiros por dia útil) e redução menos significativa, de 54,13%, em relação aos 8.181.262 passageiros transportados em 2016 (média de 26.230 passageiros por dia). Observa-se que em 2017 houve aumento

de 2,78% na demanda em comparação com 2016; foi, na ocasião, um dos poucos casos entre as capitais brasileiras. **Tarifas.** A tarifa unitária era de R\$ 3,10, tanto em 2016 como em 2017, tendo sido elevada em 13,88%, para R\$ 3,60, em 2018, e permanecendo com esse valor em 2019; em 2020, a tarifa foi majorada em 4,01%, para R\$ 3,75, passando, em 2022 para R\$ 4,50. Em 2023 e 2024 vigorou a tarifa de R\$ 5,50, representando aumento de 22,22% sobre o valor anterior. Resumindo, houve variação de 77,41% no período 2016/2023; a inflação entre janeiro de 2016 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV) foi de 94,08%. **Gratuidades.** As gratuidades alcançavam 25% dos passageiros em 2016 e 2017, chegando a 26% em 2018, 31% em 2019 e 9,26% em 2020. Em 2022, esse índice era de 24,31%. **Bilhetagem eletrônica.** O sistema conta com bilhetagem eletrônica, com cartão vale-transporte, cartão passe escolar (50% da tarifa), cartões gratuidades, cartão para pessoas com deficiência e cartão do idoso.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2016-2024 (Em milhões)



COM O DOBRO DE PASSAGEIROS CONTABILIZADOS EM 2020, EM 2023 BOA VISTA HAVIA SE APROXIMADO DOS RESULTADOS DE 2019

Os dados de 2023 revelaram que o sistema de Boa Vista transportou 2,16 milhões de passageiros a mais do que em 2022, aproximando-se da marca de 7,82 milhões de passageiros transportados em 2019, o último ano antes da pandemia.

BRASÍLIA (DF)

População: 2.817.381 habitantes (IBGE, Censo 2022)

Número de passageiros transportados cresceu 2,74% em 2024

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus. Em 2024, o sistema contava com 3.003 ônibus, sendo 2.320 convencionais com porta de um lado só, 218 convencionais com portas dos dois lados; 90 padron, 110 padron BRT e 6 padron elétricos, além de 61 articulados BRT, 104 miniônibus e 78 midi-ônibus. **Informações.** O gestor do sistema informa que o serviço básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal é dividido em cinco regiões operacionais. Em quatro regiões, os ônibus foram 100% renovados. Uma das regiões está em processo de renovação da frota. A frota está sendo ampliada gradativamente. **Ar condicionado.** Em 2020, 319 ônibus contavam com ar condicionado; a respeito de 2021, 2022, 2023 e 2024 o total não foi informado. **Idade média da frota.** A idade média da frota era, em 2024, de dois anos e trezentos e cinquenta e oito dias. **Linhas e extensão do sistema.** Havia 937 linhas (serviço básico) em 2024, ano em a média diária da quilometragem percorrida foi de 818.930,55 (dias úteis), 418.524,88 (sábados) e 282.181,93 (domingos). **Velocidade média dos ônibus convencionais.** Era de 25 km/h nas linhas de ligação e de 18 km/h nas linhas circulares. **Corredores e faixas exclusivas.** Em operação, 87 quilômetros de faixa exclusivas e 30 quilômetros de corredor do sistema de BRT (por sentido). **Número de pontos de parada.** Total de 6.429 pontos de parada, dos quais 5.283 com abrigo.

sobre o total de 350.162.345 em 2023 (1.276.000 acessos por dia útil típico). O número de passageiros transportados em Brasília já superou em 2024 e em 2023 o total transportado em 2019, o último ano antes da pandemia. **Anos recentes.** O total de passageiros de 2023 representou aumento de 6,53% sobre o total de 328.680.802 passageiros transportados em 2022 (média de 1.350.000 acessos por dia útil típico) significando aumento de 51,47% em comparação com os 231.171.959 passageiros transportados em 2021 (média de 913.723 passageiros por dia útil) e também aumento de 79,02% em relação aos 195.588.672 passageiros transportados em 2020 (média de 648.865 passageiros por dia útil), mas ainda abaixo do que se transportava antes de pandemia. Como em outras capitais, o número de passageiros transportados em 2020, o primeiro ano da pandemia, é o mais baixo da série histórica estabelecida por este Anuário. O total de passageiros em 2020 significou redução de 43,86% em relação a 2019, quando foram transportados 348.404.978 passageiros; redução de 43,98% em relação a 2018, quando foram transportados 349.174.169 passageiros (média diária de 1.098.032 passageiros), retração de 44,16% em relação aos 350.323.759 passageiros transportados em 2017 (média diária de 1.142.070 passageiros); redução de 47,76% em relação aos 374.431.794 passageiros transportados em 2016 (média de 1.177.458 passageiros por dia útil), redução de 48,97% em relação aos 383.304.152 passageiros transportados em 2015 (média de 1.205.358 por dia) e, ainda, redução de 46,57% em comparação com os 366.096.813 passageiros transportados em 2014 (média de 1.151.247 passageiros por dia).

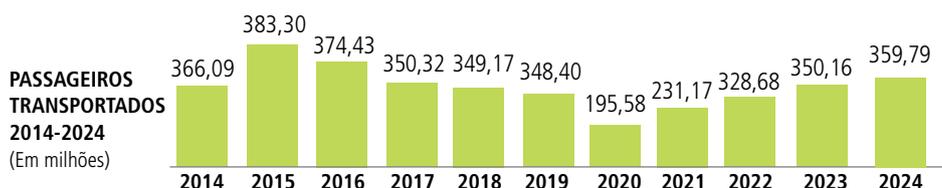
Tarifas. A média da tarifa usuária (considerando três faixas tarifárias em

PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados. Houve o transporte de 359.790.545 passageiros em 2024 (média de 1.311.744 passageiros por dia), representando acréscimo de 2,74%

vigor no Distrito Federal) foi de R\$ 3,08 tanto em 2015 como em 2016, tendo sido elevada em 19,15%, para R\$ 3,67 (média da tarifa usuária), em 2017 e permanecendo com este mesmo valor ainda nos anos subsequentes até 2021. **Três tipos de tarifas.** Na recente atualização dos dados, o gestor do sistema de transporte do Distrito Federal informou valores referentes três tipos de tarifa a partir de 2020. Nos cinco últimos anos completos – 2020, 2021, 2022, 2023 e 2024 – os valores foram os mesmos, sendo eles: R\$ 2,70 (linhas circulares), R\$ 3,80 (ligações curtas) e R\$ 5,50 (integração/metrô). **Gratuidades.** As gratuidades alcançavam 18,4% dos passageiros em 2014, caíram para 23,11% em 2015, voltando a subir, para 29,30%, em 2016, alcançando 32,69%

em 2017 e caindo para 30,33% (média de um mês típico), e caindo novamente, para 26,05% em 2019, para alcançar 12,057% em 2020. Em 2021 alcançou 13,972% dos passageiros transportados. Em 2022, o percentual de gratuidades sobre o total de passageiros transportados foi de 25,35%; em 2023, alcançou 34,8%, e em 2024 foi de 30,24%.

Bilhetagem eletrônica. O sistema conta com bilhetagem eletrônica, com integração aberta e temporal, significando que o usuário pode utilizar um ou mais modais de transporte e fazer até dois transbordos no mesmo sentido num período de três horas, com a tarifa única de R\$ 5,50. O benefício vale entre qualquer tipo de ônibus do sistema e o metrô.



USANDO COMO PARÂMETRO 2015, DE 2016 A 2024, 562,22 MILHÕES DE PASSAGEIROS NÃO USARAM O SISTEMA

Após ganhar 17,21 milhões de passageiros em 2015 na comparação com 2014, chegando a 383,30 milhões de passageiros, o sistema experimentou perda de demanda no período de 2016 a 2020, com recuperação em 2021 e 2022 relativamente ao primeiro ano da pandemia, mas permanecendo bem longe do alcançado em 2015. Em 2023 e 2024, o total de passageiros transportados superou os resultados de 2019 e 2018.

CAMPO GRANDE (MS)

População: 898.100 habitantes (IBGE, Censo 2022)

Em 2024, crescimento de 7,9% no número de passageiros transportados

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus. Não há informação atualizada disponível. Na época da pandemia e antes. Dados sucintos do Relatório de Atividades 2020 da Prefeitura Municipal de Campo Grande, página 417, mostram que o sistema municipal contava, naquele ano, com 546 ônibus; o relatório referente a 2021 não traz esse dado. Outro aspecto informado no relatório de 2020 é que, naquele ano, assim como em 2018 e 2019, 100% da frota de ônibus contava com recursos de acessibilidade. Em 2018, a frota tinha idade média de seis anos e quatro meses e 5,47% dos veículos possuíam ar-condicionado. **Total de linhas.** O sistema contava em 2018 com 197 linhas. **Corredores e faixas exclusivas.** O município possuía em 2018 oito quilômetros de corredor preferencial; continuava a implantação de 55 quilômetros de faixa exclusiva. **Velocidade média.** Em dia útil típico no ano de 2018, a velocidade média no sistema era de 15,6km/h. **Pontos de parada.** Ainda em 2018, havia 3.478 pontos de parada, dos quais 2.097 dotados de abrigo; o Relatório de Atividades 2019 informa que em 2019 houve a implantação de 189 novos abrigos de ônibus do transporte coletivo.

PASSAGEIROS – Passageiros transportados. O Relatório de Atividades 2024 da Prefeitura Municipal de Campo Grande, página 423, mostra que o sistema transportou 41.367.374 passageiros entre janeiro e novembro desse ano, significando crescimento de 7,9% sobre os 38.337.837 passageiros transportados em igual período do ano anterior. Não foi possível obter números atualizados sobre o total de passageiros transportados em 2022. **Na pandemia e antes.** De janeiro a novembro de 2021, o sistema transportou 41.071.279 passageiros – número

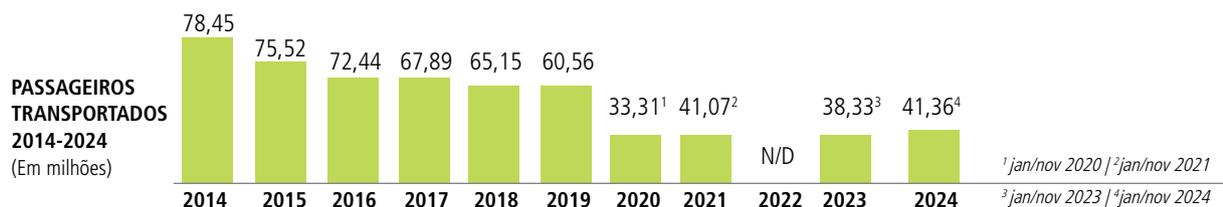
divulgado no Relatório de Atividades 2021 da Prefeitura Municipal de Campo Grande, página 400. Esse total revela aumento de 23,27% sobre igual período de 2020, quando foram transportados 33.316.378 passageiros – número divulgado no Relatório de Atividades 2020 da Prefeitura Municipal de Campo Grande, página 418. – A exemplo de outras capitais, o número de passageiros transportados em 2020, o primeiro ano da pandemia, é o mais baixo da série histórica levantada por este Anuário. Em 2019, considerados todos os meses, foram transportados 60.561.291 passageiros – número apresentado no Relatório de Atividades 2019 da Prefeitura Municipal de Campo Grande, página 387. O sistema apresenta, em anos recentes, número decrescente de passageiros: 2018, foram 65.158.619 passageiros (média diária de 226.245 passageiros); em 2017, houve 67.899.927 passageiros (média diária de 235.763 passageiros); em 2016, observou-se o transporte de 72.447.480 passageiros (média diária de 251.553 passageiros); em 2015, houve 75.528.965 passageiros (média diária de 262.253 passageiros); e em 2014, foram 78.451.039 passageiros (média diária de 272.399 passageiros).

SISTEMA TARIFÁRIO – Tarifas. Em 2014, a tarifa do serviço de transporte convencional por ônibus era de R\$ 3,00, passando para R\$ 3,20 em 2015 e para R\$ 3,55 em 2016, chegando a R\$ 3,70 em 2017 e alcançando R\$ 3,95 em 2018. Nos últimos dias de 2019, a tarifa foi majorada, passando a ser R\$ 4,10, e nos últimos dias de 2020, foi novamente aumentada para R\$ 4,20, permanecendo com esse valor até o final de 2021. Em 2022, passou a vigorar tarifa de R\$ 4,40. Em 2023 e até março de 2024 vigorou a tarifa de R\$ 4,65, reajustada nesse mês para R\$4,75 e mantida com esse valor até o final do ano. **Variação.** No

CAMPO GRANDE (MS)

período de 2014 a 2024 o aumento do valor da tarifa foi de 58,33%; a inflação entre janeiro de 2014 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV), foi de 122,44%. **Gratuidades.** As gratuidades alcançavam 27,06% dos passageiros transportados em 2014, caindo ligeiramente

para 26,56% de passageiros em 2015, subindo para 27,36% em 2016 e para 28,64% em 2017, alcançando, em 2018, 29,26%; não foram divulgados os dados de 2019 a 2024. **Bilhetagem eletrônica.** O sistema conta com bilhetagem eletrônica



CUIABÁ (MT)

População: 650.877 habitantes (IBGE, Censo 2022)

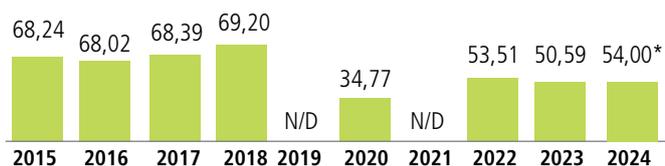
Frota climatizada

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus. Em 2023, o sistema municipal contava com 343 ônibus, sendo 339 convencionais e quatro articulados. Desse total, um conjunto de 246 ônibus dispunha de ar-condicionado. A frota tinha idade média ligeiramente superior a cinco anos e dez meses. A Prefeitura de Cuiabá informou publicamente em 2024 que naquele ano a cidade contava com 321 veículos em modo operacional, dos quais 316 possuíam ar-condicionado, índice superior a 98%. **Total de linhas.** Dados não atualizados mostram que o sistema contava em 2023 com 84 linhas, totalizando cobertura de 2.576 quilômetros. **Corredores e faixas exclusivas.** Em 2023, o município dispunha de 13,301 km quilômetros de faixas exclusivas para ônibus. **Velocidade média.** Em dia útil típico, a velocidade média no sistema em 2022 foi de 11 km/h; o índice referente a 2023 não foi informado. **Pontos de parada.** Em 2023, estavam implantados 2.363 pontos de parada, dos quais 923 dotados de abrigo.

PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados. Estimativa da Prefeitura indica que o sistema de transporte público de Cuiabá teria transportado em 2024 cerca de 54 milhões de passageiros. Em 2023, o sistema da cidade transportou 50.596.941 passageiros (média diária de 172.098 passageiros), o que representa retração de 5,45% em comparação com os 53.518.693 passageiros (média diária de 182.086 passageiros). O total de registrado em 2022 havia significado aumento de 38,16% sobre o total transportado em 2021, que foi 38.735.340 passageiros (média diária de 131.753 passageiros), e evidenciando também aumento de 53,91% sobre o resultado de 2020, o primeiro ano da pandemia, quando foram transportados 34.868.525 passageiros (média diária de 118.600

passageiros. Todos esses dados evidenciam que o sistema ainda não alcançou o patamar observado antes da pandemia. Não há informações referentes a 2019, mas, em 2018, foram transportados 69.208.045 (média diária de 221.820 passageiros). O número de passageiros vinha crescendo em anos recentes. O total transportado em 2018 foi 1,18% superior ao registrado em 2017, quando foram transportados 68.396.689 passageiros (média diária de 219.220 passageiros), 1,73% superior ao registrado em 2016, quando foram transportados 68.027.649 passageiros (média diária de 218.037 passageiros), e 1,40% superior ao observado em 2015, quando foram transportados 68.247.237 passageiros (média diária de 218.741 passageiros). **Tarifas.** Em 2015 a tarifa era de R\$ 3,10, passando para R\$ 3,60 em 2016 e permanecendo com este mesmo valor em 2017; em 2018, a tarifa foi majorada para R\$ 3,85, chegando, em 2019, a R\$ 4,10, valor mantido em 2020. Em 2022, a tarifa era de R\$ 4,95, valor mantido em 2023 e 2024. Assim, houve variação de 59,67% no valor da tarifa no período 2015/2024, sendo que a inflação entre janeiro de 2015 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV) foi de 114,53%. **Gratuidades.** As gratuidades alcançavam 32,91% dos passageiros transportados em 2015, subindo para 36,10% dos passageiros em 2016 e subindo novamente para 38,36% em 2017, com registro de novo crescimento, para 40,40%, em 2018. Não há informações a respeito de 2019. Nos três anos seguintes, foram estes os percentuais de gratuidades: 31,71%, em 2020; 30,40%, em 2021, e 33,09%, em 2022, alcançando 44,90% em 2023. Não há informações sobre 2024. **Bilhetagem eletrônica.** O sistema possui bilhetagem eletrônica com integração temporal.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2015-2024 (Em milhões)



EM COMPARAÇÃO COM 2018, PERDA ESTIMADA DE 112,78 MILHÕES DE PASSAGEIROS

Considerando os resultados de 2017 e de 2018, somados, o sistema ganhou cerca de 1,18 milhão de passageiros em relação a 2016. Mas, em comparação com o resultado de 2018 (o último ano com dados disponíveis antes da pandemia), o sistema deixou de transportar 112,78 milhões de passageiros (estimativa) em 2020, 2021, 2022, 2023 e 2024.

*estimativa

Em 2024, BRT de Curitiba completou 50 anos de operação

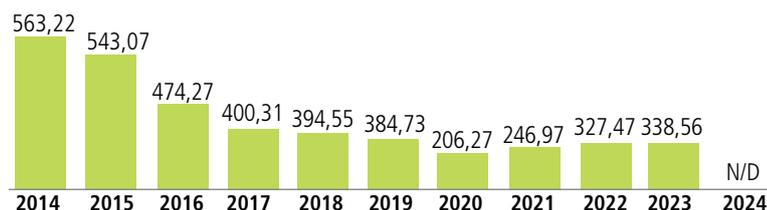
CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – 50 anos do BRT. O modelo de transporte público por ônibus popularizado por Curitiba, atualmente conhecido como BRT (Bus Rapid Transit) completou 50 anos em setembro de 2024. Esse sistema, segundo a administração municipal, transporta 65% dos passageiros do transporte coletivo da cidade. **Frota de ônibus.** Dados não atualizados mostram que em 2023, o sistema contava com 1.103 ônibus (incluídos nesse quantitativo todos os tipos e categorias de veículos) – uma frota com idade média pouco superior a oito anos. **Linhas e extensão do sistema.** Em 2023, estiveram em operação 242 linhas. Informou-se que os ônibus do sistema percorreram em média 300.773 km quilômetros por dia útil. **Corredores e faixas exclusivas.** O município contava em 2021 com 85,6 quilômetros de corredores do sistema de BRT e com 11,06 quilômetros de faixas exclusivas para ônibus. **Velocidade média da frota.** A velocidade média dos ônibus convencionais em 2021 foi de 17,07 km/h; os ônibus do BRT têm melhor desempenho, chegando a 22,70 km/h, no caso do Expresso Ligeirão. **Número de pontos de parada.** Em 2021, havia 6.633 pontos de parada, dos quais 5.500 cobertos, e mais 333 estações-tubo.

PASSAGEIROS – Passageiros transportados. Foram transportados 338.567.848 passageiros em 2023 (média diária de 927.309 passageiros), significando aumento de 3,38% sobre os 327.475.334 passageiros transportados em 2022 (média diária não informada). O total de 2023 representa um crescimento de 37,08% sobre o total de 246.974.040 passageiros registrados em 2021 (média de 767.000 passageiros por dia útil), evidenciando também crescimento de 64,13% em relação aos 206.272.503 passageiros transportados em 2020 (média diária de 710.589 passageiros). Como se observou em diferentes capitais, o número de passageiros transportados em 2020, o primeiro ano da pandemia, é o mais baixo da série histórica estabelecida por este Anuário. O total de

passageiros transportados em 2020 significou retração de 46,38% em comparação com 2019, quando foram transportados 384.737.095 passageiros (média diária de 1.331.610,34 passageiros); retração de 47,71% em comparação com 2018, quando foram transportados 394.552.847 passageiros (média diária de 1.365.615 passageiros); redução de 48,47% em comparação com o registrado em 2017, ocasião em que o sistema transportou 400.310.463 passageiros (média diária de 1.389.731 passageiros); redução de 50,50% em comparação com o registrado em 2016, quando foram transportados 474.273.939 passageiros (média diária de 1.620.000 passageiros); retração de 62,01% em comparação com o observado em 2015, quando foram transportados 543.075.664 passageiros (média diária de 1.746.224 passageiros), e também queda de 63,37% em contraste com 2014, quando foram transportados 563.221.000 passageiros (média diária de 1.811.000 passageiros).

SISTEMA TARIFÁRIO – Tarifas. Em 2014, a tarifa era de R\$ 2,85, passando para R\$ 3,30 em 2015 e para R\$ 3,70 em 2016, chegando a R\$ 4,25 em 2017 e permanecendo neste patamar em 2018. Em 2019, a tarifa foi aumentada para R\$ 4,50, mantendo-se com esse valor em 2020 e em 2021. Em 2022, a tarifa foi fixada em R\$ 5,50. Em 2023, a tarifa foi estabelecida em R\$ 6,00, valor mantido em 2024. O aumento do valor da tarifa entre 2014 e 2024 foi de 110,52%, sendo que a inflação entre janeiro de 2014 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV), foi de 122,44%. **Gratuidades.** As gratuidades alcançavam 13,99% dos passageiros transportados em 2014, manteve-se neste patamar em 2015 e caiu ligeiramente, para 13,11%, em 2016, regressando ao patamar inicial, com 14% em 2017 e avançando para 15,56% em 2018 e para 16,07% em 2019. Em 2020, o índice foi de 13,06% e em 2021, de 12,27%. Não houve informação do valor desse índice em 2022. Em 2023, era de 16,1%. Não há informação sobre 2024. Bilhetagem eletrônica. O sistema conta com bilhetagem eletrônica.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2014-2024 (Em milhões)



SISTEMA DEIXOU DE TRANSPORTAR 1,74 BILHÃO DE PASSAGEIROS ENTRE 2015 E 2023

Tendo como base o resultado de 2014, no período 2015-2023, o sistema perdeu 1,74 bilhão de passageiros. Antes da pandemia, ano a ano houve redução do número de passageiros; depois da pandemia, apesar da recuperação gradativa, os números ainda não alcançaram o resultado observado em 2019.

Número de passageiros transportados em 2024 se aproximaria do registrado antes da pandemia

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota. Dados atualizados em janeiro de 2025, divulgados pelo site do Consórcio Fênix responsável pelo transporte público por ônibus em Florianópolis, mostram que a frota em operação era composta por

524 veículos. A consulta ao site foi feita em 11 de maio de 2025. As características da frota não foram especificadas. **Linhas.** O sistema convencional contava com 253 linhas em operação.

PASSAGEIROS – Não foi possível obter dados mais específicos

Escolha o ônibus que te leva até lá.

Um futuro
mais verde
nos espera.



O **Attivi Integral, 100% elétrico**, é o ônibus que nos leva até um futuro mais verde, onde o transporte urbano sustentável é uma realidade. Desenvolvido pela Marcopolo com tecnologia brasileira, o Attivi Integral é a solução conectada, segura e robusta para a descarbonização do transporte nas cidades.



FLORIANÓPOLIS (SC)

sobre o total de passageiros transportados em 2024 e também nos anos imediatamente anteriores – 2023, 2022, 2021 e 2020. O consórcio operador informa em sua página na Internet, dados genéricos e arredondados, atualizados em 1º de janeiro de 2024: 5 milhões de passageiros por mês, o que significaria um total de aproximadamente 60 milhões de passageiros por ano. Dados da mesma página atualizada em 2025 informam 240.000 passageiros por dia, o que autorizaria estimativa de aproximadamente 64.800.000 de passageiros no ano, o que revelaria uma aproximação aos valores registrados antes da pandemia.

Os dados anteriores à pandemia. Em 2019, o sistema, na totalidade, incluindo os serviços convencional e executivo, transportou 65.698.298 passageiros, total que é 1,65% superior aos 64.626.891 passageiros transportados em 2018; 1,35% superior ao registrado em 2017, quando o sistema transportou 64.817.760 passageiros (média diária de 240.912 passageiros), e 0,52% inferior ao registrado em 2016, quando foram transportados 66.048.242 passageiros.

SISTEMA TARIFÁRIO – Tarifas do serviço convencional. Em

2016, a básica era de R\$ 3,50 para pagamento em dinheiro e de R\$ 3,34 para pagamento com cartão, passando em 2017 para R\$ 3,90 para pagamento em dinheiro e R\$ 3,71 para pagamento em cartão e chegando em 2018 a R\$ 4,20 para pagamento em dinheiro e R\$ 3,99 para pagamento em cartão; em 2019, os valores eram de R\$ 4,40 para pagamento em dinheiro e R\$ 4,18 para pagamento em cartão. Em 2022, a tarifa era de R\$ 4,50 para pagamento em dinheiro e R\$ 4,38 para pagamento em cartão. Em 2023, a tarifa básica passou a ser de R\$ 6,00 para pagamento em dinheiro e de R\$ 4,98 para pagamento em cartão, valores mantidos em 2024.

Variação. A variação no período entre 2016 e 2024 foi de 71,42% para o pagamento em dinheiro e de 49,10% para o pagamento pelo cartão, sendo que a inflação entre janeiro de 2016 e dezembro de 2023, com base no IGP-M (FGV) foi de 94,08%. **Subsídio.** O governo municipal instituiu em 22 de dezembro de 2023 o subsídio complementar do sistema de transporte coletivo urbano de Florianópolis, com o objetivo manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão vigente desde 2014.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2016-2024 (Em milhões)



NOVE MILHÕES DE PASSAGEIROS A MENOS NO SISTEMA EM CINCO ANOS.

Tomando como base os resultados de 2016, nos anos de 2017, 2018, 2019, 2023 e 2024 somados (os dados de 2021 e 2022 não são conhecidos), cerca de nove milhões de passageiros não demandaram o sistema de ônibus em Florianópolis.

*Estimativa

FORTALEZA (CE)

População: 2.428.708 habitantes (IBGE, Censo 2022)

Em 2024, mantida a mesma tarifa do ano anterior

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus. Dados não atualizados mostram que em dezembro de 2023, havia na cidade 1.712 ônibus em operação. Eles estão divididos em dois grandes grupos: com e sem ar-condicionado. As unidades sem ar-condicionado por categoria apresentam os seguintes quantitativos: um articulado, 216 miniônibus, 35 midi-ônibus, 245 leves, 320 semi-pesados, um pesado – no total, há 818 ônibus sem ar-condicionado. As unidades com ar-condicionado apresentam os seguintes quantitativos: 57 mini-ônibus, 39 midi-ônibus, 262 Leves, 266 semi-pesados, 121 pesados e 149 pesados com cinco portas — no total, há 894 ônibus com ar-condicionado. **Idade da frota.** A idade média da frota em 2023 era pouco superior a oito anos. **Linhas do sistema de ônibus.** Havia 313 linhas em dezembro de 2023. **Velocidade média dos ônibus convencionais.** 20,31 km/h. **Pontos de parada.** Havia 5.352 pontos de parada implantados; desse total, 1.480 cobertos. **Corredores e faixas exclusivas.** A cidade contava em 2023 com 112,4 quilômetros de faixas exclusivas. Estava em operação um corredor de 10,2 quilômetros de sistema de BRT.

PASSAGEIROS – Passageiros transportados. Em 2023, o

sistema transportou 180.536.570 passageiros (média diária de 657.216 passageiros), significando retração de 7,18% em comparação com os 194.521.019 passageiros (média diária de 563.659 passageiros) transportados em 2022, mas significando, contudo, aumento de 6,28% em relação aos 169.868.622 (média diária de 574.180 passageiros), transportados em 2021. O total referente a 2020, o primeiro ano da pandemia, 165.750.283 passageiros transportado, é o mais baixo da série histórica do **Anuário**, representando redução de 42,29% sobre o resultado de 2019, ano em que foram transportados 287.231.719 passageiros (média diária de 1.011.930 passageiros); retração de 45,92% sobre o resultado de 2018, ano em que o sistema transportou 306.527.769 passageiros (média diária de 1.054.474 passageiros); redução de 45,48% em relação ao registrado em 2017, quando o sistema transportou 304.023.440 passageiros (média diária de 1.080.835 passageiros); retração de 46,19% em relação ao registrado em 2016, quando foram transportados 308.043.370 passageiros (média diária de 1.088.048 passageiros); redução de 48,84% em comparação com 2015, quando foram transportados 323.881.455 passageiros (média diária de 1.094.376 passageiros), e, ainda, redução de 48,96%

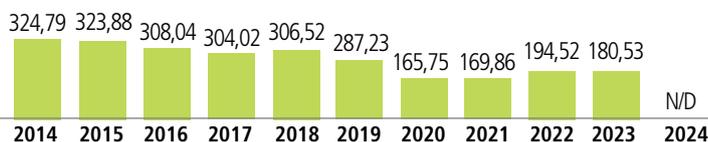
FORTALEZA (CE)

em relação a 2014, quando foram transportados 324.791.854 passageiros (média diária de 1.192.027 passageiros).

SISTEMA TARIFÁRIO – Tarifas. Em 2014, a tarifa era de R\$ 2,20, passando para R\$ 2,40 em 2015 e para R\$ 2,75 em 2016, chegando a R\$ 3,20 em 2017 e alcançando em 2018 o valor de R\$ 3,40; em 2019, em 2020 e em 2021 a tarifa foi de R\$ 3,60, configurando aumento de 61,11% no período. Em 2022, a tarifa inteira era de R\$ 3,90. Em 2023, a tarifa inteira era de R\$ 4,50 e a estudantil de R\$ 1,50, valores mantidos em 2024. O aumento do valor da tarifa inteira entre 2014 e 2024 foi de 104,54%, sendo que a inflação

entre janeiro de 2014 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV), foi de 122,44%. **Gratuidades.** As gratuidades corresponderam em dezembro de 2023 a 12,89% do total de passageiros. Não há informações sobre esse indicador em 2024. **Bilhetagem eletrônica.** O sistema conta com bilhetagem eletrônica desde 2004, tendo sido implantada em junho de 2013 a integração temporal por meio do bilhete único com biometria facial, dando ao usuário o tempo de duas horas para fazer quantas integrações ele desejar do sistema de ônibus para o sistema complementar (vans) e vice-versa, sem restrições, e pagando somente uma passagem.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2014-2024 (Em milhões)



PERDA DE 682,69 MILHÕES DE PASSAGEIROS ENTRE 2015 E 2023

Tendo como base de comparação o resultado de 2014, nos oito anos seguintes somados – de 2015 a 2023 – o sistema deixou de transportar 682,69 milhões de passageiros. Nos anos de 2018, 2021 e 2022 o número de passageiros transportados superou o total do ano anterior.

GOIÂNIA (GO)

População: 1.437.366 habitantes (IBGE, Censo 2022)

Em 2024, o sistema transportou 127,99 milhões de passageiros

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Estrutura. A Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTCC) atende a Goiânia e outros 17 municípios, é integrada e conta com tarifa única. **Frota.** Dados não atualizados, referentes a 2023, mostram que o sistema contava naquele ano com 1.368 ônibus, sendo – 1.223 convencionais, 118 articulados e 27 biarticulados. **Idade média.** A idade média da frota em 2023 era de 12,8 anos. Ar-condicionado. 74 ônibus possuíam ar-condicionado. **Linhas e extensão do sistema.** Dado atualizado referente a 2024 mostra que o sistema contava com 298 linhas, conjunto com extensão total de 8.157.80 km. **Corredores e faixas exclusivas.** Em 2023, estavam disponíveis 49,6 quilômetros de faixas exclusivas. Integra o sistema o Eixo Anhanguera, com 13,5 quilômetros de extensão, sentido leste-oeste, e 19 estações. Também faz parte do sistema um novo corredor de BRT, sentido norte-sul, com 21,8 quilômetros de extensão. **Velocidade média dos ônibus convencionais.** A velocidade média no sistema em 2023 foi de 23 km/h. **Número de pontos de parada.** Em 2024, havia –7.206 pontos de parada, dos quais, 3.111 cobertos.

PASSAGEIROS – Passageiros transportados. Em 2024, o sistema transportou 127.996.883 (média diária de 387.870 passageiros), representando aumento de 1,59% sobre os 125.989.905 passageiros (média diária de 452.974 passageiros) transportados em 2023. O total registrado em 2023 significou crescimento de 17,80% sobre os 106.951.691 passageiros (média diária de 423.250 passageiros) transportados em 2022, e aumento de 62,01% sobre os 77.763.476 de passageiros (média diária de

385.344 passageiros), transportados em 2021, representando, ainda, aumento de 68,95% sobre o resultado de 2020, ano em que o foram transportados 74.570.403 passageiros (média diária de 234.446 passageiros). **Antes da pandemia.** O total de passageiros transportados em 2020, o primeiro ano da pandemia, é o mais baixo da série histórica do Anuário, significando redução de 47,54% em relação ao total registrado em 2019, quando o sistema transportou 142.162.148 passageiros (média diária de 494.651 passageiros); retração de 48,89% em 2018, quando o sistema transportou 145.914.982 passageiros (média diária de 499.407 passageiros); retração de 52,57% em relação a 2017, quando o sistema transportou 157.225.092 passageiros (média diária de 504.753 passageiros); diminuição de 57,42% em comparação com 2016, quando o sistema transportou 175.164.189 passageiros (média diária de 620.550 passageiros); redução de 62,02% em comparação com o registrado em 2015, quando foram transportados 196.366.924 passageiros (média diária de 650.867 passageiros), e, ainda, redução de 64,74% em comparação com 2014, ano em que foram transportados 211.522.639 passageiros (média diária de 680.922 passageiros).

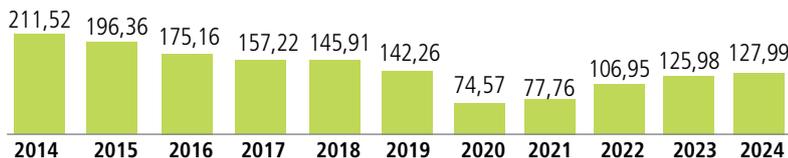
SISTEMA TARIFÁRIO – Tarifas. Em 2014, a tarifa era de R\$ 2,80, passando para R\$ 3,30 em 2015 e para R\$ 3,70 em 2016, permanecendo neste valor em 2017; em 2018, a tarifa foi majorada para R\$ 4,00; em 2019, a tarifa foi fixada em R\$ 4,30, permanecendo com esse valor em 2020, 2021, 2022, 2023 e 2024 (tarifa de remuneração de R\$ 8,231 em dezembro de 2024) – aumento de 53,57% no período, sendo que a inflação entre janeiro de 2014 e dezembro

GOIÂNIA (GO)

de 2023, com base no IGP-M (FGV) foi de 122,44%. **Gratuidades.** As gratuidades alcançavam 20% dos passageiros transportados em 2014, subindo para 22% dos passageiros em 2015 e aumentando mais ainda, para 24%, em 2016, e voltando para 22% em 2017,

patamar em que se manteve em 2018; em 2019, o índice foi de 26%. Em 2020, 2021 e 2022 manteve-se em 16%, caindo em 2023 para 11%, e caindo ainda mais de 2024, para 10%. **Bilhetagem eletrônica.** O sistema conta com bilhetagem eletrônica desde 1998.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2014-2024 (Em milhões)



837,53 MILHÕES DE PASSAGEIROS
A MENOS EM OITO ANOS

Tendo como base o resultado de 2014, ao longo dos dez anos subsequentes (somados os resultados de 2015 a 2024), o sistema deixou de transportar 837,53 milhões de passageiros.

JOÃO PESSOA (PB)

População: 833.932 habitantes (IBGE, Censo 2022)

54,81 milhões de passageiros em 2024

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus. Em 2023, o sistema contava com 509 ônibus, sendo 503 convencionais e seis articulados. **Ar-condicionado.** Um conjunto de 20 ônibus contava com ar-condicionado. **Idade média.** A frota tinha idade média de seis anos e nove meses. **Total de linhas.** O sistema possuía 79 linhas, com extensão total de 2.415,54 quilômetros. **Corredores e faixas exclusivas.** O município contava, em 2024, com 21,13 km quilômetros de faixas exclusivas. **Velocidade média.** Em 2018, em dia útil típico, a velocidade média no sistema foi de 18 km/h a 20km/h; este dado não foi atualizado. **Pontos de parada.** Em 2024, havia 1.985 pontos de parada na cidade, dos quais 832 com abrigo.

PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados. Em 2024, o sistema transportou 54.816.228 (média diária de 197.720,93 passageiros), um pequeno acréscimo sobre o total de 54.633.177 passageiros (média diária de 200.000 passageiros) transportados em 2023. A marca de 2023 representou crescimento de 39,82% sobre os 39.071.914 passageiros (média diária de 123.000 passageiros) transportados em 2021. Não há informações sobre o total de passageiros transportados em 2022. Antes da pandemia. O total de 2023 representa 17,22% de passageiros a menos que estimativa referente a 2019, último ano antes da pandemia, apresentada publicamente pelo Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de João Pessoa (SINTUR-JP), ocasião em que se avaliou que foram transportados no ano aproximadamente 66 milhões de passageiros. O número de 2019 significa retração de

3,84% sobre o resultado de 2018, quando o sistema transportou 68.636.590 passageiros (média diária de 219.926 passageiros). A estimativa do SINTUR-JP para 2019 significa retração de 9,46% em comparação com o registrado em 2017, ano em que o sistema transportou 72.900.253 passageiros (média diária de 251.355 passageiros); redução de 17,62% em relação à demanda de 2016, quando foram transportados 80.123.327 passageiros (média diária de 276.707 passageiros), e, ainda, redução de 25,22% em comparação com o registrado em 2015, quando foram transportados 88.263.907 passageiros (média diária de 293.594 passageiros).

Tarifas. Em 2015, a tarifa foi inicialmente de R\$ 2,45, passando a R\$ 2,70; em 2016, foi elevada para R\$ 3,00 e em 2017 sofreu novas majorações, alcançando inicialmente o valor R\$ 3,20 e, depois, de R\$ 3,30; em 2018, o valor foi estipulado em R\$ 3,95 para quem paga em dinheiro e R\$ 3,80 para quem utiliza bilhetagem eletrônica, valores mantidos ao longo de 2019 – no período, o aumento foi de 61,22% para quem paga em dinheiro e de 55,10% para quem usa o cartão do sistema. Em 2021 a tarifa era de R\$ 4,15, passando, em 2022, a ser de R\$ 4,40. Em 2023, a tarifa era de R\$ 4,70. Em 2024, a tarifa foi fixada em R\$ 4,90. A variação entre 2015 e 2024 foi de 100%, sendo que a inflação entre janeiro de 2015 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV) foi de 114,53%. **Gratuidades.** Em 2024, a gratuidade alcançava 13,12% dos passageiros transportados; em 2023, 30% dos passageiros. Não há dados de 2022. **Bilhetagem eletrônica.** O sistema conta com bilhetagem eletrônica com integração temporal.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2014-2024 (Em milhões)



HOUVE 11,19 MILHÕES DE PASSAGEIROS

A MENOS EM 2024 NA COMPARAÇÃO COM 2019.

Comparando os dados de 2024 com a estimativa do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de João Pessoa para 2019, o sistema mostrou que, em números absolutos, redução da ordem de 11,19 milhões de passageiros.

* estimativa

Tarifa subiu 45,45% em dez anos, bem abaixo da inflação no mesmo período

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus. Dados não atualizados revelam que o sistema municipal contava em 2023 com 541 ônibus, dos quais 537 convencionais e quatro micro-ônibus. **Idade da frota.** A frota estava com idade média de dez anos e três meses. **Total de linhas.** Operaram 97 linhas no ano. **Quilometragem.** Em 2023, o total de viagens do sistema se traduziu em 37.455.381,81 km quilômetros percorridos. **Corredores e faixas exclusivas.** O sistema dispunha de 25,51 quilômetros de faixas exclusivas. Está em andamento um projeto de sistema de BRT. **Velocidade média.** Em dia útil típico, a velocidade média no sistema foi de 13 km/h. **Pontos de parada.** Estavam implantados 1.387 pontos de parada, dos quais 655 dotados de abrigo.

PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados. Em 2023, o sistema transportou 65.887.619 (média diária de 228.400 passageiros, significando crescimento de 1,10% sobre os 65.168.772 (média diária de 220.000 passageiros), e aumento de 36,78% sobre o total de 48.169.654 passageiros (média diária de 154.389 passageiros) transportados em 2021. Em 2020, foram transportados 41.500.005 passageiros (média diária de 132.559 passageiros). Como se observa em outras capitais, o total de passageiros de 2020, o primeiro ano da pandemia, foi o menor da série histórica deste Anuário. Aquele total representava retração de 44,57% em relação ao total registrado em 2019, quando o sistema transportou 74.880.038 passageiros (média diária de 294.964 passageiros); retração de 47,54% sobre o resultado de 2018, quando o sistema transportou 79.110.437 passageiros (média diária de 277.700 passageiros); retração de 849,29% em relação a 2017, quando foram transportados 81.851.146 passageiros (média diária de 262.300 passageiros); redução de 53,40% em comparação com os números de 2016, quando foram transportados 89.059.545 passageiros (média diária de 285.500 passageiros), e, ainda, retração de

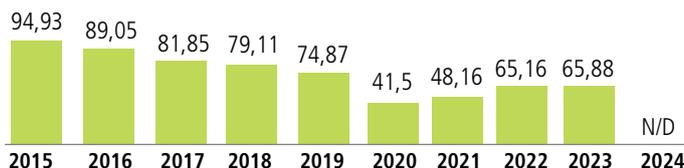
56,28% em relação a 2015, quando foram transportados 94.930.491 passageiros (média diária de 304.000 passageiros).

Tarifas. Em 2015, a tarifa era de R\$ 2,75, passando para R\$ 3,15 em 2016 e chegando a R\$ 3,50 em 2017; em 2018, a tarifa era de R\$ 3,65 e permaneceu com esse valor ao longo de 2019 e também em 2020 – o aumento foi de 32,72% no período. Em 2021. A partir de 25 de janeiro de 2021, a tarifa foi reduzida para R\$ 3,35 e se manteve nesse valor ao longo de 2022, tendo sido majorada em 2023 para R\$ 3,49, e chegando a R\$ 4,00 em 2024. Assim, a variação no período 2015/2024 foi de 45,45%, sendo que a inflação entre janeiro de 2015 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV) foi de 114,53%.

Gratuidades. As gratuidades alcançavam 7,35% dos passageiros transportados em 2015, chegaram a 7,46% dos passageiros em 2016, alcançando 9,5% em 2017; em 2018, foi de 9,75%, em 2019 de 10,44% e em 2020, de 9,17%. No ano de 2021, o percentual de gratuidades no sistema elevou-se para 16,58% e em 2022 para 24%. Em 2023, alcançou 36%.

Bilhetagem eletrônica. Possui bilhetagem eletrônica, com seguinte evolução desde a pandemia: **2020** – Integração temporal, meia passagem aos domingos, viagens semi-expressas, viagens com pagamento exclusivo com cartão. **2021** – Integração temporal, meia passagem aos domingos (suspensa temporariamente), viagens semi-expressas, viagens com pagamento exclusivo com cartão em 100% da frota a partir de 16/10/2021, passe livre estudantil a partir de 15/09/2021. **2022** – Integração temporal, 'Domingo é Livre para usuários do Vamu Cidadão' (desde 16/04/2022), viagens semi-expressas, viagens com pagamento exclusivo com cartão em 100% da frota a partir de, passe livre estudantil. **2023** – Integração temporal, tarifa zero em alguns eventos promovidos pelo poder público; 'Domingo é Livre para usuários do Vamu Cidadão' (desde 16/04/22), viagens semi-expressas, viagens com pagamento exclusivo com cartão de crédito em 100% da frota, passe livre estudantil.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2016-2024 (Em milhões)



EM OITO ANOS, 213,86 MILHÕES DE PASSAGEIROS DEIXARAM DE USAR O SISTEMA.

Tendo como base o resultado de 2015, nos anos subsequentes (de 2016 a 2023), somados, o sistema perdeu 213,86 milhões de passageiros.

Redução de 3,5% no número de passageiros

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota. Em 2024, o sistema possuía 1.360 ônibus, sendo 1.079 convencionais, 136 articulados e 145 micro-ônibus. **Idade média da frota.** A idade média total da frota em 2024 era de oito anos. **Ar-condicionado.** Há 376 ônibus com ar-condicionado. **Linhas.** Em 2024, o sistema contava com 237 linhas; a extensão total de todas as linhas era de

17.661,28 quilômetros. **Corredores e faixas exclusivas.** Não possui. **Sistema de BRT.** Não possui. **Velocidade média.** 23,22 quilômetros por hora. **Pontos de parada.** Em 2024, havia 4.589 pontos de parada em Manaus.

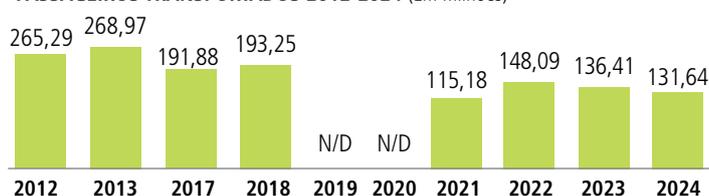
PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados. Em 2024, o sistema transportou 131.642.033 (média diária

MANAUS (AM)

de 482.984 passageiros), o que significa redução de 3,5% em relação aos 136.419.061 passageiros (média diária de 500.000 passageiros) transportados no em 2023. O resultado alcançado em 2023 também indicava retração, de 7,88%, em relação aos 148.099.242 passageiros (média diária de 520.000 passageiros) transportados em 2022, mas representava um acréscimo de 11,84% sobre o total registrado em 2021, quando foram transportados 115.182.461 passageiros (média diária de 430.000 passageiros). Dados de antes da pandemia. Em 2018, o sistema transportou 193.254.666 passageiros (média mensal de 15.639.929 passageiros), total 0,07% superior ao registrado em 2017, quando o sistema transportou 191.883.832 passageiros (média mensal de 16.032.682). Não há dados referentes a 2016, 2015 e 2014, o que impede a comparação com esses três anos específicos, mas é possível um contraste com os dados de demanda publicados há quatro anos pelo *Anuário do Transporte e da Mobilidade Urbana*, da OTM Editora, mostrando que foram registrados 265.296.254 passageiros em 2012 (27,15% a mais do que em 2018) e 268.979.581 passageiros em

2013 (28,15% a mais do que em 2018). **Tarifas.** Em 2015, a tarifa era de R\$ 3,00 e se manteve sem alterações em 2016, passando para R\$ 3,30 em janeiro de 2017 e chegando a R\$ 3,80 em fevereiro de 2017, valor que permaneceu em vigor até maio de 2023, quando foi majorada para R\$ 4,50, valor mantido em 2024. Nesses nove anos, o aumento foi de 66,6%. Entre janeiro de 2015 e dezembro de 2024, a inflação com base no IGP-M (FGV) foi de 114,53%. **Gratuidades.** As gratuidades alcançavam 9% dos passageiros transportados em 2017 e 8% dos passageiros em 2018. Não há dados referentes a 2019 e 2020. Em 2021 o índice foi de 3%, em 2022, de 4%; em 2023, de 21%, e em 2024, de 26%. **Bilhetagem eletrônica.** A bilhetagem eletrônica foi implantada em 2004. Tem como principais características: a integração temporal, realizada em 120 minutos; possibilidade de recarga em diversos pontos da cidade e possibilidade de recarga embarcada, pela qual os usuários validam a carga dentro do transporte público, após compra efetuada via Internet, e contribuição para o monitoramento dos dados operacionais do sistema, como demanda e oferta.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2012-2024 (Em milhões)



ANTES DA PANDEMIA,
60 MILHÕES DE PASSAGEIROS A MAIS

Em 2018, o sistema de ônibus de Manaus transportou 60 milhões de passageiros a mais do que a média anual de passageiros registrada entre 2021 e 2024 (132,83 milhões)

NATAL (RN)

População: 751.300 habitantes (IBGE, Censo 2022);

Significativa queda no número de passageiros

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus. Dados sistematizados sobre a frota estão disponíveis no caderno técnico preparado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), com base em contrato de consultoria para elaboração do edital de licitação do Sistema de Transporte Público Coletivo da Cidade de Natal. Esse documento, datado de 7 de junho de 2024, indica que naquele momento operavam na cidade 57 linhas do Serviço Tipo Regular (STPPO – Serviço de Transporte Público de Passageiros por Ônibus), com 331 ônibus, e outras 14 linhas sob a responsabilidade do Sistema Opcional, com 74 miniônibus. **Anteriormente.** Em maio de 2019, data da última atualização de informações no portal da Prefeitura de Natal, a frota total do sistema municipal contava com 694 ônibus, e a frota efetiva com 577 veículos. A idade média era de oito anos e nove meses. **Pontos de parada.** Em 2017, havia no município 1.910 pontos de parada, dos quais 620 dotados de abrigo. Com base em dados de 2021, o documento intitulado *Plano Diretor de Mobilidade Urbana*, contratado pela Secretaria de Mobilidade Urbana de Natal ao Instituto Rua Viva de Mobilidade Sustentável, informa

que o sistema de transporte público da cidade “tem como principais elementos componentes de sua infraestrutura os 1.884 pontos de embarque e desembarque, 39 terminais entre ônibus e opcionais”.

PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados. As informações mais recentes sobre o número de passageiros transportados também podem ser encontradas no caderno técnico preparado pela ANTP. Esse documento mostra que, em 2023, o sistema transportou 49.565.601 passageiros, a terceira pior marca da série histórica inaugurada em 2012; as marcas que revelam desempenho inferior correspondem aos anos da pandemia: 2020, com 45.733.801 passageiros transportados, e 2021, com 47.948.593 passageiros transportados. Em 2022, foram transportados 56.262.663 passageiros. **Antes da pandemia.** No período anterior à pandemia, os totais anuais de passageiros transportados foram os seguintes: 2019 – 87.948.725; 2018 – 93.563.088; 2017 – 99.196.624; 2016 – 106.272.950; 2015 – 110.999.208; 2014 – 114.992.626; 2013 – 124.482.037; 2012 – 127.641.870.

Tarifas. Em 2015, a tarifa era de R\$ 2,65, passando para R\$ 2,90

A MOBILIDADE URBANA PODE FICAR MAIS INTELIGENTE E EFICIENTE COM AS SOLUÇÕES PRIMOVA



*APLICATIVOS, SOLUÇÕES DE PAGAMENTOS
E INTEGRAÇÃO DE SISTEMAS.*

As soluções Primova já estão em mais de 350 cidades, apoiando operadores de transporte e gestores públicos, melhorando a jornada dos usuários, otimizando operações e reduzindo custos. Através da inovação e tecnologia, a Primova ajuda a tornar realidade uma mobilidade mais conectada e inclusiva.

NATAL (RN)

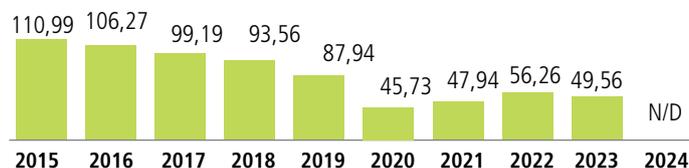
em 2016 e chegando a R\$ 3,35 em 2017, e a R\$ 3,65 em 2018. Entre 2019 e 2022, a tarifa inteira, paga em espécie, manteve-se em R\$ 4,00 (R\$ 3,90 com pagamento por meio de cartão). Em 2020, a administração municipal chegou a promover um aumento da tarifa para R\$ 4,25, com desconto de R\$ 0,10 para pagamento em cartão, mas recuou e anulou essa medida.

Em novembro de 2023, a tarifa foi efetivamente majorada para R\$

4,50. Em 2024, vigorou a tarifa de R\$ 4,90. Em dez anos, o aumento da tarifa foi de 84,90%, sendo que a inflação entre janeiro de 2015 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV), foi de 101,36%.

Gratuidades. As gratuidades alcançavam 5,57% dos passageiros transportados em 2015, subindo para 11,61% em 2016 e para 12,28% em 2017; não há informações sobre os anos posteriores até 2024.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2015-2014 (Em milhões)



EM SEIS ANOS, SISTEMA PERDEU

MAIS DA METADE DOS PASSAGEIROS

Em 2021, o sistema de transporte público por ônibus de Natal tinha apenas 43,19% do total de passageiros contabilizados em 2015.

PORTO ALEGRE (RS)

População: 1.332.845 habitantes (IBGE, Censo 2022)

Com as inundações, em 2024, número de passageiros foi 2,25% menor do que no ano anterior

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota.

Dados não atualizados mostram que, em 2022, o sistema contava com 1.334 ônibus, sendo 1.201 convencionais e 133 articulados. A idade média da frota era de pouco mais de oito anos. Havia 719 veículos com ar-condicionado. **Linhas e extensão do sistema.** O site da Prefeitura de Porto Alegre informa que em setembro de 2023 estavam ativas 274 linhas de ônibus em dias úteis, 184 aos sábados e 157 aos domingos. No período pré-pandemia eram 371 linhas em dias úteis, 217 sábados e 176 aos domingos. **Corredores e faixas exclusivas.** Em setembro de 2023, ainda segundo o site da Prefeitura de Porto Alegre, cidade possuía um total de 58,9 quilômetros de corredores de ônibus e 37,9 quilômetros de faixas exclusivas; não havia sistema de BRT. **Velocidade média.** Em 2022, a velocidade comercial média foi de 25,8 km/h. **Pontos de parada.** Também em 2022, existiam 5739 pontos de parada, dos quais 4346 cobertos.

PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados

(em alguns casos, números arredondados pela fonte). Em 2024, o sistema transportou 155.512.325 passageiros (média diária não disponível), significando redução de 2,25% sobre o total de 159.104.621 passageiros transportados em 2023. Os dados constam no Observatório da Mobilidade, da Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC. A queda aconteceu em grande medida como resultado nas inundações que atingiram a cidade a partir do final de abril de 2024. Em maio de 2024, o ápice da crise, foram transportados 7,65 milhões de passageiros, pouco mais da metade dos 14,47 milhões de passageiros registrados no mês de abril do mesmo ano e dos 14,44 milhões de passageiros contabilizados em maio do ano anterior.

O total transportado em 2023 havia significado incremento de 28,51% sobre o total de 152.908.250 passageiros (média diária de 535 mil) transportados em 2022. E também crescimento de

69,08% sobre os 116.218.271 passageiros (média diária de 403 mil) registrados em 2021. Em 2020 foram transportados 112.700.000 de passageiros (média diária de 385.000 passageiros). O total de passageiros transportados em 2020, o primeiro ano da pandemia, é o mais baixo da série histórica deste Anuário. Antes da pandemia. O total de passageiros transportados em 2020 representou retração de 51,75% em relação ao resultado de 2019, quando o sistema transportou 233.600.000 passageiros (média diária de 801.000 passageiros); retração de 54,39% em relação ao resultado de 2018, quando o sistema transportou 247.100.000 passageiros (média diária de 846.000 passageiros); retração de 57,71% em comparação com 2017, quando o sistema transportou 266.500.000 passageiros (média diária de 855.000 passageiros); redução de 61,49% em comparação com 2016, quando foram transportados 292.700.000 passageiros (média diária de 998.000 passageiros); retração de 62,58% em comparação com o registrado em 2015, quando foram transportados 301.200.000 passageiros (média diária de 1.020.000 passageiros), e, ainda, redução de 62,74% em relação a 2014, quando foram transportados 302.500.000 passageiros (média diária de 1.010.000 passageiros).

Tarifas. Em 2014, a tarifa era de R\$ 2,95, passando para R\$ 3,25 em 2015 e para R\$ 3,75 em 2016, alcançando o valor de R\$ 4,05 em 2017 e R\$ 4,30 em 2018. Em 2019 e até 8 de novembro de 2011, a tarifa em vigor era de R\$ 4,70 – aumento de 59,32% no período. Em 9 de novembro de 2020, a tarifa foi reduzida para R\$ 4,55. Em 2024, assim como havia ocorrido em 2021, 2022 e 2023, vigorou tarifa de R\$ 4,80. O valor da tarifa era 62,71% maior do que o valor da tarifa praticada em 2014, sendo que a inflação entre janeiro de 2014 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV) foi de 122,44%.

Gratuidades. As gratuidades alcançavam 31,46% dos passageiros transportados em 2014, subindo para 32,66% dos passageiros em

PORTO ALEGRE (RS)

2015, subindo ainda mais, para 34,58%, em 2016, com ligeira retração em 2017, quando o indicador foi de 33,88%, e retração maior em 2018, quando o indicador foi de 29,06%. Em 2019, a porcentagem de gratuidades sobre o total de passageiros era de

30,12%; em 2020, de 23,52%; em 2021, de 19,15%, em 2022, de 23,16%. Não há informação sobre esse indicador quanto aos períodos de 2023 e 2024. **Bilhetagem eletrônica.** O sistema conta com bilhetagem eletrônica.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2014-2024 (Em milhões)



SISTEMA PERDEU 803,1 MILHÕES DE PASSAGEIROS EM NOVE ANOS
Com base no resultado de 2014, somados os desempenhos de 2015 a 2024, o sistema deixou de transportar 803,1 milhões de passageiros.

RECIFE (PE)

População: Cidade do Recife 1.488.920 habitantes (IBGE, 2022)

Total de passageiros em 2024 foi 32,06% superior ao do ano anterior

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Região Metropolitana de Recife.

As informações deste bloco se referem à Região Metropolitana de Recife, que congrega os seguintes municípios: Abreu Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife e São Lourenço da Mata.

Frota de ônibus. Em 2024, o sistema possuía 2.255 ônibus convencionais, 81 articulados tipo BRT e 10 microônibus. Estiveram em operação 443 ônibus com ar-condicionado. **Idade média da frota.** A idade média total da frota em 2024 era de cinco anos e onze meses, e a idade média de vida útil, de quatro anos e dois meses. **Linhas.** Em 2024, o sistema contava com 381 linhas. **Corredores e faixas exclusivas.** Em 2024, estavam em operação 60,18 quilômetros de faixas exclusivas para ônibus (informação no website da Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife – CTTU). Sistema de BRT. Ao todo, o sistema contava em 2024 com 46,95 quilômetros de corredores de BRT, sendo 32,20 quilômetros do Corredor Norte/Sul e 14,75 quilômetros do Corredor Leste/Oeste. **Velocidade média.** A velocidade média dos ônibus em dia útil típico foi seguinte em 2024: ônibus convencionais: 17,01 quilômetros por hora; BRT Norte/Sul: 23,12 quilômetros por hora, e BRT Leste/Oeste: 17,14 quilômetros por hora. **Número de pontos de parada.** Em 2024 estavam computados 6.931 pontos de parada, dos quais 2.953 cobertos.

Licitação. Em 2024, foi contratada a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas- FIPE para prestação de serviços técnicos especializados para análise técnica, financeira e contratual com vistas à revisão da modelagem do novo processo licitatório de concessão do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife-STPP/RMR, lotes 03 a 07, do Estado de Pernambuco, e avaliação do seu impacto financeiro e operacional. Foram desenvolvidos os seguintes produtos: 1 – Verificação do Planejamento do Sistema; 2 – Verificação do Modelo de Remuneração; 3 – Revisão da Rede a Ser Licitada; 4 – Estudo do Impacto Operacional e Financeiro do Novo Sistema a Ser Licitado. Atualmente estão sendo atualizados a rede operacional a ser licitada (frota, viagens, quilometragem, quilometragem morta, tipo de equipamentos entre outros), bem como os insumos que farão parte da planilha de custos para nova

licitação.

PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados.

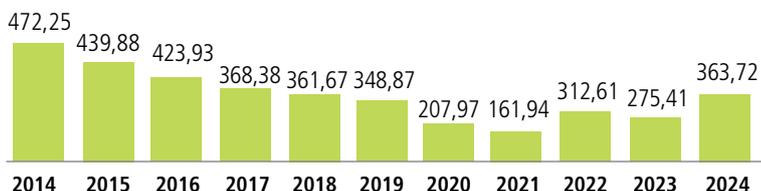
Em 2024, o sistema transportou 363.729.618 passageiros “catracados” (média diária de 1.316.312 passageiros “catracados”), significando crescimento 32,06% sobre os 275.418.801 passageiros “catracados” (média diária de 1.240.518 passageiros “catracados”) transportados em 2023. O total de passageiros transportados em 2024 supera as marcas registradas antes da pandemia, em 2019 e 2018. O resultado de 2023 evidenciou retração de 11,89% sobre os 312.610.699 passageiros “catracados” (média diária de 1.240.518 passageiros “catracados”) transportados em 2022. E foi melhor que resultados de outros anos pós-pandemia, pois é 70,07% maior do que os 161.943.835 passageiros “catracados” (média diária de 634.391 passageiros “catracados”) transportados no ano de 2021, e 32,42% maior do que observado em 2020, ano em que foram transportados 207.977.147 passageiros “catracados” (média diária de 690.643 passageiros “catracados”). Antes da pandemia. Ao contrário de outras capitais e áreas metropolitanas do país, o total de passageiros transportados em 2021, o segundo ano da pandemia, é o mais baixo da série histórica do Anuário. O resultado de 2021 foi 53,54% inferior ao registrado em 2019, quando foram transportados 348.478.761 passageiros (média diária de passageiros de 1.196.121,93). Representou também retração de 55,22% em comparação com o registrado em 2018, quando foram transportados 361.678.166 passageiros (média diária de passageiros não disponível). **Tarifas.** Em 2014, a tarifa era de R\$ 2,15, passando para R\$ 2,45 em 2015 e para R\$ 2,80 em 2016, chegando a R\$ 3,20 em 2017 e a R\$ 3,45 em 2018, valor mantido em 2019 e em 2020 também. Em 2021, vigorou tarifa de R\$ 3,75. Em 2022 e 2023, a tarifa foi de R\$ 4,10. Em 2024, com início de vigência do Bilhete Único (unificação dos preços dos anéis A e B), a tarifa passou a R\$ 4,30. O aumento no período de 2014 a 2024 foi de 100%, sendo que a inflação entre janeiro de 2014 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV) foi de 122,44%. **Gratuidades.** As gratuidades alcançavam 11,1% dos passageiros transportados em 2014, caindo para 9,2% dos passageiros em 2015, subindo para 10,9% em 2016 e regredindo para 7% em 2017.

RECIFE (PE)

Não houve informações referentes a 2018. Em 2019, as gratuidades (gratuito/“catracado”) alcançaram 16,74% dos passageiros; em 2020, esse índice foi de 6,98%. Em 2021, as gratuidades alcançaram 13,61% dos passageiros transportados. Em 2022, o índice foi de 28,63%. Em 2023, o índice de gratuidade de 10,12%. No ano de 2024, o índice de gratuidade subiu para 42,47%, com a adoção da integração temporal. **Bilhetagem**

eletrônica. O sistema possui bilhetagem eletrônica com controle da circulação de passageiros nos ônibus, monitoramento da operação do Sistema de Transporte Público de Passageiro da Região Metropolitana do Recife. O acesso ao veículo é liberado após a passagem do cartão VEM por um validador, equipamento que lê e transmite os dados a um computador central por meio de tecnologia wireless (sem fio).

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2014-2024 (Em milhões)



RECUPERAÇÃO DE MARCAS DE ANTES DA PANDEMIA

O total de passageiros transportados em 2024 (363,72 milhões) supera as marcas registradas antes da pandemia, em 2019 (348,47 milhões) e 2018 (361,67 milhões)

RIO BRANCO (AC)

População: 364.756 habitantes (IBGE, Censo 2022)

A crise persiste

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – A chegada do transporte por aplicativo e o custo do óleo diesel são apontados como fatores que contribuíram para reduzir substancialmente a rentabilidade das três operadoras de transporte público por ônibus em Rio Branco antes da pandemia. Com a crise sanitária, a situação ficou ainda pior, uma vez que grande parte da atividade urbana se reduziu ou foi interrompida. Em outubro de 2021, foi definido um subsídio para garantir a redução da tarifa. Em dezembro de 2021, uma das três empresas de ônibus abandonou a operação de 31 linhas sob sua responsabilidade. Por meio de acordo estabelecido em janeiro de 2022, essas linhas passaram a ser operadas pelas outras duas empresas. Em fevereiro de 2022, uma dessas duas companhias assumiu todas as linhas abandonadas, concentrando, assim, 64% da operação, e no mês de maio seguinte, assumiu todas as linhas da cidade. Em julho de 2022, a agora única operadora anunciou que rescindiria o seu contrato com a prefeitura, alegando prejuízo diário. Para contornar o impasse, a administração municipal apresentou e a Câmara de Vereadores aprovou novo subsídio. Em 2023, depois de 12 meses de vigência do contrato, a empresa reivindicou a repactuação do acordo. Em agosto de 2023, a administração municipal prorrogou o contrato da empresa de ônibus por 180 dias e anunciou a licitação do serviço para 2024. Em novembro de 2023 foi aprovado novo subsídio. Em novembro de 2024, houve nova prorrogação do contrato da mesma empresa e a administração municipal anunciou nova licitação por meio de pregão eletrônico, a ser realizado em 2025.

de seis anos e meio. **Total de linhas.** Em 2017, o sistema contava com 61 linhas. A extensão total das 59 linhas então em operação totalizavam cobertura de 1.856 quilômetros. **Corredores e faixas exclusivas.** O município dispunha de 540 metros de faixa exclusiva e não possuía sistema de BRT. **Velocidade média.** Em dia útil típico, a velocidade média no sistema em 2017 foi de 40 km/h. **Pontos de parada.** Havia 1.002 pontos de parada, dos quais 558 dotados de abrigo.

PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados. Demonstrativo da crise do sistema durante a pandemia, em 2020, no período de janeiro a novembro, foram transportados 7.188.651 passageiros, o que representa tão somente 30,52% dos passageiros transportados no último ano antes da pandemia, 2019, quando foram transportados 23.552.747 passageiros (média diária não disponível). **Queda antes da pandemia.** O número de passageiros estava em queda desde 2015. Em 2018, o sistema transportou 26.502.112 passageiros (média diária de 73.617 passageiros), total 7,20% menor do que o registrado em 2017, quando o sistema transportou 28.561.249 passageiros (média diária de 79.337 passageiros) e 12,97% menor do que o registrado em 2016, quando foram transportados 30.453.483 passageiros (média diária de 84.593 passageiros), e, ainda, 14,90% inferior ao que foi registrado em 2015, quando foram transportados 30.851.448 passageiros (média diária de 85.698 passageiros). **Tarifas.** Em 2015, a tarifa era de R\$ 2,90, passando para R\$ 3,00 em 2016 e chegando a R\$ 3,80 em 2017 (com subsídio de R\$ 0,30 em cada tarifa, de modo que o passageiro pagava efetivamente R\$ 3,50) e a R\$ 4,00 em 2018 (com subsídio de R\$ 0,20 em cada tarifa, de modo que o passageiro pagava efetivamente R\$ 3,80). Em outubro de 2018, a tarifa foi reduzida para R\$ 3,50.

Frota de ônibus. Os dados são defasados. Em 2018, o sistema municipal contava em 2018 com frota igual à do ano anterior: 173 ônibus, dos quais 171 ônibus convencionais e dois articulados. A frota tinha idade média

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2015-2024 (Em milhões)



30,97 MILHÕES DE PASSAGEIROS A MENOS EM CINCO ANOS Tendo como base o resultado de 2015, nos anos de 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, somados, o sistema perdeu 30,97 milhões de passageiros.

Em 2023 e 2024, vigorou tarifa de R\$ 4,30

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota. Dados não atualizados revelam que no ano de 2022, em média, a frota operante cidade da contava com 3 152 ônibus (em 2021, haviam sido contabilizados 6.012 ônibus, e em 2020, 6.007 ônibus). **Idade da frota.** A idade média da frota em 2022 era de sete anos e três meses. **Linhas.** O sistema dispunha de 350 linhas (em 2021, havia 716 linhas e em 2022, 714 linhas). Os dados acima foram extraídos do site oficial carioca Data.Rio (em 15 de maio de 2023). No arquivo há uma anotação: “A variação nos dados de linhas, frota e percurso médio mensal observado de 2021 para 2022 se deve a uma nova metodologia adotada pela Rio Ônibus, baseada na média da contagem dos veículos monitorados em dias úteis dos dois últimos meses do ano, reflexo da mudança na determinação da operação por ônibus da cidade do Rio de Janeiro a partir de junho de 2022, que resultou em um enxugamento das linhas operantes do sistema”. **Corredores e faixas exclusivas.** Em 2021, o Rio de Janeiro contava com 55,70 quilômetros de faixas exclusivas (22 faixas distribuídas por várias áreas da cidade). Contava também com 125 quilômetros de corredores de BRT – sistemas: Transoeste, com 61 quilômetros; Transcarioca, com 42 quilômetros e Transolímpica, com 22 quilômetros. **Intervenção no sistema de BRT.** Foi em março de 2021 que houve a intervenção da Prefeitura do Rio no sistema BRT, que se encontrava bastante deteriorado. Com a intervenção, segundo dados oficiais, houve aumento de 150% no número de passageiros transportados e diminuição de até 72% nos intervalos de viagens nos corredores de alta capacidade. Houve também renovação total da frota de articulados, na reforma de todas as estações, na implantação de medidas de segurança, na recuperação do pavimento do corredor Transoeste e na entrega das obras do corredor Transbrasil e dos Terminais Gentileza e Deodoro, garantindo melhorias robustas para a população que usa diariamente o serviço de transporte de alta capacidade. Em fevereiro de 2024, houve o início da operação do BRT Transbrasil e a abertura do Terminal Intermodal Gentileza. **Velocidade média dos ônibus convencionais.** Dado não disponível para 2024, 2023, 2022 e 2021. Em 2020, a velocidade média foi de 17,64 km/h nas linhas do Sistema Público Por Ônibus – SPPO. Número de pontos de parada. Em 2020, havia 7.945 pontos de parada, dos quais 2033 cobertos.

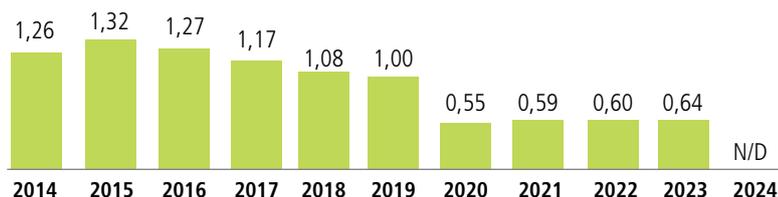
PASSAGEIROS – Passageiros transportados. Dados não atualizados mostram que em 2023, o sistema transportou 641.333.000 (média diária não divulgada), significando crescimento de 5,48% sobre os 607 986

264 (média diária não divulgada), e acréscimo, também, de 7,20% sobre o resultado de 2021, quando o sistema transportou 598.245.636 (média diária de 1.912.611 passageiros). O total de passageiros transportados em 2020, o primeiro ano da pandemia – 552.432.553 passageiros (média diária de cerca de 1.735.539 passageiros) – é o mais baixo da série histórica do Anuário. **Anos anteriores.** O número de passageiro de 2020 representou redução de 45,21% em relação a 2019, quando o sistema transportou 1.008.326.226 passageiros (média diária de cerca de 3.200.000); redução de 49,26% em relação ao resultado de 2018, quando o sistema transportou 1.088.781.802 passageiros (média diária de cerca de quatro milhões de passageiros). Significa também redução de 53,01% em comparação com o registrado em 2017, quando o sistema transportou 1.175.683.753 passageiros (média diária de 3.994.284 de passageiros); retração de 56,60% em relação ao registrado em 2016, quando sistema transportou 1.278.513.674 passageiros (média diária de 3.489.578 de passageiros); redução de 56,70% em comparação com 2015, quando foram transportados 1.326.078.954 passageiros, e, ainda, redução de 56,29% na comparação com 2014, quando foram transportados 1.263.915.155 passageiros. É importante observar que o número de passageiros transportados em 2015 foi 4,91% superior ao total de passageiros transportados em 2014.

SISTEMA TARIFÁRIO – Tarifas. Em 2014, a tarifa era de R\$ 3,00, passando para R\$ 3,40 em 2015 e para R\$ 3,80 em 2016. Em 2017 e durante parte de 2018, por decisões judiciais, vigoraram diferentes tarifas: R\$ 3,80, R\$ 3,60 e R\$ 3,40; nenhuma delas, portanto, excedeu o valor praticado em 2016, de modo que o aumento no período 2014-2017 manteve-se em 26,6%. Entre 2018 e 2022, a tarifa manteve-se R\$ 4,05, valor 35% maior do que o praticado em 2014. Em 2023 a tarifa básica foi fixada em R\$ 4,30, valor mantido em 2024. Entre 2014 e 2024, a variação da tarifa foi de 43,33%. É oportuno observar que a inflação entre janeiro de 2014 e dezembro de 2023, com base no IGP-M (FGV), foi de 122,44%. **Gratuidades.** As gratuidades alcançavam 18,1% dos passageiros transportados em 2014, caindo para 18,2% dos passageiros em 2015, subindo novamente para 18,1% em 2016 e refluindo para 13% em 2017, patamar em que permaneceu em 2018. Em 2019, as gratuidades alcançaram 21,4% do total de passageiros no SPPO e 14,2% do total de passageiros no sistema de BRT. Em 2020, o índice foi de 14,68%. Não há informações sobre o período pós-pandemia.

Bilhetagem eletrônica. O sistema possui bilhetagem eletrônica.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2014-2024 (Em bilhões)



SISTEMA DEIXOU DE TRANSPORTAR MAIS DE TRÊS BILHÕES PASSAGEIROS ENTRE 2016 E 2023

Em comparação com o ano de 2015, quando houve o melhor resultado da série, nos sete anos seguintes (de 2016 a 2023), somados, o sistema deixou de transportar mais de 3 bilhões de passageiros.

Total de passageiros teve pequena redução em 2024 na comparação com 2023

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus. No ano de 2023, a cidade contava com 1.863 ônibus, sendo 1.630 convencionais, 47 unidades do BRT e 186 micro-ônibus concernentes ao Subsistema de Transporte Especial Complementar (STEC). Do total, 633 ônibus dispunham de ar-condicionado. A frota apresentava idade média de oito anos. **Linhas e extensão do sistema.** Em 2024, havia 237 linhas no sistema; a extensão total do conjunto de linhas era de 1.650 quilômetros. **Corredores e faixas exclusivas.** Em 2024, havia 26,5 quilômetros de faixas exclusivas para ônibus (incluindo BRT); em 2023 e 2022 a extensão total era 12,5 quilômetros, e em 2021, de 8,8 quilômetros. Em 2023, o sistema de BRT da cidade passou a contar com 24,2 quilômetros de extensão; em 2023, estavam operacionais 22 quilômetros do sistema de BRT e em 2021, 11 quilômetros. **Velocidade média dos ônibus convencionais.** A velocidade média dos ônibus em 2023 foi informada como uma faixa de 15,9 a 25,6 quilômetros por hora. **Pontos de parada.** Em 2024, havia 2.638 pontos de parada, dos quais 1.678 cobertos.

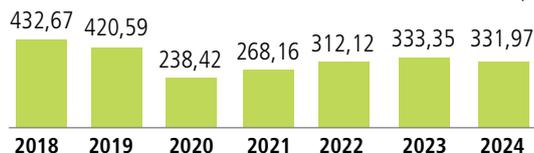
PASSAGEIROS – Passageiros transportados. Em 2024, o sistema de Salvador transportou 331.970.762 passageiros (média diária de 1.093.812 passageiros, significando pequena retração em relação aos 333.356.137 passageiros (média diária de 1.111.022 passageiros) transportados no ano anterior. O total de passageiros de 2023 representou acréscimo de 3,80% sobre os 321.124.599 passageiros (média diária de 1.064.703 passageiros) transportados em 2022, significando

também acréscimo de 29,45% sobre os 257.512.402 passageiros (média diária de 809.640 passageiros) transportados em 2021. O início da pandemia e o período anterior. Em 2020, o primeiro ano da pandemia, foram transportados 238.428.435 passageiros (média diária de 768.573 passageiros), representando redução de 43,31% em relação a 2019, quando o sistema transportou 420.590.723 passageiros (média diária de 1.387.166 passageiros) e redução de 44,89% em relação ao resultado de 2018, quando o sistema transportou 432.678.744 passageiros (média diária de aproximadamente 1.300.000).

SISTEMA TARIFÁRIO – Tarifas. Em 2014, a tarifa era de R\$ 2,80, passando para R\$ 3,00 em 2015 e para R\$ 3,30 em 2016, alcançando R\$ 3,60 em 2017 e R\$ 3,70 em 2018. Em 2019, o valor foi reajustado para R\$ 4,00 e, em 2020, para R\$ 4,20, alcançando o valor de R\$ 4,40 em 2021. Em 2022 passou a R\$ 4,90; em 2023, a R\$ 5,20, chegando a R\$ 5,60 em 2024. Houve, portanto, um aumento de 100% no período. É importante observar que a inflação entre janeiro de 2014 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV), foi de 122,44%.

Gratuidades. As gratuidades alcançavam 8,38% dos passageiros transportados em 2018, subindo para 8,84% dos passageiros em 2019, e subindo novamente para 9,45% em 2020. Em 2021, esse índice chegou a 10%, alcançando 10,31% em 2022, e o índice de 11,34% em 2023. Em 2024, o índice foi de 12,42. **Bilhetagem eletrônica.** O sistema possui bilhetagem eletrônica.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR DIA ÚTIL 2018-2024 (Em milhões)



SISTEMA DEIXOU DE TRANSPORTAR 694,42 MILHÕES DE PASSAGEIROS EM SEIS ANOS

Tendo como referência o ano de 2018, nos seis anos seguintes somados – de 2019 a 2024 –, o sistema deixou de transportar 694,42 milhões de passageiros.

Sistema paulistano transportou 2,160 bilhões de passageiros em 2024, 1,03% a mais que em 2023

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus e idade média (com referência em março de 2023) – Em dezembro de 2024, o sistema paulistano dispunha de uma frota com 13.277 ônibus, sendo 3.990 do grupo estrutural (idade média cinco anos e sete meses), 3.367 do grupo local de articulação regional (idade média de cinco anos e seis meses) e 5.920 do grupo local de distribuição (idade de quatro anos e seis meses). **Linhas.** Em março de 2024, estavam em operação 1.304 linhas, sendo 358 do grupo estrutural, 445 do grupo local de articulação regional e 504 do grupo de distribuição.

PASSAGEIROS – Passageiros transportados. Em 2024, o sistema paulistano transportou 2.160.850.434 passageiros, o que

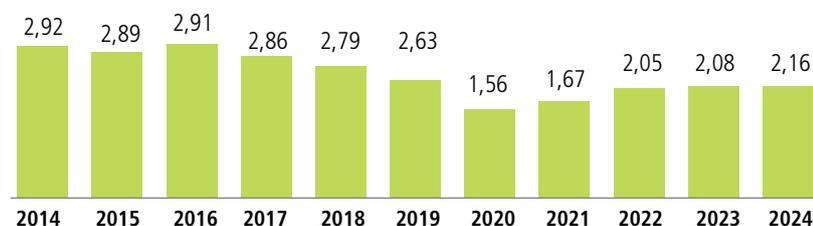
representa acréscimo de 1,03% sobre os 2.081.383.576 passageiros transportados em 2023; aumento de 1,05% sobre os 2.050.203.520 passageiros transportados em 2022; 29,04% sobre os 1.674.527.513 passageiros transportados em 2021, e 38,23% a mais do que os 1.563.224.996 passageiros transportados em 2020. De todo modo, os números de 2024 mantiveram-se ainda abaixo do resultado de 2019 – último ano antes da pandemia –, quando foram transportados 2.638.165.194 passageiros (média diária estimada em 10 milhões de passageiros). Anteriormente. O total de passageiros transportado em 2019 representa retração de 5,73% em relação ao resultado de 2018, quando foram transportados 2.798.615.622 passageiros (média diária estimada de 10 milhões de passageiros); retração de 7,89%

em relação ao registrado em 2017, quando o sistema transportou 2.864.266.074 passageiros (média diária estimada em 9.600.000 passageiros); redução de 9,50% em comparação com o registrado em 2016, ano em que foram transportados 2.915.344.011 passageiros (média diária de 9.643.308 passageiros); redução de 8,89% em comparação com 2015, quando foram transportados 2.895.708.458 passageiros (média diária de 9.670.399 passageiros), e redução de 9,64 em relação a 2014, quando foram transportados 2.920.278.340 passageiros (média diária de 9.723.983 passageiros).

SISTEMA TARIFÁRIO – Tarifas. Em 2014, a tarifa era de R\$ 3,00, passando para R\$ 3,50 em 2015 e chegando a R\$ 3,80 em 2016, valor que se manteve em 2017, alcançando R\$ 4,00 em 2018, valor mantido em 2019; em 2020 o valor passou a ser de R\$ 4,40, valor mantido de 2021 a 2024 – aumento de 46% no período, sendo que a inflação entre janeiro de 2014 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV), foi de 122,44%. Em 2023, a Prefeitura de São Paulo concedeu ao sistema de transporte público por ônibus subsídio superior aos R\$ 5,1 bilhões de reais concedidos no ano anterior.

Gratuidades. As gratuidades alcançavam 20% dos passageiros transportados em 2014, caindo para 16,9% dos passageiros em 2015 e subindo para 23,9% em 2016 e para 25,5% em 2017. Em 2018, refletiu para 23,3% idosos, 11,5%; pessoas com deficiência, 3,0%; e escolar, 8,8%. Sem informações a respeito de 2019 e de 2020; não há informações sobre o período posterior à pandemia. Em dezembro de 2023, foi instituído o “Domingão Tarifa Zero – explore, descubra, viva São Paulo”, por meio do qual, passageiros podem utilizar os ônibus de 1.175 linhas municipais entre 0h e 23h59 de todos os domingos; essa gratuidade vai valer também no primeiro dia do ano de 2024 e no aniversário de São Paulo, comemorado em 25 de janeiro. **Bilhetagem eletrônica.** Possui bilhetagem eletrônica, o que, segundo a administração municipal, garante a mobilidade urbana e conexão entre linhas em qualquer ponto da cidade. O cartão eletrônico, chamado de Bilhete Único, é o principal instrumento de integração da rede de transporte. Com o Bilhete Único é possível realizar embarques de diferentes formas, dependendo da condição do usuário.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2014-2024 (Em bilhões)



SISTEMA DEIXOU DE TRANSPORTAR 5,6 BILHÕES DE PASSAGEIROS ENTRE 2015 E 2024

Em comparação com o resultado de 2014, o sistema paulistano de transporte por ônibus perdeu 5,6 bilhões de passageiros entre 2015 e 2024.

TERESINA (PI)

População: 866.300 habitantes (IBGE, Censo 2022)

Cinco anos sem mudar a tarifa

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus. Em declarações públicas no início de 2025, o prefeito de Teresina, Silvio Mendes, informou que a frota de ônibus da cidade era de 240 unidades e que seria ampliada, em março de 2025, com mais 40 veículos. Publicado no início de 2024, o Relatório de Gestão Consolidado 2023 – Prefeitura de Teresina, páginas 610 e 611 (edição virtual consultada em 4 de maio de 2024), oferece reduzida quantidade de informações sobre o sistema, mostrando que o serviço de transporte convencional por ônibus contava, no início de 2023, com 220 ônibus, tendo recebido mais 20 veículos no mês de abril e outros 20 veículos em maio daquele ano. Antes da pandemia, informações referentes a 2018 mostram que a capital piauiense contava, naquele ano, com 434 ônibus convencionais. A idade média da frota era, então, de cinco anos e onze meses. Ainda em 2018, havia 84 linhas convencionais, além de linhas troncais e alimentadoras; a extensão de todas as linhas totalizava 2.412,61 quilômetros (convencionais, 1.612,30 quilômetros; troncais, 256,55 quilômetros; e alimentadoras, 587,62 quilômetros). Em 2018, o município contava com 150 quilômetros de faixas exclusivas e havia 2.208 pontos de parada, dos quais 815 cobertos.

PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados. O Relatório de Gestão Consolidado 2024 – Prefeitura de

Teresina, que passou a ser publicado de maneira descentralizada, não traz informações sobre o total de passageiros transportados. O Relatório de Gestão Consolidado 2023 – Prefeitura de Teresina, páginas 610 e 611, fornece informações incompletas sobre a demanda do sistema de transporte, mostrando que, em 2023, de janeiro a setembro, foram transportados 9.859.316 passageiros, sendo 4.473.755 (45,38%) referentes aos que pagam tarifa inteira; 2.862.312 (29,03%), concernentes a tarifas estudantis; e 2.523.249 (25,59%), referentes a passageiros com direito à gratuidade.

Dados de anos anteriores. O documento intitulado Relatório Anual The2020, publicado no final de dezembro de 2020, traz uma tabela mostrando que, considerados os que pagaram tarifa inteira, os beneficiários de passagens estudantis e aqueles que têm direito a gratuidades, foram transportados, entre janeiro e outubro de 2020, em torno de 14.000.000 de passageiros, número que corresponde a aproximadamente 30% do total de passageiros transportados nos mesmos meses de 2019 (45.922.715 passageiros), conforme a edição anterior do relatório, publicada no final de 2019.

Apesar de, em ambos os casos, serem dados referentes a apenas dez meses – tanto em 2019 como em 2020 –, esses dados indicam que o total de passageiros em cada um dos dois anos terá sido menor do que o regis-

TERESINA (PI)

trado em 2018, quando o sistema transportou 67.414.111 passageiros (média diária de 184.696 passageiros), e nos anos anteriores: 2017, com 70.370.084 passageiros transportados (média diária de 189.998 passageiros); 2016, com 72.531.343 passageiros transportados (média diária de 198.716 passageiros); 2015, com 73.201.587 passageiros transportados (média diária de 200.552 passageiros); e, ainda, 2014, com 80.669.858 passageiros transportados (média diária de 221.013 passageiros).

SISTEMA TARIFÁRIO – Tarifas. Em 2014, a tarifa era de R\$ 2,10, passando para R\$ 2,50 em 2015 e para R\$ 2,75 em 2016. Em 2017, era de R\$ 3,00, tendo sido majorada para R\$ 3,85 em 2018, valor mantido

em 2019. Em 2020, o valor foi fixado em R\$ 4,00 e foi mantido até 2024 – aumento de 90,47% no período, sendo que a inflação entre janeiro de 2014 e dezembro de 2024, com base no IGP-M (FGV), foi de 108,79%. **Gratuidades.** As gratuidades alcançavam 8,3% dos passageiros transportados em 2014, caindo para 7,8% dos passageiros em 2015, e subindo para 8,4% em 2016. Em 2017, o percentual de gratuidades subiu ainda mais, para 11,39%, e, em 2018, alcançou 14%; o benefício foi concedido a 9.442.630 passageiros ao longo daquele ano. Não há informações sobre os anos mais recentes. **Bilhetagem eletrônica.** O sistema possui bilhetagem eletrônica.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2014-2024 (Em milhões)



População: Área Metropolitana 1.980.828 habitantes (IBGE, Censo 2022) – Cariacica (353.491 hab.), Fundão (18.014 hab.), Guarapari (124.656 hab.), Serra (520.653 hab.), Viana (73.423 hab.), Vila Velha (467.722 hab.), Vitória (322.869 hab.)

VITÓRIA (ES)

Ligeira retração no total de passageiros transportados

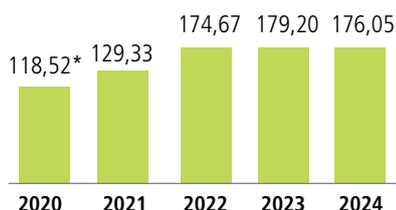
MUDANÇA ESTRUTURAL — Sistema municipal de ônibus de Vitória foi extinto. Em maio de 2021, o Sistema Transcol, que atende a Região Metropolitana da Grande Vitória, no Estado do Espírito Santo, foi ampliado, passando a operar também com linhas alimentadoras para atender aos bairros da capital estadual, a cidade Vitória. Com essa mudança, o sistema de transporte público municipal de Vitória foi extinto. Municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória. Integram a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) os seguintes municípios: Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória.

CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS – Frota de ônibus. Dados não atualizados mostram que o Sistema Transcol contava em 2024 com 1.788 ônibus, dos quais 1.666 convencionais, 74 articulados, 44 microônibus e quatro ônibus elétricos. **Ar-condicionado.** Havia 881 ônibus com ar-condicionado. **Idade da frota.** A idade média da frota era de 6,32 anos. **Linhas.** Em 2024, havia 381 linhas. Em abril de 2024, os ônibus percorreram 9.604.007 quilômetros. Em 2023, igualmente em abril, percorreram 8.943.538 quilômetros. Em 2022, os ônibus percorreram no mesmo mês 8.848.509. Em 2021, também em abril, por conta do lockdown para combate da Covid-19, foram percorridos 5.039.858 quilômetros, e em no 2020, mesmo com a pandemia, foram percorridos 7.293.170 quilômetros. Faixas

exclusivas e/ou BRT. O sistema conta com sete quilômetros de faixas exclusivas para ônibus. Velocidade média dos ônibus convencionais. Não informado. Número de pontos de parada. Havia em 2024 um total de 5.470 pontos de parada, dos quais 1.287 cobertos.

PASSAGEIROS E SISTEMA TARIFÁRIO – Passageiros transportados. Em 2024, o sistema transportou 176.051.294 passageiros (média diária de 595.135 passageiros), significando redução de 1,76% em relação ao total transportado em 2023, que foi de 179.208.020 passageiros (média diária de 591.791 passageiros). O total de passageiros em 2023 foi 2,59% superior aos 174.674.780 passageiros (média diária de 576.821 passageiros) transportados em 2022, e 38,56% superior ao total de 129.335.835 passageiros (média diária de 427.992 passageiros) transportados em 2021. Em 2020, foram transportados 9.787.096 passageiros no sistema municipal agora extinto e 108.742.007 passageiros pelo Sistema Transcol. Tarifas. Em 2024, a tarifa dos ônibus convencionais era de R\$ 4,70, significando 4,44% a mais do que o valor de R\$ 4,50 pago no ano anterior. Em 2022, a tarifa era de R\$ 4,20, e em 2021, de R\$ 4,00. Em 2020 a tarifa era de R\$ 3,90. Entre janeiro de 2021 e dezembro de 2024, a variação de preços com base no IGP-M (FGV) foi de 28,11%. **Gratuidades.** Em 2023, as gratuidades atenderam a 10,95% dos passageiros; em 2022, esse índice foi de 9,82%, em 2021, de 7,26% e, em 2020, de 6,57%

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2020-2024 (Em milhões)



EM QUATRO ANOS, SISTEMA GANHOU DE 184,21 MILHÕES DE PASSAGEIROS Tendo como base de comparação o resultado de 2020 – o ano mais grave da pandemia – nos quatro anos seguintes somados – de 2021 a 2024 –, em que pese a retração havida em 2024, o sistema incorporou 184,21 milhões de passageiros.

* Transcol+Municipal de Vitória

INOVAÇÃO COM PROPOSITO MUDA VIDAS.



Agilidade, conforto, previsibilidade, segurança e acessibilidade são capazes de transformar rotinas, gerar qualidade de vida, diminuir distâncias e promover a inclusão. Isso é fazer a vida acontecer e a cidade evoluir.



Com soluções tecnológicas de última geração e um time altamente capacitado e comprometido, apresentamos um sistema de transporte inteligente que impacta positivamente a vida das pessoas. Inovamos com o propósito de tornar a mobilidade mais humana para todos. Hoje, Sorocaba vive uma nova realidade e celebramos 5 anos dessa conquista.



CBRT
SOROCABA

5 ANOS
DE INOVAÇÃO
NA MOBILIDADE

[f](#) [@](#) BRTSOROCABA [in](#) BRT-SOROCABA

“Uma representação mais forte e unificada do setor, diante dos desafios e oportunidades”

■ ALEXANDRE ASQUINI

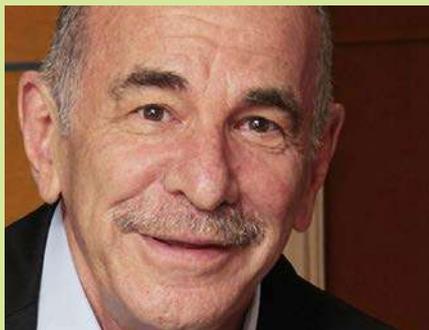
O presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp), engenheiro e empresário Mauro Herszkowicz, iniciou sua trajetória no setor de transporte público de passageiros há 54 anos, dirigindo a Viação Bandeirante e a Viação Auto Ônibus Santa Cecília na capital de São Paulo. Em 1985, adquiriu a Viação Paraty, da cidade de Ibaté, interior do estado de São Paulo, realizando o transporte de passageiros por meio de linhas rodoviárias que ligam a cidade paulista de São Carlos a Ibaté e às também paulistas Araraquara e Itirapina.

Em 1985, a Viação Paraty expandiu sua atuação para outros serviços na cidade de Araraquara, operando na concessão das linhas do município. Ao longo dos anos, a Viação Paraty agregou em seu portfólio novos serviços urbanos, suburbanos, rodoviários e de fretamento. Em 2013, adquiriu a Viasol, empresa de característica

rodoviária e suburbana com sede em Araras (SP). Atualmente, suas empresas possuem mais de 1.300 funcionários que atuam em seis garagens no interior de São Paulo e mais de 570 ônibus, entre urbanos e rodoviários.

Mauro Herszkowicz tem atuado em entidades de classe como o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Setpesp), interurbano, e hoje preside também, além da Fetpesp, o Sindicato das Empresas Urbanas do Interior do Estado de São Paulo. Em 2 de abril de 2025, foi eleito e empossado vice-presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), entidade da qual foi sócio fundador. Dias depois da posse, ele divulgou artigo reafirmando sua crença na colaboração e na parceria entre a NTU e a Fetpesp, para promover “o desenvolvimento do setor de transportes de passageiros em todo o Brasil”.





“ A mudança do perfil tecnológico da frota de ônibus é outro tema em pauta no setor. A ideia é contribuir com o desafio global de reduzir as emissões de gases poluentes e o aquecimento global ”

ANUÁRIO DO ÔNIBUS E DA MOBILIDADE URBANA – Podemos começar pela história. Quais as razões e as condições para haver a criação da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo – somente há pouco mais de dez anos? Por que não foi criada antes, já que a atividade é centenária?

MAURO HERSZKOWICZ – A Fetpesp foi criada em 8 de dezembro de 2014, após um longo processo de discussão e articulação entre as empresas de transporte de passageiros do estado de São Paulo que, até então, não contavam com uma representação federativa na Confederação Nacional do Transporte (CNT). A criação da Fetpesp foi motivada pela necessidade de uma representação mais forte e unificada do setor, diante dos desafios e oportunidades que se apresentavam, pela importância de se promover a defesa dos interesses das empresas de transporte de passageiros do estado de São Paulo e pela neces-

sidade de articular e coordenar as ações das empresas de transporte de passageiros, visando melhorar a qualidade dos serviços e a competitividade do setor. A Fetpesp é uma entidade importante para o setor de transporte de passageiros do estado de São Paulo e tem trabalhado incansavelmente para promover os interesses das empresas de transporte de passageiros e contribuir para o desenvolvimento do setor.

ANUÁRIO – A Fetpesp exerce coordenação, proteção e representação da categoria econômica das empresas operadoras de serviços públicos de transporte de passageiros rodoviários, intermunicipais e suburbanos, metropolitanos e urbanos. Congrega nove sindicatos. Mesmo sendo essencialmente a mesma atividade – o transporte rodoviário de passageiros –, é possível imaginar que cada um desses segmentos tenha suas características próprias, que demandam ações específicas da Federação.

MAURO HERSZKOWICZ – Bem, o transporte rodoviário tem suas próprias regulamentações e desafios, como a necessidade de cumprir com as normas de segurança e ambientais. O transporte urbano e metropolitano tem desafios específicos, precisando lidar com o trânsito intenso e a demanda por serviços de transporte mais eficientes. Compete à Fetpesp a representação e defesa dos interesses das empresas de transporte de passageiros, a articulação e coordenação das ações das empresas de transporte de passageiros, o desenvolvimento de soluções inovadoras e sustentáveis para o transporte público e a promoção da qualidade dos serviços e da satisfação dos usuários.

ANUÁRIO – A trajetória da Fetpesp até aqui aconteceu num período marcado por crises que afetaram o país todo e naturalmente o setor. Pode-se enumerar o período recessivo (entre 2014 e 2017), a crise política, a pandemia em si e seus

reflexos. Quais foram os principais desafios? Como foram superados?

MAURO HERSZKOWICZ – Ao longo dos seus dez anos de existência, a Fetpesp enfrentou vários desafios, mas os principais, realmente, foram a crise econômica que afetou o país de 2014 a 2017, que atingiu a demanda por serviços de transportes, e a pandemia de covid-19, que prejudicou a operação dos serviços de transporte. A crise econômica, que começou em 2014, gerou problemas econômicos e fiscais que afetaram todos os segmentos produtivos do país, exigindo esforços para a recuperação do setor transportador, que ainda é lenta e difícil.

Nesta década, a Fetpesp tem sido protagonista na defesa dos interesses do setor, liderada por empresários empenhados em melhorar a qualidade dos serviços prestados à população e instigar o engajamento de diferentes segmentos na articulação dos recursos tecnológicos, operacionais, jurídicos, gerenciais e administrativos, visando aprimorar a representação das empresas de

transporte e contribuir, significativamente, para a mobilidade urbana e a economia de São Paulo.

ANUÁRIO – E quanto ao futuro, o que espera, ou, melhor dizendo, pelo que trabalha a Fetpesp? Vimos que a entidade festejou a aprovação, pelo Senado, do projeto que cria o marco legal para o transporte público. Esse projeto está demorando demasiado?

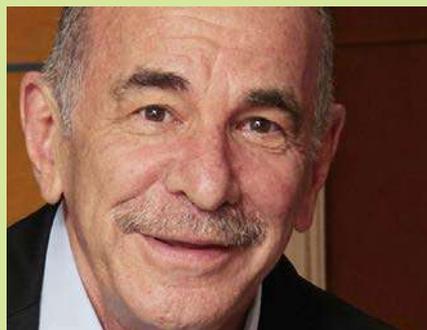
MAURO HERSZKOWICZ – A Fetpesp aguarda os avanços para o setor que podem ocorrer com a votação definitiva do Marco Legal do Transporte Público Coletivo, aprovado, no início do mês de dezembro do ano passado, pela Comissão de Infraestrutura do Senado e, agora, em apreciação pela Câmara dos Deputados. A proposta pode garantir recursos para subsidiar o serviço de transporte público coletivo urbano, por meio da destinação de parte da arrecadação da Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico (Cide) para garantir tarifas mais baratas ou até mesmo transporte

público gratuito aos passageiros, conforme a política para o setor adotada pelo poder concedente. Será uma ótima contribuição para a mobilidade urbana e para a modicidade tarifária.

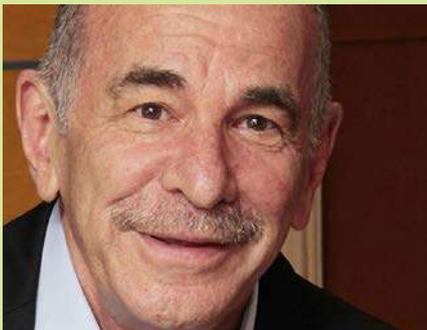
ANUÁRIO – Temos em evidência, também, a questão da transição energética, que impacta o setor de transporte.

MAURO HERSZKOWICZ – Exatamente. A mudança do perfil tecnológico da frota de ônibus é outro tema em pauta no setor. A ideia é contribuir com o desafio global de reduzir as emissões de gases poluentes e o aquecimento global. A Fetpesp defende o uso de tecnologias limpas, como a dos ônibus elétricos, mas também podemos utilizar os veículos movidos a biometano e os ônibus com tecnologia Euro 6, que também contribuem com o meio ambiente.

ANUÁRIO – O que mais está no horizonte?



“ A expansão da malha metroferroviária é um desafio para o setor de transporte rodoviário de passageiros, mas também pode ser uma oportunidade para a integração entre os modos de transporte ”



“ **A Aliança pela Sustentabilidade no Transporte quer promover práticas alinhadas às diretrizes ESG – Ambiental, Social e Governança –, no setor de transporte rodoviário e conta com o apoio institucional da CNT, Sest-Senat e do ITL** ”

MAURO HERSZKOWICZ – Digo que a Fetpesp continuará apoiando todas as ações e iniciativas que valorizem o transporte regulamentado e seguro. Recentemente, nossa entidade manifestou seu apoio à decisão da Prefeitura de São Paulo de coibir a atividade de transporte individual de passageiros por meio do serviço de mototáxi, por trazer sérios riscos à saúde da população e à segurança no trânsito. Vamos prosseguir no trabalho em busca da eficiência do transporte coletivo de passageiros, que pode melhorar significativamente a qualidade dos serviços prestados à população e promover um modo de vida mais sustentável.

ANUÁRIO – A ainda pouco expressiva expansão da malha metroferroviária – que acontece em algumas cidades, áreas metropolitanas e corredores de maior distância – deve ser motivo de apreensão para os operadores do transporte rodoviário de passageiros? Ou o capital que está nos pneus poderá trafegar também sobre trilhos?

MAURO HERSZKOWICZ – A expansão da malha metroferroviária é um desafio para o setor de transporte rodoviário de passageiros, mas também pode ser uma oportunidade para a integração entre os modos de transporte, possibilitando a criação de um sistema eficiente e sustentável, reduzindo os tempos de viagem, como a Fetpesp tem defendido.

ANUÁRIO – O que é a Aliança pela Sustentabilidade no Transporte, capitaneada pela Fetpesp?

MAURO HERSZKOWICZ – A Aliança pela Sustentabilidade no Transporte no Estado de São Paulo é uma parceria inédita que reúne a Fetpesp, a Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (Fetcesp) e a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), e quer promover práticas alinhadas às diretrizes ESG – Ambiental, Social e Governança –, no setor de trans-

porte rodoviário. O projeto-piloto conta com o apoio institucional do Sistema Transporte, composto pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), pelo Serviço Social do Transporte (Sest), pelo Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat) e pelo Instituto de Transporte e Logística (ITL).

ANUÁRIO – Como será o seu desenvolvimento?

MAURO HERSZKOWICZ – Este projeto será organizado e viabilizado pela Easy ESG, plataforma desenvolvida exclusivamente para auxiliar as empresas do setor na adoção e monitoramento de práticas sustentáveis. A adesão das empresas ao projeto foi estendida até o fim de junho de 2025. Depois, iniciaremos as fases de reuniões de comitês que analisarão as propostas e divulgarão um relatório consolidado. Esse projeto simboliza nossa visão de futuro e nossa união em torno de um transporte mais sustentável e inovador. 

Na direção do futuro, sempre



Eficiência, tecnologia e inovação para continuar movendo o futuro da mobilidade.



Nossos micro-ônibus são projetados para atender às demandas da mobilidade com segurança, economia e conectividade.

www.volare.com.br

    /ONIBUSVOLARE

Volare 
NA DIREÇÃO DO FUTURO

Previsão de expansão dos trilhos para passageiros e cargas



O setor ferroviário vive a expectativa de forte impulso, com possibilidades concretas de ampliação significativa da malha de ferrovias para cargas e implantação de novos sistemas urbanos, metropolitanos e entre cidades para passageiros

■ GILMARA SANTOS

Com a perspectiva de expansão expressiva nos investimentos privados, o setor ferroviário vive a expectativa de forte impulso, com possibilidades muito positivas para a ampliação da malha de trilhos, tanto para transporte de passageiros quanto de cargas.

“Atualmente temos cerca de R\$ 65 bilhões em investimentos em projetos que já estão con-

tratados. Vivemos um bom momento e estamos entendendo a importância de investir em mobilidade estruturante para reduzir o número de carros que circulam nas ruas e avenidas de importantes cidades do país”, destaca Ana Patrícia Lira, diretora-executiva da Asso-

ciação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos).

A dirigente cita diferentes projetos de expansão de trilhos urbanos e metropolitanos em sistemas para passageiros, com obras em andamento em diferentes regiões do país. Quase todos esses projetos constam de um levantamento recente, publicado pela revista Global, da OTM Editora, que revela a previsão de implantação de ao menos 1.172,98 quilômetros (km) de novos trilhos no Brasil,



Ana Patrícia Lira,
diretora-executiva
da ANPTrilhos

número superior à malha atualmente em operação, que soma 1.137,5 km, conforme dados do Balanço Metroferroviário 2024, divulgado pela ANPTrilhos em março de 2025.

DE NORTE A SUL

O levantamento mostra que no Distrito Federal estão previstas a construção de uma linha de VLT em Brasília, com 22 km, e a concessão do Metrô-DF. No Ceará, está em curso o projeto do VLT Aeroporto-Castelão (5,1 km). Em Salvador (BA), prossegue a implantação do VLT da capital baiana, dividido em três trechos e totalizando 36,38 km. Em Teresina (PI), o metrô foi ampliado em 2,5 km em 2024 e agora, em março de 2025, foi anunciada nova expansão, com duplicação da linha, inclusão de novas estações e trens, visando aumentar a capacidade diária para 50 mil passageiros.

No Paraná, estudo da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe) divulgado em janeiro de 2025 demonstrou a viabilidade do Trem de Pé Vermelho, com 151 km, interligando 13 municípios entre Londrina e Maringá. Também estão em estudo um VLT entre Curitiba e São José dos Pinhais (26 km) e um projeto de teleférico na região metropolitana de Curitiba. No Rio Grande do Sul, está em marcha a modernização do sistema que atende o Aeroporto Salgado Filho, desativado desde a enchente de maio de 2024.

Em Belo Horizonte, o projeto de concessão do metrô está em vigência e inclui a expansão da Linha 1 (Nova Eldorado-Vilarinho) e a futura Linha 2, com 10,5 km e sete estações entre os bairros Nova Suíça e Barreiro. A previsão



De acordo com a ANPTrilhos, o setor metroferroviário encerrou 2024 com 2,57 bilhões de pessoas transportadas, o que significa crescimento de 3,6% na comparação com o ano anterior

de início das operações é 2028.

Em abril de 2024, foi inaugurada a Linha 4-Laranja do VLT Carioca (5,1 km e 11 paradas), ligada ao Terminal Gentileza. No mesmo ano, o governo estadual retomou as obras da Estação Gávea (Linha 4 do metrô), com transferência da concessão para o MetrôRio. Também foi anunciada a licitação da Linha 3 do metrô (36 km e 14 estações), ligando Niterói a São Gonçalo.

O prefeito Eduardo Paes manifestou interesse em transformar dois sistemas de BRT (Bus Rapid Transit) em VLT (Veículo Leve sobre Trilhos). São eles o TransOeste (62,5 km) e o TransCarioca (43 km). Pensa-se ainda na implantação do VLT da Zona Sul (12 km).

FRENTE PAULISTA

Em São Paulo, em janeiro de 2025, foi entregue a Estação Varginha e 1,8 km de extensão na Linha 9. Seis meses antes, havia sido assinado o aditivo para expansão da Linha 5–Lilás até o Jardim Ângela (4,3 km e duas novas estações).

Em março de 2025, houve o leilão do Lote Alto Tietê, que inclui expansão das linhas 11-Coral (4 km), 12-Safira (2,7 km) e 13-Jade (15,6 km), vencido pelo grupo Comporte Participações S.A. O grupo também venceu o leilão do Trem Intercidades Eixo Norte (101 km entre São Paulo, Jundiaí e Campinas), que operará junto ao Trem Intermetropli-

Em São Paulo, avançam as obras da Linha 6-Laranja, Linha 17-Ouro, Linha 2-Verde (foto) e Linha 15-Prata



tano e à Linha 7-Rubi.

Estuda-se ainda o VLT de Campinas (44 km, 18 estações, investimento de R\$ 4,5 bilhões), ligando o centro ao Aeroporto de Viracopos e cidades vizinhas. Outros três projetos de Trem Intercidades (TIC) estão em fase de estudos: Eixo Leste (São Paulo-São José dos Campos), com extensão de 80 a 130 km; Eixo Sul (São Paulo-Santos), com características semelhantes e Eixo Oeste (São Paulo-Sorocaba), com 100 km, já qualificado, com leilão previsto para 2025 e R\$ 8,5 bilhões em investimentos. Também se estuda um VLT entre Sorocaba e Iperó (25 km), integrado ao Eixo Oeste.

Um novo projeto de concessão, abrangendo a Linha 10-Turquesa e a futura Linha 14-Ônix, conectará Guarulhos, ABC e a zona leste da capital. A Linha 14 deverá ter 41 km, 23 estações e 41 carros de VLT com capacidade para 600 passageiros cada um e intervalo médio de cinco minutos. O estado planeja

novas linhas: Linha 16-Violeta (32 km, 25 estações, entre Cidade Tiradentes e Oscar Freire); Linha 19-Celeste (17,6 km, entre Guarulhos e o Anhangabaú); Linha 20-Rosa (33 km, entre Santo André, São Bernardo do Campo e a zona oeste de São Paulo). Também há estudos para levar a Linha 4-Amarela até Taboão da Serra.

Foto: Geraldo Magela/Agência Senado



Alessandro Baumgartner,
superintendente de Transporte
Ferroviário da ANTT

Avançam as obras da Linha 6-Laranja (15,3 km entre Brasilândia e Liberdade, com possíveis ampliações); Linha 17-Ouro (6,7 km, conectando o Aeroporto de Congonhas à Linha 9-Esmeralda); Linha 2-Verde, com ampliação até a Penha (8,4 km) e posteriormente a Guarulhos (5,8 km), ligando-se à futura Linha 19-Celeste. A Linha 15-Prata, com 14,6 km, será expandida em mais 12 km.

Há propostas para implantação de dois sistemas de VLT no centro de São Paulo (12 km no total), integrados a projetos de revitalização urbana. Outra ideia é o VLT Barra Funda-Mandaqui (8 km), já sugerido às autoridades. Na Baixada Santista, o sistema de VLT segue em expansão: o primeiro trecho (Barreiros-Porto de Santos) foi entregue em 2017. O segundo (Conselheiro Nébias-Valongo, 8 km) está em obras. O terceiro (Barreiros-Samarita, 7,5 km) está previsto para ser iniciado em breve.

TRILHOS URBANOS

De acordo com dados da ANPTrilhos, o setor metroferroviário brasileiro encerrou 2024 com 2,57 bilhões de pessoas transportadas nos sistemas urbanos de transporte de passageiros sobre trilhos, o que significa crescimento de 3,6% na comparação com o ano anterior, quando foram transportados 2,48 bilhões de passageiros.

Apesar do aumento, o número de usuários dos sistemas sobre trilhos continua bem abaixo do período pré-pandemia. Em 2019, o último ano antes da crise sanitária, foram transportados 3,3 bilhões de passageiros.

Em meados da última década, evidenciava-se um crescimento consistente do

número de passageiros transportados, com totais que já superavam os que se registram após a pandemia: 2,7 bilhões (2013), 2,8 bilhões (2014) e 2,92 bilhões (2015).

Nos anos mais críticos de recessão, 2016 e 2017, o total de passageiros manteve-se em 2,92 bilhões, voltando a crescer em seguida: 3,12 bilhões (2018) e 3,26 bilhões (2019). Com a pandemia, a queda foi significativa e a recuperação acontece lentamente: 1,74 bilhão de passageiros em 2020, 1,82 bilhão em 2021 e 2,34 bilhões em 2022.

ECONOMIA E MEIO AMBIENTE

“Os números mostram que o setor metroferroviário continua crescendo, garantindo mais eficiência e qualidade para os passageiros. Apesar do crescimento contínuo do setor, ainda há a necessidade de mais incentivos regulatórios e maior priorização de investimentos para garantir sua expansão e modernização. O transporte sobre trilhos não apenas reduz congestionamentos, mas também gera impactos ambientais positivos, como a diminuição na emissão de poluentes e a economia de combustíveis fósseis”, comenta Ana Patrícia.

Os dados do balanço mostram que o setor gerou uma economia de R\$ 11,7 bilhões ao reduzir a circulação de veículos individuais e ônibus nos centros urbanos, o que também resultou na diminuição dos custos com manutenção das vias. Foram evitados 2,4 milhões de toneladas de emissões de poluentes, contribuindo diretamente para a qualidade do ar das cidades, melhorando a vida das pessoas. Além disso, o uso dos



Após 15 anos fechada, a estação Ambuíta, da linha de trem 8-Diamante, foi reinaugurada em Itapevi (SP), na Grande São Paulo

trilhos permitiu a economia de 1,5 bilhão de horas no transporte diário, além de reduzir o consumo de 1,2 bilhão de litros de combustíveis fósseis. “A melhoria do transporte público sobre trilhos impacta diretamente a qualidade de vida das

pessoas e promove um desenvolvimento urbano mais sustentável. Precisamos continuar incentivando investimentos no setor para ampliar esses benefícios para ainda mais brasileiros”, acrescenta a diretora-executiva da ANPTrilhos.

Investimentos em infraestruturas de transporte e logística

Foram consolidados no Livro Azul de 2024, da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), todos os projetos em estudo hoje pelos governos federal, estaduais e municipais. Hoje, a mobilidade urbana reúne 29 projetos em estudo, que vão demandar investimentos da ordem de R\$ 115 bilhões. A mobilidade urbana é o setor que mais demanda investimento em parceria público-privada”, explica Roberto Figueiredo Guimarães, diretor de planejamento e economia da Abdib.

O levantamento mostra que, em 2024, o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro

apresentou alta de 3% e os investimentos em infraestrutura alcançaram cerca de R\$ 260 bilhões (2,22% do PIB), representan-



Roberto Figueiredo Guimarães, diretor de planejamento e economia da Abdib

do crescimento real de 15% sobre 2023, quando os investimentos alcançaram 1,99% do PIB”, explica Guimarães. De acordo com ele, pensando apenas no setor de transporte e logística, os investimentos passaram de R\$ 34,3 bilhões em 2022 para R\$ 54,3 bilhões em 2023 e alcançaram cerca de R\$ 63 bilhões em 2024 (aumento de 84% em dois anos).

AUTORIZAÇÕES FERROVIÁRIAS

Vale lembrar que a Medida Provisória nº 1.065/2021 criou o Programa de Autorizações Ferroviárias, que instaura o instituto da outorga por autorização para o setor ferroviário, permitindo a livre iniciativa no mercado ferroviário, deixando assim que o setor privado possa construir e operar ferrovias, ramais, pátios e terminais ferroviários, através do modelo de autorização.

Ao participar do congresso da NT Expo – Negócios nos Trilhos, em abril de 2025, o superintendente de Transporte Ferroviário da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Alessandro Baumgartner, sublinhou que há 21 projetos de ferrovias autorizadas, de diferentes características, em pleno andamento. “Parece que as autorizadas não saíram do papel, mas estão caminhando. Já houve muitos investimentos nesses projetos”, diz.

Além disso, o governo federal está elaborando o Plano Nacional de Ferrovias, com uma carteira que vai reunir projetos para trens de carga e de passageiros, com investimentos estimados em cerca de R\$ 200 bilhões.

Também participante da NT Expo – Negócios nos Trilhos, o secretário nacional de Ferrovias do Ministério dos



Dados do balanço da ANPTrilhos mostram que o setor gerou uma economia de R\$ 11,7 bilhões ao reduzir a circulação de veículos individuais e ônibus nos centros urbanos e foram evitados 2,4 milhões de toneladas de emissões de poluentes

Transportes, Leonardo Cezar Ribeiro, ao valorizar investimentos privados, fez questão de sublinhar a importância dos investimentos públicos em ferrovias, destacando que diversas infraestruturas desse tipo, implantadas ou em obras, só

puderam ser construídas com recursos públicos, parcerias público-privadas ou incentivos fiscais.

MAIS TRILHOS

Sem deixar de destacar o recém-criado movimento Mais Trilhos, Brasil!, cujo objetivo é dar visibilidade às demandas e soluções do setor ferroviário, o presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate, compartilhou durante o congresso da NT Expo – Negócios nos Trilhos 2025 dados sobre o potencial de crescimento das ferrovias no Brasil. Segundo um levantamento preliminar realizado pela própria Abifer, existem 25 projetos em andamento, somando algo em torno de 14 mil km de novas ferrovias voltadas ao transporte de cargas. Hoje, o Brasil tem pouco mais do que 30 mil km de ferrovias, mas boa parte dessas infraestruturas antigas não está sendo utilizada. 



Vicente Abate, presidente da Abifer

Pioneiro é quem vê o futuro primeiro.

Todas as inovações em mobilidade TACOM são potencializadas pela sinergia com o **ia.mobi**.



CIT-Sbe® NEXT GENERATION

Conheça o novo validador CCTI 5.0

Operação ABT **100% digital** integrada ao validador CCTI 5.0 e demais módulos do ITS.

Permite pagamento por reconhecimento **biométrico** da face e por QR Code. Tela de 8 polegadas e duas câmeras frontais.



ia.mobi.
Inteligência Artificial aplicada a soluções de mobilidade

CIT-Sao MÓDULO DE APOIO À OPERAÇÃO

Operação por **GPS**, navegação ponto-a-ponto com atualização de itinerário. Tela touch screen de **8 polegadas** e comunicação em tempo real com CCO.

Buszoom NEXT GENERATION

Videomonitoramento embarcado que interage com o **ia.mobi** na integração com sistemas de bilhetagem, rastreamento e telemetria.

+55 31 3348 1000
tacom.com.br



Descubra nossas soluções em mobilidade.

 **TACOM**

Goiânia, Vitória e Recife mostram experiências de integração metropolitana no transporte público



A gestão metropolitana do transporte público é apontada por especialistas como uma solução para problemas de mobilidade em grandes centros urbanos. A medida pode levar à supressão da duplicidade de itinerários que atendem a uma mesma área, gerar eficiência nos deslocamentos e reduzir custos, resultando em economia no tempo de viagem e tarifas menores

■ JESSICA MARQUES

A gestão metropolitana do transporte público é apontada por especialistas como uma solução para problemas de mobilidade em grandes centros urbanos. A medida pode levar à supressão da duplicidade de itinerários que atendem a uma mesma área, gerar eficiência nos deslocamentos e reduzir custos, resultando em economia no tempo de viagem e tarifas menores.

Em geral, as áreas metropolitanas que permitiriam esse tipo de gestão do transporte coletivo são formadas a partir do desenvolvimento acelerado de um conglomerado de cidades, o que cria um tecido urbano complexo e com múltiplas

interconexões. Portanto, do ponto de vista funcional, a região toda se torna um único município. Contudo, do ponto de vista político-administrativo, há um recorte que é fruto do desenho dessas cidades e que, historicamente, cria os limites, como explica Sérgio Avelleda, consultor em mobilidade e coordenador do Núcleo Mobilidade Urbana do Insper Cidades.

“É como se fosse uma única cidade, mas sujeita a população a administrações político-administrativas completamente diferentes. No campo da mobilidade urbana, nós temos na região metropolitana de São Paulo, por exemplo, 39 municípios

conurbados em um único tecido urbano. Porém são 39 secretarias de mobilidade definindo rotas, roteiros, meios de paga-



Sérgio Avelleda, consultor em mobilidade e coordenador do Núcleo Mobilidade Urbana do Insper Cidades

mento e tarifas. E ainda há o governo do estado, que define as conexões intermunicipais. Ou seja, é uma Torre de Babel no transporte público. Até mesmo a gestão do trânsito e da regulação de cargas vira um quebra-cabeça”, avalia.

Ao criar uma autoridade metropolitana, se transfere a competência político-administrativa para um único ente que vai pensar em todos esses pontos de maneira uniforme. Com isso, há aumento de eficiência, segundo Avelleda, pois a região passa a ter um único meio de pagamento, tarifas integradas e rotas desenhadas para cooperarem umas com as outras, e não para competirem.

O consultor em mobilidade aponta que existem dois caminhos para criar essa autoridade metropolitana: o consenso, ou a criação de uma lei estadual. No primeiro caso, o estado e os municípios se unem consensualmente, enxergando todas as vantagens desse modelo de gestão. Já por meio da legislação, o estado cria uma autoridade em certa região metropolitana, impelindo os municípios a se submeterem à forma de gestão integrada.

No Brasil, experiências de integração

metropolitana em Goiânia (GO), Vitória (ES) e Recife (PE) retratam como a criação dessa autoridade em um âmbito regional para a gestão do transporte público pode funcionar de maneiras diferentes. Afinal, cada estado possui particularidades, necessidades e demandas distintas.

TRANSCOL, O SISTEMA METROPOLITANO QUE TRANSPORTA 600 MIL PASSAGEIROS POR DIA NA GRANDE VITÓRIA

No Espírito Santo, o Transcol é um sistema de transporte coletivo metropolitano tronco-alimentado que atua na região metropolitana da Grande Vitória desde 2014. Na prática, permite que os passageiros se desloquem entre as cidades pagando uma única tarifa. Atualmente, são 1,7 mil veículos na frota, realizando mais de 20 mil viagens diárias para transportar cerca de 600 mil passageiros.

Um dos diferenciais do sistema é a tarifa única, que permite ao usuário se locomover



Fábio Damasceno, secretário de mobilidade e infraestrutura do Espírito Santo

por toda a Grande Vitória, fazer integrações temporais e integrar com as barcas do Sistema Aquaviário, pagando apenas uma passagem. Existe ainda o serviço Bike GV, que dispõe de ônibus com um layout interno adaptado para acomodar bicicletas. Hoje, o foco da administração é melhorar a infraestrutura do sistema. Exemplo disso é a implantação do Corredor Metropolitano Sul – Expresso GV, que vai conectar os municípios de Vila Velha e Cariacica por meio de um corredor exclusivo.

De acordo com Fábio Damasceno, secretário de mobilidade e infraestrutura do Espírito Santo, o governo do estado iniciou a remodelagem no sistema em 2019. “Desde então, tivemos uma série de melhorias: a implantação do bilhete único metropolitano, o Cartão GV; a introdução da integração temporal junto à integração física; e, desde 2021, a assunção de todos os serviços municipais. Portanto, hoje, o serviço é 100% metropolitano. Também temos a integração com outros modos de transporte, como o Sistema Aquaviário e o Transcol + Acessível, que faz o transporte de pessoas com deficiência”, explica.



Atualmente, o sistema Transcol possui 1,7 mil veículos na frota, realizando mais de 20 mil viagens diárias

REDEMOB INTEGRA 19 MUNICÍPIOS NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

Outro exemplo de integração metropolitana é a RedeMob, que interliga 19 municípios da região metropolitana de Goiânia. A Rede Metropolitana de Transporte Coletivo de Goiânia (RMTC), criada em 2009, é o consórcio de empresas responsável pela operação e manutenção do serviço, que conta com 1.135 ônibus e atende a 470 mil passageiros por dia.

Ainda não há integração com outros modais, somente entre linhas do próprio sistema de transporte público coletivo. Porém há previsão do início da operação integrada com bicicletas, táxi e estacionamento rotativo, conforme conta Adriano Oliveira, presidente do Sindicato das Empresas do Transporte Coletivo de Goiânia e Região Metropolitana (SET). O Bilhete Único dá o benefício de até quatro integrações entre as linhas por um período de duas horas e meia.

Segundo Oliveira, o principal avanço que a criação da RedeMob Consórcio trouxe foi a unidade entre os entes que compõem a região metropolitana e entre as operadoras, além de projetos como a Nova RMTC, para renovação da frota e reconstrução da infraestrutura.

Ele acrescenta: “Outra grande vantagem é compartilhar soluções de problemas de forma conjunta. Temos um número grande de municípios para compartilhar, por exemplo, o pagamento do subsídio. Se o sistema fosse subdividido entre Goiânia e um sistema metropolitano, seriam dois sistemas com aproximadamente 600 ônibus, o que iria encarecer o custo de gestão. Hoje, com mais de 1.200 veículos que atendem a toda



RedeMob conta com 1.135 ônibus e atende a 470 mil passageiros por dia

região metropolitana, temos um ganho de escala. Além disso, os usuários podem sair de qualquer localidade na região metropolitana pagando um único valor”.

Já o maior desafio apontado pelo presidente do sindicato é a dificuldade na governança desse sistema, porque há um grande risco de conflitos entre os diversos entes que compõem o sistema metropolitano. “Às vezes pode haver uma ‘orfandade institucional’, ou seja, não haver quem lidere ou se sinta, de fato, responsável pelo sistema. Isso sempre foi um desafio”, diz Oliveira.

Ele prossegue: “Somente em 2022, com a edição da Lei Complementar nº 169, é que conseguimos implantar uma governança que vem funcionando muito bem, definindo de forma muito clara a autoridade e as responsabilidades de todos os entes que compõem a região metropolitana”. E conclui afirmando que os próximos passos são no sentido de integrar o transporte coletivo com o trânsito, por meio de investimentos e projetos.

Totalmente integrado

Na visão de Miguel Angelo Pricinote, subsecretário de políticas para cidades e transporte da Secretaria Geral de Governo

do Estado de Goiás, a RMTC se destaca como um dos poucos sistemas do Brasil totalmente integrados, tanto fisicamente quanto do ponto de vista tarifário.

O especialista conta que o sistema exigiu um grande esforço de negociação e padronização. Além disso, unificar a gestão operacional entre diferentes concessionários demandou investimentos e adaptações significativas. Outro desafio foi garantir que a tarifa única fosse viável para todos os operadores, levando em consideração as diferenças de demanda e custos.

Por outro lado, as vantagens são expressivas: tomadas de decisão mais ágeis e coerentes, tarifa única e a integração física que eliminam a necessidade de múltiplos pagamentos e transferências complicadas, enquanto a centralização da gestão por meio da RedeMob otimiza recursos e reduz custos.

Pricinote acrescenta: “Ficou claro que a integração é crucial para melhorar a mobilidade urbana, redu-

Miguel Angelo Pricinote,
subsecretário de políticas
para cidades e
transporte da
Secretaria Geral
de Governo
do estado
de Goiás



Grande Recife Consórcio de Transporte gerencia um sistema operacionalizado por nove empresas de ônibus, que realizam mais de 25 mil viagens por dia, transportando cerca de 1,3 milhão de passageiros diariamente.

zir custos para os usuários e aumentar a eficiência do sistema. Para que o modelo integrado funcionasse, foi preciso a criação de normas comuns entre os municípios e ajustes contratuais com as operadoras, além da adoção de sistemas de bilhetagem e monitoramento em tempo real e o redesenho das linhas, para evitar sobreposições e garantir cobertura eficiente”.

GRANDE RECIFE INTEGRA ÔNIBUS, METRÔ, VLT E BRT

Na região metropolitana de Recife, a integração contempla ônibus, estações de metrô, VLT e BRT, por meio do uso de um cartão eletrônico nos validadores. Matheus Freitas, diretor-presidente do Consórcio de Transporte Metropolitano (CTM), conta que o Grande Recife Consórcio de Transporte foi criado em setembro de 2008, após a extinção da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU/Recife). É a primeira experiência de consórcio no setor de transporte de passageiros em todo o país.

Atualmente, o Grande Recife Consórcio de Transporte gerencia um sistema operacionalizado por nove empresas de ônibus, que realizam mais de 25 mil viagens por dia, transportando cerca de 1,3 milhão de passageiros diariamente. São 2,4 mil ônibus e cerca de 400 linhas, atendendo a toda a região metropolitana do Recife, com itinerários e quadros de horário. A passagem pode ser paga com o Cartão VEM, dinheiro e espécie e algumas linhas



já aceitam o pagamento por Pix.

Atualmente, a concepção do serviço é que a integração seja realizada dentro dos terminais. “Para os próximos anos, o objetivo é transformar as linhas do Sistema Complementar (SIC) para o Sistema Estrutural Integrado (SEI) com o serviço da integração temporal, tornando todo o sistema integrado”, projeta Freitas. Atualmente, todos os 26 terminais de integração da região metropolitana do Recife e todas as linhas do Sistema Estrutural Integrado (SEI) estão contemplados.

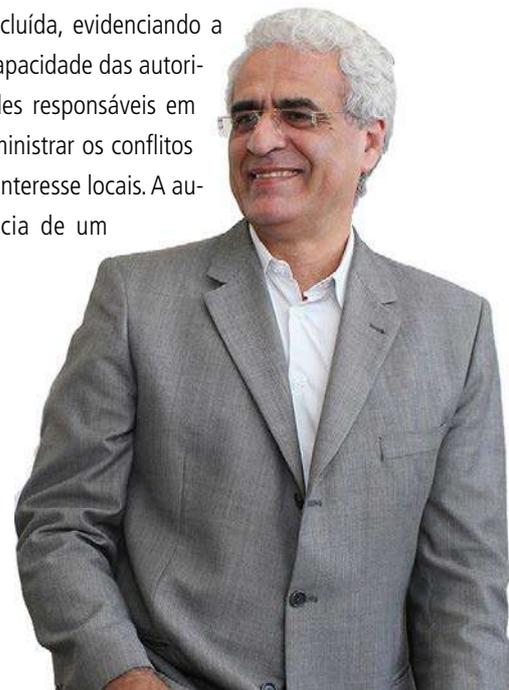
Freitas indica que as principais vantagens do sistema de integração de transporte incluem a possibilidade de utilizar diferentes modos de transporte, como ônibus, metrô e VLT, com o pagamento de uma única passagem. Já os desafios incluem a falta de prioridade viária para os ônibus, o que causa congestionamentos diários e impacta o tempo de integração temporal. Além disso, para os órgãos gestores, o aumento da demanda sem o correspondente crescimento da receita gera um desequilíbrio financeiro no sistema. Outro desafio é a complexidade da matriz de integração, que dificulta a compreensão das regras e especificidades da integração temporal por parte dos usuários.

Jurandir Fernandes, professor sênior da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), vice-presidente honorário da União Internacional do Transporte Público (UITP)

Problemas não resolvidos

Jurandir Fernandes, professor sênior da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), vice-presidente honorário da União Internacional do Transporte Público (UITP) e secretário estadual paulista de Transportes Metropolitanos por quase uma década neste século, avalia que a criação de uma autoridade metropolitana, sem a devida execução de estratégias concretas, não conseguiu resolver os problemas crônicos que afligem o sistema na região metropolitana do Recife.

“A gestão do transporte na região metropolitana do Recife sofre com a falta de planejamento estratégico. A licitação das linhas de ônibus, iniciada há mais de uma década, ainda não foi concluída, evidenciando a incapacidade das autoridades responsáveis em administrar os conflitos de interesse locais. A ausência de um



plano de ação claro e de metas definidas resultou em uma administração descoordenada, incapaz de enfrentar os desafios do setor”, diz Fernandes.

Ele acrescenta que a infraestrutura do sistema é outro ponto crítico. “O BRT, que deveria ser um modelo de eficiência, está em estado de abandono, com estações vandalizadas e sem manutenção adequada. O Metrô do Recife também enfrenta problemas graves, com trens obsoletos e uma infraestrutura deteriorada”, pontua Fernandes.

BNDES CONDUZ ESTUDO NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em

parceria com o Ministério das Cidades, está realizando o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, visando expandir investimentos em infraestrutura, melhorar a qualidade do serviço e atrair mais passageiros para o transporte público em 21 metrópoles brasileiras com população superior a 1 milhão de habitantes.

O BNDES investirá R\$ 27,8 milhões não reembolsáveis para a realização do estudo, por meio de um Fundo de Estruturação de Projetos. Com perspectiva de longo prazo para até 30 anos, o estudo visa identificar projetos e abordar a otimização e integração das redes de transporte. Os resultados preliminares já mostram, por exemplo, que sete regiões metropolitanas não possuem nenhum tipo de integração tarifária e

apenas três adotam tarifa única: Belém, Goiânia e Vitória.

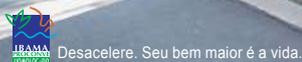
“O estudo será essencial para mapear os projetos de alta e média capacidades (trens, metrô, sistemas de VLT e de BRT) nas maiores regiões metropolitanas do país, contribuindo para a redução do déficit histórico de investimentos no setor”, afirmou o superintendente da área de infraestrutura do BNDES, Felipe Borim, no início dos estudos, em maio de 2024.

De acordo com um estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) de 2023, o déficit de investimentos no setor atinge pelo menos R\$ 300 bilhões. Caso o volume anual de financiamento mantenha a média dos últimos anos, demoraria mais de 50 anos para que a oferta de mobilidade seja adequada. 

Qualidade que você conhece. Tecnologia que sua frota merece.



Inovando desde 1989



OF 1721L/59 Euro 6

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS:

- Modelo: OF 1721L/59 Euro 6;
- Configuração: 4x2;
- Piso: Alto;
- Uso: Urbano, fretamento e rodoviário.

BENEFÍCIOS:

- **Conformidade Ambiental:** Atende à norma Euro 6, garantindo menor emissão de poluentes;
- **Versatilidade:** Ideal para transporte urbano e rodoviário, adequado para fretamento;
- **Conforto:** Piso alto proporciona melhor visibilidade e conforto aos passageiros;
- **Eficiência:** Motor otimizado para performance e economia de combustível.

O OF 1721L é apropriado para o transporte urbano de passageiros, além de atender clientes que realizam fretamento contínuo, como no caso do transporte de funcionários, e fretamento eventual, voltado para grupos de turistas. Também é ideal para o transporte rodoviário em curtas distâncias. Nesses casos, os veículos são equipados com carroçarias de ônibus rodoviário, garantindo maior conforto e bem-estar aos passageiros.

A equipe de representantes da Divena está pronta para atendê-los e ajudar a avaliar qual modelo é o melhor para o seu negócio. Não deixe de visitar a concessionária para descobrir todas as funcionalidades e benefícios que o **OF 1721L/59 Euro 6** pode oferecer.

[divenacomercial](#) [divenacomercial](#)

www.divenacomercial.com.br | WhatsApp: (11) 97208-2114 | Telefone: (11) 4070-9933

Divena

Divena Diadema
Av. Fábio E. Ramos Esquivel, 2279,
Centro, Diadema - SP, Tel: (11) 4070-9933

Divena Litoral
Av. Marginal da V. Anchieta, 2521, São Manoel,
Santos - SP, Tel: (13) 3295-9933



Pesquisa Origem-Destino 2023 revela impactos da pandemia sobre a mobilidade na região metropolitana de São Paulo

Os resultados da Pesquisa Origem-Destino 2023, desenvolvida pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, foram apresentados em fevereiro de 2025, revelando algumas das principais características do impacto da pandemia sobre a mobilidade na região metropolitana de São Paulo.

O relatório mostra que houve o estabelecimento de novas relações de trabalho, com o fortalecimento do teletrabalho, e houve reestruturações no ensino, com o avanço da educação a distância – esses dois fatores já embasados nas novas possibilidades abertas pelas tecnologias digitais, que também trouxeram o incremento do transporte por aplicativo e do comércio eletrônico. Todos esses aspectos geraram o que os coordenadores da pesquisa chamaram de nova mobilidade.

Em 2023, a população em home office, ou teletrabalho, e em regime híbrido correspondia a uma parcela considerável

da população empregada. Dos 10,335 milhões de trabalhadores, um total de 9,019 milhões (87%) exerciam apenas trabalho presencial, enquanto 1,316 milhão (13%) estavam em alguma medida trabalhando a distância: 705 mil (7% do total geral) somente em home office, ou teletrabalho, e 611 mil (6% do total geral) em regime híbrido.

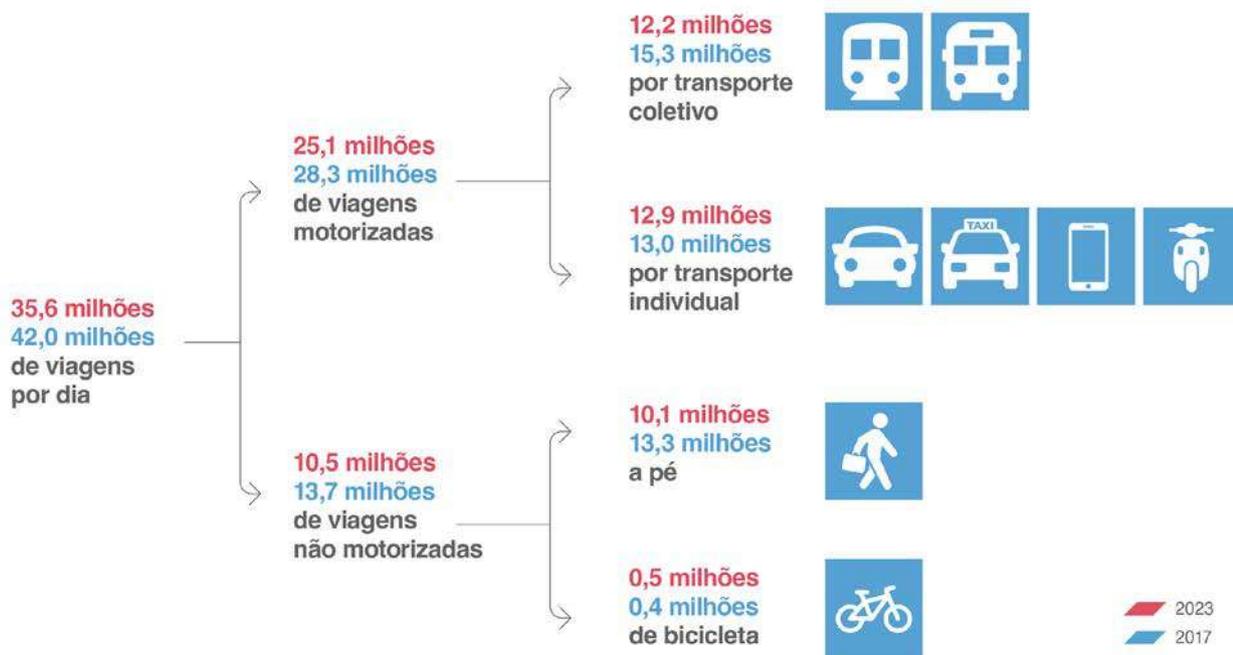
A Pesquisa Origem-Destino revelou ainda que a matrícula escolar daqueles que estudavam em formato remoto ou híbrido também correspondia a um percentual importante do total. Dos 5,029 milhões de estudantes, um total de

4,575 milhões (91%) exercia atividades escolares presencialmente, enquanto 454 mil (9%) estavam em alguma medida estudando a distância: 281 mil (6% do total) em regime remoto o tempo todo e 173 mil (3% do total) em modo híbrido.

PONDERAÇÕES

Os resultados da Pesquisa Origem-Destino 2023 foram apresentados por Luiz Antonio Cortez Ferreira, gerente de planejamento do Metrô de São Paulo, em sessão com a participação de aproximadamente 150 técnicos, especialistas

COMPOSIÇÃO DAS VIAGENS



e dirigentes de entidades e empresas do setor, muitas das quais utilizam os dados dessa pesquisa em suas atividades. A sessão foi aberta pelo presidente do Metrô, Antonio Julio Castiglioni Neto, e encerrada pelo recentemente empossado diretor de engenharia de planejamento, Roberto Torres Rodrigues.

Cortez Ferreira disse que a adoção do home office reduziu não apenas as tradicionais viagens de ida e volta ao trabalho, como também afetou os deslocamentos ao longo do dia, impactando viagens relacionadas às atividades como refeições, compras e outras demandas cotidianas. E sublinhou que esse efeito foi reforçado pelo crescimento do trabalho em residência.

O gerente relatou que o crescimento do e-commerce e a expansão do ensino a distância também contribuíram para a diminuição dos deslocamentos, sobre-

tudo à tarde e à noite.

Também fez considerações sobre as alterações na divisão modal. Explicou que as viagens individuais foram impactadas pela tecnologia dos aplicativos de táxi, que facilitaram seu uso em substituição aos automóveis particulares e ao transporte coletivo para curtas distâncias.

Remarcou também que o uso de motos continua a crescer de forma acelerada e que as viagens por transporte coletivo sofreram reduções significativas. Disse que a população está envelhecendo, o que também contribui para as mudanças identificadas.

E acrescentou que os modos individuais ocupam mais espaço urbano por passageiro transportado que os modos coletivos, especialmente quando comparados ao metrô. Os sistemas sobre trilhos também são mais eficientes energeticamente.

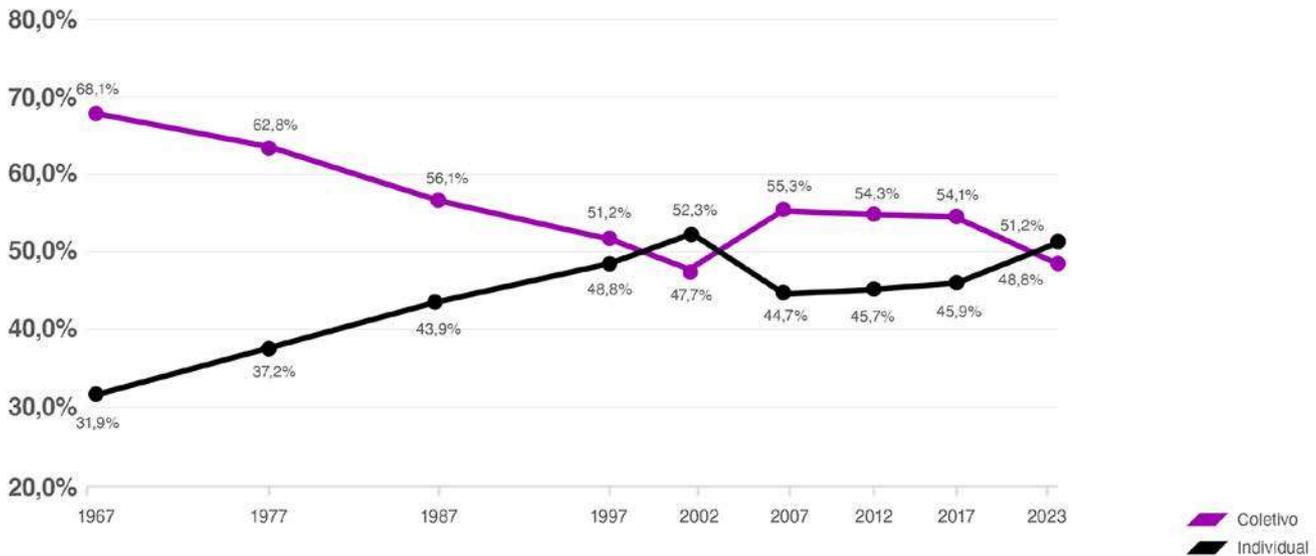
ÔNIBUS, O MODO DE TRANSPORTE COM MAIOR RETRAÇÃO PÓS-PADEMIA

Em comparação com os outros modos motorizados de transporte na região metropolitana de São Paulo, o ônibus é o que experimenta a maior retração depois da pandemia. A informação consta dos resultados da Pesquisa Origem-Destino 2023, desenvolvida pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.

Conforme a pesquisa, em 2017, foram realizadas 8.304.000 viagens diárias, tendo como modo principal o ônibus, enquanto em 2023 foram identificadas 5.656.000 viagens por dia, significando redução de 32%.

O metrô, que inclui o monotrilho da Linha 15-Prata, evidenciou retração também significativa, de 18%. Foram 3.400.000 viagens diárias em 2017, tendo como modo

DIVISÃO MODAL DAS VIAGENS MOTORIZADAS Região Metropolitana de São Paulo - 1967 e 2023 (%)



Fonte: Pesquisas OD do Metrô 1967 / 1977 / 1987 / 1997 / 2002 / 2007 / 2012 / 2017 e 2023.

principal esses dois sistemas, enquanto em 2023 o total de viagens diárias reduziu-se para 2.774.000.

Os trens metropolitanos foram o modo principal em 1.245.000 viagens diárias em 2017, enquanto em 2023 esse total não passava de 1.080.000, evidenciando retração de 13%.

O número de viagens tendo como modo principal o automóvel decaiu 8% na comparação das duas pesquisas, indo de 11.341.000 viagens diárias em 2017 para 10.455.000 viagens por dia em 2023.

MODOS QUE AVANÇARAM

Outros modos de transporte registraram incremento, segundo a Pesquisa Origem-Destino recém-concluída. O modo que congrega o táxi e o transporte por aplicativo evoluiu de 468.000 viagens diárias como modo principal em 2017

para 1.112.000 viagens diárias em 2023, um crescimento de 137%.

O transporte fretado, que havia registrado 252.000 viagens como modo principal na pesquisa anterior, alcançou 320.000 viagens em 2023, denotando incremento de 27%.

Também o transporte escolar avançou como modo principal, crescendo de 2.094.000 viagens diárias em 2017 para 2.434.000 viagens na recente pesquisa, o que significa ampliação de 16%.

As motos igualmente cresceram como modo principal de viagens cotidianas, com 1.064.000 viagens em 2017 e 1.234.000 viagens por dia em 2023, também ampliação de 16%.

TRANSPORTE INDIVIDUAL DOMINA

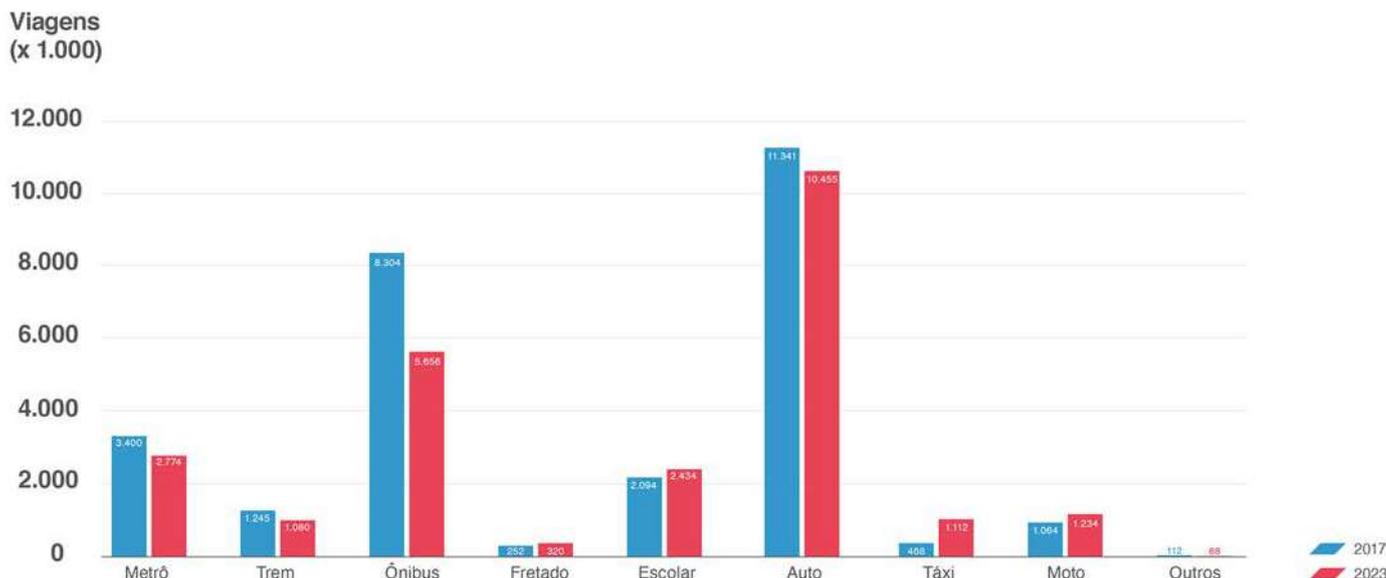
Outro aspecto a ser realçado na Pesquisa Origem-Destino 2023 é que o transporte

público deixou de ser majoritário em relação aos veículos particulares nas viagens motorizadas.

Entre 1967 e 1997, o transporte coletivo era majoritário, mas com uma vantagem decrescente, até que em 2002, data da primeira pesquisa intermediária, o transporte individual passou a providenciar a maioria dos deslocamentos na região metropolitana de São Paulo (52,3% ante 47,7%). Mas, logo em seguida, aconteceram ações públicas corretas e bem recebidas, como a introdução do Bilhete Único, que viraram o jogo.

A pesquisa de 2007 mostrou que o transporte coletivo voltou a ser majoritário (55,3% ante 47,7%), mantendo-se assim também nos levantamentos posteriores, mas com diferenças sempre menores (em 2012, 54,3% ante 45,7% e, em 2017, 54,2% ante 45,8%). Em 2023, o transporte individual volta a ser majoritário (51,2% ante 48,8%).

VIAGENS DIÁRIAS MOTORIZADAS POR MODO PRINCIPAL



UM NÚMERO MENOR DE VIAGENS

Em 2023, houve 35,6 milhões de viagens por dia, significando redução de 15,23% em relação aos 42 milhões de viagens diárias registradas em 2017. O índice de mobilidade teve queda de 16,8% na comparação entre as duas pesquisas: de 2,02 em 2017 para 1,68 em 2023.

A pesquisa agora concluída detectou a realização de 25,1 milhões de viagens motorizadas, valor que representa 11,3% menos do que o observado na pesquisa de 2017, quando se constataram 28,3 milhões de viagens motorizadas.

Dentre todas as viagens motorizadas havidas em 2023, 12,3 milhões correspondiam a viagens por transporte coletivo, sobre trilhos ou sobre pneus, o que representa redução de 20,26% em comparação com os 15,3 milhões de viagens desse tipo registradas pela pesquisa efetuada em 2017.

Já as viagens motorizadas por transporte

individual (táxis e transporte por aplicativo incluídos) foram 12,9 milhões em 2023, representando redução inferior a 1% em relação aos 13 milhões de viagens em transporte individual observadas em 2017.

Constatou-se em 2023 um total de 10,5 milhões de viagens diárias não motorizadas, significando retração de 23,35% em relação aos 13,7 milhões de viagens identificadas na pesquisa concluída seis anos antes.

No universo das viagens não motorizadas, em 2023, 10,1 milhões foram realizadas a pé, significando retração de 24,06% em comparação com os 13,3 milhões de viagens a pé realizadas em 2017. Quanto às viagens de bicicleta, o total de viagens

diárias foi de 400 mil nas duas pesquisas.

A PESQUISA

A Pesquisa Origem-Destino foi realizada entre agosto de 2023 e maio de 2024, tendo sido listados 111 mil endereços, com visitas a 74 mil domicílios e validação de 32 mil domicílios, com 79 mil pessoas pesquisadas. A equipe da pesquisa teve mais de mil integrantes, incluindo 862 pesquisadores.

Luiz Antonio Cortez Ferreira sublinhou que as investigações dessa pesquisa se referem a origem, destino, motivo e modo das viagens e suas relações com outros dados socioeconômicos da população, tais como: sexo, idade, escolaridade, renda e locais de residência, de trabalho e de estudo.

Ele concluiu, remarcando que a Pesquisa Origem-Destino, que está em sua sétima edição, é considerada indispensável para o planejamento de transporte urbano e metropolitano, fonte confiável e contínua de informação e insumo essencial para os estudos de demanda.



Veja o relatório da pesquisa





Irizar i6S Efficient



*Preparados
para um futuro
Multitecnológico
e Sustentável.*

Irizar Brasil
Rod. Marechal Rondon, Km 252,5
18607-810 | Botucatu-SP | Brasil
+55 14 3811-8000
irizar@irizar.com.br

FOR A
BETTER
LIFE

Transporte rodoviário de passageiros cresce em 2024, mas incertezas econômicas e regulatórias exigem cautela

Com alta de 3,7% nos serviços, setor foi motor do PIB em 2024, mas enfrenta desafios como custos elevados, entraves regulatórios e concorrência irregular

■ VALERIA BURSZTEIN



Mesmo diante de um crescimento robusto do setor em 2024, o transporte rodoviário de passageiros entra em 2025 com cautela. A avaliação é de Letícia Pineschi Kitagawa, conselheira da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), que vê no cenário econômico mais cauteloso, na insegurança regulatória e na pressão de custos – como diesel e mão de obra – um freio à ousadia. “Não há espaço para erro nem para muitas novidades. O melhor é cuidar da casa”, resume a executiva.

Ela argumenta que a economia brasileira e seu crescimento considerado robusto em 2024, de mais de 3,4% do Produto Interno Bruto (PIB), não deve se repetir em 2025, considerando projeções para o ano de

1,98% (segundo o mercado financeiro) e de 2,3% (de acordo com a Secretaria de Política Econômica do Ministério da Fazenda), que indicam desaceleração, mesmo com crescimento positivo.

“O setor de serviços, que inclui transportes, foi um dos principais motores desse crescimento em 2024, com alta de 3,7%. Temos alguns entraves, como desaceleração do mercado de trabalho, inflação persistente (estimada em 5,6%), juros elevados e restrição orçamentária, especialmente em investimentos públicos. O dólar valorizado aumenta os custos do setor. Tudo isso impacta o apetite do consumidor por viagens, como também os custos das empresas operadoras e, conseqüentemente, seus resultados”, analisa Letícia.

CENÁRIO ECONÔMICO

Se do ponto de vista financeiro o cenário é claro, o mesmo não pode ser dito do ambiente regulatório. “Temos um momento bastante confuso, já que o novo marco regulatório continua sob ataque e não estancou as tentativas de regulamentação e precarização do setor, além do perene ofensor dos transportes clandestinos”, avalia a executiva. “Será necessário cumprir o que o novo marco regulatório determina; do contrário, não teremos segurança jurídica e simetria regulatória para que possamos realizar investimentos mais ousados e positivos para a economia do país e do setor.”

O diesel, que equivale a até 40% dos custos operacionais, e a falta de mão de obra – sendo que o mercado de transportes rodoviários apresenta um gap de 30% na categoria de condutores – ainda são os principais obstáculos de dez entre dez empresas do setor.

Letícia adota uma postura prudente ao se referir às perspectivas para 2025. “Considerando tudo, e vencidos os desafios regulatórios, as perspectivas podem ser positivas, apesar de frustrarem um pouco o otimismo inicial de meses atrás. A população mais sensível a preço, em um

ambiente concorrencial muito acirrado, reduz o espaço para investimentos mais arrojados. Não há espaço para erro nem para muitas novidades. As operadoras acabam ficando mais conservadoras nos investimentos. O melhor é cuidar da casa e mexer o menos possível no preço, para não comprometer os resultados”, sugere a executiva.

CONCORRÊNCIA E INTEGRAÇÃO MODAL

A conselheira da Abrati é enfática ao dizer que, no âmbito da entidade, que é o interestadual, as viagens compartilhadas são transporte clandestino e precisam ser combatidas com fiscalização e conscientização. “O impacto (da atividade clandestina) é grande não apenas na demanda e nos resultados, mas também na segurança das estradas – tanto para quem trafega em ônibus quanto para todos os demais veículos. As fiscalizações precisam sair dos terminais rodoviários e encarar o problema onde podem ser eficazes, que é na rodovia. O uso da tecnologia para encontrá-los também. Mas a solução não pode ignorar a oferta on-line descarada. Suspendendo a oferta em sites e redes sociais conhecidos, já teríamos 50% de redução do problema, ou mais. Basta tirar do ar esses perfis”, diz a executiva.

Já quando questionada sobre o impacto do transporte aéreo de baixo custo, Leticia avalia que este não compete em relevância com o rodoviário, visto que sua capilaridade é incomparável. “Enquanto atendemos 95% do território nacional, o aéreo atende cento e poucas rotas. Mas são segmentos complementares, e não concorrentes. A integração é positiva nesse sentido.”



Leticia Pineschi Kitagawa,
conselheira da Abrati

remoto para prevenir superaquecimento e falhas críticas.

Na ausência de incentivos ou investimentos do setor público para a adoção de frotas mais sustentáveis, como ônibus elétricos ou movidos a combustíveis menos poluentes, Leticia sugere que deveria haver, por exemplo, um critério de avaliação das empresas que privilegiasse as que geram indicadores positivos e uma agenda ESG nas concorrências e janelas de abertura de mercado.

DIGITALIZAÇÃO E TECNOLOGIA

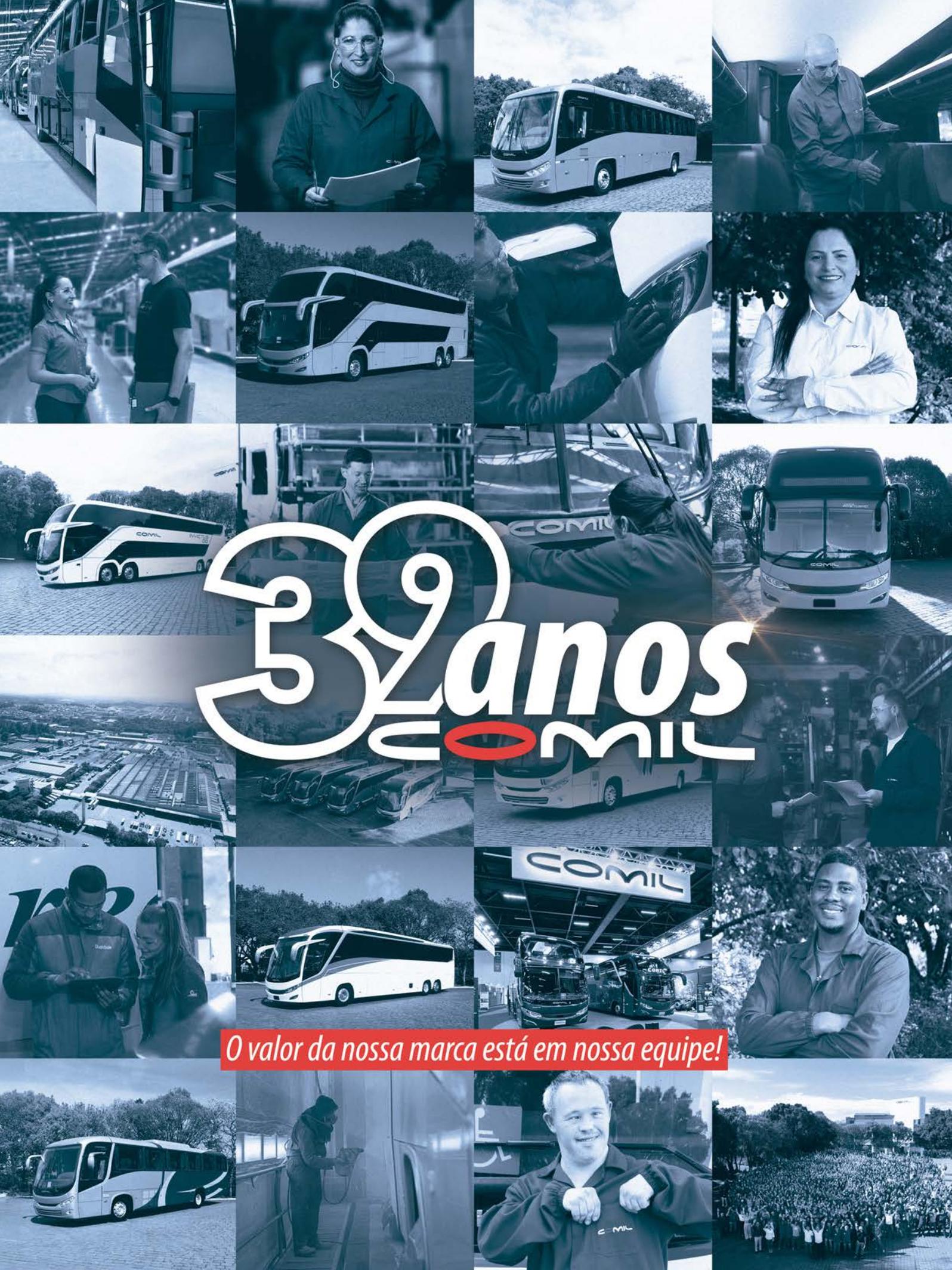
Frente ao desafio da descarbonização e da inovação e digitalização para melhorar a experiência dos passageiros, reduzir custos operacionais e aumentar a segurança nas viagens, o setor de transporte adota estratégias integradas para modernização. “Não há ainda uma solução elétrica para o rodoviário interestadual de passageiros. Já quanto à experiência do passageiro e da tecnologia, sistemas de telemetria com monitoramento em tempo real de rotas, velocidade e ocupação, com integração a aplicativos de mobilidade, têm sido importantes”, detalha a conselheira da Abrati.

Ela comenta que há também o uso da inteligência artificial para otimizar rotas, reduzir consumo energético e prever manutenções. O uso de câmeras e sensores instalados com alertas automáticos para frenagens bruscas ou direção inconsistente tem colaborado na condução do veículo e aumentado a segurança, como também a aplicação de sistemas de diagnóstico

DESAFIO DA FIDELIZAÇÃO

“A fidelização é um desafio muito grande quando a sensibilidade a preço na população é a tônica da relação de consumo, mas as empresas estão investindo em planos de fidelidade com benefícios e vantagens que consigam driblar isso”, avalia Leticia.

Mas a conselheira da Abrati lembra que as empresas mantêm a oferta e incrementam o tipo de serviço oferecido com foco em conforto e eficiência na jornada do passageiro, o que, segundo ela, vai além da conveniência da compra on-line. Há ainda uma mudança nas rodoviárias no atendimento, com totens de autoatendimento, salas VIP, entre outras vantagens. “Entretanto, a conectividade dentro do ônibus vem perdendo espaço, pois apenas 8% utilizam o wi-fi dos ônibus. Hoje em dia, os pacotes pessoais mais democráticos já contemplam o necessário para o entretenimento do passageiro, e o wi-fi perdeu espaço para os carregadores de celular – esses, sim, imprescindíveis”, conclui Leticia. 



39 anos COMIL

O valor da nossa marca está em nossa equipe!



Empresas de fretamento vivem cenário favorável

Apesar de o setor estar em um bom ritmo, tanto no transporte de trabalhadores quanto no mercado de turismo, alguns desafios permanecem

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

O aquecimento de diversos segmentos da economia brasileira, como indústria, mineração, agronegócio e varejo, tem impulsionado o transporte por fretamento de trabalhadores. E com o turismo nacional aquecido, o momento também é propício para as empresas de fretamento eventual. Por outro lado, a Lei do Motorista, as altas taxas de juros e as dificuldades em contratar mão de obra qualificada trazem incertezas ao setor.

O presidente da Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento (Anttur), o empresário José Jaime da Silva, diz 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.”

Regina Rocha, diretora da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), acredita que o cenário vai se manter ao longo do ano. “A tendência aponta para uma estabilização do mercado no mesmo patamar de 2024. Portanto, a expectativa é de que consigamos dar continuidade aos bons números do ano passado”, afirma.

O fretamento turístico ou eventual também está em alta graças ao turismo local, que, após o final de ano e o

período de férias muito positivos, tem mostrado fôlego nos feriados prolongados do primeiro semestre. E ainda graças aos grandes shows, eventos e feiras de negócios, que têm agitado o país. Entretanto, alguns desafios se colocam no horizonte das empresas que atuam nesse segmento.

Para discutir todos os temas fundamentais para o setor de fretamento e ainda trazer as novidades e tendências do mercado, o tradicional Encontro Fretamento 2025 será realizado em setembro, na cidade de Foz do Iguaçu, no Paraná. “O encontro é sempre rico em conteúdo, e neste ano estamos preparando uma

programação muito especial. E também é uma excelente oportunidade para que os empresários e profissionais possam trocar experiências, o que é importante para todos”, avalia o presidente da Anttur.

LEI DO MOTORISTA

Desde de 2023, as operadoras de fretamento turístico que trabalham com 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 era inconstitucional, o que trouxe impactos negativos para os transportadores de passageiros e de carga.

No ano passado, o STF aceitou a argumentação da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT) – que reúne os trabalhadores do setor – e houve alguns avanços que favoreceram os

transportadores. O primeiro deles foi que o STF decidiu aplicar o efeito ex nunc, ou seja, sem retroatividade. Segundo a CNT, caso o acórdão embargado entrasse em vigor sem a devida modulação, geraria um passivo trabalhista superior a R\$ 250 bilhões, resultante das ações que provavelmente seriam movidas com base na alegada inconstitucionalidade. Além disso, ficou garantida a autonomia das negociações coletivas.

Entretanto, o que ainda prejudica as empresas de fretamento que trabalham com turismo é a questão do segundo motorista nas viagens mais longas. Isto porque no fretamento para turismo, em linhas mais extensas, normalmente as empresas colocavam dois condutores para haver um revezamento e para que fosse cumprido o 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



Regina Rocha, diretora da Fresp

não esteja conduzindo o ônibus. Então, há a necessidade de trocar o motorista durante o percurso.

Regina Rocha explica que, pela própria natureza do serviço de fretamento eventual, há uma grande dificuldade para estruturar toda essa logística necessária para essa troca. Nesse segmento, as viagens não são frequentes e regulares. O fretamento eventual não faz 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 uma solução, essa medida vai inviabilizar esse tipo de atividade.

O presidente da Anttur tem a mesma opinião: a falta de previsibilidade das viagens impossibilita essa troca de motoristas. Na sua avaliação, as empresas que atuam nesse mercado estão bastante apreensivas, pois não estão vislumbrando nenhuma solução viável para o problema. As entidades estão atuando com seus associados junto aos órgãos públicos para encontrar uma alternativa, mas ainda não há respostas.



A troca de motoristas para o fretamento e turismo de longas distâncias ainda é um entrave logístico e causa apreensão ao mercado

PONTOS DE ATENÇÃO

Há outros pontos de atenção para o setor, elencados por Regina Rocha. “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.

Outro ponto é a reforma tributária, porque nas regulamentações já publicadas o transporte privado não foi contemplado com os mesmos benefícios que o público, mesmo ambos sendo coletivos, e isso acaba impactando diretamente os custos dos serviços.

“Diesel e outros insumos, que sofrerão impacto com a reforma, representam uma fatia importante na composição do valor do serviço de fretamento, assim como a mão de obra. E, como não tivemos direito aos benefícios que foram cedidos a outros modais de transporte coletivo, os nossos



José Jaime da Silva, presidente da Anttur

preços ficaram mais sensíveis”, comenta a executiva.

E para quem é de São Paulo, ainda há outro fator: a isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS). “Com muito trabalho, conseguimos reverter a decisão e prorrogar

a isenção até 2026. Mas se a partir do próximo ano a isenção for de fato extinta, teremos um componente a mais na equação, uma vez que serão agregados mais 13,64% nos custos do serviço de fretamento. Ou seja, tudo isso vai influenciar na negociação com o contratante e o desafio será encontrar o ponto de equilíbrio, para que fique bom para ambos os lados”, diz a diretora da Fresp.

A tecnologia e a sustentabilidade são cada vez mais demandadas pelos clientes, que se tornam cada vez mais exigentes quanto ao nível de serviço. Atualmente, há uma busca por soluções tecnológicas que forneçam informações em tempo real não apenas sobre os veículos, mas também até sobre os funcionários transportados. E ainda uma tendência à utilização de veículos mais sustentáveis e menos poluentes que têm um custo mais alto.

Para Regina Rocha, as estratégias de ESG devem ser priorizadas pelos operadores. “Nesse sentido, o setor também precisa de um olhar cuidadoso para as suas práticas, verificando o quanto elas estão aderentes às normas de governança, meio ambiente e questões sociais, identificando o que é preciso melhorar e o que já está no caminho certo, tendo em vista, a partir daí, analisar os riscos e os novos comportamentos a serem adotados e comunicados às equipes para haver engajamento, treinamento e compressão de todos os envolvidos”, detalha.

E a contratação de mão de obra qualificada é mais uma dificuldade para todo o setor de transportes. As empresas têm tido a necessidade de investir em treinamento e capacitação, além de evitarem a alta rotatividade dos profissionais especializados, principalmente no caso dos motoristas. 



Encontro Fretamento 2025 será realizado em setembro, na cidade de Foz do Iguaçu, no Paraná

Família NB1 Busscar

Imponente, robusta e confortável.



Projetada para oferecer uma experiência de viagem incomparável e ditar tendências no setor rodoviário.

Encarroçadoras buscam acelerar a retomada



A Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus) reforça que os anos pós-pandemia ainda têm sido de recuperação

■ ANDREIA RODRIGUES

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), Ruben Bisi, afirma que o setor de encarroçadoras ainda vem de dois anos muito ruins pós-pandemia. “Ainda estamos numa fase de recuperação, com a marca de 23.099 ônibus produzidos em 2024. O segmento não retomou o patamar de anos anteriores.”

Dados da Fabus indicam que as vendas no mercado interno registraram um crescimento de 19,2% em 2024 (20.299) em relação ao ano anterior (17.023). Na

exportação, houve um aumento de 8,15%, com a comercialização de 2.800 veículos no ano passado, frente aos 2.589 veículos exportados em 2023. “Todos os anos traçamos nossas expectativas e nosso planejamento em novembro ou dezembro. Para 2024, prevíamos crescer 20%, e crescemos 19,2%. Para 2025, nós estamos prevendo um aumento de 5% na produção em função de diversos aspectos”, explica Bisi.

O dirigente da Fabus prossegue: “O ano de 2024 foi puxado pelo programa

Caminho da Escola, muito importante para o nosso setor. O PIB também cresceu, assim como o fretamento foi muito bom, inclusive com muitas vendas de veículos para o transporte de funcionários. Os segmentos de turismo e de transporte intermunicipal apresentaram um bom desempenho em função dos bons preços das passagens de ônibus em comparação com os preços das passagens de avião e do combustível”, completa.

Dados da Fabus mostram que a produ-

ção por empresa, de janeiro a dezembro de 2024, foi a seguinte: Marcopolo, 7.515 unidades; Caio Induscar, 7.454; Mascarello, 3.032; Neobus, 1.711; Comil, 1.676; Carbus (Busscar), 985; e Irizar, 726.

Segundo Bisi, que o setor ainda enfrenta diversas incertezas, como a instabilidade na economia, principalmente no que se refere aos financiamentos, com altas taxas de juros para os bens de capital. “Hoje nós temos receita e temos passageiros, situação bem diferente dos anos anteriores, mas não temos previsibilidade e confiança na política, o que pode inclusive impactar nossa previsão de crescimento de 5% neste ano”, desabafa.

Conforme o executivo, janeiro e fevereiro deste ano fecharam bem, pois os números refletem as contratações feitas anteriormente. “Nos primeiros dois meses de 2025, a produção de ônibus atingiu 3.370 unidades, o que representou aumento de 11,45% sobre os 3.024 veículos fabricados no mesmo período de 2024.” Do total de ônibus produzidos nesse período, os veículos urbanos somaram 1.606 unidades, com 47,66% de participação. O segmento se manteve estável em relação a igual período do ano passado (1.607 unidades). Já os rodoviários atingiram a marca de 962 veículos, 28,55% do total, com um aumento de 4% em relação à produção nos dois primeiros meses de 2024 (928 unidades).

“No segmento de micro-ônibus, houve um acréscimo de 58,6%, atingindo 766 unidades, com 22,73% de participação no total da produção, em relação aos 483 veículos produzidos no mesmo período do ano passado. Um destaque foram os modelos intermunicipais, que subiram de seis veículos fabricados em janeiro e fevereiro de 2024 para 36 ônibus em igual período deste ano, representando

**Ruben Bisi,
presidente da Fabus**

1,07% de todo o setor”, explica Bisi.

Em relação ao segundo semestre de 2025, entretanto, o executivo alerta que ainda é uma incógnita, uma vez que o governo precisa alinhar a inflação e a meta cambial. “Além disso, temos as novidades quase que diárias do governo norte-americano, comandado por Donald Trump, e a imprevisibilidade da guerra no Oriente Médio, que impacta diretamente o preço do petróleo. Outro ponto bem sensível é sobre o PIB no Brasil, que, dentro do meu ponto de vista, é artificial. Os números estão sendo sustentados pelos programas sociais, que vão direto para o consumo, e não para investimentos na infraestrutura”, salienta o dirigente da Fabus.

Para o fechamento do ano, Bisi reforça: “Estamos dependendo de muitos aspectos. As tarifas urbanas foram reajustadas em janeiro, então não temos uma crise de receita nas prefeituras. No contexto da terceira edição do Programa de Aceleração do Crescimento, o novo PAC, anunciou-se a intenção de compra de 5,3 mil ônibus, metade dos quais elétricos, mas isso não aconteceu em 2024. O setor de transporte urbano não teve um bom desempenho: caiu 8,7% no mercado interno e está com a idade média da frota bastante avançada desde a época da pandemia”.

Apesar do que ocorreu no ano passado, um alento de esperança para o setor, conforme o presidente da Fabus, continua sendo o novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que, segundo o governo federal, irá destinar mais de R\$ 8 bilhões para mobilidade urbana em 2025. “Para renovação de frota, serão R\$ 4,4 bilhões, mais R\$ 4 bilhões para mobilidade urbana em grandes e médias cidades”,



explica o dirigente.

Entre as diferenças dos anos anteriores – quando as metas iniciais do programa não foram alcançadas – está a forma de seleção. “Por se tratar de uma seleção financiada, ela será contínua. Ou seja, diferentemente de outras áreas, não haverá um calendário com prazos definidos. As seleções de cada obra serão realizadas à medida que os projetos apresentarem os requisitos necessários”, afirmou o secretário nacional de mobilidade urbana, Denis Andia, durante ato do anúncio de nova seleção de projetos para o PAC-3, ocorrido no final de fevereiro deste ano.

A seleção do novo PAC está aberta a estados, municípios, consórcios e operadores privados. No setor público, poderão participar cidades com mais de 150 mil habitantes, enquanto, no



setor privado, serão elegíveis apenas operadores que possuam concessão ou permissão para exploração do transporte coletivo.

CAMINHO DA ESCOLA

O programa Caminho da Escola, do governo federal, tem sido muito importante para o segmento, mas ainda é preciso mais. Essa é a opinião de Bisi, ao explicar que, em 2022, foram contratadas sete mil unidades. “Em 2023, o programa previa a entrega de 15,3 mil veículos, o que não ocorreu. Ficamos na mesma marca dos sete mil. Agora, prorrogaram a ata, e vamos torcer”, explica.

Conforme o executivo, a necessidade real, segundo documento interno da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), que recomenda que a frota dos veículos tenha em média dez anos, seria a reposição de mais de 35 mil ônibus, além das novas demandas dos municípios. “Somada, essa demanda atinge a necessidade de cem mil novos ônibus. Se o governo

seguir fazendo programas apenas para a aquisição de dez mil novos ônibus por ano, sempre será pouco”, finaliza Bisi.

A CAIO TEM VISÃO OTIMISTA SOBRE COMO SERÁ 2025

“O desempenho da Caio no mercado urbano foi impulsionado pela neces-



sidade de renovação e ampliação de frotas, além do aumento na demanda por ônibus elétricos, devido às pautas de descarbonização. No âmbito de carrocerias especiais e escolares, a Caio também teve um crescimento significativo devido à procedência na customização e atendimento às necessidades dos clientes, além de licitações, como do programa Caminho da Escola, que garantem uma parte significativa das produções”, explica Maurício Lourenço da Cunha, vice-presidente industrial do grupo Caio.

Segundo o executivo, o ano de 2024 foi desafiador, mas positivo. “No primeiro semestre, o mercado ficou abaixo das expectativas, mas ao final do ano, apesar de uma queda de 2% no emplacamento geral, segundo dados do Renavam, a Caio registrou um fechamento de 11% a mais de emplacados em comparação a 2023 e manteve um share superior a 50%, reafirmando sua liderança nacional como encarregadora de ônibus urbanos. No segmento de veículos elétricos e carrocerias de alta customização, a Caio também teve um bom êxito em relação ao ano anterior, triplicando sua produção”, completa Cunha.

Entre as principais medidas adotadas para acompanhar o crescimento da demanda, Cunha ressalta a contratação de novos colaboradores. “Chegamos a um registro total de mais 1.220 contratações, englobando cidades da região de Botucatu, Barra Bonita, São Paulo, Betim e Joinville, além da capacitação da mão de obra, otimização de processos fabris e investimento em máquinas mais produtivas. Em 2024, só na Caio Botucatu,

Maurício Lourenço da Cunha,
vice-presidente industrial do grupo Caio

foram realizados cerca de 440 eventos de treinamento, com a participação de 11.400 colaboradores e um total de 160 mil horas de capacitação”, comemora.

O vice-presidente afirma que, na lista de desafios, a renovação das frotas continua reprimida. “Continuamos aguardando um cenário econômico mais favorável, com maior conscientização dos governantes sobre a necessidade de subsídios às tarifas”, acrescenta. E aponta também os aspectos econômicos, como a alta do dólar, a inflação e os juros, como fatores que interferem diretamente na produção geral, por questões de importações de matérias-primas.

Ele acrescenta: “A adaptação da infraestrutura das cidades para atender à inserção de produtos sustentáveis é um impulsionador para o aquecimento do setor, mas temos ciência de que a evolução é gradual, pois a necessidade de descarbonização exige investimentos altos e adaptações em produtos e processos”.

Para os próximos meses, Cunha segue otimista: “Esperamos, no mínimo, manter os volumes produzidos em 2024, com a possibilidade de o segmento reagir ainda mais em 2025, estimando um crescimento de 10% e se aproximando de 25 mil unidades”. Em relação ao fechamento do ano, a sua expectativa é de um crescimento no mercado geral de ônibus ao redor de 10%.

Comparando com 2024, Cunha revela que possivelmente um foco mais em 2025 será na diversificação de tecnologias de propulsão e na adaptação às exigências de sustentabilidade. “Isso incluirá treinamentos e capacitações para que os operadores se familiarizem com as novas tecnologias, além de me-



Paulo Corso, diretor comercial da Carbus

lhorias significativas na infraestrutura de transporte”, explica.

Segundo o vice-presidente, o programa Caminho da Escola tem facilitado o acesso à educação, especialmente em regiões isoladas. “E tem sido vital para a indústria automotiva, garantindo uma parte significativa da produção de ônibus. A Caio está credenciada para produzir 3.500 unidades na nova licitação, com entregas programadas entre 2024 e 2025. Acreditamos que a manutenção desse programa é essencial para o avanço da educação, o fortalecimento das comunidades e a melhoria da mobilidade urbana”, afirma Cunha.

Em relação ao governo, o executivo diz que o setor espera uma maior participação em investimentos em transporte coletivo, com programas como o novo PAC e o Mobilidade Verde e Inovação (Mover), além de políticas que facilitem o financiamento. “A cobertura geral dos custos operacionais do transporte urbano, incluindo subsídio às tarifas, também

é crucial para tornar o transporte público mais acessível”, ele reforça.

Para finalizar, Cunha destaca que a Caio possui know-how para fabricar carrocerias adaptáveis às necessidades de ônibus voltados a outras energias renováveis, como híbridos, a gás, entre outros. “Recentemente, lançamos o eApache Vip, um veículo urbano com piso alto, projetado para eletrificação, que não possui motor nem câmbio. Esse modelo é específico para atender às localidades e licitações em que o eMillennium (ônibus elétrico da mesma família) não se enquadra. Além disso, continuaremos a desenvolver projetos que aprimorem nossos processos e produtos, sempre focando na melhoria do mercado e nas necessidades dos clientes”, conclui Cunha.

CARBUSS ACREDITA EM ANO POSITIVO, APESAR DOS DESAFIOS

Preparação do parque fabril, com melhora nas linhas de produção, novos produtos e aumento da capacidade produtiva. Com essas ações, a Busscar atingiu bons resultados em 2024. “Também tivemos alguns benefícios em financiamentos”, afirma Paulo Corso, diretor comercial da empresa.

Segundo o executivo, de maneira geral, o ano de 2024 foi bom para o segmento de ônibus rodoviário, com o aumento na produção, conforme dados verificados pela Fabus. “Mas ainda sentimos reflexos dos anos anteriores, quando tivemos dificuldades com a pandemia e com a motorização Euro 6, como também as empresas não tiveram

a renovação necessária.”

“Como positivo, podemos destacar, no entanto, o crescimento no turismo interno. Já outro ponto desfavorável para ampliar os resultados é a falta de mão de obra em todo o setor. Acredito que todas as indústrias do Brasil estão sofrendo com a escassez, principalmente a nossa. Para mudar esse cenário, o governo precisa criar incentivos ao emprego formal com programas de treinamento e capacitação de mão de obra”, comenta Corso.

Ele afirma que é preciso manter um financiamento mais em conta para que as empresas possam adquirir produtos e pagar os juros, que hoje estão bastante elevados. “Além disso, tem o custo do Brasil como um todo (impostos, tributos, etc.), que afeta muito no custo direto da companhia e acarreta um sobrepreço para os produtos finais, gerando toda a cadeia de oneração e reduzindo o poder de compra.”

Para os próximos seis meses, o executivo segue confiante. “O que mais preocupa é essa alta de juros, que devem aumentar ainda mais nas próximas reuniões do Copom, dificultando cada vez mais e podendo até acarretar alguma falta de demanda para o segundo semestre”, pondera o executivo.

Em sua opinião, o governo deveria manter uma maior fiscalização, com a construção de uma melhor composição dos juros. “Assim, as empresas teriam melhores condições, principalmente as que dependem de financiamento para fazer suas compras”, reforça. “Além disso, seria importante termos uma revisão em toda a cadeia de impostos, que é muito pesada para as indústrias.”

Para o fechamento de 2025, Corso



Carlo Corradi, diretor administrativo e financeiro da Comil

também mantém-se otimista. “Apesar de todos os desafios relatados, estamos otimistas, acreditamos que deverá ser um bom ano. A indústria do ônibus está sempre em movimento e em busca de novas tecnologias, novos designs, e procurando cada vez mais fazer um ônibus de qualidade para o passageiro. Isso é o que nos move: estamos sempre em movimento. Recentemente, por exemplo, lançamos a família NB1 até o Panorâmico DD e agora temos outros produtos da família para serem construídos e lançados”, finaliza.

COMIL ESPERA CRESCIMENTO SUPERIOR AO REGISTRADO EM 2024

Um ano de recuperação gradual para o setor de fabricação de ônibus, um movimento já observado no ano anterior. Esta é a opinião de Carlo Corradi, diretor administrativo e financeiro da Comil, que revela que a demanda permaneceu

estável, impulsionada pelo crescimento do transporte rodoviário, pelos programas governamentais e pela necessidade de renovação de frota. “No entanto, desafios como altos custos de produção e incertezas econômicas impactaram o ritmo de crescimento”, explica.

Conforme o executivo, os resultados foram influenciados por diversos fatores, como o aumento da demanda por veículos rodoviários e de fretamento, as demandas do programa Caminho da Escola e a renovação de frotas nas principais metrópoles do país. “Além desses fatores, a Comil alcançou resultados positivos ao dar continuidade à qualificação de seus funcionários, visando manter a entrega de produtos com qualidade superior aos seus clientes”, acrescenta Corradi.

Ele acrescenta: “Na Comil, seguimos investindo em inovação, aprimorando produtos e processos produtivos para torná-los mais eficientes e sustentáveis. Também fortalecemos parcerias com fornecedores e clientes para garantir maior previsibilidade na produção e mantermos um esforço contínuo para atender às novas regulamentações ambientais e de segurança”.

Corradi destaca que o setor ainda enfrenta muitos desafios, “como a necessidade de uma política pública mais clara para o transporte coletivo, altos custos de produção decorrentes da inflação e das taxas de juros elevadas, além da adaptação à transição energética, com a introdução de modelos elétricos e híbridos”. Outro ponto crítico, ele salienta, é a “previsibilidade na demanda, que depende de investimentos governamentais e privados no transporte público”.

Em relação aos próximos meses, o

executivo espera um crescimento moderado, impulsionado pelo aumento nas entregas de veículos já encomendados pelos clientes da empresa. “De modo geral, o setor ainda depende da efetivação do lote remanescente das licitações do programa Caminhos da Escola, realizadas em 2024, além de uma política mais eficaz de incentivo à eletrificação dos ônibus urbanos, o que pode abrir novas oportunidades para fabricantes de chassis e carrocerias.”

Para 2025, Corradi aguarda um crescimento superior ao de 2024, impulsionado pela consolidação de novos contratos e pela ampliação de programas de renovação de frota. “No entanto, o ritmo de crescimento dependerá de fatores como a política econômica do governo, a disponibilidade de financiamento e os avanços na infraestrutura para veículos elétricos”, reforça. “Na Comil, esperamos um crescimento de 10% em relação ao ano anterior.”

Segundo Corradi, “a tendência é de maior previsibilidade nas compras dos clientes, o que pode ter um impacto positivo para as fabricantes, permitindo um melhor planejamento das demandas”. No entanto, ele afirma que os desafios relacionados ao custo dos insumos e à logística ainda exigem atenção, devido à alta da inflação, que tem apresentado variações nos últimos meses.

“Esperamos que o governo avance com políticas mais estruturadas de incentivo ao transporte coletivo, incluindo subsídios para a eletrificação da frota e a desoneração de impostos para o setor”, comenta. Para o executivo, é fundamental garantir linhas de crédito acessíveis para as empresas renovarem suas frotas. “A melhoria

Abimael Parejo, diretor comercial da Irizar

na infraestrutura do transporte público também será um fator determinante para impulsionar o setor.”

Para finalizar, Corradi acrescenta que o setor segue comprometido com a inovação e a sustentabilidade: “Precisamos, entretanto, de um ambiente econômico e regulatório mais estável para crescer de forma consistente. A modernização da frota, a digitalização dos processos produtivos e a expansão do transporte público coletivo são fundamentais para garantir um futuro mais eficiente e sustentável para a mobilidade no Brasil”.

MERCADO BRASILEIRO E OPERAÇÕES INTERNACIONAIS FAVORECEM A IRIZAR

Na Irizar, a retomada do mercado brasileiro e a consolidação de operações importantes nos mercados peruano, africano e australiano impulsionaram os resultados da companhia. “Destacamos a entrega de unidades para o Oriente Médio, a produção dos primeiros carros híbridos para a Austrália e a potencialização da nossa rede de pós-venda. O ano de 2024 foi o ano de recorde de faturamento e resultados da Irizar Brasil, com o lançamento do i6S Efficient na Latbus”, comemora Abimael Parejo, diretor comercial da empresa.

Para o executivo, o desenvolvimento de uma gama de produtos adaptados às necessidades e à realidade de cada operação foi fundamental para a empresa. “Ouvimos os operadores e conversamos com os usuários, criamos um nível de



personalização único. Trabalhamos com uma equipe concisa, resiliente e consciente, com foco no cliente e em suas operações. Dessa forma, conseguimos manter a eficácia da produção e a qualidade. A partir disso, ficou evidente que nossos esforços trariam resultados significativos”, revela Parejo.

Segundo o diretor, os principais desafios do setor incluem a volatilidade econômica, as mudanças nas demandas do mercado, as questões regulatórias e ambientais, além da necessidade de adaptação às novas tecnologias e tendências de consumo dos clientes.

Em relação aos próximos meses, Parejo acredita que o setor de transporte deve ser marcado por uma combinação de inovação tecnológica, sustentabilidade e adaptação a novas dinâmicas econômicas e logísticas. “A flexibilidade e adaptação rápida às mudanças serão cruciais para o sucesso das empresas nesse cenário”, afirma. E acrescenta:

“A ascensão constante que experimentamos ao longo de 2024 é testemunho da força e dedicação da nossa equipe, assim como da capacidade de adaptação e inovação da Irizar Brasil”.

Parejo segue otimista em relação ao fechamento do ano 2025. “Com base nas tendências observadas em 2024, a Irizar Brasil espera aumentar seu market share nos principais mercados em que atua e, assim, melhorar seus resultados. Nossa expectativa na produção de ônibus está fortemente ligada a várias tendências globais e locais, com ênfase em sustentabilidade, inovações tecnológicas e renovação das frotas. No nosso caso, iremos investir em uma renovação de nossa fábrica, aumentando nossa capacidade de produção e, assim, consolidar nosso crescimento com vista ao futuro”, revela.

“Comparado com 2024, neste ano o setor de produção de ônibus pode trazer mudanças significativas, refletindo o desenvolvimento de tendências tecnológicas, mudanças regulatórias, adaptação econômica e maior foco em sustentabilidade”, diz o executivo. Ele entende que “medidas como maior adoção de veículos mais sustentáveis (elétricos e híbridos), assim como um avanço na tecnologia de conectividade, além de conforto e segurança, deverão conduzir todos os esforços para obtermos um ano de crescimento e fortalecimento da marca em todo o mundo”.

O diretor comercial da Irizar completa: “Da nossa parte, seguiremos firmes no compromisso contínuo com a segurança e a excelência dos produtos, com a sustentabilidade e a inovação contínua, visando sempre oferecer as melhores soluções aos clientes e contribuir para o progresso e evolução do setor de trans-

porte mundial”. Em relação às políticas governamentais, ele espera que encorajem investimentos em infraestrutura, renovação de frota e sustentabilidade, com ações que promovam desenvolvimento e estabilidade econômica.

MARCOPOLO PROJETA VOLUMES CRESCENTES PARA 2025

Para Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais, mercado interno e marketing da Marcopolo, o principal motivo para o bom resultado da Marcopolo foi a contínua renovação de frotas nos segmentos de rodoviários, fretamento e micro-ônibus, com elevação dos volumes. “O segmento de rodoviários/fretamento cresceu 25,8%, com 7.159 unidades, ante 5.691 do ano anterior. Já o de micro-ônibus teve elevação de 87,4%, com 6.380 veículos, em comparação com os 3.405 de 2023. Infelizmente, os segmentos de urbanos e escolares ficaram aquém do esperado”, comenta.

Conforme o executivo, a indústria brasileira de ônibus teve, em 2024, um ano de crescimento significativo, mesmo sem o fornecimento de volumes previstos para os importantes segmentos de elétricos e o programa Caminho da Escola. “Foram produzidas 23.099 carrocerias, com elevação de 17,8% em relação às 19.612 do ano anterior”, informa Portolan.

Ele afirma que o ambiente de mercado apresentou volumes ainda bastante inferiores aos maiores níveis de produção históricos. Mas remarca: “Apesar disso, a gradual recuperação do mercado brasileiro de ônibus, após uma década marcada pela inconsistência e renovação



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

das frotas em índices inferiores ao necessário, permite prever a continuidade da demanda e a elevação dos volumes de produção”. E acrescenta que a Marcopolo apresentou resultados recordes e cresceu 19,8%, com a produção de 12.973 unidades, ante 10.825 de 2023.

Portolan revela que no ano passado a Marcopolo forneceu para o mercado brasileiro 11.843 unidades, com elevação de 24,7% em relação a 2023 (9.499 unidades). Além disso, exportou outras 1.381 unidades, 1,1% abaixo das 1.397 unidades do ano anterior. Quanto ao segmento de rodoviários, a companhia entregou 3.775 ônibus, sendo 2.830 para o mercado interno e 945 para o



exterior – o crescimento foi de 21,7%. Em relação aos micro-ônibus, foram produzidas 2.673 unidades, com crescimento de 90,4% em relação às 1.404 unidades de 2023. Já na produção de veículos Volare, a companhia registrou elevação de 62,2%, com 3.968 unidades, ante 2.446 ao ano anterior. Somente no segmento de urbanos houve retração de 28,8%, com 2.808 unidades, em comparação com as 3.944 do período anterior.

Para o executivo, a indústria brasileira de ônibus continua sua busca incessante pela maior produtividade, competitividade, redução de custos e elevação ainda maior do padrão de qualidade dos produtos. “Esses são os drives das empresas e do setor. No caso da Marcopolo, a companhia manteve forte foco e investimento em inovação, tecnologia, eficiência operacional, automatização de suas linhas e cada vez mais próximo e eficaz relacionamento com os clientes e o mercado. Esses aspectos, aliados à maior eficiência das fábricas no Brasil, permitiram alcançar o resultado recorde”, exemplifica Portolan.

Em sua avaliação, os principais desafios para o setor brasileiro continuam sendo a elevação dos volumes de produ-

ção para a superação dos níveis históricos. “A gradual recuperação do mercado brasileiro de ônibus, após uma década marcada pela inconsistência e renovação inferior à necessária para renovação das frotas, projeta volumes crescentes para os próximos anos. Investimentos para atender às metas de descarbonização e zero emissões também são fatores que vão dominar a indústria do ônibus nos próximos anos”, reforça o executivo.

Em relação aos próximos meses, Portolan aponta a gradual recuperação do mercado brasileiro de ônibus e projeta volumes crescentes para 2025. “No segmento de ônibus rodoviários, a demanda segue saudável, com normalização da distribuição de vendas entre produtos pesados, utilizados no transporte de longa distância e turismo, e fretamento, ônibus rodoviários mais leves utilizados no transporte intermunicipal.”

O executivo afirma que o ano de 2025 começou com uma carteira de pedidos longa, semelhante ao observado em 2024, sem sinais de arrefecimento. “O segmento de urbanos, que apresentou retração de volumes e consequente envelhecimento das frotas em 2024, deve experimentar reação em 2025. Veículos

de maior valor agregado, como modelos articulados, seguem em destaque. O segmento de micros e Volare apresentou desempenho consistente em 2024, mesmo com entregas direcionadas ao programa federal Caminho da Escola em patamares inferiores aos previstos. A prorrogação da licitação de 2023 por mais um ano transfere o potencial de unidades não entregues em 2024 para 2025 e início de 2026, com volume remanescente de até 5.189 unidades durante esse período”, comenta.

Para o fechamento de 2025, Portolan se mantém confiante. “A Marcopolo tem perspectiva de crescimento entre 10% e 15% para o mercado brasileiro de ônibus. Os anúncios de metas de renovação por parte de municípios, juntamente com a disponibilidade de recursos para a renovação com veículos com propulsões limpas, criam um cenário propício ao crescimento de entregas. A Marcopolo segue investindo forte no desenvolvimento de novos veículos. Após a entrega das primeiras unidades do ônibus urbano elétrico Attivi, a companhia espera evolução das vendas de modelos elétricos, tanto no formato de carroceria como de seu modelo integral. A empresa iniciou 2025 com carteira de pedidos de elétricos superior à totalidade de unidades entregues em 2024”, finaliza.

AS BOAS PERSPECTIVAS DA NEOBUS

Quando a pergunta é “qual o segredo do sucesso registrado em 2024 pela NeoBus?”, Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais, mercado interno e marketing do grupo Marcopolo, faz

uma pausa. Mais do que os números, o executivo busca contextualizar a trajetória da companhia para a obtenção dos resultados verificados durante o ano passado, que garantiram inclusive que a empresa passasse do quinto para o quarto lugar no ranking da Fabus.

“Pertencente ao grupo Marcopolo desde 2016, a Neobus tem sua atuação focada no atendimento ao programa Caminho da Escola, sobretudo por intermédio de licitações federais, estaduais e municipais”, destaca. Uma das fornecedoras líderes para os sistemas de BRT do Brasil e da América Latina, a companhia começou com a produção de componentes para a indústria automotiva e, em 2000, passou a se dedicar, de forma integral, ao desenvolvimento de veículos para o transporte de passageiros. Atualmente com cerca de 1.200 funcionários, a empresa possui unidades fabris no Brasil e no México.

“Com os avanços verificados ao longo do tempo com o programa Caminho da Escola, registramos também bons resultados na NeoBus”, diz Portolan. “Infelizmente, a projeção realizada para atingirmos a entrega de 15 mil veículos não se concretizou. Mas a medida do governo em prorrogar o edital faz com que esses números se estendam ao longo deste ano. Desta forma, tivemos sete mil unidades verificadas em 2024 e deveremos ter a mesma marca em 2025”, comenta.

Para o executivo, o fundamental é que não haja intervalos para a continuidade do programa Caminho da Escola. “Já estamos vindo de uma defasagem, com uma demanda reprimida ao longo dos anos. Portanto, é de suma importância que essas contratações continuem. Ao prorrogar o edital de 2024, poderemos dar sequência às entregas em 2025 e assim

por diante, com boas expectativas também para 2026”, completa Portolan.

Em relação aos cuidados da produção da companhia, ele destaca os itens de segurança e conforto. “Nessa fase atual do programa Caminho da Escola, por exemplo, todos os veículos são equipados com ar-condicionado, o que é bastante relevante. Além disso, são veículos mais confortáveis também para os motoristas, com caixa automática, que promove um nível de conforto muito maior. Outra particularidade são as soluções com novas tecnologias de descarbonização, por exemplo. São passos de evolução muito importantes”, conclui Portolan.

MASCARELLO ACREDITA QUE ESTE SERÁ UM BOM ANO

“O ano de 2024 foi um ano positivo para o segmento de ônibus.” Para fazer esta afirmação, Luiz Ferraz do Amaral, diretor de relações internacionais da encarregadora, menciona os dados divulgados pela Fabus.

Segundo o executivo, este bom resultado foi gerado pela necessidade de renovação de frota por parte dos empresários privados e pela alta demanda do programa Caminho da Escola. “Observamos que o segmento de micro-ônibus obteve o melhor desempenho, com um expressivo aumento na produção de 87% comparado ao ano anterior”, comenta.

Amaral destaca que, para atender às crescentes demandas, os fabricantes tiveram que investir. “Novas máquinas, mais contratação de colaboradores e processos produtivos mais eficientes – diversas medidas foram aplicadas não só na Mascarello, como também no setor como um todo”, diz, acrescentando: “Acreditamos



Luiz Ferraz do Amaral, diretor de relações internacionais da Mascarello

que no segmento de urbanos existirá um aumento na demanda de carros elétricos, principalmente nas grandes cidades, por serem menos poluentes”.

Sobre os desafios do setor, o diretor é contundente: “Necessitamos baixar o custo Brasil para sermos mais competitivos no mercado internacional, além de reduzir a entrada de concorrentes de outros países”. De acordo com ele, a escassez de mão de obra para atender ao segmento e a redução das linhas de crédito com o aumento dos juros também impactam nos resultados das companhias. “O ônibus é vital para o transporte da população e deveria contar com benefícios tributários, além de linhas de crédito mais atrativas.”

Apesar disso, Amaral segue otimista. “Mesmo com todos esses desafios, acreditamos que 2025 será um bom ano, com um crescimento estimado de 10%”, conclui.





autopass

Tecnologia em movimento

Soluções que conectam **MOBILIDADE AO FUTURO**

A Autopass tem liderado uma verdadeira evolução na bilhetagem eletrônica e na mobilidade urbana, com soluções que otimizam custos operacionais, melhoram a experiência e integram tecnologia à rotina do transporte público.

Não é à toa que **somos a maior empresa de gestão da bilhetagem eletrônica para o transporte público no Brasil.**

Acesse e saiba mais.



INOVAÇÃO DE SOBRA, DO JEITO QUE OS SEUS PASSAGEIROS MERECEM.

Aplicativo TOP com nova usabilidade

Nova interface, mais simples e intuitiva. Permite ao usuário comprar passagens, fazer recargas e acompanhar benefícios diretamente pelo aplicativo.

Bilhete Digital QR Code

Bilhetes digitais para trem e metrô, acessados direto pelo celular. Reduz filas e ainda garante uma economia mais sustentável, com menos papel e mais agilidade no embarque.

SuperTOP

Programa que arredonda valores de passagens e recargas, convertendo em pontos para descontos em varejistas e premiações em dinheiro que podem multiplicar pequenos valores em até mil vezes.

Novos Validadores

Equipamentos modernos com leitura por aproximação (NFC, EMV) e QR Code, além de processamento rápido, integração com outros dispositivos e conectividade estável.

Gestão de Frota e Monitoramento (Autopass ITS)

Monitoramento em tempo real da frota com dados via GPS. Permite otimizar rotas, reduzir atrasos e responder rapidamente a imprevistos.

Pagamento por EMV

Pagamento com cartão bancário ou carteira digital podem ser realizados em todos os ônibus da Autopass, eliminando a necessidade de dinheiro ou cartão transporte.



Produção	5.606	5.788	7.454
Vendas ao mercado interno	4.721	5.562	7.280
Exportações	885	226	174

Caio Induscar Ind. e Com. de Carrocerias Ltda.

Data de fundação: Jan/1946

Rod. Marechal Rondon, km 252,2, Distrito Industrial Botucatu (SP) - CEP 18.607-810

Tel.: +55 (14) 3811-3900 / 3112-1000

www.caio.com.br

Linha de produção: Minis, micros, midis, urbanos padrão e articulados

Capacidade de produção/dia desta unidade: 50/dia (10 unidades/dia na Caio Barra Bonita-SP)

Área total: 470.227,01 m² (Botucatu-SP)

Área construída: 95.760 m² (Botucatu-SP)

FABRICAÇÃO PRÓPRIA

DE PEÇAS E COMPONENTES:

Janelas, portas, vidros temperados, peças em fibra, peças em plástico e poltronas de passageiros.

DIRETORIA:

Paulo Ruas (CEO e Vice-presidente Comercial); Ana Ruas (Vice-presidente Financeiro); Marcelo Ruas (Vice-presidente de Supply Chain); Maurício Cunha (Vice-presidente Industrial)

FOZ VERSÃO F2200



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	PBT (kg)	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano, executivo, turismo e escolar	Aço	de 8.350 a 9.400	7.100 8.500	2.200	1.900	2.850	Conforme planta	--	Mercedes-Benz, Volkswagen e outros

FOZ VERSÃO F2400



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	PBT (kg)	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano, escolar, turismo, executivo	Aço	de 8.500 a 9.400	8.755 a 9.010	2.400	2.000	2.950 / 3.100 com AC	Conforme planta	--	Iveco, Volkswagen, Mercedes-Benz e outros



FOZ VERSÃO F2500

APLICAÇÕES	ESTRUTURA	PBT (kg)	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Rural e Escolar	Aço	de 12.000 a 17.000	9.500 12.300	2.500	2.030	3.500	Conforme planta	Conforme planta	Iveco, Volkswagen, Mercedes-Benz e outros



APACHE VIP
MOTOR DIANTEIRO

APLICAÇÕES	ESTRUTURA	PBT (kg)	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano	Aço	de 15.000 a 17.300	até 15.000	2.530	2.050 a 2.270	3.370 a 3.590	Conforme planta	Conforme planta	Iveco, Mercedes-Benz, Volkswagen e outros



MILLENNIUM
MOTOR TRASEIRO

APLICAÇÕES	ESTRUTURA	PBT (kg)	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Sistemas BRT, BRS e corredores	Aço	de 18.500 a 19.500	De 12.330 até 15.000	2.530	2.035 a 2.680	3.290 a 3.520	Conforme planta	Conforme planta	Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen, Volvo e outros

MILLENNIUM ARTICULADO
MOTOR TRASEIRO



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	PBT (kg)	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Sistemas BRT, BRS e corredores	Aço	de 28.000 a 37.000	até 23.000	2.530	2.035 a 2.680	3.100 a 3.500	Conforme planta	Conforme planta	Mercedes-Benz e outros

MONDEGO
MOTOR TRASEIRO (EXPORTAÇÃO)



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	PBT (kg)	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano	Aço	19.900	12.200 a 13.200	2.500	2.140 a 2.640	3.480	Conforme planta	Conforme planta	Mercedes-Benz, Volvo, Scania e outros

MONDEGO ARTICULADO
MOTOR TRASEIRO (EXPORTAÇÃO)



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	PBT (kg)	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano	Aço	28.000 a 34.500	até 18.500	2.500	2.140 a 2.640	3.400	Conforme planta	Conforme planta	Mercedes-Benz, Volvo, Scania e outros

eMILLENNIUM



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	PBT (kg)	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano	Aço	20.000 a 20.300	Até 15.000	2.530	2.035 a 2.680	até 3.800	Conforme planta	Conforme planta	BYD, Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen, Volvo e outros

eMILLENNIUM ARTICULADO (Elétrico)



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	PBT (kg)	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano e corredores	Aço	36.000	Até 22.000	2.530	2.035 a 2.680	até 3.800	Conforme planta	Conforme planta	BYD, Volvo, Mercedes-benz e outros

EAPACHE VIP (Elétrico)



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	PBT (kg)	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano	Aço	18.500	9.800 até 12.550	2.530	2.035 a 2.680	de 3.370 até 3.590	Conforme planta	Conforme planta	Disponíveis no mercado



BUSSCAR

CARBUSS Indústria Catarinense de Carrocerias Ltda.

Data de fundação: 02/05/2018
R. Augusto Bruno Niélson, 345
Distrito Industrial, Joinville - SC
CEP 89219-201
www.busscar.com.br

Linha de produção: Rodoviários
Capacidade de produção/dia:
15 veículos
Área total: 584.000 m²
Área construída: 76.000 m²

FABRICAÇÃO PRÓPRIA DE PEÇAS E COMPONENTES:
poltronas de passageiros, porta-pacotes, sanitários,
portas, tampas e peças de acabamento em plástico.

DIRETORIA:
Marcelo Ruas (Sócio-Acionista), Paulo Ruas (Sócio-Acionista),
Ana Ruas (Sócia-Acionista), Mauricio Cunha (Sócio-Acionista),
Paulo Corso (Diretor Comercial).

2022 **2023** **2024**

Produção	1.053	714	985
Produção mercado interno	867	589	889
Produção mercado externo	186	125	96

NB1 – PANORÂMICO DD



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	EM PÉ	SENTADOS	
Rodoviário e turismo	Aço galvanizado	14.000 15.000	2.600	salão inf. 1.800 salão sup. 1.800	4.100 (Com a tampa da saída de emergência aberta: 4.280)	-	até 68	Mercedes-Benz, Scania e Volvo

NB1 - VISSTA BUSS 365



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	EM PÉ	SENTADOS	
Rodoviário e turismo	Aço galvanizado	13.200 a 14.000	2.600	1.950	3.650 (sem A/C) 3.865 (com A/C)	-	até 50	Mercedes-Benz, Scania e Volvo

NB1 - VISSTA BUSS 345



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	EM PÉ	SENTADOS	
Rodoviário e turismo	Aço galvanizado	13.200 a 14.000	2.600	1.950	3.450 (sem A/C) 3.715 (com A/C)	-	até 50	Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen e Volvo

VISSTA BUSS DD



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	EM PÉ	SENTADOS	
Rodoviário e turismo	Aço galvanizado	14.000 a 15.000	2.600	salão inferior: 1.795 salão superior: 1.780	4.145	-	até 68	Mercedes-Benz, Scania e Volvo

VISSTA BUSS 400



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	EM PÉ	SENTADOS	
Rodoviário e turismo	Aço galvanizado	14.000	2.600	1.900	4.000 (sem A/C) 4.230 (com A/C)	-	até 48	Mercedes-Benz, Scania e Volvo

VISSTA BUSS 360



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	EM PÉ	SENTADOS	
Rodoviário e turismo	Aço galvanizado	13.200 a 14.000	2.600	1.900	3.600 (sem A/C) 3.830 (com A/C)	-	até 59	Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen e Volvo

VISSTA BUSS 340



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	EM PÉ	SENTADOS	
Rodoviário e turismo	Aço galvanizado	13.200 a 14.000	2.600	1.900	3.400 (sem A/C) 3.630 (com A/C)	-	até 51	Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen e Volvo

EL BUSS 340



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	EM PÉ	SENTADOS	
Rodoviário, fretamento e turismo	Aço galvanizado	12.595 a 13.200	2.600	1.950	3.400 (sem A/C) 3.690 (com A/C)	-	até 53	Mercedes-Benz e Volkswagen

EL BUSS 320 L



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	EM PÉ	SENTADOS	
Rodoviário, fretamento e turismo	Aço galvanizado	12.595 a 13.200	2.600	1.950	3.200 (sem A/C) 3.490 (com A/C)	-	até 51	Mercedes-Benz e Volkswagen

EL BUSS 320



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	EM PÉ	SENTADOS	
Rodoviário, fretamento e turismo	Aço galvanizado	12.595 a 13.200	2.600	1.950	3.200 (sem A/C) 3.490 (com A/C)	-	até 51	Mercedes-Benz, Volkswagen

EL BUSS FT



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	EM PÉ	SENTADOS	
Rodoviário e fretamento	Aço galvanizado	11.330 a 12.550	2.600	1.950	3.200 (sem A/C) 3.485 (com A/C)	-	até 48	Iveco, Mercedes-Benz e Volkswagen

<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



Comil Ônibus S.A

Data de fundação: 07/01/1986

Rua Alberto Parenti, 1.382, Distrito Industrial

Erechim - RS - CEP 99706-404

Tel.: (54) 3520-8700

Comil Assist: 0800 643 0534

www.comilonibus.com.br

Instagram.com/comilonibusoficial

Facebook.com/comilonibusoficial

Linha de produção: Rodoviários, Fretamento, Urbanos, Micros e Especiais.

Área total: 150.000 m² | **Área construída:** 47.324 m²

	2022	2023	2024
Produção	1.309	1.389	1.676
Vendas ao mercado interno	1.080	1.097	1.297
Exportações	229	292	379

FABRICAÇÃO PRÓPRIA DE PEÇAS E COMPONENTES:

Poltronas, injeção de espumas, peças em fibra, peças em plástico, porta pacotes, janelas, portas, portinholas e chicotes elétricos.

DIRETORIA:

Deoclécio Corradi (diretor) | Dairto Corradi (diretor) | Diones Corradi Pagliosa (diretora)

CAMPIONE INVICTUS DD



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Rodoviário e Turismo	Aço galvanizado	14.000 a 15.000	2.600	1.790 sup. 1.810 inf.	4.100	6x2 - até 64 8x2 - até 82	—	Mercedes-Benz, Scania, Volvo

CAMPIONE INVICTUS HD



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Rodoviário e Turismo	Aço galvanizado	14.000	2.600	1.930	4.200	até 62	—	Mercedes-Benz, Scania, Volvo

CAMPIONE
INVICTUS 1200



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Rodoviário e Turismo	Aço galvanizado	12.800 a 14.000	2.600	1.940	3.800	até 62	–	BYD, Mercedes-Benz, Scania, Volvo e VW

CAMPIONE
INVICTUS 1050



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Rodoviário e Turismo	Aço Galvanizado	12.800 a 14.000	2.600	1.940	3.650	até 62	–	BYD, Mercedes-Benz, Scania, Volvo, VW

CAMPIONE 3.45



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Intermunicipal e Fretamento	Aço Galvanizado	11.200 a 14.000	2.600	1.940	3.550 s/ ar 3.750 c/ ar	até 56	0	Iveco, Mercedes-Benz, VW

CAMPIONE 3.25



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Intermunicipal e Fretamento	Aço Galvanizado	11.200 a 14.000	2.600	1.940	3.330 s/ ar 3.530 c/ ar	até 56	–	Iveco, Mercedes-Benz, VW

VERSATILE



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Intermunicipal e Fretamento	Aço Galvanizado	11.200 a 14.000	2.550	1.950	3.240 s/ar 3.440 c/ar	até 56	–	Iveco, Mercedes-Benz, VW

DOPPIO ARTICULADO



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano	Aço Galvanizado	18.600	2.600	2.100	3.300 s/ar 3.450 c/ar	conforme planta	conforme planta	Mercedes-Benz, Scania, Volvo



M.D - Motor dianteiro | M.T - Motor Traseiro

SVELTO

APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano	Aço Galvanizado	11.100 a 15.000	2.500 M.D 2.600 M.T.	2.100	3.250 s/ar 3.450 c/ar	conforme planta	conforme planta	Iveco, Mercedes-Benz, VW



SVELTO MÍDI

APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano	Aço Galvanizado	10.000 a 12.000	2.500	1.950	3.100 s/ar 3.300 c/ar	conforme planta	conforme planta	Iveco, Mercedes-Benz, VW



PIÁ RODOVIAÁRIO

APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Turismo e Fretamento	Aço Galvanizado	7.400 a 10.000	2.300	1.900	2.850 s/ar 3.050 c/ar	até 42	—	Iveco, Mercedes-Benz, VW



PIÁ URBANO

APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano	Aço Galvanizado	7.400 a 10.000	2.300	1.900	2.850 s/ar 3.050 c/ar	conforme planta	conforme planta	Iveco, Mercedes-Benz, VW



SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2025

As rotas para um transporte público mais sustentável do ponto de vista ambiental, social e de governança.

EXPOSITORES

ARCO
CLIMATIZAÇÃO

autopass

BUS2

BYD

CAIO

Clever Devices

CONSAT

eletra

Empresa1

KONTROW

LIVOLTEK

Marcopolo



nansen

PRAXIO

semove
MOBILIDADE EM TODOS OS SENTIDOS

mX
TELEMATICS

riocard+
mais

RUEDATA

PRODATA
mobility Brasil

SPHEROS

TACOM

TRANSDATA

TRANSOFT

GRUPO VAMOS

VOLVO

WEG

VMG AIRES



**Caminhões
Ônibus**

AGO - 12 e 13

Hotel Royal Tulip Brasília Alvorada

Realização **NTU**
ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS

Organização **MF**
MARCELO FONTANA
MEDIADORA DE NEGÓCIOS

Apoio Editorial

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

NTUrbano

marcelofontana@otmeditora.com • WhatsApp 11 99280-2606

IRIZAR BRASIL LTDA.
Data de fundação: 17/12/1997

Rod. Marechal Rondon, km 252,5, Distrito Industrial

Botucatu (SP) - CEP 18607-810

Tel.: (14) 3811-8000

irizar@irizar.com.br

https://irizar.com.br

Linha de produção: rodoviário, turismo e fretamento

Capacidade de produção/dia desta unidade: 4 unidades/dia

Área total: 39.000 m²
Área construída: 22.000 m²
FABRICAÇÃO PRÓPRIA DE PEÇAS E COMPONENTES:

poltronas e conjuntos estruturais.

DIRETORIA:

Abimael Parejo (Diretor Comercial LATAM), Paulo Sergio Cadorin (Diretor Administrativo/Financeiro), Alexandre Gerin (Diretor Industrial)

2022 **2023** **2024**

Produção	549	627	726
Vendas ao mercado interno	7	20	23
Exportações	542	607	703

16 | 16 PLUS


MODELO	APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				ALTURA DO BAGAGEIRO	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)		
16	Rodoviário, turismo, fretamento	Tubos de aço unidos por solda e tratados com epóxi	13.200	2.600	1.960* e 2.060**	3.700 3.900	1.050 1.250	VW, Mercedes-Benz, Scania, Volvo
	Rodoviário, turismo, fretamento	idem	14.000	2.600	1.960* e 2.060**	3.700 3.900	1.050 1.250	Mercedes-Benz, Scania, Volvo
16 PLUS	Rodoviário e turismo	idem	14.000	2.600	1.860	3.900	1.390	Mercedes-Benz, Scania, Volvo

* Com piso plano padrão | ** Com corredor rebaixado 100 mm opcional

16S | 16S PLUS


MODELO	APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				ALTURA DO BAGAGEIRO	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)		
16S	Rodoviário, turismo, fretamento	Tubos de aço unidos por solda e tratados com epóxi	13.200	2.600	1.960* e 2.060**	3.700 3.900	1.050 1.250	VW, Mercedes-Benz, Scania, Volvo
	Rodoviário, turismo, fretamento	idem	14.000	2.600	1.960* e 2.060**	3.700 3.900	1.050 1.250	Mercedes-Benz, Scania, Volvo
16S PLUS	Rodoviário e turismo	idem	14.000	2.600	1.860	3.700 3.900	1.390	Mercedes-Benz, Scania, Volvo

* Com piso plano padrão | ** Com corredor rebaixado 100 mm opcional



MODELO	APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				ALTURA DO BAGAGEIRO	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
			COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)		
16S Efficient	Rodoviário, turismo, fretamento	Tubos de aço unidos por solda e tratados com epóxi	13.200	2.600	1.960* e 2.060**	3.900	1.250	Mercedes-Benz, Scania, Volvo
	Rodoviário, turismo, fretamento	idem	14.000	2.600	1.960* e 2.060**	3.900	1.250	Mercedes-Benz, Scania, Volvo
16S Efficient PLUS	Rodoviário e turismo	idem	14.000	2.600	1.860	3.900	1.390	Mercedes-Benz, Scania, Volvo

* Com piso plano padrão | ** Com corredor rebaixado 100 mm opcional

Acervo Digital

1963



2025

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



acervodigitalotm.com.br

Data de fundação: 06/08/1949
 sac@marcopolo.com.br
 Tel.: (54) 2101. 4000 – 0800.707.0078
 www.onibus.marcopolo.com.br

MARCOPOLO ANA RECH

Av. Rio Branco, 4889, Ana Rech,
 Caxias do Sul/RS, CEP 95060-145

Linha de produção: Rodoviários e Urbanos

Capacidade de produção/dia

desta unidade: 30 veículos

Área total: 384.300 m²

Área construída: 149.769 m²

Modelos: Rodoviários e urbanos

UNIDADES NO EXTERIOR:

África do Sul	1	China	1
Argentina	1	Colômbia	1
Austrália	3	México	1

MARCOPOLO UNIDADE S. CRISTÓVÃO

Rua Irmão Gildo Schiavo, 110
 Ana Rech – Caxias do Sul/RS
 CEP 95058-510

Linha de produção: Urbanos e Micros

Capacidade de produção/dia

desta unidade: 30 veículos

Área total: 350.996 m²

Área construída: 56.870 m²

Modelos: Volares, Urbanos, e Micros

FABRICAÇÃO PRÓPRIA

DE PEÇAS E COMPONENTES:

Poltronas, janelas, sanitários, chicotes elétricos, porta-pacotes, portas, portinholas, peças de plástico, peças de fibra.

MARCOPOLO SÃO MATEUS

Rodovia BR 101 Norte Km 56
 Litorâneo – São Mateus/ES
 CEP 29932-540

Linha de produção: Urbanos e Micros

Capacidade de produção/dia

desta unidade: 20 veículos

Área total: 822.000 m²

Área construída: 65.547 m²

Modelos: Volares, Urbanos, e Micros

DIRETORIA:

André Vidal Armaganijan (CEO), José Luiz Morais Goes (Diretor de Operações Internacionais e Comerciais ME) Ricardo Portolan (Diretor de Operações Comerciais MI e Marketing)

SENIOR URBANO



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbana	Aço galvanizado	7.900 a 9.360	2.400	2.045	3.000 (s/ar) 3.165 (c/ar)	–	–	Mercedes-Benz e VW

SENIOR RODOVIÁRIO



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Rodoviária	Aço galvanizado	8.325 a 9.185	2.400	1.930	3.020 (s/ar) 3.295 (c/ar)	32	–	Mercedes-Benz e VW

SENIOR FRETAMENTO



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Intermunicipal e fretamento	Aço galvanizado	8.500 a 9.185	2.400	1.940	3.020 (s/ar) 3.295 (c/ar)	32	–	Mercedes-Benz e VW

TORINO MOTOR TRASEIRO



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ		
Urbana	Aço galvanizado	11.500 a 14.000	2.550	2.110	3.285 (s/ar) 3.515 (c/ar)	–	–	LED	Mercedes-Benz, Volvo, Scania e BYD

ATTIVI ELÉTRICO



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ		
Urbana	Aço galvanizado	13.000	2.550	2.110	3.675 (c/ar)	89	–	LED	Chassi integral Marcopolo

TORINO MOTOR DIANTEIRO



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ		
Urbana	Aço galvanizado	10.500 a 13.500	2.550	2.110	3.285 (s/ar) 3.515 (c/ar)	-	-	LED	Agrale, Mercedes-Benz, MAN

TORINO EXPRESS ARTICULADO



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ		
Urbana	Aço galvanizado	6X2 - 18.600 a 20.630 8x2 - 21.000 a 23.000	2.550	2.110	3.285 (s/ar) 3.515 (c/ar)	-	-	LED	Mercedes-Benz, Scania e Volvo

TORINO LOW ENTRY



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ		
Urbana	Aço galvanizado	10.100 a 13.460	2.550	2.110	3.440 (s/ar) 3.670 (c/ar)	-	-	LED	Mercedes-Benz, MAN, Scania, Volvo e BYD

ATTIVI EXPRESS
(ARTICULADO)



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ		
Urbana	Aço galvanizado	22.050	2.550	2.735	3.665	–	–	LED	BYD

VIALE EXPRESS



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ		
Urbano com foco em corredores	Aço galvanizado	de 18.000 a 23.000	2.550	–	3.400	58 + 2 cadeirantes	123	LED	Mercedes-Benz

VIALE BRS



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ		
Urbano	Aço galvanizado	de 12.455 a 15.000	2.600	2.650	3.500	–	–	LED	Mercedes-Benz, Scania e Volvo

IDEALE



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				CAPACIDADE DO BAGAGEIRO (m³)	TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)			
Fretamento e intermunicipal	Aço galvanizado	11.300 a 13.500	2.550	1.950	s/ar - 3.270 c/ar - 3.435	–	LED	Mercedes-Benz, VW,

VIAGGIO 800



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				CAPACIDADE DO BAGAGEIRO (m³)	TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)			
Fretamento contínuo e eventual, linhas intermunicipais	Aço galvanizado	12.400 a 13.500	2.600	1.960	s/ar - 3.625 c/ar - 3.716	–	LED	Mercedes-Benz, VW

VIAGGIO 900



* Disponível nas configurações de motor traseiro e dianteiro

APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				CAPACIDADE DO BAGAGEIRO (m³)	TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)			
Fretamento contínuo e eventual, linhas intermunicipais	Aço galvanizado	12.500 a 14.000	2.600	1.930	s/ar e c/ar - 3.530	–	LED	Mercedes-Benz, Scania, Volvo, e Volks

VIAGGIO 1050



Disponível nas configurações de motor traseiro e dianteiro

APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				CAPACIDADE DO BAGAGEIRO (m³)	TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)			
Fretamento contínuo e eventual, linhas intermunicipais	Aço galvanizado	13.200 a 14.000	2.600	1.930	3.625 (s/ar) 3.716 (c/ar)	–	LED	Mercedes-Benz, Scania, Volvo, Volks e BYD

PARADISO 1050 (G7 E G8)



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				CAPACIDADE DO BAGAGEIRO (m³)	TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)			
Rodoviário	Aço galvanizado	12.500 a 14.800	2.600	1.930	3.630	–	LED	Mercedes-Benz, Scania, MAN e Volvo

PARADISO 1200 (G7 E G8)



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				CAPACIDADE DO BAGAGEIRO (m³)	TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)			
Rodoviário	Aço galvanizado	14.000 a 15.000	2.600	1.930	3.800	–	LED	Mercedes-Benz, Scania, e Volvo

PARADISO 1350
(G8)



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				CAPACIDADE DO BAGAGEIRO (m³)	TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)			
Rodoviário	Aço galvanizado	14.000 a 15.000	2.600	1.930	3.980 (s/ar) 4.100 (C/ar)	–	LED	Mercedes-Benz, Scania e Volvo

PARADISO 1600 LD (G8)



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				CAPACIDADE DO BAGAGEIRO (m³)	TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)			
Rodoviário	Aço galvanizado	(6X2) 14.000	2.600	1.930	4.100	–	LED	Mercedes-Benz, Scania e Volvo

PARADISO 1800 DD (G7 E G8)



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				CAPACIDADE DO BAGAGEIRO (m³)	TIPO DE ILUMINAÇÃO INTERNA	CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)			
Rodoviário	Aço galvanizado	6x2 14.000 8x2 15.000	2.600	1.780 (piso superior) 1.800 (piso inferior)	4.100	–	LED	Mercedes-Benz, Scania e Volvo

SPHEROS

Liderança em inovação tecnológica
para uma mobilidade mais limpa.

REVO-E Global
com BTMS Integrado



ESTAREMOS
PRESENTES



30 e 31 maio
Brusque - SC



12 e 13 agosto
Brasília - DF



18 e 19 setembro
Foz do Iguaçu - PR



28 à 30 outubro
São Paulo - SP

Spheros do Brasil S/A
Av. Rio Branco, 4688 - Bairro São Cristóvão - CEP 95060-145 | Caxias do Sul - RS - Brasil | Tel. +55 (54) 2101.5800
www.valeo-thermalbus.com.br

moving thermal future

Foto: Adobe Stock / Dieter Holstein



MASCARELLO

2022 2023 2024

Produção	2.656	2.810	3.032
Vendas ao mercado interno	2.596	2.675	2.829
Exportações	60	135	203

Mascarello Carroceria e Ônibus Ltda.

Data de fundação: 30/05/2003

Av. Aracy Tanaka Biazetto, 16.450

CEP 85804-650 - Cascavel - PR

Tel.: (45) 3219-6000

comunicacao@grupomascarello.com.br

www.mascarello.com.br

Linha de produção: todos os modelos

Capacidade de produção/dia desta unidade: 20/dia

Área total: 154.000 m².

Área construída: 42.000 m².

FABRICAÇÃO PRÓPRIA

DE PEÇAS E COMPONENTES:

poltronas, janelas, tampas, portas, portinholas, fibra dianteira e traseira, fibra do teto, fibra do painel, revestimento externo alumínio, estrutura tubular, chapas de chassi, acabamento interno em plástico

DIRETORIA:

Iracele Mascarello (diretora-presidente), Vivian Mascarello (diretora comercial), Kelly Mascarello Muffato (diretora administrativa)

GRAN MICRO S2



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano, Escolar e Fretamento	Aço Estrutural Zincado de Alta Resistência	Até 10.500	2.200	1.920	3.200	Conforme planta	Conforme planta	Agrale, Mercedes-Benz e Volkswagen.

GRAN MICRO S3



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano, Escolar e Fretamento	Aço Estrutural Zincado de Alta Resistência	Até 10.600	2.400	1.964	3.150	Conforme planta	Conforme planta	Agrale, Iveco, Mercedes-Benz e Volkswagen.

GRAN MICRO S4



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Executivo	Aço Estrutural Zincado de Alta Resistência	Até 10.600	2.400	1.954	3.150	Conforme planta	Não aplicável	Agrale, Iveco, Mercedes-Benz e Volkswagen.

GRAN MIDI



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Escolar e Seletivo	Aço Estrutural Zincado de Alta Resistência	9.100 até 13.200	2.500	2.000	3.100	Conforme planta	Conforme planta	Agrale, Iveco, Mercedes-Benz e Volkswagen.

GRAN VIA



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Urbano	Aço Estrutural Zincado de Alta Resistência	9.600 até 15.000	2.600	2.100	3.200	Conforme planta	Conforme planta	Agrale, Iveco, Mercedes-Benz e Volkswagen.

ELLO



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Fretamento	Aço Estrutural Zincado de Alta Resistência	9.600 até 13.500	2.500	1.940	3.445	Conforme planta	Não aplicável	Agrale, Iveco, Mercedes-Benz e Volkswagen.

ROMA M4



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Rodoviário e Fretamento	Aço Estrutural Zincado de Alta Resistência	12.000 até 13.500	2.600	1.910	3.605	Conforme planta	Não aplicável	Agrale, Iveco, Mercedes-Benz e Volkswagen.

ROMA R4



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Rodoviário e Turismo	Aço Estrutural Zincado de Alta Resistência	12.500 até 14.000	2.600	1.910	3.605	Conforme planta	Não aplicável	Scania, Volvo, Mercedes-Benz e Volkswagen.

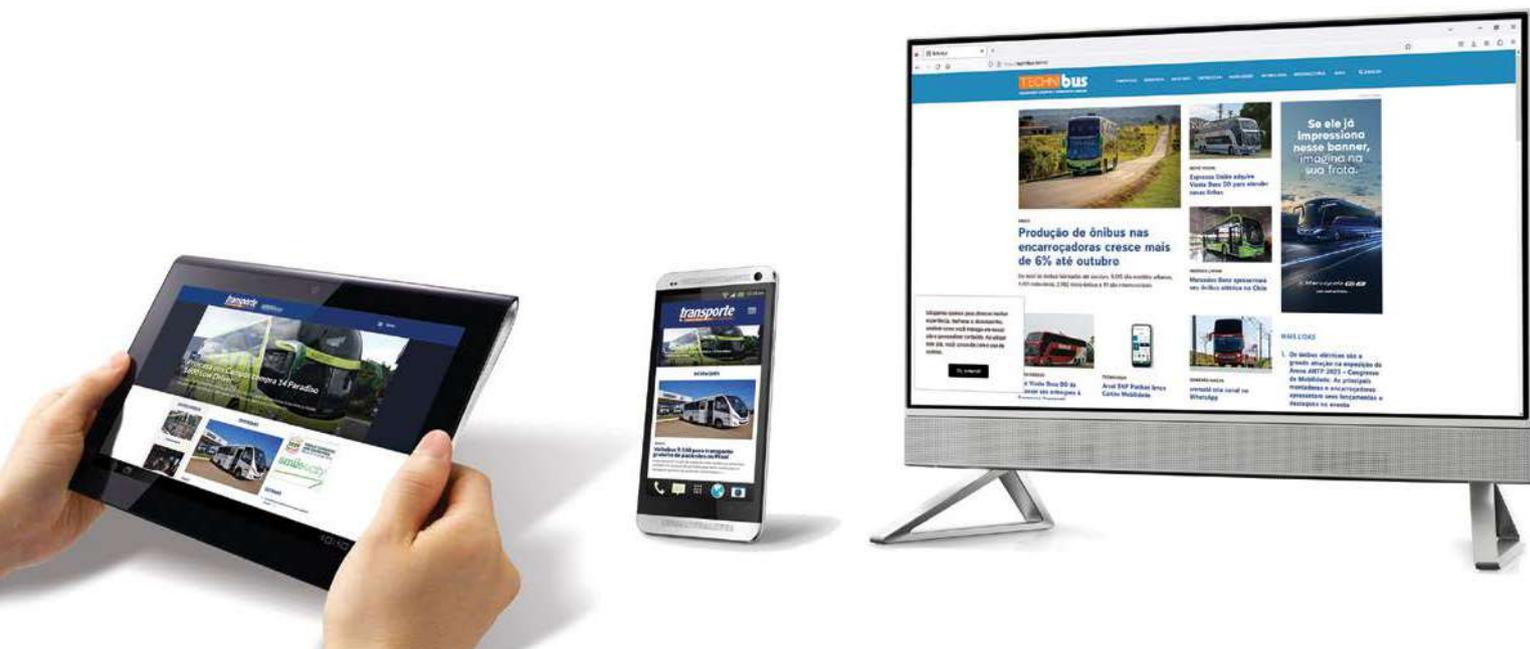
ROMA R6



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ	
Rodoviário e Turismo	Aço Estrutural Zincado de Alta Resistência	12.500 até 15.000	2.600	1.910	3.850	Conforme planta	Não aplicável	Scania, Volvo, Mercedes-Benz e Volkswagen.

www.transportemoderno.com.br | www.technibus.com.br

Anuncie nos principais portais de conteúdo especializado em transporte e logística do país



MARCOPOLO UNIDADE S. CRISTÓVÃO
Data de fundação: 07/01/1991

Rua Irmão Gildo Schiavo, 110, Ana Rech

Caxias do Sul - RS - CEP 95058-510

SAC: 0800 707 00 78

sac@neobus.com.br | www.neobus.com.br

Linha de produção: Thunder e Thunder Midi

Capacidade de produção/dia:

São Cristóvão: 6 unidades

Área total: 324.427,08 m²
Área construída: 48.597,40 m²
DIRETORIA:

André Vidal Armaganijan (CEO), José Luiz Morais Goes (Diretor de Operações Internacionais e Comerciais ME), Ricardo Portolan (Diretor de Operações Comerciais MI E Marketing) e Sidnei Vargas da Silva (Gerente Comercial MI Volare)

THUNDER ORE 1


APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS	ILUMINAÇÃO EM LED	MOTOR
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ			
Escolar	Tubular	7.350	2.200	1.900	3.015 (sem AC) 3.260 (com AC)	até 30	Não se aplica	Volkswagen	Interna e externa	Dianteiro

Observação: Configurações de comprimento e quantidade de passageiros, poderão sofrer variações por modelo de chassi e normas locais

THUNDER ONUREA PISO ALTO


APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS	ILUMINAÇÃO EM LED	MOTOR
		COMP. (mm)	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)	SENTADOS	EM PÉ			
Escolar	Tubular	7.350	2.200	1.900	3.015 (sem AC) 3.175 (com AC)	Até 22	Não se aplica	Volkswagen	Interna e externa	Dianteiro

Observação: Configurações de comprimento e quantidade de passageiros, poderão sofrer variações por modelo de chassi e normas locais



Acelerando o futuro da mobilidade sustentável

Trabalhamos lado a lado com
nossos clientes, apoiando sua
transição para a mobilidade
sustentável.

www.borgwarner.com

BORGWARNER

Unidade de Negócios Volare
Data de fundação: 08/06/1998
 Rua Irmão Gildo Schiavo, 110, Ana Rech
 Caxias do Sul - RS - CEP 95058-510
 Tel.: (54) 2101-4000
 SAC: 0800 7070078
 sac@volare.com.br
 www.volare.com.br

UNIDADE SÃO CRISTÓVÃO
Linha de produção: Attack 8,
 Attack 9, Fly 9, Fly 10 e Access
Capacidade de produção/dia
desta unidade: 25 veículos
Área total: 324.427,08 m²
Área construída: 48.597,40 m²

UNIDADE SÃO MATEUS
Linha de produção: Attack 8,
 Attack 9, Fly 9 e Fly 10
Capacidade de produção/dia
desta unidade: 21 veículos
Área total: 822.400 m²
Área construída: 65.070 m²

FABRICAÇÃO PRÓPRIA
DE PEÇAS E COMPONENTES:
 O veículo é produzido integralmente
 nas Unidades fabris Volare

DIRETORIA:
 André Vidal Armaganjian (CEO), José
 Luiz Morais Goes (Diretor de Opera-
 ções Internacionais e Comerciais ME),
 Ricardo Portolan (Diretor de Operações
 Comerciais MI e Marketing), Sidnei
 Vargas da Silva (Gerente Comercial
 Mercado Interno)

FLY 9



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				N° PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS	MOTOR
		COMP. (mm) *	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)**	SENTADOS***	EM PÉ		
Executivo, fretamento, turismo	Aço	máximo 9.370	2.380	1.960	2.990	Até 34	–	Volare	Dianteiro
Urbano	Aço	8.900	2.380	1.960	2.990	Até 26 ****	–	Volare	
Escolar	Aço	máximo 9.500	2.380	1.960	2.990	Até 53	–	Volare	

* pode variar em função da configuração | ** com ar, dimensões variam conforme suspensão do veículo | *** a lotação pode variar em função dos opcionais e tipo da poltrona/peso
 **** pode variar em função da configuração local ou norma específica

FLY 10



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				N° PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS	MOTOR
		COMP. (mm)*	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)**	SENTADOS***	EM PÉ		
Executivo, fretamento, turismo	Aço	10.145	2.420	1.970	3.155	Até 38	–	Volare	Dianteiro
Urbano	Aço	Máx. 10.145	2.420	1.970	3.155	Até 30 ****	–	Volare	
Escolar	Aço	10.145	2.420	1.970	3.155	Até 53	–	Volare	

* pode variar em função da configuração | ** com ar, dimensões variam conforme suspensão do veículo | *** a lotação pode variar em função dos opcionais e tipo da poltrona/peso
 **** pode variar em função da configuração local ou norma específica

FLY 12



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				N° PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS	MOTOR
		COMP. (mm) *	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)**	SENTADOS***	EM PÉ		
Executivo, fretamento, turismo	Aço	11.730	2.352	2.080	3.126 (s/ar) 3.337 (c/ar)	45	–	Volare	Dianteiro
Escolar	Aço	11.730	2.352	2.080	3.126 (s/ar) 3.337 (c/ar)	64	–	Volare	

ATTACK 8



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				N° PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS	MOTOR
		COMP. (mm)*	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)**	SENTADOS***	EM PÉ		
Executivo/fretamento/turismo	Aço	máximo 9.150	2.200	1.900	3.130	Até 32	–	Volare	Dianteiro
Urbano	Aço	8.800	2.200	1.900	3.130	Até 23****	–	Volare	
Escolar	Aço	máximo 9.150	2.200	1.900	3.130	Até 50	–	Volare	
Rural	Aço	máximo 9.150	2.200	1.900	3.130	Até 32	–	Volare	
Fretamento 4X4	Aço	máximo 7.420	2.200	2.200	3.192	Até 22	–	Volare	

* pode variar em função da configuração | ** com ar, dimensões variam conforme suspensão do veículo | *** a lotação pode variar em função dos opcionais e tipo da poltrona/peso
**** pode variar em função da configuração local ou norma específica

ATTACK 8 ROBUST



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				N° PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS	MOTOR
		COMP. (mm)*	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)**	SENTADOS***	EM PÉ		
Fretamento	Aço	6.535	2.200	1.900	2.800 (s/ar) 3.000 (c/ar)	17	–	Volare	Dianteiro

ATTACK 9



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS	MOTOR
		COMP. (mm)*	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)**	SENTADOS***	EM PÉ		
Executivo/fretamento/turismo	Aço	máximo 9.230	2.320	1.900	3.125	Até 34	–	Volare	Dianteiro
Urbano	Aço	8.900	2.320	1.900	3.125	Até 26 ****	–	Volare	
Escolar	Aço	máximo 9.470	2.320	1.900	3.125	Até 53	–	Volare	

* pode variar em função da configuração | ** com ar, dimensões variam conforme suspensão do veículo | *** a lotação pode variar em função dos opcionais e tipo da poltrona/peso
**** pode variar em função da configuração local ou norma específica

ATTACK 10



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS	MOTOR
		COMP. (mm)*	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)**	SENTADOS***	EM PÉ		
Executivo/fretamento/turismo	Aço	10.145	2.320	1.985	3.055 (s/ar) 3.240 (c/ar)	36	–	Volare	Dianteiro
Urbano	Aço	10.145	2.320	1.985	3.055 (s/ar) 3.240 (c/ar)	30	–	Volare	
Escolar	Aço	10.145	2.320	1.985	3.055 (s/ar) 3.240 (c/ar)	54	–	Volare	

* pode variar em função da configuração | ** com ar, dimensões variam conforme suspensão do veículo | *** a lotação pode variar em função dos opcionais e tipo da poltrona/peso
**** pode variar em função da configuração local ou norma específica

ACCESS



APLICAÇÕES	ESTRUTURA	DIMENSÕES				Nº PASSAGEIROS		CHASSIS QUE PODEM SER ENCARROÇADOS	MOTOR
		COMP. (mm)*	LARG. (mm)	ALT.INT. (mm)	ALT. TOTAL (mm)**	SENTADOS***	EM PÉ		
Fretamento/Seletivo	Aço	máximo 9.090	2.360	2.365 1º piso e 1.910 2º piso	2.985	Até 26	–	Volare	Traseiro
Urbano	Aço	máximo 9.090	2.360		2.985	Até 21 ****	–	Volare	
Escolar	Aço	máximo 9.090	2.360		2.985	Até 37	–	Volare	

* pode variar em função da configuração | ** com ar, dimensões variam conforme suspensão do veículo | *** a lotação pode variar em função dos opcionais e tipo da poltrona/peso
**** pode variar em função da configuração local ou norma específica

Power Onward™

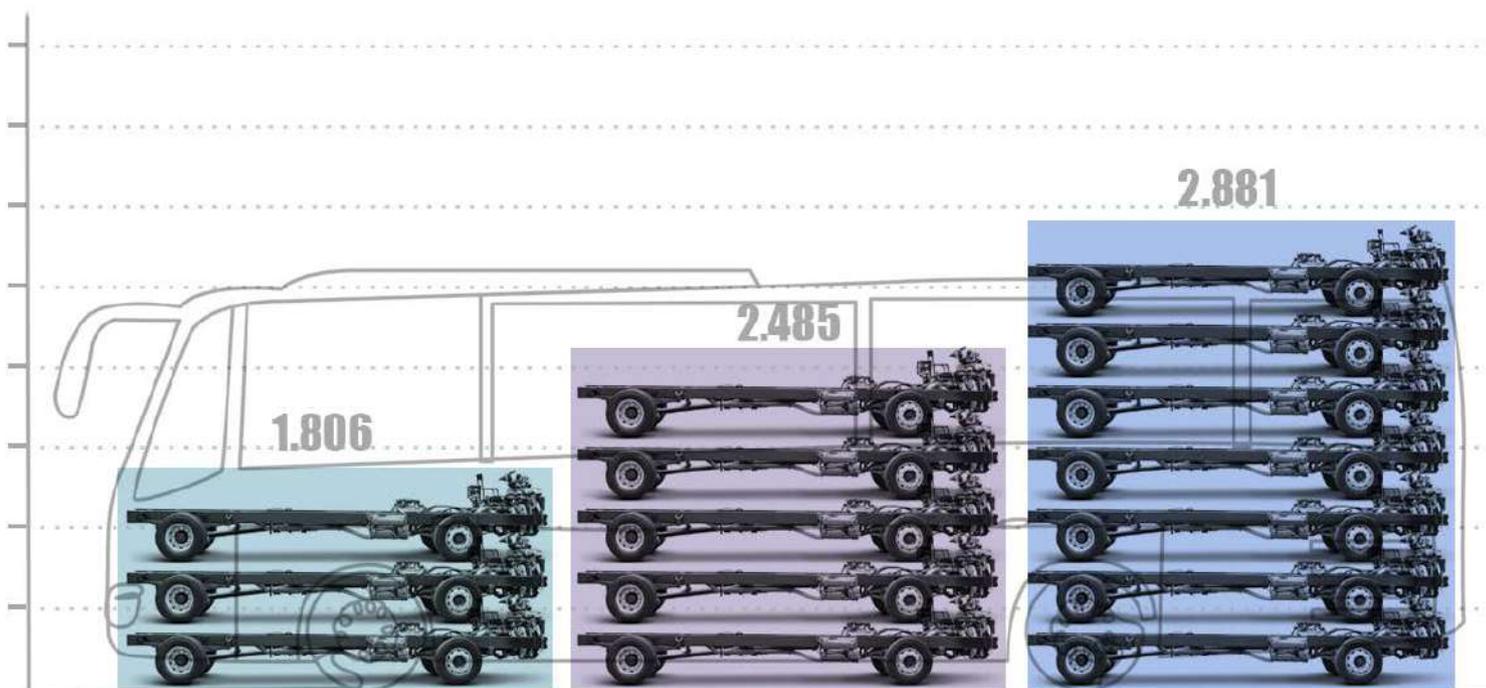
HOUSSPRICKET

Segurança e robustez para você conduzir histórias.

Quando a jornada importa, confiança é tudo. Os motores Cummins para ônibus foram **feitos para durar**, assegurando **operação tranquila e disponibilidade dia após dia**.

Com desempenho eficiente, emissões em conformidade e uma rede global de +9.000 pontos de serviço, nossos motores garantem que cada história chegue segura ao destino.





Mercado de ônibus comemora momento positivo

No primeiro trimestre de 2025, o Caminho da Escola e o segmento de urbanos sustentaram crescimento de 10,5% na produção e de 34,7% nas vendas. Montadoras creem em bom desempenho para o restante do ano

■ SONIA MORAES

O mercado de ônibus comemora o momento positivo, mesmo com as incertezas em relação à escalada dos juros, fixados em 14,25% ao ano (valor vigente em abril de 2025). As montadoras começaram 2025 em ritmo acelerado, liberando para as encarroçadoras 1.806 chassis em janeiro, 13,2% a mais que em janeiro de 2024 (1.596 unidades) e 6,6% acima de dezembro do ano passado (1.694 veículos). Foram 1.416 unidades de urbanos, aumento de 6,3% sobre janeiro de 2024

(1.332 unidades), e 390 de rodoviários, 47,7% superior aos 264 veículos produzidos em janeiro de 2024, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Em fevereiro a produção de chassis atingiu 2.485 unidades, superando em 37,6% as 1.806 unidades de janeiro deste ano e em 9,6% as 2.268 unidades de fevereiro do ano passado, o que fez acumular no primeiro bimestre 4.291 chassis, crescimento de 11,1% em relação a igual período de

2024, quando totalizou 3.864 veículos. "Esse resultado confirma o momento positivo que o segmento de ônibus está passando, e essa deve ser a tendência ao longo de 2025", afirma Eduardo Freitas, vice-presidente da Anfavea.

Dos 4.291 chassis produzidos em janeiro e fevereiro, 3.368 unidades são modelos urbanos, 4,6% acima do primeiro bimestre do ano passado, e 923 unidades são rodoviários, com crescimento de 43,3% sobre igual período de 2024,

somando 644 unidades.

No mês de março foram produzidos 2.881 chassis de ônibus, 15,9% superior a fevereiro deste ano (2.485 unidades) e 10,5% acima de março de 2024, quando foram produzidas 2.626 unidades, acumulando no trimestre 7.172 chassis de ônibus, 10,5% de aumento sobre os três primeiros meses de 2024, período em que foram fabricados 6.490 veículos.

Os modelos urbanos tiveram volume maior de chassis produzidos nos três meses do ano, com 5.182 unidades, mas foram 4,3% inferiores ao acumulado de janeiro a março de 2024. De rodoviários, foram fabricados 1.990 chassis, alta de 85,1% sobre os 1.075 veículos feitos no primeiro trimestre do ano passado.

“O crescimento na produção de chassis de ônibus no primeiro trimestre foi estimulado pelos veículos do programa Caminho da Escola e pelos modelos urbanos, embora em proporção menor”, afirma Igor Calvet, novo presidente-executivo da Anfavea.

As vendas começaram o ano em ritmo forte, com aumento de 55% em janeiro, na comparação com o mesmo mês do ano anterior, totalizando 1.784 veículos. Isso ocorreu devido à grande demanda de modelos urbanos, que vinham com tendência crescente desde 2024, e de escolares, que começaram o ano com emplacamento expressivo de mais de 300 veículos, segundo a Anfavea. A retração de 20,1% em relação a dezembro do ano passado, quando 2.232 ônibus foram vendidos no país, deve-se à grande movimentação dos negócios que ocorre no último mês do ano.

Em fevereiro, a comercialização de ônibus avançou 9,4% sobre janeiro deste ano, com o emplacamento de 1.951 veículos, e 45,8% na comparação com fevereiro de 2024 (1.338 ônibus). E fechou o bimestre

Igor Calvet,
presidente-executivo da Anfavea

com 3.735 ônibus vendidos no país, aumento de 50,1% sobre os 2.489 veículos comercializados em igual período de 2024, tendo os escolares como destaque, com quase 600 unidades emplacadas, como também os urbanos, devido ao processo de renovação da frota de grandes cidades como Salvador, Contagem e Belo Horizonte, conforme relata Freitas, da Anfavea.

No mês de março, as vendas ficaram 8,1% abaixo das de fevereiro deste ano, tendo 1.793 veículos emplacados, mas, na comparação com março do ano passado (1.614 unidades), houve aumento de 11,1%. Em virtude do grande volume de escolares e de modelos urbanos, o primeiro trimestre fechou com 5.528 veículos emplacados, aumento de 34,7% sobre igual período de 2024, quando foram vendidos 4.103 veículos no país.

Forte crescimento em 2024

O ano de 2024 foi muito especial para o mercado de ônibus, com expressiva recuperação em vendas e produção. Janeiro começou com queda de 32,8% nas vendas, tendo 1.151 veículos emplacados. Isso ocorreu devido ao grande volume de veículos Euro 5 vendidos no início de 2023, que teve antecipação de compras no fim de 2022 com a mudança na legislação de emissões do Proconve, de P7 (Euro 5) para P8 (Euro 6). Mesmo assim, havia boas expectativas para o setor de as eleições municipais aumentarem a demanda por modelos urbanos.

Essa expectativa se consolidou com o processo de renovação das frotas, que se intensificou, e o ano fechou com o melhor



emplacamento desde 2014, totalizando 22.435 veículos, 9,8% acima de 2023.

A sinalização de uma retomada consistente para o setor se refletiu na produção, que teve em janeiro crescimento de 104,1%, com 1.596 unidades – 1.332 modelos urbanos e 264 rodoviários. E 2024 fechou com 27.749 ônibus produzidos, aumento de 34,7% em relação a 2023, puxado pelo segmento de urbanos, que cresceu 41,3%, com 23.749 unidades em 2024, e de rodoviários, que avançou 5,4%, para 4 mil unidades.

Para 2025, a estimativa da Anfavea é que o mercado de ônibus termine com aumento de 1,3% nas vendas, tendo 22.700 veículos emplacados, na comparação com os 22.435 veículos comercializados em 2024. A produção deve ficar estável, crescendo somente 0,2% sobre os 27.749 veículos fabricados no ano passado. Mas as montadoras estão confiantes em um cenário positivo e trabalham com perspectiva de um desempenho melhor para o mercado de ônibus.

+ Volkswagen Caminhões e Ônibus +
Entrega + Valor
para o seu negócio
entregar +



Família Volksbus

Levando e trazendo pessoas e histórias.

+ Eficiência

Melhor performance e baixo nível de emissões.

+ Conforto

Trocas de marchas suaves e sem esforço.

+ Segurança

Controle de estabilidade e assistente de partida em rampa.

+ Tecnologia

Painel de Instrumentos com mais de 70 funções.



Quer conhecer toda a família Volksbus? Acesse:
www.vwco.com.br/onibus

Volkswagen Caminhões e Ônibus
 Volkswagen Caminhões e Ônibus
 @vwcaminhoes



**Caminhões
Ônibus**

MERCEDES-BENZ ACREDITA EM CRESCIMENTO ENTRE 10% E 12% PARA ESTE ANO

A Mercedes-Benz está confiante no bom desempenho do mercado de ônibus e projeta para este ano crescimento entre 10% e 12%, com as vendas oscilando entre 23 mil e 25 mil unidades. “Se considerarmos o emplacamento de 5.500 veículos no primeiro trimestre, com aumento de 35% sobre igual período de 2024, é possível chegar a esse resultado”, afirma Walter Barbosa, vice-presidente de vendas e marketing peças e serviços ônibus da Mercedes-Benz.

No ranking de vendas, a Mercedes-Benz ocupa o primeiro lugar, tendo emplacado 2.306 ônibus no primeiro trimestre deste ano, 5,2% a mais do que de janeiro a março de 2024 (2.193 unidades). A empresa tem 70% de participação no segmento urbano, 56% no rodoviário, 50% no fretamento e 24% em micro-ônibus, e já tem pedidos até o meio do ano, com maior volume de urbanos.

Na avaliação de Barbosa, o ano de 2024 foi muito bom para o mercado de ônibus, quando foram emplacados 22.349 veículos – 4.300 escolares e cerca de 18 mil unidades dos demais modelos –, tendo sido o melhor resultado desde 2019, o último bom ano antes da pandemia, quando foram vendidos 20.700 ônibus no país.

O segmento de urbanos recebeu vários incentivos governamentais, com R\$ 10,6 bilhões de recursos provenientes do PAC da Mobilidade, R\$ 1,1 bilhão do Refrota, liberado pela Caixa Econômica Federal por meio do FGTS, com taxas de juros atrativas, e R\$ 10 bilhões do Fundo Clima para a

compra de elétricos. “E 2025 vai ser muito bom também para todos os segmentos de ônibus, pois o mercado vem se mantendo aquecido”, afirma Barbosa. Segundo ele, já foram disponibilizados neste ano R\$ 4,4 bilhões de recursos para a mobilidade, incluindo trem e metrô.

Dos 25 mil ônibus que a Mercedes-Benz espera que sejam vendidos neste ano, 6 mil unidades serão de escolares e 19 mil dos demais modelos. No primeiro trimestre, foram emplacados 1.260 escolares, aumento de 348% sobre o mesmo período de 2024. O fretamento cresceu 70%, com 657 unidades, e os urbanos cresceram 14%, com 2.062 veículos, segundo Barbosa.

No segmento rodoviário, o resultado foi negativo, com redução de 20% nas vendas no primeiro trimestre deste ano, em relação ao mesmo período do ano passado – foram emplacados 471 veículos. Isso ocorreu devido ao grande volume de 2.850 modelos vendidos em 2024 estar acima da média do mercado, a qual é de 2 mil veículos. “Neste ano, a chance de o mercado rodoviário ser

menor é enorme, mesmo com desempenho positivo, porque no ano passado foi muito forte”, destaca Barbosa.

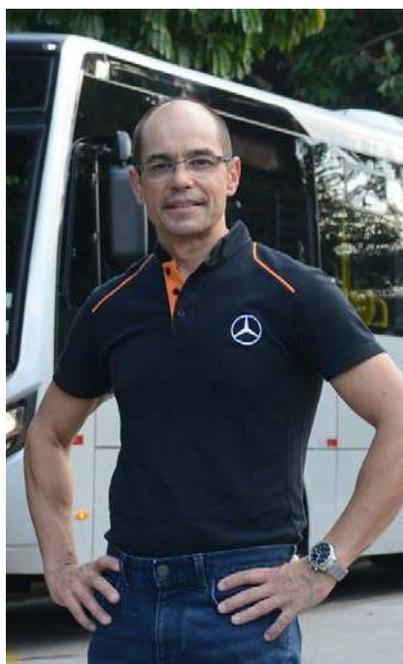
No mercado rodoviário, a Mercedes-Benz compete com o modelo O500 RS, RSD e RSDD, usado por empresas como a Expresso Guanabara, Viação Cometa, Viação Garcia, 1001 e Itapemirim. “Este mercado deve emplacar 2.300 unidades neste ano”, prevê o executivo.

O que pode atrapalhar

Apesar das expectativas positivas para o mercado de ônibus, alguns fatores podem atrapalhar o bom desempenho neste ano, segundo Barbosa, como a taxa de juros elevada, com a Selic em 14,25% ao ano (valor vigente em abril de 2025), e as incertezas em relação ao programa tarifário dos Estados Unidos. “Ainda não conseguimos prever como essa medida poderá afetar o custo da matéria-prima no Brasil e o consumo”, diz Barbosa.

Embora a dependência do segmento de ônibus e caminhões no Brasil em relação aos Estados Unidos seja muito pequena, essa medida pode eventualmente afetar a Alemanha e outros países da Europa, segundo Barbosa. “Sabemos que o custo de vida vai subir significativamente nos Estados Unidos, porque as tarifas vão afetar o consumidor e, por consequência natural, ele vai deixar de consumir.”

Na avaliação de Barbosa, o impacto que isso causará na cadeia global ainda não é possível dimensionar. “Se o cidadão deixar de consumir, vai afetar a cadeia de fornecedores no mundo inteiro, pois, ao reduzir o



Walter Barbosa, vice-presidente de vendas e marketing peças e serviços ônibus da Mercedes-Benz



eO500U, ônibus elétrico da Mercedes-Benz

consumo, diminui o volume de produção e, naturalmente, aumenta o custo fixo”, calcula.

Por outro lado, essa guerra tarifária poderá beneficiar o Brasil, que teve menor aumento de tarifa de importações, de 10%, em relação aos outros países, cujo índice varia de 20%, 50%, até 125%. “Isso também pode gerar oportunidades para o nosso país em termos de exportação. Mas mantenho a previsão de que teremos um ano muito bom para todos os segmentos de ônibus, seja escolar, urbano, fretamento, micro-ônibus e rodoviário”, completa o executivo.

Como indicadores positivos, o vice-presidente de vendas da Mercedes-Benz

cita o subsídio que há em mais de 365 municípios e a tarifa zero em mais de 128 cidades, o que gera mais demanda de passageiros, mais receita para o operador e mais compra de ônibus novos. “O segmento de ônibus tem vários programas federais, com recursos mais atrativos do BNDES para renovação de frota e o Refrota, com taxa de juros ao redor de 10,8%, abaixo do financiamento convencional de 15% a 16% ao ano”, destaca.

Elétricos: incertezas

Para o segmento de elétricos, a expectativa de Barbosa é de incertezas, devido ao programa de renovação de frota da cidade de São Paulo estar travado. “No final de 2022, houve a proibição de troca dos novos ônibus por modelos a diesel, com o compromisso de renovar 3 mil ônibus elétricos em 2023 e 2024, mas isso não aconteceu”, afirma o executivo.

Dos 3 mil ônibus prometidos, foram adquiridos apenas 550, e deve ter em torno de 80 a 100 ônibus parados hoje por falta de infraestrutura. “Não consegue renovar o ônibus a diesel e nem colocar o

elétrico em operação porque depende de infraestrutura”, diz Barbosa.

A cidade de São Paulo tem um acordo de financiamento de R\$ 5,75 bilhões para renovar a frota de ônibus, sendo R\$ 2,5 bilhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES), R\$ 2,5 bilhões do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), R\$ 500 milhões da Caixa Econômica Federal e R\$ 250 milhões do Banco do Brasil. Mas esses recursos são liberados após o veículo entrar em operação.

O desafio da Mercedes-Benz, um dos fornecedores de ônibus elétricos para São Paulo, é conseguir receber o valor do financiamento. O montante acumulado desde o ano passado é de cerca de R\$ 300 milhões, segundo Barbosa. “Estamos levando propostas para sensibilizar e apoiar a Prefeitura de São Paulo, mostrando que, se não destravar a renovação por um curto período, ainda que seja com ônibus a diesel, a população vai sofrer”, afirma. “Como não renova a frota, está liberando os ônibus de 2013, 2014 e 2015 para rodar. Aí aumentam o consumo, as falhas e a poluição. Isso não faz sentido se a proposta é a descarbonização. É preciso um bom planejamento para que se possa construir essa transição da melhor forma.”

A VOLKSWAGEN PROJETA ESTABILIDADE PARA O MERCADO DE ÔNIBUS EM 2025

A Volkswagen Caminhões e Ônibus prevê estabilidade em 2025, sem avanços, por considerar que 2024 foi um ano ótimo para o mercado de ônibus. “Tirando os veículos do Caminho da Escola, o segmento deverá seguir a projeção da Anfavea e



Jorge Carrer, diretor de vendas de ônibus da Volkswagen Caminhões e Ônibus

ter crescimento zero neste ano”, calcula Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e serviços da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Em 2024, a Volkswagen alcançou 27% de participação no mercado de ônibus, crescendo dez pontos percentuais em relação a 2023, quando obteve 17%. “A empresa estreitou bastante a diferença em relação ao primeiro colocado, melhorou muito o volume, cresceu em participação, e inicia 2025 com boas perspectivas para os negócios”, diz o dirigente.

No programa Caminho da Escola, a Volkswagen é líder com 41,8% de participação e tem pedidos de ônibus escolares para serem entregues até julho deste ano. A empresa venceu a licitação de dois lotes, que autoriza vender 5.600 ônibus escolares – 4 mil modelos rurais e 1.600 urbanos. “Mas o market share da empresa não está subindo somente com o Caminho da Escola. Todos os modelos da marca – urbano, fretamento, rodoviário de 320 cv e os micros – estão tendo grande aceitação”, destaca Alouche. Ele diz: “Os urbanos devem crescer devido à necessidade de renovação em muitas cidades que ainda têm frotas antigas, com idade superior ao limite estabelecido para a lei local, decorrente da não renovação durante a pandemia. O fretamento está bem e, se a indústria continuar crescendo, este mercado também crescerá em 2025”.

Jorge Carrer, diretor de vendas de ônibus da Volkswagen Caminhões e Ônibus, está confiante de que 2025 será um ano muito bom para o mercado de ônibus, principalmente para o segmento de urbanos, que é o mais representativo, e muitas cidades precisam renovar suas frotas.

Depois de uma fase difícil que o setor enfrentou de 2013 até o fim da pandemia,



quando se comprou menos ônibus do que o necessário, os últimos dois anos mostram recuperação dos volumes históricos alcançados no passado, segundo Carrer. “Eu acredito que 2025 será o terceiro ano em que o setor trabalha em patamares mais próximos do que era o normal de vendas de ônibus no Brasil”, afirma.

Ele diz que Volkswagen começou bem o ano, tendo excelentes negócios fechados com secretarias de estados no segmento de escolares, e está com a produção para o Caminho da Escola comprometida até junho. “Além dos escolares, outros modelos de micro-ônibus, bem como os urbanos e os ônibus para fretamento, estão tendo boa aceitação e pouco a pouco a Volkswagen vem galgando espaço maior no mercado de ônibus”, revela Carrer.

Na avaliação do diretor da Volkswagen, a demanda por ônibus vai continuar ao longo deste ano, mas os empresários irão fazer as contas ou buscar outras formas de compras devido aos juros elevados, que encarecem os financiamentos. “Não estou tendo adiamento de compras por conta de taxa de juros, mas vejo o empresário buscando outras formas de financiamento, como o consórcio, ou tentando comprar com recursos próprios, vendendo frota mais antiga. Os que ainda continuam

buscando o financiamento é porque têm necessidade devido a contrato fechado ou o financiamento é coberto pela planilha de remuneração.”

Os modelos urbanos, carro-chefe da marca, são os de motor dianteiro – 7.230 e 17.260 –, os mesmos chassis utilizados para o fretamento, após algumas adaptações. No segmento de micro-ônibus, são os chassis 9.180 e 11.180, que também atendem o mercado de fretamento, o urbano e o rural.

O ônibus de fretamento é mais vendido para uso empresarial. “É um segmento muito resiliente e tem demanda o ano inteiro, seja com micro-ônibus ou ônibus maiores. Apesar da alta taxa de juros, a economia do Brasil continua crescendo, o agro e a indústria estão indo bem, o que faz crescer a demanda por fretamento para o transporte de funcionários”, destaca Carrer.

A Volkswagen vende bastante ônibus de fretamento para atividades relacionadas ao agronegócio, seja usina, fazenda, madeireiro, papel e celulose. “Hoje existe uma regulamentação que exige que as empresas utilizem ônibus com mais qualidade e segurança para o transporte rural e cresce o número de empresas se especializando no transporte de fretamento para atividades rurais. E a Volkswagen tem ônibus adapta-

dos para esta operação, com alguns itens de robustez para dar conta de rodar na terra e na lama”, comenta Carrer.

Ritmo dos rodoviários

O mercado de rodoviários, que vem tendo demanda expressiva nos últimos três anos, deve manter o ritmo de crescimento neste ano, segundo Carrer, impulsionado pelo turismo doméstico e pelos preços elevados das passagens aéreas. Nesse segmento, a Volkswagen passou a atuar com o seu modelo de entrada – o chassi Volksbus 18.320 SH 4x2 de 320 cv de potência – para uso no turismo, fretamento e operação rodoviária em linhas regulares de curta e média distâncias. “É um ônibus que está bem construído, tem câmbio automático de série, suspensão pneumática integral, tem ótimo desempenho, bom consumo de combustível e o retorno dos clientes tem sido positivo”, diz o executivo.

Situação dos elétricos

Os modelos elétricos não terão grande incremento neste ano, segundo Alouche, porque o volume ainda é pequeno e várias cidades, como São Paulo, estão definindo qual a proporção de ônibus a diesel que estarão em operação no sistema de transporte coletivo. “Entendemos que essa discussão vai levar de 60 a 90 dias para se estabilizar”, calcula.

A Volkswagen estabeleceu começar a produzir as primeiras unidades do ônibus elétrico e-Volksbus 22 L em abril de 2025. O novo ônibus, apresentado na Lat.Bus 2024, é um modelo padron com piso baixo e utiliza arquitetura modular, possibilitando a produção desde um micro-ônibus de 9 metros até um superarticulado de 23

metros – configuração que permite dividir o veículo em três módulos: frontal, central e traseiro.

O e-Volksbus 22L é alimentado por um conjunto com 12 packs de baterias de íons de lítio-ferro-fostato (LFP) e a autonomia é de até 250 quilômetros, com 385 kWh, em uma única carga de até três horas. “O ônibus elétrico precisa ser mais planejado, ter infraestrutura elétrica adequada, as garagens têm que estar preparadas para o carregamento dos veículos e a mão de obra tem que ser treinada. Haverá uma adoção crescente de ônibus elétricos no Brasil, mas numa velocidade mais realista, e não de forma tão rápida como se esperava”, afirma Carrer.

VOLVO PREVÊ ESTABILIDADE PARA URBANOS E FRETAMENTO

A Volvo trabalha com perspectiva positiva para o mercado de ônibus, acenando para uma estabilidade no segmento de urbanos e fretamento e muita cautela no rodoviário. “O primeiro trimestre de 2025 mostrou crescimento na produção e emplacamento de ônibus, mas o cenário macroeconômico, com novo aumento da taxa de juros, freou um pouco os negócios no segmento rodoviário, devido à preocupação dos empresários em relação à economia”, afirma Paulo Arabian, diretor de ônibus da Volvo Brasil.

A montadora está com a sua carteira de encomendas fechada no segmento rodoviário, mas a quantidade poderia ser maior, segundo Arabian, se não fosse o receio dos

empresários. “Já começamos a perceber a pressão do contexto macroeconômico, impondo cautela aos empresários. Por isso, estamos em alerta para dimensionar a cadeia de fornecedores.”

Arabian ressalta não haver cancelamento de compras, mas os empresários estão adiando em um ou dois meses as compras para entender como irá se comportar o mercado. “Alguns estão movendo a decisão para o segundo trimestre ou para o segundo semestre, tornando um desafio na produção, criando gargalo na cadeia de fornecedores de chassis e nas encarregadoras com os pedidos acumulando para o mesmo período.”

O diretor da Volvo calcula que a taxa de juros em quase 15% (valor vigente em abril de 2025), mais o spread dos bancos e outras taxas, impõe ao cliente taxa anual de até 20%. “Para a aquisição de ônibus, que tem tíquete médio elevado, o percentual de mais de 20% ao ano representa no quarto ano o dobro do que foi pago em



Paulo Arabian, diretor de ônibus da Volvo Brasil



BZL, ônibus elétrico da Volvo

custo financeiro para o mesmo bem que depreciou”, comenta.

Na avaliação de Arabian, os dois anos de pandemia ainda não foram integralmente repostos e faltam ônibus para atingir a idade média e corrigir o custo operacional a um patamar mais confortável. “Só que hoje o movimento é menor do que foi há dois anos, quando estava iniciando a jornada de recomposição da frota. Em linhas gerais, o mercado está andando de lado em relação ao ano passado. O segmento de rodoviário ainda pode atingir bom volume, mas concentrado em menos meses, e não com pedidos diluídos ao longo do ano, criando um gargalo na cadeia de fornecedores e nas encarroçadoras.”

Ônibus urbanos

O segmento urbano continuará forte neste ano, devido ao impulso do Caminho da Escola, que finalizará as entregas dos 15 mil ônibus adquiridos pelo programa e refletirá no balanço do ano, segundo Arabian. “Este segmento está tendo renovação de frota, mas ainda não superou o tamanho de usuário que tinha antes da pandemia, porque tem empresas que continuam trabalhando em home office. Em Curitiba, está em 85%; em São Paulo, abaixo de 90%; e em Goiânia, em torno

de 85%. Com a queda da demanda, todas as capitais reduziram o tamanho da frota. Para reduzir o custo, diminuíram o número de linhas ou a quantidade de veículos em algumas linhas”, afirma.

Sobre os elétricos

Os ônibus elétricos poderiam ter avançado mais no Brasil se não fosse a falta de infraestrutura. “O problema não é produto e nem tecnologia. O custo do elétrico ainda é elevado, porque a escala é muito pequena. A concentração de componentes segue sendo estrangeira na maioria, os subcomponentes com muito item importado, mas a infraestrutura não está proporcionando a escalada desse veículo como gostaríamos”, comenta Arabian.

Para o mercado de elétricos, a Volvo lançou globalmente em 2024 o BZR, nova plataforma mundial de chassis 100% elétricos para operações urbanas, de fretamento e rodoviárias de curta distância. Esse veículo tem o mesmo quadro de chassis, freios, eixos e capacidade de transporte da versão a diesel da marca.

Para operações urbanas, a empresa lançou no ano passado o BZRT, versão

Gustavo Cecchetto, gerente de vendas de soluções para mobilidade da Scania Operações Comerciais Brasil

articulada ou biarticulada do novo chassis 100% elétrico de alta capacidade, que começará a ser produzido neste ano na fábrica de Curitiba (PR), que será a base global de produção e exportação do modelo. Na versão biarticulada, o Bus Zero Rapid Transit será o maior veículo elétrico do mundo em operação comercial, criado para receber carrocerias de até 28 metros e levar até 250 passageiros.

SCANIA MANTÉM ELEVADA A EXPECTATIVA E PREVÊ CRESCIMENTO DE 5% A 10%

A Scania mantém elevada a expectativa em relação ao mercado de ônibus e projeta crescimento entre 5% e 10%, tanto o segmento urbano quanto no rodoviário. “Um dos fatores macroeconômicos que trazem um certo risco para o nosso negócio é o aumento da taxa de juros, mas o segmento





de mobilidade não teve impacto”, afirma Gustavo Cecchetto, gerente de vendas de soluções para mobilidade da Scania Operações Comerciais Brasil.

A empresa está tomada de encomendas até o meio do ano e os novos negócios estão sendo fechados para o segundo semestre. “Acreditamos que com esse movimento de ampliação e renovação de frota do rodoviário e do urbano, e com a forte transição energética, o mercado de ônibus irá superar os obstáculos macroeconômicos que vamos enfrentar neste ano”, diz o gerente.

Cecchetto afirma que o veículo a gás passou a ter destaque na descarbonização, depois do impasse na eletrificação da frota da cidade de São Paulo, e é importante para a Scania, que tem experiência com essa tecnologia no Brasil, na Europa, na América Latina e em outros mercados. “Mas acreditamos que o Brasil não terá uma única solução, e sim várias tecnologias convivendo em harmonia.”

Como combustível de transição, Cecchetto acha viável a utilização do gás natural veicular (GNV) para um curto prazo até chegar à produção em larga escala do biometano. “Hoje não temos biometano

para abastecer a frota de 13 mil ônibus da cidade de São Paulo, mas o Brasil é o país com maior potencial para a produção desse combustível, porque tem uma atividade agrícola e pecuária muito forte, a qual é a matéria-prima para produzir esse combustível.”

Cecchetto ressalta que a renovação da frota de 13 mil ônibus da cidade de São Paulo acontece gradativamente, de 1.100 a 1.200 ônibus a cada ano. “Então, dividir a fatia entre o elétrico e o gás facilita escalar a operação com as duas tecnologias.”

Na sua fábrica de São Bernardo do Campo (SP), a Scania já produziu mais de 3 mil ônibus a gás. Exceto alguns modelos que ficaram para teste e um que foi vendido no Brasil, todos os veículos foram exportados para a América Latina, a maioria para a Colômbia, onde tem até biarticulado a gás operando. “Agora chegou a vez de produzir e operar esses ônibus no Brasil”, diz o gerente.

Para o segmento urbano – principal foco da empresa neste primeiro momento –, a Scania tem três opções de chassis para diferentes aplicações: o K 280 4x2 padron, com carroceria até 14 metros; o K 340 6x2 super padron, com carroceria de 15 metros;

e o K 340 6x2/2 articulado de 18,6 metros.

O modelo urbano a biometano já foi testado em boa parte do Brasil – Paraná, Ribeirão Preto, Campo Grande, Pernambuco, Rio de Janeiro e São Paulo – e agora o K 280 4x2 padron, com carroceria de 13,2 metros, está rodando em Goiânia (GO), como parte de um projeto-piloto do governo do estado.

Cecchetto informa que a concepção do ônibus a gás é igual à do ônibus a diesel e, para ter flexibilidade na produção, tempo de entrega reduzido e peça de reposição entregue a curto prazo, a Scania nacionalizou a produção dos motores a gás em 2023. “Isso é um marco importantíssimo e mostra a confiança da empresa no gás”, destaca o gerente.

Rodoviário a biometano

No segmento rodoviário, a Scania começa a testar em maio o modelo K320 4x2 movido a biometano, em uma operação de fretamento para turismo, como parte do projeto das empresas de fretamento do estado de São Paulo. “O ônibus vai rodar em teste no trajeto de São Paulo a Campinas”, informa Cecchetto. Ele não revela o nome da empresa, mas informa que ela já tem alguns negócios em andamento para a comercialização desse modelo.

No seu portfólio de ônibus rodoviário movido a biometano, a Scania tem o modelo K 340 4x2 para fretamento de curtas e médias distâncias e, dependendo da operação, pode ter autonomia de até 600 quilômetros.

O ônibus rodoviário a biometano já passou por testes em várias regiões do Brasil, como Rio de Janeiro e São Paulo, e a primeira unidade vendida no país foi



Chassis rodoviário K340 4x2 a biometano ou GNV da Scania

para a Turis Silva, operadora de transporte do Rio Grande do Sul.

Cecchetto recorda que 2024 foi um ano importante para o mercado rodoviário, quando se consolidou a retomada desse segmento após a pandemia. “O ano mostrou como será a dinâmica do segmento rodoviário daqui para frente. As empresas conseguiram se reestruturar, se reorganizar e voltar a falar em investimentos. Para a Scania, foi um ano importante, porque a empresa cresceu mais de 50% em volume de vendas em comparação com 2023, ganhou oito pontos percentuais em participação no segmento rodoviário de motor traseiro e garantiu 38% de market share”, comenta.

O gerente diz empresa olha para 2025 com otimismo: “O mercado rodoviário deve continuar crescendo de 5% a 10%, considerando o aquecimento de todas as aplicações, como o fretamento, que está bem há algum tempo, não parou nem na pandemia, e as linhas rodoviárias de curtas e médias distâncias estão com grande demanda devido à migração de passageiros do transporte aéreo para o rodoviário. Todo esse movimento aquece o mercado e nos faz acreditar que vamos ter um 2025 tão

especial como foi 2024”.

De acordo com Cecchetto, nem a taxa de juros elevada atrapalhou o bom desempenho do segmento rodoviário. “Hoje o empresário faz a conta e percebe que, quando troca um modelo Euro 5 pelo Euro 6, o gasto que ele tem, mesmo com a alta taxa de juros, compensa na economia de combustível, motivando a acelerar esse movimento de renovação de frota.”

O executivo informa que um cliente da Scania, um dos principais no Brasil, conseguiu economizar R\$ 1 milhão por mês no consumo de diesel com a nova geração de ônibus rodoviário Euro 6.

Detalhando os elétricos

A Scania também aposta no bom desempenho dos elétricos e começa a testar, em maio, seu ônibus elétrico em uma operadora de São Paulo. O veículo está em fase final de homologação pela SPTrans. Esse ônibus, o primeiro modelo elétrico da marca – K 230E B4x2LB, apresentado na Lat.Bus 2024 – tem chassi com tração 4x2 para carrocerias de 12 a 14 metros de comprimento e aplicação urbana na

configuração piso baixo. O veículo será alimentado por quatro ou cinco baterias, que darão autonomia entre 250 e 300 quilômetros, já dimensionado para operar em condição severa com ar-condicionado ligado e topografia irregular.

Segundo Cecchetto, as primeiras unidades do ônibus elétrico para testes começarão a ser produzidas em abril na fábrica de São Bernardo do Campo (SP). A produção em larga escala está programada para setembro deste ano.

Os chassis elétricos que serão comercializados no mercado brasileiro são os mesmos produzidos na fábrica da Scania localizada na Polônia e vendidos na Europa. Alguns componentes serão importados da Suécia e montados no Brasil, como a célula da bateria e os cabos de bateria, mas a Scania já trabalha para desenvolver fornecedores locais.

As baterias serão importadas da Suécia por meio de parceria entre a Scania e a Northvolt – empresa sueca com sede em Estocolmo –, que as desenvolvem em conjunto para veículos elétricos, num acordo firmado em 2017. As células de bateria para caminhões e ônibus elétricos pesados são montadas na nova fábrica de baterias inaugurada pela Scania em 2023 em Södertälje, na Suécia.

O diferencial das baterias dos ônibus elétricos da Scania é que serão de NMC (lítio-níquel-manganês-cobalto) e não de LFP (lítio-ferro-fosfato), como as que são usadas atualmente no mercado, segundo Marcelo Gallao, diretor de desenvolvimento de negócios da Scania Operações Comerciais Brasil. “O motor EMC 1-2 tem potência contínua de 230 kW a 1.750 rpm, torque de 2.200 Nm a 0 rpm (curva plana em regime contínuo) e potência de pico de 300 kW a 1.400 rpm. O carregador de

130 kW tem capacidade de carregamento de 150 a 170 minutos.”

O diretor de desenvolvimento explica que as baterias de NMC dispõem de maior densidade de carga, o que significa menos peso total do veículo e, conseqüentemente, mais capacidade para transportar passageiros. “Uma grande vantagem está no fato de que as baterias serão modulares, facilitando a distribuição de carga, com pacotes de 104 kW”, destaca.

IVECO BUS ESPERA QUE O MERCADO CONTINUE AQUECIDO E EM RITMO DE RETOMADA

A Iveco Bus espera que o mercado de ônibus continue aquecido e em ritmo de retomada no Brasil. A empresa considera as novas entregas do programa Caminho da Escola, novas adesões dos municípios e de secretarias de estado de Educação, além da demanda por vans e ônibus puxada pela recuperação das empresas no pós-pandemia.

Em 2025, a empresa lançou o Bus 17-280, marcando sua estreia no segmento de chassis de motor dianteiro com suspensão a ar. “Esse é um veículo muito aguardado pelo mercado e requisito mandatório em capitais como Belo Horizonte, onde já iniciamos test drives e apresentações em empresas da região metropolitana”, afirma Danilo Fetzner, vice-presidente da Iveco Bus para a América Latina.

Outra novidade é a Daily Minibus 30-160 escolar, nova versão de entrada com teto baixo da linha que atende principalmente à demanda de profissionais autônomos, acessando garagens e áreas de embarque em que a altura é limitada.

Danilo Fetzner, vice-presidente da Iveco Bus para a América Latina

“Assim, é possível realizar embarques e desembarques onde outras vans já oferecidas no mercado não circulam”, diz Fetzner.

A Iveco Bus fechou 2024 com crescimento, o que garantiu avanço de 11,5% em participação nos segmentos em que atua. “A linha Daily Minibus cresceu acima do mercado, com aumento de 20% nas vendas. Com o fornecimento ao programa Caminho da Escola, crescemos em 56% a participação no segmento de micro-ônibus. Tivemos destaque também no segmento urbano, com o dobro do volume de emplacamentos, e no segmento Intercity, em que a marca dobrou o market share”, informa o vice-presidente.

Para o programa Caminho da Escola, a Iveco Bus entregou no ano passado mais de 2 mil veículos (de um total de 3.500 adesões) e tem mais 500 unidades no primeiro trimestre de 2025. “É um programa em que temos um longo histórico de participação e parceria desde 2009. Nossos ORE (Ônibus Rural Escolar), como são chamados os veículos do Caminho da Escola, são produtos 100% desenvolvidos no Brasil, que auxiliam o acesso de estudantes às escolas, principalmente em áreas rurais, e, por consequência, o desenvolvimento da educação no país”, destaca Fetzner.

Por ser líder no fornecimento na atual edição do Caminho da Escola, com mais de 7.100 unidades habilitadas, os ônibus escolares respondem por um volume considerável nas vendas da Iveco Bus. A empresa oferece dois modelos: o Bus 10-190 ORE 2, com motor de 190 cavalos de potência e capacidade para 44 alunos, mais motorista; e, pela primeira vez, o Bus 15-210 ORE 3, com 210 cv de potência e



capacidade para 59 alunos, mais motorista.

Os ônibus escolares são produzidos na fábrica da Iveco em Sete Lagoas (MG) e os modelos têm chassi reforçado, com durabilidade e resistência para terrenos difíceis; balanço dianteiro e traseiro reduzidos, proporcionando maior manobrabilidade e estabilidade; bloqueio de diferencial automático, entregando tração excepcional em condições severas de terrenos; e suspensão reforçada, garantindo conforto e minimizando o desgaste onde outros veículos e meios de transporte não chegam, principalmente em áreas rurais e ribeirinhas com estradas não pavimentadas.

A acessibilidade é garantida por meio do dispositivo de poltrona móvel (DPM), com o qual o passageiro com mobilidade reduzida embarca e desembarca sentado. “Além disso, os ônibus agora vêm com ar-condicionado de série, que oferece um ambiente climatizado para os alunos, reduzindo o desconforto em condições extremas de temperatura”, detalha Fetzner.



Chassis 17-210 G, da Iveco, movido a gás

Segmento rodoviário

Em relação ao segmento rodoviário, a estimativa da Iveco Bus é de que as empresas sigam realizando renovações de frotas adiadas durante a pandemia e com a mudança para o Euro 6. “Este é um segmento muito importante para nós, em que é preciso oferecer um produto que não seja somente eficiente, mas também flexível e capaz de atender diferentes demandas – sejam linhas rodoviárias, fretamento eventual, excursões ou viagens de turismo”, afirma Fetzner.

Para este segmento, a empresa fornece o Bus 17-280 para empresas intermunicipais na região da Amazônia. Esse ônibus conta com um chassi potente, robusto para suportar os desafios diários da operação local.

Urbano e fretamento

A Iveco Bus espera continuar crescendo nos segmentos urbano e de fretamento, como em 2024. “No segmento de ônibus urbanos, conquistamos no ano passado a confiança de novos clientes, como a Rápido Sumaré, empresa integrante de um dos maiores grupos de São Paulo, que adquiriu cem unidades do Bus 17-280, para renovação de frota em Piracicaba, no

interior paulista”, conta Fetzner.

Ele acrescenta que outra cidade que renovou a frota com a Iveco Bus é Lucas do Rio Verde, no interior de Mato Grosso. A Translocave, empresa que já era cliente da marca, adquiriu 20 unidades do Bus 17-280 ao assumir o transporte urbano do município.

Para a operação de fretamento, a Rápido Sumaré também renovou a aposta na marca e recebeu no início de 2025 mais 47 novos ônibus – 20 unidades do Bus 10-190 e 27 do Bus 17-28020, sendo 18 veículos para a Rápido Sumaré e nove para a Transportes Capellini.

Fetzner ressalta que o segmento urbano, com o escolar, puxa a alta nas vendas da Iveco Bus devido às renovações de frota e novos contratos nos municípios. “No segmento de fretamento, continuamos expandindo nossa participação com aumento de portfólio.”

Na fábrica de Sete Lagoas, em Minas Gerais, a produção da Iveco Bus segue em ritmo acelerado para atender à demanda principalmente do programa Caminho da Escola. Esta unidade também exporta os ônibus da linha Daily Minibus e os chassis, com destaque para o Bus 17-280, que tem como destino a América Latina, sendo os principais mercados o Chile e o Peru. “Também fizemos vendas recentes para o

Paraguai e a Costa Rica”, revela o vice-presidente.

No Chile, a empresa entregou no ano passado 23 unidades da Daily Minibus para operação nas minas de Sierra Gorda, localizadas na cidade de Antofagasta, no norte do país. “Os veículos foram preparados para percorrer percursos fora de estrada, com rodado duplo e a particularidade, para a aplicação, da suspensão a ar, um dos requisitos exigidos pelas mineradoras”, conta Fetzner.

Elétricos e a gás

Em sua análise sobre o mercado de elétricos, Fetzner destaca que o Brasil necessita de soluções factíveis com a política de financiamento da tarifa e a infraestrutura de carregamento nos municípios. “Com essa visão, desenvolvemos um modelo de chassi elétrico, o 17-E BEV, focado nas características e na realidade da operação brasileira.

Nosso conceito de ônibus elétrico é derivado do já conhecido chassi de 17 toneladas, com piso alto e suspensão metálica, soluções que entregam maior robustez e menores custos operacionais para o operador.”

Para o segmento a gás, a Iveco Bus tem o chassi 17-210 G, produzido na fábrica de Córdoba, na Argentina, onde há 20 unidades em operação no transporte urbano.

Fetzner revela que os testes de validação do produto estão em andamento e espera disponibilizá-lo em breve ao mercado brasileiro. “O Bus 17-210 G tem alto potencial de aplicação em transporte urbano e assegura desempenho equivalente a um ônibus movido a diesel, com custos consideravelmente inferiores se comparado ao elétrico”, destaca Fetzner. 

seminovos



VIAÇÃO GARCIA



BRASILSUL



SANTO ANJO

Seu próximo veículo **está aqui!**

Garanta seu ônibus seminovo com qualidade Viação Garcia, Brasil Sul e Santo Anjo!

- ✓ Motor, câmbio, elétrica e ar-condicionado revisados;
- ✓ Higienização completa e tapeçaria renovada;
- ✓ Layout personalizado;
- ✓ Pneus 1ª vida;
- ✓ Parcelamento em até 36x;
- ✓ Entrega rápida.

Olá, eu sou o Ildelfonso. Me chama no Whats para iniciarmos seu atendimento. (43) 9 9954-5256



Atendimento personalizado:



43 99954-5256

Escaneie o QR Code e veja os veículos disponíveis!





AGRALE S.A.
 Rodovia BR-116, km 145, 15.104, São Ciro
 CEP 95059-520, Caxias do Sul, RS
 Tel.: (54) 3238-8000
 contatos@agrale.com.br | www.agrale.com.br

	2022	2023	2024
Produção	4.539	2.844	4.459
Emplacamentos	2.717	2.737	3.087
Exportações	68	33	31

DIRETORIA:

Hugo Domingos Zattera (diretor presidente), Mário Pezzi (diretor administrativo e financeiro), Rogério Vacari (diretor executivo), Saimon Debastiani (diretor industrial), Edson Martins (diretor vendas)

Linha de produção: chassis urbanos e rodoviários
Área total: 589.103 m² *
Área construída: 100.621 m² *
 * Todas as unidades no Brasil e na Argentina

MICRO AGRALE MA 9.2



APLICAÇÕES:	Urbano, Escolar, Fretamento, Turismo e Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	4.200 4.500
MOTOR (pot. rpm):	Cummins F 3.8 175 cv a 2.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	600 Nm / 1.100 a 1.800 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton ESBO 6106A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio com amortecedores telescópicos de dupla ação. Opcional: suspensão traseira pneumática Full Air
PESO VAZIO (kg)	2.730
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 3.200 Eixo traseiro: 6.000
PBT (kg):	9.200
GARANTIA:	2 anos ou 200.000 km para o trem de força

MICRO AGRALE MA 10.0



APLICAÇÕES:	Urbano, Escolar, Fretamento, Turismo e Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	4.500 4.800
MOTOR (pot. rpm):	Cummins F 3.8 175 cv a 2.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	600 Nm / 1.100 a 1.800 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton ESBO 6106A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio com amortecedores telescópicos de dupla ação. Opcional: suspensão traseira pneumática Full Air
PESO VAZIO (kg)	2.900
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 3.200 Eixo traseiro: 6.800
PBT (kg):	10.000
GARANTIA:	2 anos ou 200.000 km para o trem de força

AGRALE MA 17.0



APLICAÇÕES:	Urbano, Fretamento, Intermunicipal e Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.250 5.950
MOTOR (pot. rpm):	Cummins F 4.5 213 cv a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	780 Nm / 1.300 a 1.500 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FS 546B
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semi-elípticas
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio com amortecedores telescópicos de dupla ação.
PESO VAZIO (kg)	4.597
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 6.500 (téc.) 6.000 (legal) Eixo traseiro: 10.500 (téc.) 10.000 (legal)
PBT (kg):	17.000 (téc.) 16.000 (legal)
GARANTIA:	2 anos ou 200.000 km para o trem de força

MICRO-ÔNIBUS AGRALE MA 11.0 MOTORHOME



APLICAÇÕES:	Motorhome
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800
MOTOR (pot. rpm):	Cummins F4.5 213 cv (157kw) a 220 rpm
TORQUE (nm rpm):	780 Nm a 1300 a 1500 rpm
TRANSMISSÃO:	Allison T2100MHXFE (automática)
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Suspensão traseira pneumática Full Air
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 3.500 Eixo traseiro: 7.200
PBT (kg):	10.700
GARANTIA:	2 anos ou 200.000 km para o trem de força

MICRO-ÔNIBUS AGRALE MA 11.0 GNV



APLICAÇÕES:	Urbano, Escolar, Fretamento, Turismo e Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.000
MOTOR (pot. rpm):	FPT NEF 6 GNV 5.9 200 cv
TORQUE (nm rpm):	750 Nm - 1400 / 1.800 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton ESBO 6206 A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio com amortecedores telescópicos.
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 3.500 Eixo traseiro: 7.200
PBT (kg):	10.700
GARANTIA:	2 anos ou 200.000 km para o trem de força

Acervo Digital
1963



transporte
Todos os modais MODERNO

2025

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



acervodigitalotm.com.br



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.



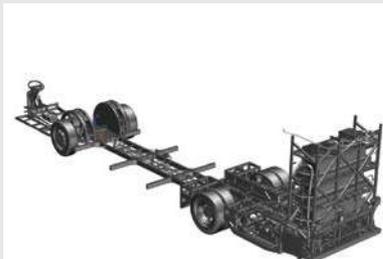
FALE CONOSCO AGORA
55+ 11 **5096-8104**
eventos@otmeditora.com



BYD do Brasil
Avenida Antonio Buscato, 230
Terminal Intermodal de Cargas
Campinas, SP - CEP-13069-119

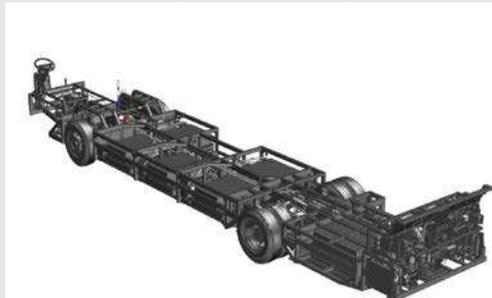
CHASSIS DE ÔNIBUS 100% ELÉTRICOS

D9W 20.410 (13 METROS) PISO BAIXO



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	6.350
MOTOR/TORQUE	Potência máxima 150 kW x 2 Torque máximo 550 Nm x 2
POTÊNCIA DE RECARGA:	DC 160 kW (2x80kW)
TEMPO DE CARGA:	DC Entre 2h e 4h
SUSPENSÃO:	Totalmente pneumática, controlada eletronicamente (ECAS) e com função de ajoelamento bilateral
CAPACIDADE EIXO DIANT.	7.500 Kg
CAPACIDADE EIXO TRAS.	13.000 Kg
PBT:	20.500 Kg
GARANTIA:	8 anos ou 500.000 km para bateria. 5 anos ou 400.000 km para sistema de controle elétrico

D9A 20.410 (13 METROS) PISO ALTO



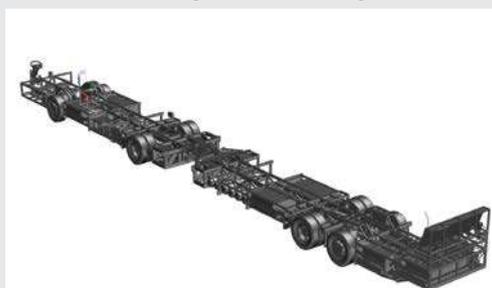
APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	6.150
MOTOR/TORQUE	Potência máxima 150 kW x 2 Torque máximo 550 Nm x 2
POTÊNCIA DE RECARGA:	DC 160 kW (2x 80kW)
TEMPO DE CARGA:	DC Entre 2h e 4h
SUSPENSÃO:	Totalmente pneumática
CAPACIDADE EIXO DIANT.	7.500 Kg
CAPACIDADE EIXO TRAS.	13.000 Kg
PBT:	20.500 Kg
GARANTIA:	8 anos ou 500.000 km para bateria. 5 anos ou 400.000 km para sistema de controle elétrico

BC22LE (22 METROS) PISO BAIXO



APLICAÇÕES:	Urbano articulado
ENTRE-EIXOS (mm):	6.280 + 8.000
MOTOR/TORQUE	Potência máxima 150 kW x 4 Torque máximo 600 Nm x 4
POTÊNCIA DE RECARGA:	DC até 360 kW (2x 180kW)
TEMPO DE CARGA:	DC Entre 1:30 h e 2:30 h
SUSPENSÃO:	Totalmente pneumática, controlada eletronicamente (ECAS) e com função de ajoelamento bilateral
CAPACIDADE EIXO DIANT.	8.200 Kg
CAPACIDADE EIXO TRAS.	13.000 (2º eixo) 20.500 (3º+ 4º eixo)
PBT:	41.700 Kg
GARANTIA:	8 anos ou 500.000 km para bateria. 5 anos ou 400.000 km para sistema de controle elétrico

D11A 41.820 (23 METROS) PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano articulado
ENTRE-EIXOS (mm):	5.700 + 9.000
MOTOR/TORQUE	Potência máxima 150 kW x 4 Torque máximo 550 Nm x 4
POTÊNCIA DE RECARGA:	DC 200 kW (2x 100kW)
TEMPO DE CARGA:	DC Entre 2h e 3h
SUSPENSÃO:	Totalmente pneumática, controlada eletronicamente (ECAS)
CAPACIDADE EIXO DIANT.	7.500 Kg
CAPACIDADE EIXO TRAS.	13.000 (2º eixo) 20.500 (3º+ 4º eixo)
PBT:	41.000 Kg
GARANTIA:	8 anos ou 500.000 km para bateria. 5 anos ou 400.000 km para sistema de controle elétrico

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**



EVENTO:

**25
NOV**

Hotel

U N I V E R S O



IVECO BUS

Iveco Latin America

Rod MG 238, KM 73,5
Jardim Primavera - Sete Lagoas - MG - CEP 35703-106
Tel.: 0800 704 8326
www.ivecobus.com.br

2022 2023 2024

	2022	2023	2024
Produção	n.i.	n.i.	n.i.
Emplacamentos	1.483	1.043	2.648
Exportações	n.i.	n.i.	n.i.

DIRETORIA:

Marcio Querichelli (Presidente da Iveco para a América Latina); Danilo Fetzner (vice-presidente da Iveco Bus para a América Latina)

Área total: 2.350.000 m²
Área construída: 120.000 m²

DAILY MINIBUS 30-160 ESCOLAR



APLICAÇÕES:	Fretamento e Escolar
ENTRE-EIXOS (mm):	3.520
Nº DE PASSAGEIROS	15 + 1
COMPR./LARG. (mm)	5.153 / 2.052
ALTURA EXTERNA (mm):	2.318
MOTOR (pot. rpm):	FPT F1C VGT, EGR+SCR, 2.998cm ³ , 160cv a 3.500rpm
TORQUE (nm rpm):	380Nm @ 1.500 – 2.400 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 6S 480 OD de 6 marchas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente do tipo duplo A com barra estab. e barras de torção longit. de 31mm de diâmetro
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Mola parabólicas de duplo estágio, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	3.900
GARANTIA:	1 ano total sem limite km

DAILY MINIBUS 45-160



APLICAÇÕES:	Fretamento / Turismo
ENTRE-EIXOS (mm):	3.520
MOTOR (pot. rpm):	FPT INDUSTRIAL - F1C Euro VI Common Rail 160 cv @ 3.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	380 Nm @ 1.600 a 2.900 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 6S 480
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Barras de torção, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 1.800 Eixo traseiro: 2.400
PBT (kg):	4.200
GARANTIA:	1 ano total sem limite km

DAILY MINIBUS 50-180



APLICAÇÕES:	Fretamento / Turismo
ENTRE-EIXOS (mm):	4.100
MOTOR (pot. rpm):	FPT INDUSTRIAL - F1C Euro VI Common Rail 180 cv @ 3.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	430 Nm @ 1.600 a 2.900 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 6S 480
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Barras de torção, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 1.900 Eixo traseiro: 3.100
PBT (kg):	5.000
GARANTIA:	1 ano total sem limite km

DAILY MINIBUS 50-180 SEM PORTA LATERAL CORREDIÇA (SEM PLC)



APLICAÇÕES:	Fretamento, Turismo e Executivo
ENTRE-EIXOS (mm):	4.100
Nº DE PASSAGEIROS	19 + 1
MOTOR (pot. rpm):	FPT F1C VGT, EGR+SCR, 2.998cm ³ , 180cv a 3.500rpm
TORQUE (nm rpm):	430Nm @ 1.600 – 2.900 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 6S 480 OD de 6 marchas
COMPR./LARG. (mm)	7.226 / 2.052
ALTURA EXTERNA (mm):	2.770
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente do tipo duplo A com barra estab. e barras de torção longit. de 31mm de diâmetro
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Mola parabólicas de duplo estágio, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	5.000
GARANTIA:	1 ano total sem limite km

BUS 10-190



APLICAÇÕES:	Escolar / Fretamento / Rural
ENTRE-EIXOS (mm):	4.500 / 4.800
MOTOR (pot. rpm):	FPT NEF4 ID Euro VI Common Rail 190 cv (138 kW) @ 2.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	610Nm (62,2kgf.m) @ 1350-2100 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton 6206 B
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Suspensão metálica com molas semielípticas, com amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Suspensão metálica com molas semielípticas de duplo estágio, com amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora.
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 3.600 Eixo traseiro: 6.900
PBT (kg):	10.500
GARANTIA:	1 ano total sem limite km

BUS 15-210



APLICAÇÕES:	Escolar / Fretamento / Rural
ENTRE-EIXOS (mm):	5.180 / 5.950
MOTOR (pot. rpm):	FPT Industrial – N45 Euro VI Common rail 206cv (152 kW) @ 2500rpm
TORQUE (nm rpm):	720 Nm (73,4 kgf.m) @ 1300rpm
TRANSMISSÃO:	EATON FSB 5406
SUSPENSÃO DIANT.:	Molas semielípticas, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRAS.:	Molas semielípticas, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 5.000 Eixo traseiro: 10.000
PBT (kg):	15.000
GARANTIA:	1 ano total sem limite km

BUS 17-210 G



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	FPT - N60 CNG - 204cv - 150 kW a 2.700 rpm
TORQUE (nm rpm):	750 Nm a 1.400 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FS6406A com 6 marchas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	17.000
GARANTIA:	1 ano total sem limite km

BUS 17-280



APLICAÇÕES:	Urbano, Fretamento e Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	FPT INDUSTRIAL – N67 Euro VI Common rail 280 cv (205 kW) @ 2500 rpm
TORQUE (nm rpm):	950 Nm (96,9 kgf-m) @ 1300 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 6S 1010 BO
SUSPENSÃO DIANT.:	Molas semielípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRAS.:	Molas semielípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 6.000 Eixo traseiro: 11.000
PBT (kg):	16.000
GARANTIA:	1 ano total sem limite km

BUS 17-280 SUSPENSÃO PNEUMÁTICA



APLICAÇÕES:	Urbano, Fretamento e Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	FPT INDUSTRIAL – N67 280 cv – 205 kW a 2.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	950 Nm (96,9 kgf-m) @ 1300 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 6S 1010 BO com 6 marchas
SUSPENSÃO DIANT.:	2 bolsões de ar, válvulas niveladoras de altura, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRAS.:	4 bolsões de ar, válvulas niveladoras de altura, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 6.000 Eixo traseiro: 11.000
PBT (kg):	17.000
GARANTIA:	1 ano total sem limite km

ESCOLAR BUS 10-190 ORE2



APLICAÇÕES:	Escolar / Fretamento / Rural
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800
MOTOR (pot. rpm):	FPT NEF4 ID Euro VI Common Rail 190 cv (138 kW) @ 2.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	610Nm (62,2kgf.m) @ 1350-2100 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton 6206 B
SUSPENSÃO DIANT.:	Suspensão metálica com molas semielípticas, com amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Suspensão metálica com molas semielípticas de duplo estágio, com amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora.
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 3.600 Eixo traseiro: 6.900
PBT (kg):	10.500
GARANTIA:	1 ano de garantia ou 2 anos de garantia adquirido pelo programa Caminho da Escola

ESCOLAR BUS 15-210 ORE3



APLICAÇÕES:	Escolar / Fretamento / Rural
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	FPT Industrial – N45 Euro VI Common rail 206cv (152 kW) @ 2500rpm
TORQUE (nm rpm):	720 Nm (73,4 kgf-m) @ 1300rpm
TRANSMISSÃO:	EATON FSB 5406
SUSPENSÃO DIANT.:	Molas semielípticas, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRAS.:	Molas semielípticas, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 5.000 Eixo traseiro: 10.000
PBT (kg):	15.000
GARANTIA:	1 ano de garantia ou 2 anos de garantia adquirido pelo programa Caminho da Escola



MERCEDES-BENZ DO BRASIL LTDA.

Av. Alfred Jurzykowski, 562, Vila Paulicéia
 CEP 09680-900, São B. do Campo - SP
 Tel.: (11) 4173-6611 - Fax: (11) 4173-7667
 Atendimento: 0800 970 9090
 www.mercedes-benz.com.br

Linha de produção:

Área total: 1.000.000 m².

Área construída: 480.000 m².

DIRETORIA:

Achim Puchert (Presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina), Kathrin Pfeffer (Vice-presidente de Financeiro & Controlling Brasil), Simone Frizzo (Vice-presidente de Recursos Humanos América Latina), Walter Barbosa (Vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus), Jefferson Ferrarez (Vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Caminhões),

CHASSIS

	2022	2023	2024
Produção	n.i.	n.i.	n.i.
Emplacamentos	8.098	11.246	9.277
Exportações			

Sérgio Magalhães (Vice-presidente Geral Ônibus América Latina), Daniel Spinelli (Diretor de Desenvolvimento de Caminhões), Luiz Carlos Moraes (Diretor de Comunicação e Relações Institucionais), Erica Correa Daumichen (Diretora de Produção Caminhões & Agregados da Mercedes-Benz do Brasil), Silvio Renan Souza (Diretor de Peças e Serviços ao Cliente Brasil).

LO-916/48 e/42 4X2 PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano, escolar, fretamento e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	4.250 4.800
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 924 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 120 kW (163 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	610 Nm (62,2 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual EATON ESBO 6206 de 6 marchas
SUSP.DIANTEIRA:	feixe de molas parabólicas.
SUSP. TRASEIRA:	feixe de molas parabólicas.
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 3.200 Eixo traseiro: 6.200
PBT (kg):	9.400
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 1 ano para o trem de força

LO-916/48 R 4X2 PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Fretamento rural
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 924 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 120 kW (163 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	610 Nm (62,2 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual EATON ESBO 6206 de 6 marchas
SUSP.DIANTEIRA:	feixe de molas parabólicas elevada
SUSP. TRASEIRA:	feixe de molas parabólicas elevada
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 3.200 Eixo traseiro: 6.200
PBT (kg):	9.400
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 1 ano para o trem de força

LO-1116/48 E /55 4X2 PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano, escolar, fretamento e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800 5.500
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 924 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 120 kW (163 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	610 Nm (62,2 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual EATON ESBO 6206 de 6 marchas
SUSP.DIANTEIRA:	feixe de molas parabólicas.
SUSP. TRASEIRA:	feixe de molas parabólicas.
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 3.600 Eixo traseiro: 7.200
PBT (kg):	10.800
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 1 ano para o trem de força



Mercedes-Benz

OF-1519 R/60 PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Escolar rural e fretamento rural
ENTRE-EIXOS (mm):	6.050
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 924 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 136 kW (185 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	700 Nm (71,4 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual MB G 71-6 de seis marchas (com radiador de óleo)
SUSP. DIANTEIRA:	feixes de molas semielípticas elevada.
SUSP. TRASEIRA:	feixes de molas semielípticas elevada.
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 5.000 Eixo traseiro: 10.000
PBT (kg):	15.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

OF-1619/52 PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano, fretamento e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.250
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 924 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 136 kW (185 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	700 Nm (71,4 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual MB G 71-6 de seis marchas (com radiador de óleo)
SUSP. DIANTEIRA:	feixes de molas semielípticas.
SUSP. TRASEIRA:	feixes de molas semielípticas.
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 6.000 Eixo traseiro: 10.000
PBT (kg):	16.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

OF-1619/52 PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano, fretamento e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.250
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 924 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 136 kW (185 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	700 Nm (71,4 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual MB G 71-6 de seis marchas (com radiador de óleo)
SUSP. DIANTEIRA:	Pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 6.000 Eixo traseiro: 10.000
PBT (kg):	16.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

OF-1621/59 PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Fretamento
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 926 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 153kW (208 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	780 Nm (79,5 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual MB G 90-6 de seis marchas (com radiador de óleo)
SUSP. DIANTEIRA:	feixes de molas semielípticas.
SUSP. TRASEIRA:	feixes de molas semielípticas.
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 6.500 Eixo traseiro: 10.500
PBT (kg):	16.500
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força



Mercedes-Benz

OF-1721/59 PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano, fretamento e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 926 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 153 kW (208 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	780 Nm (79,5 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual MB G 90-6 de seis marchas (com radiador de óleo)
SUSP. DIANTEIRA:	feixes de molas semielípticas.
SUSP. TRASEIRA:	feixes de molas semielípticas.
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 6.500 Eixo traseiro: 10.500
PBT (kg):	17.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

OF-1721L/59 PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano, fretamento e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 926 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 153kW (208 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	780 Nm (79,5 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual MB G 90-6 de seis marchas (com radiador de óleo)
SUSP. DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral.
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral.
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 6.500 Eixo traseiro: 10.500
PBT (kg):	17.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

OF-1726/59 PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano, fretamento e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 926 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 191 kW (260 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	900 Nm (91,7 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual MB G 90-6 de seis marchas (com radiador de óleo)
SUSP. DIANTEIRA:	feixes de molas semielípticas.
SUSP. TRASEIRA:	feixes de molas semielípticas.
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 6.500 Eixo traseiro: 10.500
PBT (kg):	17.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

OF-1726/59 17.6t PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano, fretamento e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 926 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 191 kW 260 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	900 Nm (91,7 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual MB G 90-6 de seis marchas (com radiador de óleo)
SUSP. DIANTEIRA:	feixes de molas semielípticas.
SUSP. TRASEIRA:	feixes de molas semielípticas.
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 7.100 Eixo traseiro: 10.500
PBT (kg):	17.600
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força



28·29·30
outubro
2025

EXPOSITORES



autopass



CAIO



IVECO

KIM

littlepay

LIVOLTEK

Marcopolo

Marcopolo RAIL



nansen



primova

PRODATA mobility Brasil

riocard mais

semove

SONGZ

SPHEROS



TACOM



TRANSDATA



VOLVO



Transamérica Expo Center
São Paulo, Brasil

iniciativa:



organização:



marcelofontana@otmeditora.com | WhatsApp 11 99280-2606



Mercedes-Benz

OF-1726L/59 PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano, fretamento e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 926 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 191 kW 260 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	900 Nm (91,7 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual MB G 90-6 de seis marchas (com radiador de óleo)
SUSP. DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	—
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 6.500 Eixo traseiro: 10.500
PBT (kg):	17.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

OF-1726L/59 17,6t PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano, fretamento e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 926 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 191 kW 260 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	900 Nm (91,7 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual MB G 90-6 de seis marchas (com radiador de óleo)
SUSP. DIANTEIRA:	feixe de molas semielípticas
SUSP. TRASEIRA:	feixe de molas semielípticas
PESO VAZIO (kg)	—
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 7.100 Eixo traseiro: 10.500
PBT (kg):	17.600
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

O-500 U 1928/59 PISO BAIXO



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 926 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 210 kW 286 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	1.100 Nm (112 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática Voith DIWA 6 com retarder (4 marchas) ou Automática ZF Ecolife com retarder (6 marchas)
SUSP. DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	—
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 7.100 Eixo traseiro: 12.500
PBT (kg):	19.600
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

O-500 M 1928/59 SUPER PADRON PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	5.250 + 6.700
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 926 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 210 kW 286 cv) a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.100 Nm (112 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática Voith DIWA 6 com retarder (4 marchas) ou Automática ZF Ecolife com retarder (6 marchas)
SUSP. DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	—
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 7.100 Eixo traseiro: 12.500
PBT (kg):	19.600
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força



Mercedes-Benz

O-500 UA 2938 6X2 ARTICULADO PISO BAIXO



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	5.250 + 6.700
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 460 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 280 kW 381 cv) a 1.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.900 Nm (193,7 mgkf) a 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática Voith DIWA 6 com retarder (4 marchas) ou Automática ZF Ecolife com retarder (6 marchas)
SUSP.DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 7.100 Eixo traseiro: 13.000 + 11.500 (eixo auxiliar)
PBT (kg):	29.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

O-500 MA 2938 6X2 ARTICULADO PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	5.250 + 6.700 + 3.400
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 460 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 280 kW 286 cv) a 1.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.900 Nm (193,7 mgkf) a 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática Voith DIWA 6 com retarder (4 marchas) ou Automática ZF Ecolife com retarder (6 marchas)
SUSP.DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 7.100 Eixo traseiro: 13.000 + 11.500 (eixo auxiliar)
PBT (kg):	29.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

O-500 UDA 3738 8X2 SUPER ARTICULADO PISO BAIXO



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000 + 9.000+1.600
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 460 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 280 kW 286 cv) a 1.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.900 Nm (193,7 mgkf) a 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática Voith DIWA 6 com retarder (4 marchas) ou Automática ZF Ecolife com retarder (6 marchas)
SUSP.DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 7.100 Eixo traseiro: 11.500 (2º eixo) 18.400 (3ª+4ª eixo)
PBT (kg):	37.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

O-500 MDA 3738 8X2 SUPER ARTICULADO, PISO ALTO



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000 + 9.000 + 1.600
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 460 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 280 kW 286 cv) a 1.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.900 Nm (193,7 mgkf) a 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática Voith DIWA 6 com retarder (4 marchas) ou Automática ZF Ecolife com retarder (6 marchas)
SUSP.DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 7.100 Eixo traseiro: 11.500 (2º eixo) 18.400 (3ª+4ª eixo)
PBT (kg):	37.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força



Mercedes-Benz

O-500 R 1931/30



APLICAÇÕES:	Fretamento e rodoviário de curta distância
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000 buggy
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 926 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 228 kW (310 cv) @ 2.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	1.250 Nm (127 mgkf) de 1.200 a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual MB GO 190-6 de seis marchas
SUSP.DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 7.000 (7.100 opcional) Eixo traseiro: 12.500
PBT (kg):	19.500 19.600 (opcional)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

O-500 RS 1938/30



APLICAÇÕES:	Rodoviário de média e longa distância
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000 buggy
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 460 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 280 kW (381 cv) a 1.600 rpm
TORQUE (Nm rpm):	1.900 Nm (193,7 mgkf) a 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	Automatizada ZF-Traxon AMT 12TX BD de 12 marchas / Retarder opcional
SUSP.DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 7.000 7.100 (opc.) Eixo traseiro: 12.500
PBT (kg):	19.500 19.600 (opc.)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

O-500 RSD 2438/30 6X2



APLICAÇÕES:	Rodoviário de média e longa distância
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000 + 1.350 buggy
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 460 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 280 kW (381 cv) a 1.600 rpm
TORQUE (Nm rpm):	1.900 Nm (193,8 mgkf) a 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	Automatizada ZF-Traxon AMT 12TX BD de 12 marchas / Retarder opcional
SUSP.DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 7.000 Eixo traseiro: 11.000+6.000 (eixo auxiliar)
PBT (kg):	24.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

O-500 RSD 2445/30 6X2



APLICAÇÕES:	Rodoviário de média e longa distância
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000 + 1.350 buggy
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 460 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / EURO6) 330 kW (449 cv) a 1.600 rpm
TORQUE (Nm rpm):	2.200 Nm (224,3 mgkf) a 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	Automatizada ZF Traxon 12 marchas + Retarder
SUSP.DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 7.000 Eixo traseiro: 11.000+6.000 (eixo auxiliar)
PBT (kg):	24.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força



Mercedes-Benz

O-500 RSDD 2745/30



APLICAÇÕES:	Rodoviário de média e longa distância
ENTRE-EIXOS (mm):	1.400+ 3.000+ 1.350 buggy
MOTOR (pot. rpm):	MB OM 460 LA BlueTec 6 (Proconve P-8 / Euro 6) 330 kW (449 cv) @ 1.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.200 Nm (224,3 mkgf) @ 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	Automatizada ZF Traxon 12 marchas (com Eco Roll e Power Mode) + Retarder
SUSP.DIANTEIRA:	suspensão pneumática integral
SUSP. TRASEIRA:	suspensão pneumática integral
PESO VAZIO (kg)	–
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 10.000 (1° e 2° eixo) Eixo traseiro: 17.000 (3° e 4° eixo)
PBT (kg):	27.000
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem e 2 anos para o trem de força

Acervo Digital



1963



2025

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



acervodigitalotm.com.br



SPRINTER	2022	2023	2024
Produção	n.i.	–	–
Emplacamentos	8.556	8.937	9.695
Exportações*	–	–	–

*Veículo importado da Argentina

MERCEDES-BENZ CARS & VANS BRASIL

Edifício Centro Empresarial Do Aço
 Avenida do Café, nº 277 – Vila Guarani
 CEP 04311-900, São Paulo - SP - Torre A, 6º andar
 Automóveis: www2.mercedes-benz.com.br
 Vans: www.mercedes-benz.com.br/vans

**DIRETORIA
 MERCEDES-BENZ CARS & VANS:**

Ronald Koning (Presidente e CEO); Christian Kimelman (CFO);
 Dirlei Dias (Head de Customer Service)

SPRINTER VAN 417 CDI



APLICAÇÕES:	Fretamento, urbano, escolar
ENTRE-EIXOS (mm):	3.665
MOTOR (pot. rpm):	OM 654CDI Bi-turbo Diesel 4 cilindros em linha 2,2 litros PROCONVE P8 170 cv/ 125kW @ 3.800 rpm
TORQUE (nm rpm):	40,8 kgfm/ 400 Nm @ 1.700 rpm
TRANSMISSÃO:	Mecânica de 6 marchas ZF - 6S 480
SUSP.DIANTEIRA:	Independente com molas transversais parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora.
SUSP. TRASEIRA:	Rígido com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos
PBT (kg):	4.100
GARANTIA:	Garantia de dois anos com suporte 24 horas, assistência rodoviária e quilometragem ilimitada durante o período. Também oferece Garantia Adicional que prorroga o prazo de proteção da Sprinter após o vencimento da garantia legal ou contratual, podendo estender por até mais dois anos.

SPRINTER VAN 517 CDI



APLICAÇÕES:	Fretamento, urbano, escolar
ENTRE-EIXOS (mm):	4.325
MOTOR (pot. rpm):	OM 654CDI Bi-turbo Diesel 4 cilindros em linha 2,2 litros PROCONVE P8 170 cv/ 125kW @ 3.800 rpm
TORQUE (nm rpm):	40,8 kgfm/ 400 Nm @ 1.700 rpm
TRANSMISSÃO:	Mecânica de 6 marchas ZF - 6S 480
SUSP.DIANTEIRA:	Independente com molas transversais parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora*.
SUSP. TRASEIRA:	Rígido com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos
PBT (kg):	5.000
GARANTIA:	Garantia de dois anos com suporte 24 horas, assistência rodoviária e quilometragem ilimitada durante o período. Também oferece Garantia Adicional que prorroga o prazo de proteção da Sprinter após o vencimento da garantia legal ou contratual, podendo estender por até mais dois anos.

*barra estabilizadora traseira disponível na versão 517CDI (17+1, 19+1 e 20+1)



SPRINTER FURGÃO VIDRADO 417 CDI



APLICAÇÕES:	Fretamento, urbano, escolar
ENTRE-EIXOS (mm):	3.665
MOTOR (pot. rpm):	OM 654CDI Bi-turbo Diesel 4 cilindros em linha 2,2 litros PROCONVE P8 170 cv/ 125kW @ 3.800 rpm
TORQUE (nm rpm):	40,8 kgfm/ 400 Nm @ 1.700 rpm
TRANSMISSÃO:	Mecânica de 6 marchas ZF - 6S 480
SUSP.DIANTEIRA:	Independente com molas transversais parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora.
SUSP. TRASEIRA:	Rígido com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos
PBT (kg):	4.100
GARANTIA:	Garantia de dois anos com suporte 24 horas, assistência rodoviária e quilometragem ilimitada durante o período. Também oferece Garantia Adicional que prorroga o prazo de proteção da Sprinter após o vencimento da garantia legal ou contratual, podendo estender por até mais dois anos.

SPRINTER FURGÃO VIDRADO 517 CDI



APLICAÇÕES:	Fretamento, urbano, escolar
ENTRE-EIXOS (mm):	4.325
MOTOR (pot. rpm):	OM 654CDI Bi-turbo Diesel 4 cilindros em linha 2,2 litros PROCONVE P8 170 cv/ 125kW @ 3.800 rpm
TORQUE (nm rpm):	40,8 kgfm/ 400 Nm @ 1.700 rpm
TRANSMISSÃO:	Mecânica de 6 marchas ZF - 6S 480
SUSP.DIANTEIRA:	Independente com molas transversais parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora*.
SUSP. TRASEIRA:	Rígido com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos
PBT (kg):	5.000
GARANTIA:	Garantia de dois anos com suporte 24 horas, assistência rodoviária e quilometragem ilimitada durante o período. Também oferece Garantia Adicional que prorroga o prazo de proteção da Sprinter após o vencimento da garantia legal ou contratual, podendo estender por até mais dois anos.

*barra estabilizadora traseira disponível na versão 517CDI (17+1, 19+1 e 20+1)

e-SPRINTER FURGÃO VIDRADO



APLICAÇÕES:	Fretamento, urbano, escolar
ENTRE-EIXOS (mm):	4.325
MOTOR (pot. rpm):	420 150 cv/200k
TORQUE (kgf.m/Nm):	40,79 /400
BATERIA E RECARREGAMENTO:	Bateria LFP - Lítio-Ferro-Fosfato de 112 células - 12V 95Ah Carregamento CC potência máxima: 50kW - 80% em 93 minutos Carregamento CA potência máxima: 11 kW - 100% em 11 horas
TRANSMISSÃO:	Automática - Relação única de 13,2:1
SUSP.DIANTEIRA E TRASEIRA:	Independente com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
PBT (kg):	4.250
GARANTIA:	Garantia de dois anos com suporte 24 horas, assistência rodoviária e quilometragem ilimitada durante o período. Também oferece Garantia Adicional que prorroga o prazo de proteção da Sprinter após o vencimento da garantia legal ou contratual, podendo estender por até mais dois anos.



RENAULT BRASIL

Complexo Ayrton Senna
Avenida Renault, nº 1.300 - CEP 83070-900
São José dos Pinhais - PR
www.renault.com.br
sacbrasil@renault.com.br

SPRINTER

	2022	2023	2024
Produção	-	-	-
Emplacamentos			
Exportações			

DIRETORIA

Luiz Pedrucci (Presidente da Renault América Latina); Ricardo Gondo (Presidente da Renault do Brasil); Sergio Lazcano (CFO da Renault Brasil); Marluce Borges (VP Renault Group Procurement America Latina); Alexandre Dias (Diretor de Vendas Empresas da Renault do Brasil); Marcus Vinicius Aguiar (Diretor de Relações Institucionais e Governamentais da Renault do Brasil); Caique Ferreira (Diretor de comunicação da Renault para a região Américas, diretor de comunicação da Renault do Brasil e vice-presidente do Instituto Renault), Daniel Tucci (diretor de Recursos Humanos da Renault do Brasil), Aldo Costa (diretor de Marketing)

MASTER VITRÉ L3H2

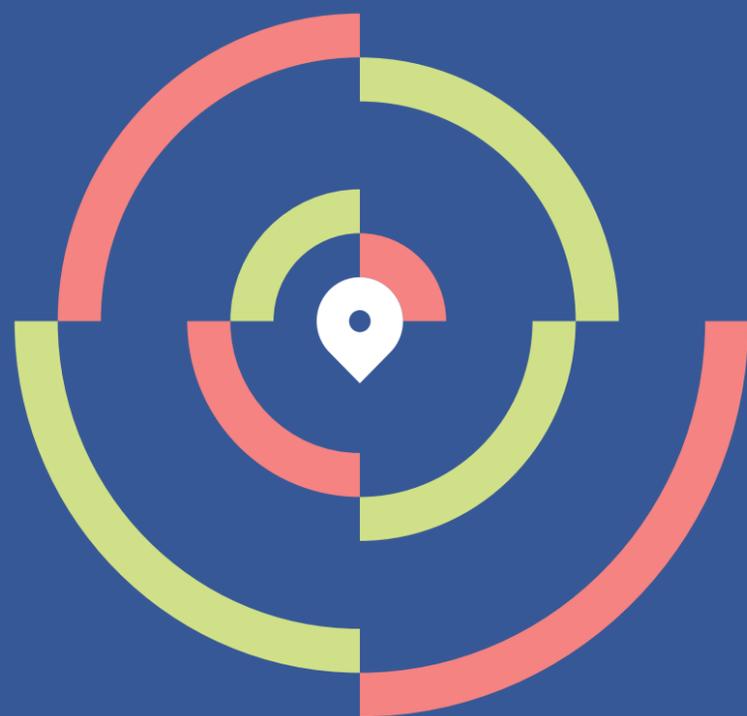


APLICAÇÕES:	Fretamento, urbano, escolar
ENTRE-EIXOS (mm):	4.332
MOTOR (pot. rpm):	M9T GEN6 AdBlue 150 cv @ 3.500 rpm
TORQUE (Kgf rpm):	39,2 Kgf.m @ 1.500 rpm
TRANSMISSÃO:	Mecânica de 6 marchas (PF6)
SUSP.DIANTEIRA:	tipo MacPherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora, molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos
SUSP. TRASEIRA:	Eixo rígido com travessas longitudinais semielípticas de lâminas em aço e amortecedores hidráulicos telescópicos
PBT (kg):	3.750
GARANTIA:	1 ano ou 100 mil quilômetros (o que ocorrer primeiro) e 6 anos anticorrosão

MASTER MINIBUS L3H2



APLICAÇÕES:	Fretamento, urbano, escolar
ENTRE-EIXOS (mm):	4.332
N° DE PASSAGEIROS	1+15
MOTOR (pot. rpm):	M9T GEN6 AdBlue 150 cv @ 3.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	39,2 Kgf.m @ 1.500 rpm
TRANSMISSÃO:	Mecânica de 6 marchas (PF6)
SUSP.DIANTEIRA:	tipo MacPherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora, molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos
SUSP. TRASEIRA:	Eixo rígido com travessas longitudinais semielípticas de lâminas em aço e amortecedores hidráulicos telescópicos
PBT (kg):	3.750
GARANTIA:	1 ano ou 100 mil quilômetros (o que ocorrer primeiro) e 6 anos anticorrosão



LAT.BUS

TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte

Realização



Organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio



**Conecte-se ao futuro
da mobilidade por ônibus na
maior feira das Américas:**

onde inovação, empreendedores e ideias se
encontram para transformar o seu trajeto!

11, 12 ————— E 13 AGO

SP SÃO PAULO EXPO **2026**
RODOVIA DOS IMIGRANTES



SCANIA

Scania Latin America Ltda.

Av. José Odorizzi, 151, Vila Euro
S. B. do Campo (SP) - CEP 09810-902
Tel.: (11) 4344-9333, faleconosco@scania.com
www.scania.com.br
Central de atendimento
ao cliente Scania Brasil: (11) 4090-2960

Área total: 414.481 m².

Área construída: 146.250 m².

DIRETORIA:

Christopher Podgorski (presidente & CEO da Scania Latin America); Ola Davas (vice-presidente & CFO da Scania Latin America); Paulo Moraes (vice-presidente de vendas e marketing da Scania Latin America).

Scania Brasil: Simone Montagna (presidente & CEO das Operações Comerciais); Alex Nucci (diretor de vendas de soluções); Fernando Valiate (diretor de Serviços); Gustavo Cecchetto (gerente de vendas de soluções de mobilidade).

	2022	2023	2024
Produção	-	-	-
Emplacamentos	289	467	1.006
Exportações	-	-	-

K 280 4X2NB



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	DC09 139 / 280 HP Euro6/ProconveP8 SCR Motor a diesel de 5 cilindros em linha, equipado com o sistema de injeção XPI da Scania, 4 válvulas por cilindro, turbocompressor com geometria fixa, radiador de ar e também com o sistema SCR desenvolvido pela Scania. Potência máxima a 1.900 rpm: 280 hp (206 kW)
TORQUE (nm rpm):	1.000–1.400 rpm: 1.400 Nm
TRANSMISSÃO:	Caixa de mudanças automática de seis marchas, ZF Ecolife 2, tipo 6AP1420B com retarder integrado.
SUSP.DIANTEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 7.500 kg
SUSP. TRASEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 12.000 Kg
PESO VAZIO (kg)	5.917
PESO BRUTO (kg)	-
PBT (kg):	19.500
GARANTIA:	1 ano chassi + Trem-de-força de fábrica e caso manutenção feita na Scania + 1 ano pela Scania Brasil

K 320 4X2NB



APLICAÇÕES:	Fretamento
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	DC09 140 / 320 HP Euro6/ProconveP8 SCR Motor a diesel de 5 cilindros em linha, equipado com o sistema de injeção XPI da Scania, 4 válvulas por cilindro, turbocompressor com geometria fixa, radiador de ar e também com o sistema SCR Potência máxima a 1.900 rpm: 320 hp (235 kW)
TORQUE (nm rpm):	1.050–1.400 rpm: 1.600 Nm
TRANSMISSÃO:	GRS895 (automatizada 12 marchas) com opticroise
SUSP.DIANTEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 7.500 kg
SUSP. TRASEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 12.000 Kg
PESO VAZIO (kg)	5.949
PESO BRUTO (kg)	-
PBT (kg):	19.500
GARANTIA:	1 ano chassi + Trem-de-força de fábrica e caso manutenção feita na Scania + 1 ano pela Scania Brasil



K 320 6X2*4NBL



APLICAÇÕES:	Urbano e Intermunicipal
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	DC09 140 / 320 HP Euro6/ProconveP8 SCR Motor a diesel de 5 cilindros em linha, equipado com o sistema de injeção XPI da Scania, 4 válvulas por cilindro, turbocompressor com geometria fixa, radiador de ar e também com o sistema SCR Potência máxima a 1.900 rpm: 320 hp (235 kW)
TORQUE (nm rpm):	1.050–1.400 rpm: 1.600 Nm
TRANSMISSÃO:	ZF 6AP1620B (6 = 6 marchas AP = Automatic Powershift (mudança automática) Torque de entrada 1600 Nm
SUSP.DIANTEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 7.500 kg
SUSP. TRASEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 17.500 Kg
PESO VAZIO (kg)	7.331
PESO BRUTO (kg)	–
PBT (kg):	25.000
GARANTIA:	1 ano chassi + Trem-de-força de fábrica e caso manutenção feita na Scania + 1 ano pela Scania Brasil

K 370 6X2NB



APLICAÇÕES:	Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	DC13 162 / 370 HP Euro6/ProconveP8 SCR Motor a diesel de 6 cilindros em linha, equipado com o sistema de injeção XPI da Scania, 4 válvulas por cilindro, turbocompressor com geometria fixa, radiador de ar e também com o sistema SCR desenvolvido pela Scania. Potência máxima a 1.800 rpm: 370 cv (272 kW)
TORQUE (nm rpm):	900–1.340 rpm: 1.900 Nm
TRANSMISSÃO:	GRS895R (automatizada 12 marchas) + Retarder com optitrui
SUSP.DIANTEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 7.500 kg
SUSP. TRASEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 17.500 Kg
PESO VAZIO (kg)	7.375
PESO BRUTO (kg)	–
PBT (kg):	25.000
GARANTIA:	1 ano chassi + Trem-de-força de fábrica e caso manutenção feita na Scania + 1 ano pela Scania Brasil

K 370 4X2NB



APLICAÇÕES:	Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	DC13 162 / 370 HP Euro6/ProconveP8 SCR Motor a diesel de 6 cilindros em linha, equipado com o sistema de injeção XPI da Scania, 4 válvulas por cilindro, turbocompressor com geometria fixa, radiador de ar e também com o sistema SCR desenvolvido pela Scania. Potência máxima a 1.800 rpm: 370 cv (272 kW)
TORQUE (nm rpm):	900–1.340 rpm: 1.900 Nm
TRANSMISSÃO:	GRS895R (automatizada 12 marchas) + Retarder com optitrui
SUSP.DIANTEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 7.500 kg
SUSP. TRASEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 12.000 Kg
PESO VAZIO (kg)	6.212
PESO BRUTO (kg)	–
PBT (kg):	19,500
GARANTIA:	1 ano chassi + Trem-de-força de fábrica e caso manutenção feita na Scania + 1 ano pela Scania Brasil



K 410 6X2NB



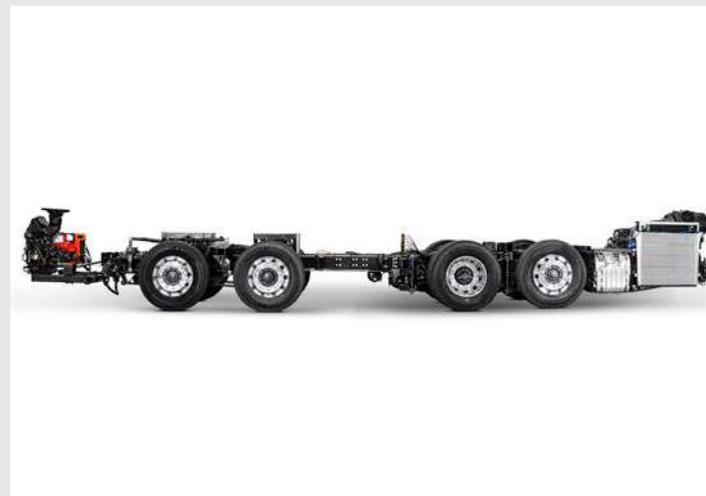
APLICAÇÕES:	Urbano e Intermunicipal
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	DC13 163 / 410 HP Euro6/ProconveP8 SCR Motor a diesel de 6 cilindros em linha, equipado com o sistema de injeção XPI da Scania, 4 válvulas por cilindro, turbocompressor com geometria fixa, radiador de ar e também com o sistema SCR desenvolvido pela Scania. Potência máxima a 1.800 rpm: 410 cv (302 kW)
TORQUE (nm rpm):	900–1.340 rpm: 2.150 Nm
TRANSMISSÃO:	GRS895R (automatizada 12 marchas) + Retarder com opticruise
SUSP.DIANTEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 7.500 kg
SUSP. TRASEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 17.500 Kg
PESO VAZIO (kg)	7.375
PESO BRUTO (kg)	–
PBT (kg):	25.000
GARANTIA:	1 ano chassi + Trem-de-força de fábrica e caso manutenção feita na Scania + 1 ano pela Scania Brasil

K 450 8X2NB



APLICAÇÕES:	Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	DC13 164 / 450 HP Euro6/ProconveP8 SCR Motor a diesel de 6 cilindros em linha, equipado com o sistema de injeção XPI da Scania, 4 válvulas por cilindro, turbocompressor com geometria fixa, radiador de ar e também com o sistema SCR desenvolvido pela Scania. Potência máxima a 1.800 rpm: 450 cv (331 kW)
TORQUE (nm rpm):	900–1.340 rpm: 2.350 Nm
TRANSMISSÃO:	GRS895R (automatizada 12 marchas) + Retarder com opticruise
SUSP.DIANTEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 2 x 6000 kg
SUSP. TRASEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 17.500 Kg
PESO VAZIO (kg)	8.273
PESO BRUTO (kg)	–
PBT (kg):	29.500
GARANTIA:	1 ano chassi + Trem-de-força de fábrica e caso manutenção feita na Scania + 1 ano pela Scania Brasil

K 500 8X2NB



APLICAÇÕES:	Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	DC13 165 / 500 HP Euro6/ProconveP8 SCR Motor a diesel de 6 cilindros em linha, equipado com o sistema de injeção XPI da Scania, 4 válvulas por cilindro, turbocompressor com geometria fixa, radiador de ar e também com o sistema SCR desenvolvido pela Scania. Potência máxima a 1.800 rpm: 500 hp (368 kW)
TORQUE (nm rpm):	925–1.340 rpm: 2.550 Nm
TRANSMISSÃO:	GRS0895R (automatizada 12 marchas) + Retarder com opticruise e Overdrive
SUSP.DIANTEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 2 x 6000 kg
SUSP. TRASEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 17.500 Kg
PESO VAZIO (kg)	8.273
PESO BRUTO (kg)	–
PBT (kg):	29.500
GARANTIA:	1 ano chassi + Trem-de-força de fábrica e caso manutenção feita na Scania + 1 ano pela Scania Brasil



K 280 4X2NB (GNV)



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	OC09 109 / 280 HP Euro6/ProconveP8 EGR O motor a gás Scania é um motor Otto baseado no motor diesel de 9 litros da Scania. O motor é equipado com controle eletrônico da ignição e fornecimento de gás. Utiliza duas unidades de comando do motor interativas, além de contar com um módulo de ignição instalado. O fornecimento de gás é controlado por uma unidade de comando diferente. Potência máxima a 1.900 rpm: 280 hp (206 kW)
TORQUE (nm rpm):	1.000–1.400 rpm: 1.350 Nm
TRANSMISSÃO:	Caixa de mudanças automática de seis marchas, ZF Ecolife 2, tipo 6AP1420B. Com retarder integrado.
SUSP.DIANTEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 7.500 kg
SUSP. TRASEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 12.000 Kg
PESO VAZIO (kg)	6.519
PBT (kg):	19.500
GARANTIA:	1 ano chassi + Trem-de-força de fábrica e caso manutenção feita na Scania + 1 ano pela Scania Brasil

K 340 4X2NB (GNV)



APLICAÇÕES:	Fretamento
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	OC09 105 / 340 hp Euro6/ProconveP8 EGR O motor a gás Scania é um motor Otto baseado no motor diesel de 9 litros da Scania. O motor é equipado com controle eletrônico da ignição e fornecimento de gás. Utiliza duas unidades de comando do motor interativas, além de contar com um módulo de ignição instalado. O fornecimento de gás é controlado por uma unidade de comando diferente. Potência máxima a 1.900 r/min: 340 hp (250 kW)
TORQUE (nm rpm):	1.000–1.400 rpm: 1.600 Nm
TRANSMISSÃO:	GRS895R (automatizada 12 marchas) + Retarder com opticruise
SUSP.DIANTEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 7.500 kg
SUSP. TRASEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 12.000 Kg
PESO VAZIO (kg)	6.519
PBT (kg):	19.500
GARANTIA:	1 ano chassi + Trem-de-força de fábrica e caso manutenção feita na Scania + 1 ano pela Scania Brasil

K 340 6X2*4NB (GNV)



APLICAÇÕES:	Urbano e Intermunicipal
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	OC09 105 / 340 hp Euro6/ProconveP8 EGR O motor a gás Scania é um motor Otto baseado no motor diesel de 9 litros da Scania. O motor é equipado com controle eletrônico da ignição e fornecimento de gás. Utiliza duas unidades de comando do motor interativas, além de contar com um módulo de ignição instalado. O fornecimento de gás é controlado por uma unidade de comando diferente. Potência máxima a 1.900 r/min: 340 hp (250 kW)
TORQUE (nm rpm):	1.100-1.400 rpm: 1.600 Nm
TRANSMISSÃO:	ZF 6AP1620B (6 = 6 marchas AP = Automatic Powershift (mudança automática) Torque de entrada 1600 Nm
SUSP.DIANTEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 7.500 kg
SUSP. TRASEIRA:	A Ar com capacidade máxima de 17.500 Kg
PESO VAZIO (kg)	7.636
PESO BRUTO (kg)	–
PBT (kg):	26.000
GARANTIA:	1 ano chassi + Trem-de-força de fábrica e caso manutenção feita na Scania + 1 ano pela Scania Brasil



K 340 6X2/2 – GNV (ARTICULADO)



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	OC09 340 / 340 hp Euro6/ProconveP8 EGR O motor a gás Scania é um motor Otto baseado no motor diesel de 9 litros da Scania. O motor é equipado com controle eletrônico da ignição e fornecimento de gás. Utiliza duas unidades de comando do motor interativas, além de contar com um módulo de ignição instalado. O fornecimento de gás é controlado por uma unidade de comando diferente. Potência máxima a 1.900 r/min: 340 hp (250 kW)
TORQUE (nm rpm):	1.400-1.600 rpm: 1.600 Nm
TRANSMISSÃO:	ZF 6AP1420 (6 = 6 marchas AP = Automatic Powershift (mudança automática) Torque de entrada 1400 Nm.
SUSP.DIANTEIRA:	A Ar - 7.500 kg (AM 660T) + 10.500 (A800TA)
SUSP. TRASEIRA:	A Ar - 13.000 kg (AD400TA)
PESO VAZIO (kg)	9.373
PBT (kg):	28.000
GARANTIA:	1 ano chassi + Trem-de-força de fábrica e caso manutenção feita na Scania + 1 ano pela Scania Brasil



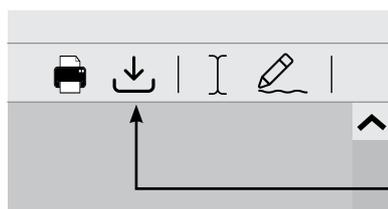
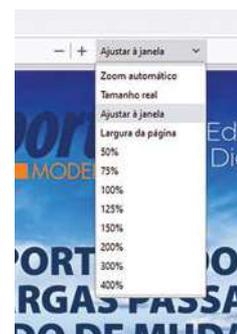
www.technibus.com.br
O PORTAL DA MOBILIDADE URBANA

1963

2025

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

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



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

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

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





DIRETORIA:

Emanuele Cappellano (presidente da Stellantis para a América do Sul); Herlander Zola (vice-presidente Sênior de Operações Comerciais da Stellantis Brasil e Veículos Comerciais Leves para a América do Sul); Felipe Daemon (vice-presidente da Marca Citroën na América do Sul); Frederico Battaglia (vice-presidente da marca Fiat para a América do Sul); Fabiana Figueiredo (vice-presidente da

marca Peugeot para a América do Sul); Hugo Domingues (vice-presidente da marca Jeep para a América do Sul); Juliano Machado (vice-presidente da Marca Ram para a América do Sul); Fernando Scatena (vice-presidente Sênior de Finanças para a América do Sul); Dulcinéia Caldeira Brant, (vice-presidente Sênior de Compras para a América do Sul).



Fábrica Citroën Jumpy: Montevideo, Uruguai (Nordex)

	2022	2023	2024
Produção	–	–	–
Emplacamentos*	2.832	1.636	1.149
Exportações	–	–	–

* 2021 - 3212 Jumpy e 236 Jumper | 2022 - 2752 Jumpy e 80 Jumper

CITROËN JUMPY VITRÉ



APLICAÇÕES:	Transporte de passageiros
ENTRE-EIXOS (mm):	3.277
MOTOR (pot. rpm):	2.2 Turbo Diesel Blue HDi 150 cv
TORQUE (nm rpm):	37,7 kgfm 370 Nm a 1.750 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 marchas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente, McPherson, com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora.
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Independente, com braços inferiores triangulares, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
PESO VAZIO (kg)	1.826
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 1.847 Eixo traseiro: 1.418
PBT (kg):	3.276
GARANTIA:	3 anos ou 100.000km

CITROËN JUMPY MINIBUS



APLICAÇÕES:	Transporte de passageiros
ENTRE-EIXOS (mm):	4.035
MOTOR (pot. rpm):	2.2 Turbo Diesel Blue HDi 140 cv
TORQUE (nm rpm):	34,7 kgfm a 1750 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 marchas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente, McPherson, com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora.
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com molas semielípticas e amortecedores hidráulicos
PESO VAZIO (kg)	2.183
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 1.930 Eixo traseiro: 1.920
PBT (kg):	3.850
GARANTIA:	3 anos ou 100.000km



Fábrica Fiat Ducato: Itália
Fábrica Scudo: Montevideo, Uruguai (Nordex)

	2022	2023	2024
Produção	–	–	–
Emplacamentos*	–	4.383	6.007
Exportações	–	–	–

* 2.263- Ducato | 3.744 - Scudo

NOVO SCUDO MULTI 2.2 TD MULTI



APLICAÇÕES:	Transporte de passageiros
ENTRE-EIXOS (mm):	3.277
MOTOR (pot. rpm):	150 cv a 3.500 rpm (diesel)
TORQUE (nm rpm):	370 Nm a 1.750 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 marchas
SUSP. DIANTEIRA:	Independente, McPherson, com barra estabilizadora
SUSP. TRASEIRA:	Independente com braços inferiores triangulares e barra estabilizadora
PESO VAZIO (kg)	1.826
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 1.847 Eixo traseiro: 1.418
PBT (kg):	3.265
GARANTIA:	3 anos ou 100.000km

e-SCUDO



APLICAÇÕES:	Transporte de passageiros
ENTRE-EIXOS (mm):	3.275
MOTOR (pot. rpm):	100 kW / 136 cv
TORQUE (nm rpm):	260 Nm / 26,5 kgfm
AUTONOMIA:	330 km (urbana) / 237 km (rodoviária) OBD (On Board Charger): 11 kW (trifásico)
TRANSMISSÃO:	Conexão direta com diferencial (tração dianteira)
SUSP. DIANTEIRA:	Independente, McPherson, com barra estabilizadora
SUSP. TRASEIRA:	Independente com braços inferiores triangulares e barra estabilizadora
PESO VAZIO (kg)	2.053
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 1.367 Eixo traseiro: 1.688
PBT (kg):	3.055
GARANTIA:	3 anos ou 100.000km (bateria tem oito anos ou 160 mil quilômetros)

NOVO DUCATO MULTI



APLICAÇÕES:	Transporte de passageiros
ENTRE-EIXOS (mm):	4.035
MOTOR (pot. rpm):	140 cv a 3.750 rpm
TORQUE (kgfm rpm):	34,7 kgfm a 1.750 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 marchas
SUSP. DIANTEIRA:	Independente, McPherson, com barra estabilizadora
SUSP. TRASEIRA:	Eixo rígido
PESO VAZIO (kg)	2.220
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 1.969 Eixo traseiro: 1.881
PBT (kg):	3.850
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

DUCATO COMFORT



APLICAÇÕES:	Transporte de passageiros
ENTRE-EIXOS (mm):	4.035
MOTOR (pot. rpm):	140 cv a 3.750 rpm
TORQUE (kgfm rpm):	34,7 kgfm a 1.750 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 marchas
SUSP. DIANTEIRA:	Independente, McPherson, com barra estabilizadora
SUSP. TRASEIRA:	Eixo rígido com mola semi elípticas
PESO VAZIO (kg)	2.490
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 1887 Eixo traseiro: 1.963
PBT (kg):	3.850
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



NOVO DUCATO MINIBUS EXECUTIVO



APLICAÇÕES:	Transporte de passageiros
ENTRE-EIXOS (mm):	4.035
MOTOR (pot. rpm):	140 cv a 3.750 rpm
TORQUE (nm rpm):	340 Nm a 1.750 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 marchas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente, McPherson, com barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com mola semi elípticas
PESO VAZIO (kg)	2.636
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 2.100 Eixo traseiro: 2.400
PBT (kg):	3.850
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



Fábrica Peugeot Boxer: Itália
Fábrica Peugeot Expert: Montevideo, Uruguai (Nordex)

	2022	2023	2024
Produção	–	–	–
Emplacamentos*	3.633	2.054	1.273
Exportações	–	–	–

*Total de comerciais leves - Vans e Furgões

PEUGEOT BOXER MINIBUS



APLICAÇÕES:	Transporte de passageiros
ENTRE-EIXOS (mm):	4.035
MOTOR (pot. rpm):	2.2 Turbo Diesel BlueHDi 140 cv
TORQUE (nm rpm):	340 Nm e 1.500 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 marchas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente, pseudo McPherson, com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com molas semielípticas e amortecedores hidráulicos
PESO VAZIO (kg)	2.636 (Confort) 2.490 (Executive)
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 1.930 Eixo traseiro: 1.920
PBT (kg):	3.850
GARANTIA:	1 ano ou 100.000 km

PEUGEOT EXPERT VITRÉ



APLICAÇÕES:	Transporte de passageiros
ENTRE-EIXOS (mm):	3.277
MOTOR (pot. rpm):	2.2 Turbo Diesel Blue HDi 150 cv
TORQUE (nm rpm):	37,7 kgfm 370 Nm a 1.750 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 marchas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente, pseudo McPherson, com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Independente, com braços triangulares e barra estabilizadora
PESO VAZIO (kg)	1.725
PESO BRUTO (kg)	Eixo dianteiro: 1.847 Eixo traseiro: 1.418
PBT (kg):	3.265
GARANTIA:	3 anos ou 100.000km



**Caminhões
Ônibus**

Volkswagen Caminhões e Ônibus Ltda.

Rua Volkswagen, 100, Polo Industrial
Resende - RJ - CEP 27537-803
Tel.: (11) 5582-5122, Fax: (11) 5582-5556
www.vwco.com.br

Capacidade de produção desta unidade: 100 mil/ano

Área total: 1.000.000 m².

Área construída: 135.000 m².

UNIDADES NO EXTERIOR: México

2022 2023 2024

Produção	n.i.	n.i.	n.i.
Emplacamentos	n.i.	n.i.	n.i.
Exportações	n.i.	n.i.	n.i.

DIRETORIA:

Antonio Roberto Cortes (Presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus); Mauricio Rodrigues (Vice-presidente de Finanças e Tecnologia da Informação e CFO); José Ricardo Alouche (Vice-presidente de Vendas, Marketing e Serviços); Adilson Dezoto (Vice-presidente de Produção e Logística); Célio Montanha (Vice-presidente de

Qualidade); Marco Saltini (Vice-presidente de Relações Institucionais e Governamentais); Adilson Maróstica (Vice-presidente Jurídico); Rodrigo Chaves (Vice-presidente de Engenharia); Livia Simões (Vice-presidente de Recursos Humanos); Evandro Pretel (Vice-presidente de Suprimentos)

VOLKSBUS 9.180 S



APLICAÇÕES:	Urbano e fretamento
ENTRE-EIXOS (mm):	Susp. Metálica: 4.050 / 4.550 Susp. Full Air: 4.550
MOTOR (pot. rpm):	ISF 3.8 4 cilindros 175 cv@ 2500 rpm
TORQUE (nm rpm):	600 Nm @ 1100 - 1800
TRANSMISSÃO:	ESO 6206 A (Manual)
SUSP.DIANTEIRA:	Parabólicas, amortecedores hidráulicos de dupla ação, com barra estabilizadora
SUSP. TRASEIRA:	Semi-elípticas, amortecedores hidráulicos de dupla ação, com barra estabilizadora. Pneumática com 4 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora (opc.)
PBT (kg):	9.600
GARANTIA:	1 ano de fábrica, sujeita a extensão conforme políticas promocionais da empresa

VOLKSBUS 11.180/ R / S



APLICAÇÕES:	Urbano, fretamento e rural
ENTRE-EIXOS (mm):	4.550 4.900 5.500
MOTOR (pot. rpm):	ISF 3.8 4 cilindros 175 cv@ 2500 rpm
TORQUE (nm rpm):	600 Nm @ 1100 - 1800
TRANSMISSÃO:	ESO 6206 A (Manual)
SUSP.DIANTEIRA:	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos de dupla ação, com barra estabilizadora - Suspensão elevada para versão rural
SUSP. TRASEIRA:	Molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos de dupla ação, com barra estabilizadora - Suspensão elevada para versão rural Pneumática com 4 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora (opc.)
PBT (kg):	10.800
GARANTIA:	1 ano de fábrica, sujeita a extensão conforme políticas promocionais da empresa

VOLKSBUS 15.210 R / S



APLICAÇÕES:	Urbano, fretamento e rural
ENTRE-EIXOS (mm):	Susp. Metálica: 4.450 / 5.180 Susp. Full Air: 4.450 / 5.200 5.950 rural
MOTOR (pot. rpm):	D08 34 4 cilindros 205 cv @ 2.300 rpm
TORQUE (nm rpm):	750 Nm @ 1200 - 1.800
TRANSMISSÃO:	6S 1010 BO (Manual) 8AP 900B (Automática) RURAL FSB-5406A (Manual)
SUSP. DIANTEIRA:	Molas Semi-elípticas e de borracha (3° estágio), amortecedores hidráulicos de dupla ação, com barra estabilizadora. (Suspensão elevada para versão Rural) Pneumática com 2 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora)
SUSP. TRASEIRA:	Molas Semi-elípticas e de borracha (3° estágio), amortecedores hidráulicos de dupla ação, com barra estabilizadora. (Suspensão elevada para versão Rural) Pneumática com 2 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora)
PBT (kg):	15.210: 15.500 15.210 R: 15.300
GARANTIA:	1 ano de fábrica, sujeita a extensão conforme políticas promocionais da empresa



Caminhões
Ônibus

VOLKSBUS 17.230 / S



APLICAÇÕES:	Urbano e fretamento
ENTRE-EIXOS (mm):	Susp. Metálica: 4.450 / 5.180 / 5.950 Susp. Full Air: 4.450 / 5.200 / 5.950
MOTOR (pot. rpm):	D08 34 4 cilindros 225 cv @ 2.300 rpm
TORQUE (nm rpm):	850 Nm @ 1300 - 1.800
TRANSMISSÃO:	6S 1010 BO (Manual)
SUSP. DIANTEIRA:	Molas Semi-elípticas e de borracha (3° estágio), amortecedores hidráulicos de dupla ação, com barra estabilizadora Pneumática com 2 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora)
SUSP. TRASEIRA:	Molas Semi-elípticas com auxiliares parabólicas e de borracha (3° estágio), amortecedores hidráulicos de dupla ação, com barra estabilizadora Pneumática com 2 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora)
PBT (kg):	URBANO: 16.000 FRETAMENTO: 17.000
GARANTIA:	1 ano de fábrica, sujeita a extensão conforme políticas promocionais da empresa

VOLKSBUS 17.260 / S



APLICAÇÕES:	Urbano, fretamento
ENTRE-EIXOS (mm):	5.950
MOTOR (pot. rpm):	D08 36 6 cilindros 260 cv @ 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	950 Nm @ 1.000 - 1.800
TRANSMISSÃO:	6S 1010 BO (Manual) 8AP 1200B (Automática)
SUSP. DIANTEIRA:	Molas Semi-elípticas e de borracha (3° estágio), amortecedores hidráulicos de dupla ação, com barra estabilizadora Pneumática com 2 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora)
SUSP. TRASEIRA:	Molas Semi-elípticas com auxiliares parabólicas e de borracha (3° estágio), amortecedores hidráulicos de dupla ação, com barra estabilizadora Pneumática com 2 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora)
PBT (kg):	URBANO: 16.000 FRETAMENTO: 17.000
GARANTIA:	1 ano de fábrica, sujeita a extensão conforme políticas promocionais da empresa

VOLKSBUS 18.320 SH



APLICAÇÕES:	Fretamento e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	Boogie: 3.000
MOTOR (pot. rpm):	D08 36 6 cilindros 315 cv @ 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.200 Nm @ 1.200 - 1.700
TRANSMISSÃO:	8AP 1200B (Automática)
SUSP. DIANTEIRA:	Pneumática com 2 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática com 4 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	18.000
GARANTIA:	1 ano de fábrica, sujeita a extensão conforme políticas promocionais da empresa



Caminhões
Ônibus

VOLKSBUS 18.320 SL



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	Boogie: 3.000
MOTOR (pot. rpm):	D08 36 6 cilindros 315 cv @ 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	1200 Nm @ 1200-1700
TRANSMISSÃO:	6AP 1220B (Automática)
SUSP. DIANTEIRA:	Pneumática com 2 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática com 4 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	18.000
GARANTIA:	1 ano de fábrica, sujeita a extensão conforme políticas promocionais da empresa

VOLKSBUS 22.260 / S



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	6.050
MOTOR (pot. rpm):	D08 36 6 cilindros 260 cv @ 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	950 Nm @ 1.000 - 1.800
TRANSMISSÃO:	6S 1010 BO (Manual)
SUSP. DIANTEIRA:	Pneumática com 4 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática com 2 bolsões de ar, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	21.000
GARANTIA:	1 ano de fábrica, sujeita a extensão conforme políticas promocionais da empresa

E-VOLKSBUS 22L



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000 (Boogie)
MOTOR (pot. rpm):	280 @ 1600 - 1800
TORQUE (nm rpm):	2326 @ 0 - 1000
TIPO DE BATERIA:	LFP - Lítio Ferro Fosfato
SISTEMA ELÉTRICO DE TRACÇÃO:	12 packs (385 kWh)
TRANSMISSÃO:	N/A
SUSP. DIANTEIRA:	Pneumática com 2 bolsões de ar e controle eletrônico da suspensão (ECAS), 4 barras longitudinais + 1 panhard e barra estabilizadora
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática com 4 bolsões de ar e controle eletrônico da suspensão (ECAS), 2 barras longitudinais inferiores + 2 barras superiores em "V" e barra estabilizadora
PBT (kg):	Técnico: 21.850 Homologado: 16,000
GARANTIA:	1 ano de fábrica, sujeita a extensão conforme políticas promocionais da empresa

VOLVO

Volvo Buses Latin America

Av. Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2.600
CIC, Curitiba, (PR) - CEP 81260-900
Tel.: (41) 3317- 8111 - Fax: (41) 3317- 8601
www.volvo.com.br

Área total: 1,3 milhão m²
Área construída: 337 mil m²

DIRETORIA:

André Marques (Presidente), André Trombini (Diretor de Desenvolvimento de Negócios), Paulo Arabian (Diretor Comercial), Alexandre Selski (Diretor de Eletromobilidade)

2022 2023 2024

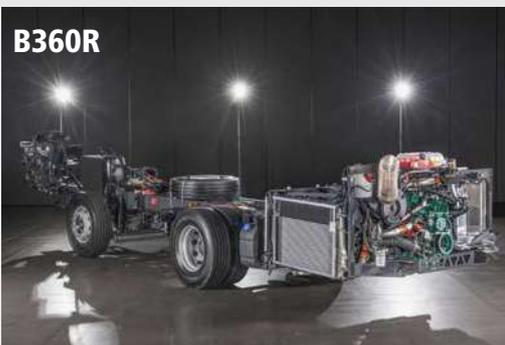
	2022	2023	2024
Produção	-	-	-
Emplacamentos	658	700	709
Exportações	1.309	575	720

B320R



APLICAÇÕES:	Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.250
MOTOR (pot. rpm):	Volvo D8K (Euro 6/Proconve P8) 6 cilindros em linha, turbointercooler, 320 cv
TORQUE (Nm):	1.200 Nm
TRANSMISSÃO:	I-Shift, 12 marchas
SUSP.DIANTEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	19.500 (4x2)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem, 2 anos ou 200 mil km para o trem de força
SSA - SISTEMA DE SEGURANÇA ATIVA	Opcional

B360R



APLICAÇÕES:	Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.250
MOTOR (pot. rpm):	Volvo D8K (Euro 6/Proconve P8) 6 cilindros em linha, turbocooler, 360 cv
TORQUE (Nm):	1.400 Nm
TRANSMISSÃO:	I-Shift, 12 marchas
SUSP.DIANTEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	19.500 (4x2)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem, 2 anos ou 200 mil km para o trem de força
SSA - SISTEMA DE SEGURANÇA ATIVA	Opcional

B380R



APLICAÇÕES:	Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	4.000 (6X2 e 4X2)
MOTOR (pot. rpm):	Volvo D13K (Euro 6/Proconve P8) 6 cilindros em linha, turbointercooler, 380 cv
TORQUE (Nm):	1.800 Nm
TRANSMISSÃO:	I-Shift, 12 marchas
SUSP. DIANTEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	19.500 (4x2) 24.750 (6x2)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem, 2 anos ou 200 mil km para o trem de força
SSA - SISTEMA DE SEGURANÇA ATIVA	De série no 6X2 e 8X2 4X2 opcional

B420R



APLICAÇÕES:	Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	4.000 (6X2 e 4X2)
MOTOR (pot. rpm):	Volvo D13K (Euro 6/Proconve P8) 6 cilindros em linha, turbointercooler, 420 cv
TORQUE (Nm):	2.100 Nm
TRANSMISSÃO:	I-Shift, 12 marchas
SUSP.DIANTEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	19.500 (4x2) 24.750 (6x2) 29.250 (8x2)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem, 2 anos ou 200 mil km para o trem de força
SSA - SISTEMA DE SEGURANÇA ATIVA	De série no 6X2 e 8X2 4X2 opcional

VOLVO

B460R



APLICAÇÕES:	Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	4.000 (6X2 e 4X2)
MOTOR (pot. rpm):	Volvo D13K (Euro 6/Proconve P8) 6 cilindros em linha, turbointercooler, 460 cv
TORQUE (Nm):	2.300 Nm
TRANSMISSÃO:	I-Shift, 12 marchas
SUSP.DIANTEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	19.500 (4x2) 24.750 (6x2) 29.250 (8x2)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem, 2 anos ou 200 mil km para o trem de força
SSA - SISTEMA DE SEGURANÇA ATIVA	De série no 6X2 e 8X2 4X2 opcional

B510R



APLICAÇÕES:	Rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	4.000 (6X2 e 4X2) 2.600 (8X2)
MOTOR (pot. rpm):	Volvo D13K (Euro 6/Proconve P8) 6 cilindros em linha, turbointercooler, 510 cv
TORQUE (Nm):	2.500 Nm
TRANSMISSÃO:	I-Shift, 12 marchas
SUSP.DIANTEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	19.500 (4x2) 24.750 (6x2) 29.250 (8x2)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem, 2 anos ou 200 mil km para o trem de força
SSA - SISTEMA DE SEGURANÇA ATIVA	De série no 6X2 e 8X2 4X2 opcional

B320R



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	6.000
MOTOR (pot. rpm):	Volvo D8K (Euro 6/Proconve P8) 6 cilindros em linha, turbointercooler, 320 cv
TORQUE (Nm):	1.200 Nm
TRANSMISSÃO:	ZF ou Voith Automáticas com retarder integrado
SUSP.DIANTEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	19.500 (4x2)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem, 2 anos ou 200 mil km para o trem de força
SSA - SISTEMA DE SEGURANÇA ATIVA	Opcional

B320RLE



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	3.500
MOTOR (pot. rpm):	Volvo D8K (Euro 6/Proconve P8) 6 cilindros em linha, turbointercooler, 320 cv
TORQUE (Nm):	1.200 Nm
TRANSMISSÃO:	ZF ou Voith Automáticas com retarder integrado
SUSP.DIANTEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	19.500 (4x2)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem, 2 anos ou 200 mil km para o trem de força
SSA - SISTEMA DE SEGURANÇA ATIVA	Opcional

V O L V O

BZL



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	3.700
MOTOR (pot. rpm):	Volvo de ímãs permanentes. Possibilidade de 1 ou 2 motores. 200kW ou 400kW de potência
TORQUE (Nm):	425Nm ou 850Nm
TRANSMISSÃO:	Volvo EPT402 com 1 motor ou Volvo EPT802 com dois motores. Ambas com 2 velocidades
SUSP.DIANTEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	20.000 (4X2)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem, 2 anos ou 200 mil km para o trem de força
SSA - SISTEMA DE SEGURANÇA ATIVA	Opcional

BZR



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	6.000
MOTOR (pot. rpm):	Volvo de ímãs permanentes. Possibilidade de 1 ou 2 motores. 200kW ou 400kW de potência
TORQUE (Nm):	425Nm ou 850Nm
TRANSMISSÃO:	Volvo EPT402 com 1 motor ou Volvo EPT802 com dois motores. Ambas com 2 velocidades
SUSP.DIANTEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	21.000 (4X2)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem, 2 anos ou 200 mil km para o trem de força
SSA - SISTEMA DE SEGURANÇA ATIVA	Opcional

BZRT ARTICULADO



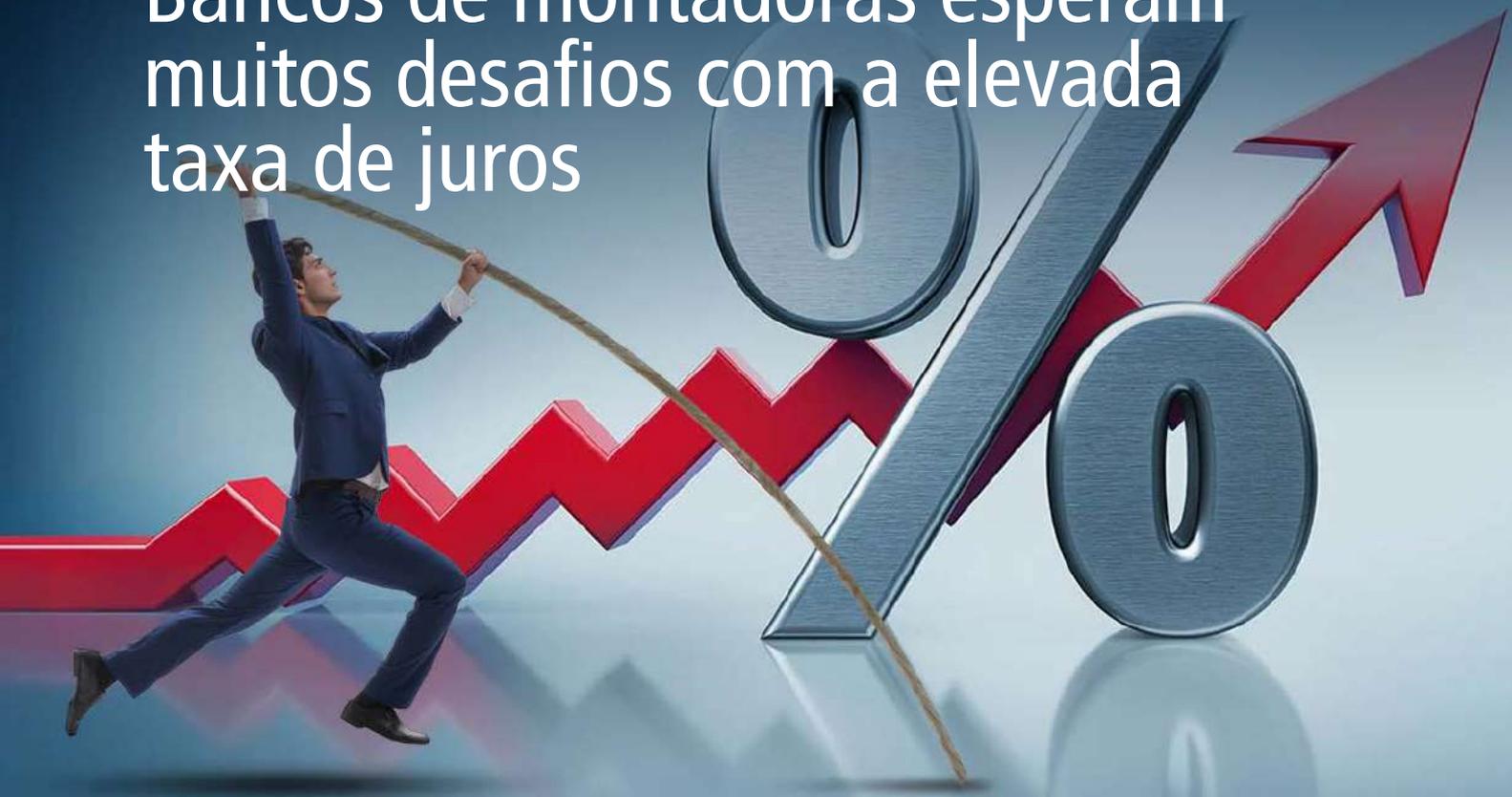
APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	Vários modelos de entre eixos para adequação das aplicações na América Latina
MOTOR (pot. rpm):	Volvo de ímãs permanentes com 2 motores 400kW de potência
TORQUE (Nm):	850Nm
TRANSMISSÃO:	Volvo EPT802 com dois motores com 2 velocidades
SUSP.DIANTEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	34.000 (4X2+2)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem, 2 anos ou 200 mil km para o trem de força
SSA - SISTEMA DE SEGURANÇA ATIVA	Opcional

BZRT BIARTICULADO



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	Vários modelos de entre eixos para adequação das aplicações na América Latina
MOTOR (pot. rpm):	Volvo de ímãs permanentes com 2 motores 400kW de potência
TORQUE (Nm):	850Nm
TRANSMISSÃO:	Volvo EPT802 com dois motores com 2 velocidades
SUSP.DIANTEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
SUSP. TRASEIRA:	Pneumática, controlada eletronicamente, com câmara de ar tipo fole, amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	47.000 (4X2+2+2)
GARANTIA:	1 ano sem limite de quilometragem, 2 anos ou 200 mil km para o trem de força
SSA - SISTEMA DE SEGURANÇA ATIVA	Opcional

Bancos de montadoras esperam muitos desafios com a elevada taxa de juros



Mesmo com o cenário de instabilidade, as instituições planejam liberar R\$ 297 bilhões neste ano, valor 8,5% superior aos recursos disponibilizados em 2024

■ SONIA MORAES

Os bancos de montadoras esperam muitos desafios para 2025, devido à elevada taxa de juros. Mesmo com o cenário de instabilidade, as instituições projetam liberar neste ano R\$ 297 bilhões para o financiamento de veículos, valor 8,5% superior aos R\$ 272,7 bilhões disponibilizados em 2024, segundo a Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (Anef). “A taxa Selic em 13,25% ao ano já está elevada e, para conter a inflação, a expectativa é de que os aumentos não cessem”, afirmou Paulo Noman, presidente da Anef no início de março; semanas depois, a taxa foi de fato

elevada ainda mais, para 14,25%

Ele acrescenta que para enfrentar essa fase de insegurança, será preciso trabalhar com criatividade e oferecer soluções cada vez mais personalizadas, com prazos mais flexíveis e pagamentos residuais no fim do contrato. “A chamada parcela ‘balão’, como já temos feito”, exemplifica o executivo.

Bons resultados em 2024

Em 2024, o montante de R\$ 272,7 bilhões liberados pelos bancos de mon-

tadoras superou as expectativas da Anef, com o aumento de 28,6% em relação aos R\$ 212,8 bilhões disponibilizados em 2023, que foi 9% maior que o valor cedido em 2022.

O saldo total das carteiras atingiu R\$ 483,8 bilhões, valor 15,7% superior ao montante de 2023. O Crédito Direto ao Consumidor (CDC) alcançou praticamente o total de financiamentos, atingindo R\$ 272,2 bilhões, 28,5% a mais do que no período anterior, se mantendo como o preferido pelos compradores de veículos.

O presidente da Anef atribui os bons resultados do ano passado ao aumento

da concessão de crédito e aos indicadores de inadimplência. “Os subsídios oferecidos pelas montadoras às suas financeiras foram muito importantes para o desempenho do setor. Outro ponto positivo foi manter os indicadores de inadimplência em um patamar de estabilidade”, diz Noman. Para a pessoa física, a inadimplência apresentou queda de 0,3 ponto percentual e para a pessoa jurídica a redução foi de 0,7 ponto percentual.

As vendas financiadas para caminhões e ônibus tiveram um pequeno decréscimo em 2024, representando 40%, enquanto em 2023 era de 41%. As vendas à vista aumentaram de 23% em 2023 para 25% em 2024 e o Finame permaneceu com 31% de representatividade, segundo a Anef.

BANCO VOLVO CRESCER DE FORMA SUSTENTÁVEL

Divisão financeira do grupo Volvo, a Volvo Financial Service (VSF) não faz projeções futuras de resultados e nem em



relação ao montante que poderá liberar para o financiamento dos veículos Volvo em 2025, mas revela que tem crescido de forma sustentável, com aumento de 10% da carteira no último ano. “Como banco de fábrica, vamos continuar apoiando os transportadores para aquisição dos produtos da marca, oferecendo diversas alternativas financeiras”, afirma Valter Viapiana, diretor comercial da Volvo Financial Services.

A estimativa de Viapiana é de que o mercado brasileiro de ônibus acima das 16 toneladas, segmento no qual a Volvo atua, terá volumes similares a 2024 e os financiamentos devem acompanhar essa tendência. “A inadimplência tem se mantido em níveis estáveis, mas como já divulgado anteriormente, sempre é um ponto de atenção.”

Ao ser questionado se o CDC poderá ter redução da demanda e o Finame se tornará uma linha mais atrativa, principalmente aos empresários do segmento de ônibus, devido à taxa de juros elevada, Viapiana explica que os custos de juros das linhas do CDC e do Finame são muito similares. “A diferença é que o CDC apresenta custos de IOF [Imposto sobre Operações Financeiras]. O Finame para operações de BRT tem a possibilidade de prazos maiores, de até 96 meses. De qualquer forma, o Banco Volvo oferece sempre soluções adequadas e estruturadas conforme as necessidades de cada cliente.”

Na Volvo Financial Service, o CDC e Finame estão praticamente dividindo a demanda atual. “Acreditamos que ambas as modalidades de financiamento devem permanecer com a participação equivalen-

Valter Viapiana, diretor comercial da Volvo Financial Services



Paulo Noman, presidente da Anef

te ao registrado no último ano, na casa de 55% CDC e 45% Finame”, prevê o diretor.

No segmento de ônibus, a Volvo Financial Service tem várias alternativas de aquisição para atender diferentes demandas e perfis de clientes. “Os prazos variam de 12 a 60 meses, mas para ônibus urbanos esses prazos podem ser alongados, conforme análise de crédito. Além do CDC e Finame, temos a Locadora Volvo e o Consórcio Volvo, que são importantes produtos para o segmento de ônibus”, destaca Viapiana.

Para a área de consórcio, a estimativa é que continue em ascensão. O Consórcio Volvo possui planos bastante atrativos para as empresas de ônibus, e essa modalidade de compra tem muitas vantagens, segundo Viapiana, a começar por prazos de até cem meses para pagamento. “O valor das parcelas é menor antes da contemplação do bem, facilitando a gestão do fluxo de caixa dos negócios.”

Mesmo assim, ainda é pouco usado pelos empresários do segmento de ônibus. “São poucas as empresas que compram ônibus por meio do consórcio. As que optam por essa modalidade são geralmente de transporte rodoviário ou de turismo, de pequeno e médio porte”, afirma o diretor.

Como atrativos para seus clientes, além de diferentes soluções de aquisição para cada tipo de necessidade e de perfil do transportador, o Banco Volvo tem trabalhado com prazos maiores, oferta de carências e planos de financiamento especiais para apoiar o setor. “Mantemos sempre alternativas financeiras competitivas. Uma delas é o financiamento de até 100% dos ativos”, diz Viapiana.

Resultado recorde em 2024

A Volvo Financial Services (VFS) encerrou 2024 com R\$ 24,6 bilhões em sua carteira de clientes ativos. É o maior volume da história da empresa, com aumento de mais de 10% em relação ao ano anterior. “Foi um ano recorde em carteira total, em vendas de consórcio, em volume de locações e vendas de seguros”, revela José Olímpio Francisco, vice-presidente de vendas da VFS Brasil.

A instituição alcançou R\$ 6,2 bilhões em novos negócios em 2024 – somado ao financiamento via banco e locadora –, o que permitiu participar, no ano passado, de uma de cada três entregas de veículos do grupo Volvo ao mercado. “Em 2024, houve maior oferta de crédito do que no ano anterior, apertou um pouco no fim do ano, mas avançamos e chegamos a 40% de participação nos últimos meses”, afirma Olímpio. Comparado com 2023, quando os novos negócios chegaram a R\$ 6,8 bilhões, a retração foi de 8%.

As linhas mais utilizadas foram o CDC, que representou 55% no financiamento de caminhões, e o Finame, que teve 45% de participação. No ano passado, o banco Volvo foi o maior operador da linha Finame do Banco Nacional de Desenvolvimento

Econômico e Social (BNDES), entre as instituições financeiras ligadas às montadoras de veículos comerciais.

A instituição terminou 2024 com 3% de inadimplência, índice considerado razoável pelo vice-presidente da VFS, embora seja superior ao registrado em 2023. “Isso mostra que a variação no preço das commodities, aumento do custo operacional e a pressão nas taxas de juros fizeram com que os clientes enfrentassem maiores dificuldades no seu fluxo de caixa”, destaca Olímpio. “É uma situação estável, mas requer atenção.”

O Consórcio Volvo teve um crescimento de 20% no total de cotas vendidas e alcançou R\$ 2,7 bilhões de crédito vendidos no ano passado. Com este valor, a VFS fechou 2024 com R\$ 7,3 bilhões em crédito contemplado e não contemplado. “É a maior carteira nesses 31 anos de história do Consórcio Volvo”, revela o vice-presidente do banco.

A Locadora Volvo fechou 2024, seu segundo ano de operação, com crescimento de mais de 50% no número de novos contratos ativados de caminhões, ônibus e implementos e 50% na carteira total, alcançando mil ativos contratados. A maior procura é por caminhões. “Do total de ativos que temos hoje, algumas dezenas são ônibus”, destaca o executivo.

Na área de seguros, a Corretora Volvo teve crescimento expressivo no número de apólices contratadas, com pouco mais de 28%, e um avanço de mais de 25% em itens contratados. Mesmo com a redução no valor dos preços médios dos prêmios, em torno de 15% a 17%, houve aumento na venda de apólices em 2024. O faturamento atingiu R\$ 172 milhões em prêmio,

Leonardo Piccinini, presidente e CEO do Banco Mercedes-Benz

o que também é um recorde e mostra a confiança que os clientes estão depositando na corretora Volvo para cuidar do seu patrimônio”, destaca o vice-presidente da VFS.

BANCO MERCEDES-BENZ ACREDITA EM RESULTADOS MELHORES

O Banco Mercedes-Benz acredita que o mercado de ônibus oferecerá oportunidades para que os resultados neste ano sejam melhores do que os obtidos no ano passado. “Estamos trabalhando nas possibilidades que o cenário de juros elevados permite, considerando que impactam diretamente no custo do financiamento de veículos”, afirma Leonardo Piccinini, presidente e CEO do Banco Mercedes-Benz.

Segundo ele, além do BNDES Finame, o BNDES Fundo Clima se posicionou como mais uma opção de linha de financiamento, bem como o Refrota, por terem condições





Fábio D'Angelo, diretor comercial do Scania Banco

carteira 41 mil contratos ativos, dos quais 41% são de clientes de ônibus. O CDC e o BNDES Finame respondem pela maioria dos novos negócios contratados até fevereiro e os planos de financiamento são de até 60 meses, período que, nas palavras de Piccinini, é adequado às demandas do mercado. “Na aquisição de ônibus, desde o ano passado, o BNDES Finame e o Refrota têm sido as opções mais procuradas pelos clientes.”

Números de 2024 de acordo com o projetado

Em 2024, os mercados de caminhões e de ônibus contribuíram para o Banco Mercedes-Benz atingir os resultados projetados para o ano, segundo Piccinini. O segmento de caminhões representou 52% do volume de novos negócios e o de ônibus respondeu por 17,5% do volume total.

O Banco Mercedes-Benz não revela quanto de recurso foi liberado para o financiamento dos veículos da marca no ano passado, mas informa que as contratações de novos negócios em ônibus tiveram 65,9% de participação do BNDES Finame, 18,4% do CDC e 15,5% do Refrota.

SCANIA BANCO PREVÊ UM ANO MAIS DESAFIADOR

O Scania Banco prevê para 2025 um ano mais desafiador, mas mantém o objetivo de ser a principal fonte de financiamento para a aquisição das soluções Scania, representando cerca de 50% de todas as vendas da marca. “A nossa equipe está

totalmente preparada e alinhada com a equipe da operação comercial para orientar os clientes e oferecer as melhores alternativas”, afirma Fábio D'Angelo, diretor comercial do Scania Banco.

O diretor do Scania Banco explica que a Selic, por regular o custo do capital, acaba impactando as operações de crédito. “Mas entendemos que o que o cliente mais procura nesses momentos de incerteza é a previsibilidade, por isso as taxas pré-fixadas devem ter a preferência, independentemente de ser CDC ou Finame. O que importa é o custo final da operação.”

A estimativa de D'Angelo é que o Finame continue em alta, representando cerca de 25% das operações, enquanto o CDC deverá permanecer como a principal modalidade sobre todas as operações do banco.

O objetivo do Scania Banco, segundo o diretor, é estar presente desde o início do processo de negociação com seus clientes, apoiando o consultor de vendas da concessionária para que ele ofereça o melhor pacote de soluções, com o veículo, serviços e crédito disponível para que ele possa fechar negócio. “Tudo isso com a vantagem de termos uma equipe com alto conhecimento, que acompanha os movimentos do mercado. Assim a proposta de crédito será sempre avaliada conforme o momento do cliente”, explica o diretor comercial.

O Scania Banco tem atualmente uma carteira com cerca de 7,7 mil clientes ativos, e a maioria dos financiamentos é feita em até 60 meses. “A nossa carteira acompanha as vendas da montadora, mas os principais setores atendidos com solução de financiamento em 2024 foram o de alimentos, com 29,5%, e o agronegócio, com 17%, seguidos de carga geral, com 14%”, revela D'Angelo.

bastante interessantes para a aquisição de ônibus e oferecerem taxas competitivas. “Essa tendência certamente se repetirá ao longo de 2025”, prevê Piccinini.

Além de contar com um portfólio completo em opções para financiamento de ônibus, o Banco Mercedes-Benz tem como premissa trabalhar em parceria com a fábrica e a rede de concessionários na busca da melhor solução, em termos de produtos e serviços, na medida das necessidades dos clientes e do mercado. “Por isso, considerando o cenário de alta de juros, entendemos que outra opção interessante aos clientes é a locação de ônibus, segmento que estamos começando a explorar”, afirma Piccinini.

O Banco Mercedes-Benz não revela quanto de recursos prevê liberar para o financiamento de veículos em 2025, mas o presidente da instituição afirma que neste ano o mercado de ônibus será decisivamente influenciado por renovações e ampliações de frota em grandes capitais no país, o que trará boas oportunidades de negócios. “Os resultados obtidos até o momento têm sido satisfatórios”, diz o executivo.

O Banco Mercedes-Benz tem em sua

Operações financiadas crescem em 2024

Em 2024, o Scania Banco teve mais de R\$ 7,4 bilhões em novas operações financiadas, crescimento de 30% em relação ao montante disponibilizado em 2023. “Acompanhamos as vendas de 20 mil veículos da marca no ano, financiando mais de 50% desse montante com alguma solução de serviços financeiros”, revela o diretor comercial do Scania Banco.

Os recursos disponibilizados pelo Scania Banco em 2024 financiaram oito mil caminhões e 330 ônibus. No segmento de ônibus, o CDC foi a principal modalidade de financiamento no ano passado, com 51% de representatividade, o Finame teve 38% e o leasing 11%.

Na área de consórcio, o Scania Consórcio teve um ano excepcional em 2024, com quase 3.700 cotas vendidas e mais de R\$ 3 bilhões em créditos comercializados, sendo que 95% para caminhões e 5% para ônibus, segundo Rodrigo Clemente, diretor comercial do Scania Consórcio.

“Nos últimos anos, com a retomada do setor de turismo e fretamentos, os



Frans Alpaert, diretor da Iveco Capital na América Latina

empresários de ônibus têm enxergado no consórcio a oportunidade de retomar os investimentos na frota com custos financeiros menores. Desde frotistas até empresas de pequeno e médio porte”, conclui Clemente.

BANCO IVECO MANTÉM EXPECTATIVAS POSITIVAS PARA 2025

A Iveco Capital, marca financeira do Iveco Group, mantém estimativas

positivas para o mercado de financiamento de ônibus em 2025. A instituição espera continuar a expandir a participação em financiamento e garantir suporte aos negócios da Iveco Bus no Brasil, com expectativa de fechar o ano com financiamento maior do que no ano anterior.

“Fechamos 2024 com acréscimo de 50% em financiamentos de chassi e minibus Iveco Bus, em relação a 2023. Se considerarmos também a carroceria, registramos um crescimento de 60%”, afirma Frans Alpaert, diretor da Iveco Capital na América Latina.

Entre as modalidades de financiamento para ônibus, o CDC pré-fixado liderou o financiamento no ano passado, com 73% de participação, seguido pelo Finame pós-fixado, que teve 24% da fatia de financiamento.

O executivo também destaca que as condições oferecidas pela Iveco Capital são pensadas para tornar o financiamento mais atrativo, facilitando a renovação de frota e a expansão dos negócios. “Temos todas as ferramentas para fazer a diferença na operação dos nossos clientes”, finaliza Alpaert. 🚌

www.transportemoderno.com.br | www.technibus.com.br

Anuncie nos principais portais de conteúdo especializado em transporte e logística do país



Ligue: 11 5096-8104



Cidades Inteligentes e Mobilidade Sustentável:

Iniciativas integradas entre transporte público, privado e micromobilidade para redução das emissões.

8ª EDIÇÃO | 26 DE JUNHO DE 2025
(das 09h00 às 11h00)

FAÇA SUA INSCRIÇÃO



EDIÇÃO ONLINE
COM LIVE NO



PRÓXIMAS EDIÇÕES 2025

Anote na sua agenda:

8ª EDIÇÃO | 20 DE AGOSTO DE 2025 - EDIÇÃO ONLINE (9h00 às 11h00)

8ª EDIÇÃO | 30 DE OUTUBRO DE 2025 - EVENTO PRESENCIAL (ARENA ANTP)

PATROCINADORES:



 /Forum-Transporte-Sustentavel

 @forum_transporte_sustentavel

 /forum-transporte-sustentavel

FORUMTRANSPORTESUSTENTAVEL.COM.BR





Tecnologia avança para acompanhar as transformações do transporte coletivo

As empresas que fornecem soluções e equipamentos para sistemas inteligentes de transporte (ITS) e bilhetagem estão em constante processo de evolução para incorporar as inovações, como inteligência artificial, interoperabilidade e digitalização de pagamentos e processos

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

SOLUÇÕES INOVADORAS MELHORAM A EXPERIÊNCIA DO PASSAGEIRO

A Empresa 1 disponibiliza tecnologias que permitem ao usuário recarregar o cartão do transporte público pelo celular, pagar tarifas com Pix ou cartão de crédito e acompanhar em tempo real a localização dos veículos, além de um

chatbot via WhatsApp para facilitar o processo de recarga. Para Harlen Barbosa, CTO (chief technology officer) da companhia, a maior demanda hoje é por plataformas que integram diversas funcionalidades para melhorar a experiência do passageiro, em especial no que diz respeito à forma de pagamento. “Essas inovações tornam o transporte público mais conveniente e acessível para todos”, afirma.

Recentemente, a Empresa 1 lançou

o Sigom Analytics, tecnologia Power BI, que consolida dados operacionais diretamente da sua base de dados, em painéis intuitivos e interativos, com foco em identificar oportunidades para melhorar processos e a operação. “O Sigom Analytics utiliza os dados das viagens realizadas, dos passageiros transportados e de distância percorrida para gerar indicadores financeiros e quantitativos. Essa é uma funcionalidade que aumenta a segurança no transporte público, pos-

sibilitando rastrear ocorrências e agir rapidamente, como mudança de rotas, e induzir demanda, se necessário”, diz Barbosa.

Para a rede de vendas, a plataforma faz o acompanhamento do desempenho dos postos de venda e o monitoramento de recargas realizadas tanto on-line quanto em postos de atendimento. A plataforma ainda organiza o cadastro de usuários com benefícios tarifários, consolidando informações sobre aprovações, bloqueios e o tempo médio de inspeção, garantindo maior controle e transparência.

Entre os produtos de seu portfólio, a Empresa 1 destaca o validador embarcado Sigom Pass SPX800, que atua como um computador de bordo multifuncional para leitura de cartões e outros meios de pagamento, além do SI.ONE, um equipamento portátil, que integra pagamento de tarifas, validação de gratuidades e inspeção de tíquetes. A empresa também inova com a validação de tarifa por reconhecimento facial.

De acordo com Barbosa, um dos cases mais recentes da Empresa 1 foi a modernização do sistema de bilheteagem eletrônica em Francisco Morato e Carapicuíba, na Grande São Paulo. A parceria com as companhias Del Rey, ETT e Moratense permitiu a implementação de recarga on-line via Pix e cartão de crédito, além da compra de passagens por QR Code, tudo por meio do aplicativo SI.GO.

“O novo sistema



Harlen Barbosa, CTO da Empresa 1

garante atualizações em tempo real e maior segurança operacional, sem a necessidade de troca dos cartões já em circulação. Com essa inovação, foram reduzidas filas para recarga, minimizado o uso de dinheiro físico no transporte e aprimorada a experiência do passageiro, tornando o pagamento mais ágil e acessível para toda a população dessas cidades”, conta Barbosa.

Em Itaquaquecetuba (SP), em parceria com a concessionária Expresso Planalto, empresa do grupo CSC de Transportes, foram implantadas três soluções: o SI.GO, plataforma de experiência do passageiro; o Chatbot para recarga de Bilhete Único; e o Sigom Vision,

Sigom Pass SPX800, da Empresa 1, atua como um computador de bordo multifuncional para leitura de cartões e outros meios de pagamento



sistema de reconhecimento facial.

Na visão de Barbosa, a inteligência artificial (IA) tem impulsionado grandes avanços no setor de mobilidade, tornando os sistemas de transporte mais eficientes, seguros e acessíveis. “Alguns dos principais avanços incluem a otimização de rotas e gestão de frotas. Com o uso de algoritmos que preditivos analisam dados em tempo real para ajustar itinerários, reduzir congestionamentos e melhorar a pontualidade do transporte coletivo, gerando assim informação para os passageiros de previsão de chegada e reduzindo o tempo de exposição dos passageiros nos pontos de parada, contribuindo com a segurança pública.”

Outro avanço relevante são os sistemas de pagamento inteligentes. “Tecnologias como reconhecimento facial e bilheteagem digital facilitam o embarque, garantindo mais segurança e agilidade para os passageiros. Com as câmeras de reconhecimento facial e o sistema de CFTV veicular, melhora a segurança com processamentos de imagens em câmera com IA, com algoritmos treinados que identificam comportamentos suspeitos e riscos dentro dos veículos e terminais, permitindo ações rápidas e aumentando a segurança”, avalia o executivo.

DIGITALIZAÇÃO É TENDÊNCIA MUNDIAL EM MOBILIDADE URBANA

Entre as principais tendências do transporte público na atualidade estão a retirada total de dinheiro em circulação nos ônibus e o crescimento das diferentes formas de pagamento. Nesse

contexto, a Transdata tem desenvolvido soluções para pagamento por aproximação, diretamente com cartões bancários contactless ou aplicativos de celular.

“A carteira digital (ABT), por exemplo, é uma solução, presente no aplicativo AtlasMob, que permite que o passageiro pague suas passagens sem a necessidade de ter cartões de transporte, tornando a experiência de usar o transporte coletivo muito mais ágil”, diz Cristiano Silva, gerente de produtos da companhia.

Segundo Silva, a Transdata está atenta às transformações e inovações no setor de transporte coletivo, pois as mudanças no comportamento dos passageiros são contínuas. “Tecnologias avançadas e integradas a cada demanda operacional se destacam como ferramentas fundamentais para otimizar o setor e aprimorar a experiência dos passageiros”, diz Silva.

O executivo conta que o ABT foi integrado ao AtlasMob, um aplicativo que, além de oferecer todas as funções de cadastro, acessar saldos, roteirização e previsão de horário em tempo real, também disponibiliza pagamento de tarifas, aceitação de transações por Pix



Cristiano Silva, gerente de produtos da Transdata

e outras soluções que facilitam a rotina dos passageiros. Várias cidades usam essa solução, como Petrolina (PE).

O AtlasConsole, que compõe o novo conceito de gestão de frota, foi desenvolvido para encurtar a distância entre o Centro de Controle Operacional (CCO) e o que acontece nas ruas. A cidade de Santo Domingo, no Equador, já conta com essa tecnologia.

Parceria com o Google

A Transdata também fechou uma parceria com o Google, promovendo

uma nova funcionalidade, que resultou em uma solução para os passageiros adquirirem o bilhete do transporte público diretamente pelo aplicativo. “Em fase de implantação na Metrocard, associação que congrega as empresas do transporte coletivo da região metropolitana de Curitiba, também será possível o armazenamento dos bilhetes na Carteira do Google, disponível apenas para dispositivos Android”, detalha Silva.

Além disso, uma passagem é sugerida para qualquer pessoa ao consultar o Google Maps, facilitando ainda mais a compra e sugerindo a melhor opção, o que torna a experiência do passageiro mais prática e eficiente. Para utilizar esse serviço, basta abrir a Carteira do Google e escanear o QR Code no validador, tornando o embarque mais rápido.

Em 2024, a Transdata implementou projetos em 46 cidades, sendo para substituir outras tecnologias ou implantando projetos e sistemas inéditos. Foram consolidadas várias negociações importantes em cidades como Ponta Grossa (PR), Ilhéus (BA), Itabira (MG) e Novo Hamburgo (RS).

Um dos destaques é o projeto em Santo Domingo, no Equador, que está passando por uma modernização no transporte público. O Consórcio MIO, responsável pelo sistema de transporte da cidade, buscava produtividade e eficiência na gestão. O pacote de soluções contratado, com uma frota de 500 ônibus, é abrangente, indo desde o data center para armazenagem de dados, passando pela bilhetagem eletrônica, recursos antifraude por reconhecimento facial, o AtlasConsole, para a comunicação entre o motorista e o Centro de Controle Operacional (CCO),



O AtlasConsole, da Transdata, foi desenvolvido para encurtar a distância entre o Centro de Controle Operacional (CCO) e o que acontece nas ruas

até informação completa para gestão da operação e da frota, permitindo o controle e planejamento dos serviços do sistema de transporte local.

DIGITALIZAÇÃO E INTEROPERABILIDADE MODERNIZAM TRANSPORTE PÚBLICO

Para João Ronco Júnior, presidente da Prodata Mobility Brasil, a adoção de pagamentos por aproximação e bilhetação digital tem crescido, permitindo que passageiros utilizem cartões bancários com tecnologia EMV, smartphones com NFC e QR Code para acessar o transporte público de forma rápida e segura. Além disso, a integração de serviços e interoperabilidade vem sendo aprimorada, conectando diferentes modais, como ônibus e metrô, em plataformas unificadas que facilitam a mobilidade urbana.

“Outro ponto importante é o foco na segurança e eficiência operacional, com sistemas que reduzem o uso de dinheiro físico, melhoram o controle de arrecadação e utilizam dados analíticos para otimizar a gestão do transporte. Essas tendências demonstram um avanço significativo na modernização da mobilidade no Brasil, proporcionando mais conveniência para os usuários e maior eficiência para os operadores”, comenta o executivo.

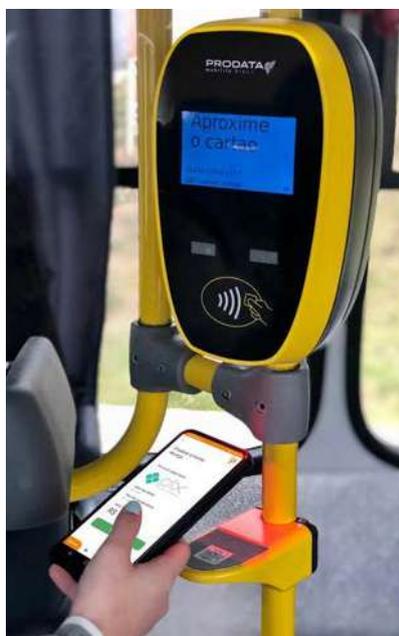
As principais inovações

Entre as principais inovações desenvolvidas pela Prodata está a recarga de créditos via WhatsApp, permitindo que

passageiros adicionem saldo aos seus cartões de transporte de forma rápida e prática, já disponível em diversas cidades do Brasil. Além disso, a Prodata expandiu os métodos de pagamento, reduzindo a circulação de dinheiro físico nos ônibus e combatendo a evasão de receita. Utilizando esses novos métodos, é possível pagar a passagem utilizando cartões bancários por aproximação, QR Code, Pix, carteiras digitais e até tecnologia Bluetooth.

Outro avanço importante foi o lançamento do Prodata Analytics, uma plataforma que oferece dados estratégicos para operadores, permitindo o monitoramento detalhado das operações de transporte e facilitando a tomada de decisões. “Essas inovações reforçam o compromisso da Prodata Mobility Brasil com a digitalização e modernização da mobilidade urbana, proporcionando mais comodidade para os usuários e maior eficiência para os operadores de transporte”, afirma Ronco Júnior.

A expansão da nova geração do motor



João Ronco Júnior, presidente da Prodata Mobility Brasil

de reconhecimento facial, anunciado no ano passado, é outra novidade da empresa. “Os indicadores de desempenho superaram nossas expectativas, e a atualização da solução nos clientes está ocorrendo gradualmente, proporcionando maior eficiência operacional e redução de custos para os operadores. Nossa expectativa é que, em um futuro próximo, a solução de biometria facial da Prodata se consolide ainda mais como referência no mercado”, avalia Ronco Júnior.

No que diz respeito ao hardware, a Prodata apresentou um novo validador na Lat.Bus 2024, que atenderá às demandas do Brasil e de outros mercados no mundo. Esse equipamento reflete o know-how em desenvolvimento e fabricação de hardware, incorporan-

Prodata expandiu os métodos de pagamento, reduzindo a circulação de dinheiro físico. Agora é possível pagar a passagem utilizando cartões bancários por aproximação, QR Code, Pix, carteiras digitais e até tecnologia Bluetooth

do as mais recentes tecnologias em conectividade – sendo o primeiro do segmento no Brasil a contar com suporte para redes 5G. Além disso, a empresa está renovando a linha de terminais de motorista, com funcionalidades que vão além da bilhetagem.

“Para maximizar o desempenho de nossos novos equipamentos, apresentaremos uma nova geração de software embarcado, projetada para otimizar a experiência das equipes de manutenção e operação. Com funcionalidades avançadas, como configuração remota e autodiagnóstico em tempo real, o sistema permitirá a detecção imediata de anomalias, independentemente da localização do veículo”, complementa o presidente da empresa.

Contratos estratégicos

A Prodata Mobility Brasil firmou e renovou contratos estratégicos em importantes cidades, como Osasco, Cajamar, Caieiras, Franco da Rocha, Santana de Parnaíba, São Bernardo do Campo e Blumenau. O destaque foi a implantação do projeto da região metropolitana de Belo Horizonte, que atende 33 municípios, em mais de três mil ônibus e transporta aproximadamente 850 mil passageiros por dia.

A empresa participa ainda de um projeto de grande relevância internacional: a parceria com a RKR, na Dinamarca. Na primeira fase, a Prodata fornecerá equipamentos e sistemas para mais de sete mil veículos, em um contrato avaliado em mais de 16 milhões de euros.



Marco Antônio Tonussi, diretor de marketing e mercado da Tacom

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL IMPULSIONA SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

Atualmente, o setor de bilhetagem eletrônica e sistemas inteligentes de transporte (ITS) no Brasil está passando por transformações significativas. Segundo Marco Antônio Tonussi, diretor de marketing e mercado da Tacom, as principais tendências estão centradas na adoção cada vez maior de inteli-

gência artificial (IA) para proporcionar melhoria da experiência dos usuários e maior integração entre os vários serviços públicos e de mobilidade da cidade, contemplando o conceito das Smart Cities.

“Também podemos citar a adoção cada vez maior de pagamentos digitais e sem contato. Além da integração de IA em todos os aspectos da bilhetagem e do ITS, a adoção de tecnologias para pagamentos digitais e pagamentos por aproximação está em ascensão, com sistemas de bilhetagem digitais que aceitam QR Codes, além de Pix e NFC. Estes novos sistemas de bilhetagem digital também estão incorporando funcionalidades financeiras adicionais, ampliando as opções de uso para os usuários”, avalia Tonussi.

Para ele, a migração para sistemas de bilhetagem baseados em contas está ganhando força. A adoção de soluções baseadas em ABT permite que as informações dos usuários sejam armazenadas na nuvem, facilitando a integração com diversos serviços de mobilidade e proporcionando uma experiência mais fluida e personalizada.

“Percebe-se também um movimento crescente para integrar diferentes modos de transporte e serviços em uma única plataforma, unificando funções de bilhetagem eletrônica, débito e crédito,

além de permitir a integração entre ônibus municipais, intermunicipais, sistemas metroviários e BRT. Por fim, a integração entre órgãos gestores e empresários do



O painel do motorista DMX500 da Tacom, uma tela touch screen de 8 polegadas, opera por GPS e tem navegação de atualização de itinerário

transporte público na busca de mais transparência na utilização de subsídios”, diz Tonussi.

Segundo o executivo, as soluções de ITS da Tacom estão plenamente alinhadas com as novas tendências em tecnologias para transporte público, sendo que já se encontram implantadas em várias capitais brasileiras. “Com o lançamento da tecnologia ia.mobi, o uso da IA foi definitivamente inserido no contexto da mobilidade brasileira de forma pioneira pela Tacom. Com o ia.mobi tornou-se possível associar a IA às soluções CIT-Sbe (bilhetagem), CIT-Gis (rastreamento) e Buszoom (videomonitoramento embarcado) do CITbus Next Generation”, detalha.

Recursos e funcionalidades inéditas

Uma das principais novidades da Tacom é o pagamento da tarifa do transporte urbano por meio do reconhecimento biométrico da face do usuário. A tecnologia envolve reconhecimento facial aliado à IA e machine learning para identificação dos usuários devidamente cadastrados e autorizados para utilização dos créditos, via aplicativo.

A Tacom apresentou recentemente o validador CCIT 5.0 e o painel do motorista DMX500, equipamentos embarcados com hardware de última geração e projetados para operar com o máximo aproveitamento dos recursos de software possibilitados pela IA.

Chatbots baseados em IA podem fornecer informações em tempo real sobre diversos cenários, análises do feedback dos usuários coletado por meio de mí-



A Autopass acredita que a integração multimodal possibilita que os deslocamentos sejam mais rápidos, acessíveis e eficientes, o que resultará na adoção de uma bilhetagem unificada em algum momento, permitindo o uso de um único meio de pagamento em todos os modais

dias sociais, aplicativos móveis ou pesquisas de satisfação visando entender melhor as necessidades e reclamações dos passageiros. Os algoritmos de IA podem analisar grandes conjuntos de dados históricos de transporte, como padrões de viagem e eventos sazonais, para prever a demanda futura e evitar superlotação ou subutilização.

“Os mesmos algoritmos podem ajudar na criação de rotas e horários mais eficientes, levando em consideração o tempo de viagem, congestionamento, eventos especiais, etc. Como mencionado anteriormente, a IA melhora os sistemas de bilhetagem, permitindo pagamentos automatizados via reconhecimento facial ou cartões inteligentes. Câmeras de videomonitoramento integradas à IA em ônibus e terminais identificam situações de risco, como assaltos, vandalismo ou comportamento suspeito, alertando operadores em tempo real, aumentando a segurança para todos os envolvidos no ecossistema de

transporte”, complementa o executivo.

Sensores e algoritmos analisam padrões de manutenção, prevenindo falhas mecânicas antes que causem interrupções, reduzindo drasticamente os impactos ocasionados pelas paradas para manutenções não programadas. “A IA é uma tecnologia em constante evolução e ainda nos seus passos iniciais. Mesmo assim, ela já traz inovações que aprimoram a eficiência, segurança e sustentabilidade dos sistemas de transporte, cada vez mais adaptados às necessidades dos usuários”, observa Tonussi.

Entre os cases da empresa está o projeto Expresso Salvador, criado para melhorar a mobilidade urbana durante o Carnaval de Salvador. “O objetivo era reduzir os congestionamentos no trânsito, proporcionando uma mobilidade urbana e transporte público eficiente que conectasse shoppings estratégicos aos circuitos oficiais do Carnaval. Por meio da integração entre o CITbus

Next Generation e o aplicativo KIM, foi possível minimizar filas, reduzir atrasos na compra de passagens e eliminar o uso de papel para o acesso aos ônibus”, conta o executivo.

EMPRESAS DEVEM ATUAR COMO AGENTES DA INOVAÇÃO

Em um cenário em constante evolução, as empresas do setor ITS devem atuar como agentes de inovação, acompanhando e implementando tendências que garantam mais eficiência, acessibilidade e integração no transporte público, segundo a Autopass.

A empresa acredita que a integração multimodal possibilita que os deslocamentos sejam mais rápidos, acessíveis e eficientes, o que resultará na adoção de uma bilhetagem unificada em algum momento, permitindo o uso de um único meio de pagamento em todos os modais, além de plataformas digitais que forneçam informações em tempo real sobre horários, disponibilidade e rotas otimizadas. Big data, inteligência artificial, personalização e programas de fidelidade também tendem a se ampliar.

Outra tendência é a expansão dos sistemas ABT, um modelo avançado de bilhetagem eletrônica para que o saldo e as tarifas dos passageiros sejam gerenciados na nuvem, eliminando a necessidade de cartões ou bilhetes físicos. Para a Autopass, o reconhecimento facial na bilhetagem está avançando e tem potencial para substituir métodos tradicionais de pagamento no futuro.

“No momento, a tecnologia ainda vem sendo implementada principalmente para validação de benefícios tarifários, como isenções para idosos e meia tarifa para estudantes, garantindo que o benefício seja concedido corretamente ao passageiro certo. No entanto, a expectativa é que, com o tempo, o reconhecimento facial evolua para permitir pagamentos automáticos”, declara a empresa.

Aprimorando a experiência dos passageiros

A Autopass tem impulsionado avanços na mobilidade e bilhetagem eletrônica, modernizando e aprimorando a experiência dos passageiros. Entre as principais inovações está o aplicativo TOP com nova usabilidade, que consiste em uma nova interface para uma navegação mais intuitiva, facilitando o acesso a todas as funcionalidades e melhorando a experiência do usuário.

De acordo com a Autopass, a digitalização dos bilhetes de embarque em trens e metrô tem permitido a diminuição do tempo de funcionamento das bilheterias da CPTM e viabilizado a implantação de estações sem bilheterias, otimizando custos operacionais para o estado e acelerando o acesso dos usuários, que sempre podem adquirir e validar seus bilhetes diretamente pelo celular.

Os novos validadores de ônibus da Autopass trazem mais velocidade, segurança e flexibilidade para a bilhetagem eletrônica, permitindo pagamentos por aproximação (cartões NFC e bancários

EMV) e QR Code (ABT). Com um sistema operacional avançado e conectividade estável via GSM e Wi-Fi, garantem processamento rápido das transações e integração eficiente com catracas, câmeras e outros dispositivos acessórios. Além disso, contam com GPS para geolocalização, tela de cinco polegadas e design ergonômico.

Entre os produtos da empresa, o Autopass ITS representa a integração de GPS nos validadores para o rastreamento em tempo real da frota, proporcionando uma gestão mais eficiente do transporte público ao possibilitar a otimização de rotas com base no fluxo de passageiros e nas condições do trânsito, o aprimoramento do planejamento operacional por meio da análise de dados sobre deslocamento e demanda.

Na visão da Autopass, a IA tem o potencial de transformar os sistemas inteligentes de transporte (ITS) ao analisar grandes volumes de dados em tempo real para prever padrões de deslocamento, otimizar a gestão da frota e ajustar automaticamente a oferta de transporte conforme a demanda, além de ajudar as operadoras a planejar a distribuição de veículos com base em tendências de uso, eventos sazonais e mudanças no comportamento dos passageiros.

Além da gestão do transporte, a IA melhora a experiência dos usuários, oferecendo automação no atendimento. Ademais, a análise em tempo real de imagens captadas por câmeras e sensores pode melhorar a segurança em estações e pontos de embarque, ajudando a detectar situações de risco e aprimorar a resposta a incidentes. 

A solução para a

**MOBI
LIDADE**
urbana.



Desacelere. Seu bem maior é a vida.



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

Salva 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

