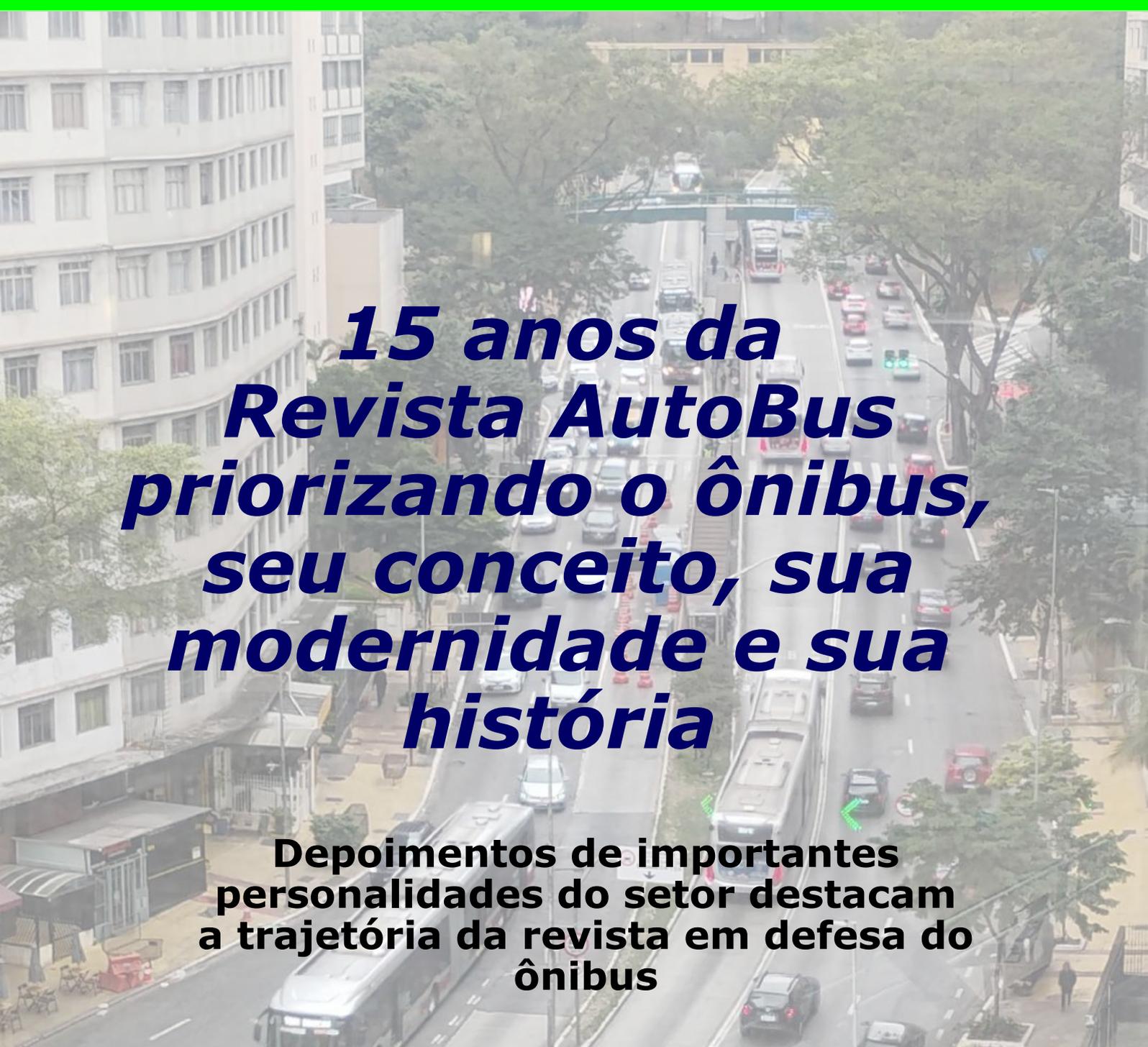


Revista

AutoBus

Ano 15 - nº 83 - AGO/SET 2025 - www.revistaautobus.com.br



15 anos da Revista AutoBus priorizando o ônibus, seu conceito, sua modernidade e sua história

**Depoimentos de importantes
personalidades do setor destacam
a trajetória da revista em defesa do
ônibus**

O transporte coletivo na pauta do dia

A solução para a

MOBILIDADE

urbana.



Desacelere. Seu bem maior é a vida.



FLEETBUS

BLUETEC



CENTERBUS

Centro Especializado em Ônibus

Mercedes-Benz Ônibus Urbano. O coletivo de soluções.

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

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

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

mercedesbenzonibus mercedesbenz_onibus MercedesBenzBrasil

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

Mercedes-Benz
Referência em Ônibus



Uma leitura que valoriza o ônibus

Começo este texto com uma citação de Peter Drucker, escritor e professor, considerado o "pai da administração moderna" - Todas as inovações eficazes são, surpreendentemente, simples.

Lá em 2010, no mês de agosto, após um período contribuindo como freelancer para algumas editorias do setor da imprensa automotiva, sempre com o tema ônibus na pauta, resolvi, então, dar uma virada de chave em minha trajetória profissional. Assim, lancei e assumi a condução jornalística de uma revista on-line, a AutoBus, num período em que estavam surgindo as plataformas das publicações digitais alternativas e mais em conta às edições impressas.

Confesso que fiquei apreensivo por estar à frente de algo novo, desconhecido e inovador em termos de tecnologia da informação, afinal, estava envolvido com as palavras e um modelo de comunicação que era regido pelo papel. E não é que deu certo!! Claro, no começo alguns imprevistos e pequenos problemas, mas, aos poucos, tudo foi se alinhando.

Porém, para chegar a esse momento decisivo em minha vida, vamos um pouquinho mais longe. Minha formação profissional está ligada, também, com o papel, pois eu fui desenhista civil antes de me iniciar na arte da escrita. Em paralelo aos meus desenhos, eu editava um informativo amador, reproduzido em impressora simples e enviado via Correios, com o nome Informativo Ônibus. Por um tempo ele foi o meu instrumento de inserção neste mundo da comunicação sobre o transporte, que é bem desafiador e transformador, sempre com a preocupação em proporcionar a melhor informação.

Não posso deixar de citar que com a difusão da internet e por um curto espaço de tempo, criei, em 2009, aquilo que foi o embrião da revista, por meio de um blog, com o mesmo nome que escolhi para essa viagem, com textos e artigos que ressaltavam o modal. E, devagar fui conquistando espaços, conhecendo pessoas e profissionais dedicados à história do setor do ônibus e do transporte coletivo sobre pneus.

Hoje, 15 anos depois de apresentar o projeto e começar a construir a revista AutoBus, só posso dizer uma coisa: é enorme a satisfação por poder contribuir com propagação da evolução do ônibus e do transporte coletivo, sempre focando o assunto com um editorial independente e analítico.

Ao alcançar essa marca, ressalto a linha de trabalho em que as notícias e as opiniões seguem sempre juntas como forma de valorizar a mobilidade das pessoas e os sistemas de transporte que levam em consideração os serviços eficientes e seguros.

Em paralelo, assuntos fundamentais, como a sustentabilidade ambiental e a tecnologia são, constantemente, abordados numa perspectiva que conecta a estratégia de negócios ao modelo de informação com um repertório variado no exercício da leitura. E, nestes dias atuais, quando a informação corre como um risco de luz em nossas vidas, chegar aos 15 anos é o resultado de uma prática que não adota a superficialidade em meio a tantos conteúdos espalhados pela rede.

Ainda, no contexto, conquistei (falo na primeira pessoa por eu ser o único a produzir a revista) inúmeras amizades, compartilhei diversas experiências e pude ser reconhecido como uma referência no mercado, detalhe que agradeço imensamente.

Também, não posso deixar de citar a produção de dois livros em que destaco o transporte rodoviário e urbano, em obras que traço a linha do tempo sobre a importância do modal ônibus no decorrer dos anos. Com isso, pude confirmar o interesse em trazer o passado à luz do conhecimento no presente, numa trajetória em que a história não pode ser peça de baú ou deixada em empoeiradas bibliotecas.

Por isso, do fundo de meu coração, reforço o agradecimento a todos que me acompanharam e acreditaram nesta caminhada (eu seria injusto em citar nomes e deixar outros de fora), sempre com destaque aos leitores da revista AutoBus e da parceria vinda com o setor de manufatura dos ônibus e componentes. Sem isso, tenho a certeza de que este ideal já teria caído por terra. E, foi com uma inovação que a revista chegou aos seus 15 ANOS. Que venham mais 15!!!



Antonio Ferro
Editor



Revista
AutoBus

Número 83 – Ano 15
www.revistaautobus.com.br

Redação
Editor - Antonio Ferro (CNPJ - 15.140.909/0001-12)

Jornalista responsável:
Luiz Neto
MTB - 30420/134/59-SP

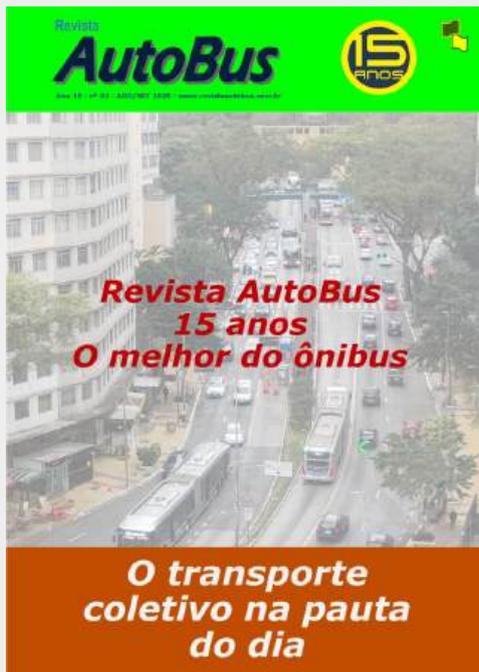
Contato

Rua José Ignácio, 126 centro
Atibaia – SP CEP - 12940 630
infobus@uol.com.br
contato@revistaautobus.com.br

Telefone -
11 99832 3766

Administração web
Vila8 Comunicação
www.vila8.com.br
Circulação eletrônica - Setembro 2025

"Ônibus é o caminho para a mobilidade inteligente"



Imagens da capa - Revista AutoBus



Divulgação

15
Seminário NTU 2025



Imagem - RMTTC

26
Goiânia melhora seu transporte

6 - Essencial
32 - Ponto de Vista 1
34 - Ponto de Vista 2

8 - 15 anos de estrada
Personalidades do transporte comentam

15 - Seminário NTU
Transporte urbano na berlinda

20 - Renovação de frota
Grupo Comporte compra 1.200 ônibus

22 - Montadora
Ônibus elétrico Volvo

24 - Operação rodoviária
Empresas com atendimentos diferenciados

26 - Transporte urbano
Goiânia renova seu sistema

28 - Transporte rodoviário
Nova plataforma operacional

30 - COP 30
O transporte rodoviário alinhado ao evento

Família NB1 Busscar

Imponente, robusta e confortável.



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

N1B
BUSSCAR

Movimento que transporta sonhos

    
Busscar Brasil
busscar.com.br/

Viação Pioneira confirma-se como grande cliente Marcopolo

Por si só, o volume expressivo de veículos representa uma das maiores aquisições do setor nos últimos anos e reforça a sólida parceria entre as empresas Marcopolo (fornecedora das carroçarias) e a Viação Pioneira, uma das operadoras do transporte coletivo do Distrito Federal. Ao todo são 444 unidades do modelo Torino, sendo que 207 veículos chegam até o fim de 2025 e as outras 237 unidades estão previstas para 2026.

O negócio destaca o protagonismo da Marcopolo em projetos de renovação de frota e sustentabilidade no transporte público brasileiro. Os novos ônibus atenderão a Bacia 2, que abrange as regiões do Gama, Itapoã, Jardim Botânico, Paranoá, Santa Maria e São Sebastião, que somam mais de 600 mil pessoas diretamente beneficiadas pela renovação da frota.

A carroçaria Torino está equipada com o chassi de Mercedes-Benz, modelo OF 1721. Cada novo ônibus tem 12,24 metros de comprimento e capacidade para 36 passageiros, 2 auxiliares e 34 passageiros em pé, com poltronas City estofadas com encosto alto. Além disso, há elevador para total acessibilidade e equipamentos para maior segurança e comodidade, como portas elétricas com sistema antiesmagamento, itinerários eletrônicos, vidros fumês, assoalho com revestimento antiderrapante, faróis de LED, sistemas de áudio e vídeo com monitoramento mais o validador integrado atendendo todas às especificações do órgão gestor e do Governo do Distrito Federal. "A Viação Pioneira é um tradicional e importante cliente Marcopolo, com frota de mais de 700 veículos. Participar de forma integral da renovação de sua frota com ônibus modernos e sustentáveis reforça nosso compromisso com a mobilidade urbana de qualidade", destacou Ricardo Portolan, diretor de Operações Comerciais Mercado Interno e Marketing da Marcopolo.



Imagem - Divulgação

Penha com novos ônibus Busscar para ampliar o conforto e a segurança

Uma das mais conhecidas empresas rodoviárias de ônibus, a paranaense Penha (atual nome da Empresa Nossa Senhora da Penha), revelou a chegada de mais 30 novos ônibus que combinam ambiente aconchegante com soluções avançadas em conectividade, entretenimento, segurança, comodidade e modernidade a bordo.

A estratégia comercial da operadora é ter um investimento contínuo para que possa proporcionar os melhores serviços aos seus clientes. Dessa maneira, ela receberá 30 unidades da carroçaria Top de linha da família NB1, o Panorâmico DD da catarinense Busscar. O modelo, com 15 metros de comprimento, terá chassi da Mercedes-Benz O-500 RSD 2745 (8x2) trazendo o que há de mais moderno em tecnologia, conforto e segurança no transporte rodoviário.

Internamente, cada novo ônibus conta com salão superior dotado de 46 poltronas Class Leito Turismo, enquanto o salão inferior dispõe de 8 poltronas Cama Buss. Todas elas oferecem apoio para pés e pernas, porta revistas, gancho para sacos de lixo e conjunto de porta-copos individuais. Os assentos do corredor contam com apoio de braço lateral escamoteável. Há, ainda elevador para pessoas com mobilidade reduzida localizado no entre-eixos.

De acordo com a Busscar, para garantir viagens mais agradáveis, os Panorâmicos DD NB1 entregues ao seu cliente contam com dois tetos solares com renovação de ar, sendo o primeiro com exaustor e o segundo com ventilador. Já o sistema de ar-condicionado tem filtro anti-pólen, proporcionando mais qualidade ao ar interno. A iluminação é na cor azul na lateral no porta-pacotes/dutos junto às janelas dos veículos e na iluminação no peitoril abaixo das janelas. A luz do corredor em LED é na cor cristal e está localizada sob as poltronas.

A configuração, também, traz um armário no porta-pacotes próximo à escada de acesso ao segundo piso, um móvel atrás da escada com sistema de refrigeração, uma geladeira de 50 litros atrás da escada e uma geladeira de 47 litros ao final do salão no piso superior. E, no salão inferior, há uma geladeira de 52 litros para uso

geral.

Tomadas USB-A individuais em todas as poltronas, roteador de Wi-Fi para garantir acesso à internet durante a viagem e sistema de áudio e vídeo ampliam a comodidade ao passageiro.

No quesito segurança, há monitoramento com câmeras internas (frente de cada salão, entrada de passageiros), microcâmera na tampa traseira do condensador e monitor no painel superior. Outro detalhe é a presença de sensor de estacionamento traseiro com display, alarme sonoro para marcha à ré, botão de emergência no sanitário e tecla de aviso nas poltronas preferenciais, com sinal sonoro e visual para o motorista.

Quanto ao pacote embarcado de segurança, os veículos estão equipados com transmissão automatizada, radar para sistema de frenagem de emergência (AEBS) e assistente de ponto cego (BSA).

Paulo Corso, diretor-comercial da Busscar, ressaltou que o Panorâmico DD NB1 foi projetado para elevar o padrão de viagem no transporte rodoviário, incorporando muitos diferenciais para uma viagem segura e confortável. "Cada detalhe foi pensado para garantir praticidade, segurança, qualidade e conforto, mostrando que o compromisso da Busscar é entregar soluções que unem design e funcionalidade para os nossos clientes", explicou.



Imagem - Divulgação

Climatização tem efeito positivo no transporte urbano

Num país tropical, com clima quente na maior parte de seu território, ter um ambiente agradável nas viagens de transporte público urbano é mais uma maneira do passageiro em alcançar conforto. E esse aspecto tem se mostrado em alta na renovação das frotas de ônibus. É o que diz a empresa Spheros do Brasil, referência mundial em fabricação de equipamentos de climatização interna de veículos automotores.

De acordo com informações, a Spheros do Brasil é a segunda maior operação do Grupo Spheros no mundo e a maior em produção de sistemas de ar-condicionado para ônibus. E, com o aumento da frota de modelos elétricos no Brasil e em todo o continente latino-americano, a fabricante oferece os melhores produtos, de acordo com as especificações de cada montadora e encarregadora. "Temos acompanhado o crescimento da demanda por modelos urbanos equipados com ar-condicionado, sobretudo em médias e pequenas cidades. O que antes era uma exigência dos grandes centros está ganhando os municípios de todo o País e ocorre porque os passageiros estão buscando cada vez mais comodidade, segurança e, também, conforto térmico no interior dos ônibus", disse Luis Carlos Sacco, diretor regional América Latina da Spheros.

A fabricante informou que, além dos sistemas de ar-condicionado, entre os recentes lançamentos da Spheros estão novos softwares para ônibus Duplo Piso, com operação simples e diagnóstico de falhas detalhadas do sistema de ar-condicionado para facilitar o trabalho da manutenção das operadoras e com portas de conexão com telemetria e para configuração de itinerários. "Neste ano, já lançamos alguns novos produtos sob medida para o mercado brasileiro, como a nova família CC206 de ar-condicionado para micro-ônibus. E vamos apresentar no início de 2026 outros lançamentos de climatização e produtos eletrônicos", finalizou Sacco.



Imagem - Divulgação

Parabéns à revista AutoBus pelos 15 anos muito bem vividos e de representatividade legítima do setor de transporte de passageiros por ônibus. O trabalho desenvolvido pelo Antônio Ferro é da mais alta qualidade e de extrema relevância para toda a cadeia que envolve a mobilidade, seja urbana ou rodoviária. Uma das características marcantes é trazer assuntos e questionamentos em análises holísticas e comprometidas tanto com o presente quanto com o futuro, em temas, por exemplo, como sustentabilidade, segurança e investimentos em infraestrutura. Temos certeza que os conteúdos produzidos ajudam os clientes e demais atores do setor na tomada de decisões. Vida longa ao AutoBus.

Alex Nucci, diretor de Vendas de Soluções da Scania Operações Comerciais Brasil.



Imagens - Divulgação

Parabéns à revista AutoBus pelos 15 anos de vida e absoluto sucesso. É nítido comprovar o nível de dedicação e o amor pelo setor do Antônio Ferro. Os materiais que nascem nas páginas da revista digital ou nos boletins semanais, são elevados, sem dúvida, aos mais altos patamares de relevância e confiabilidade para o operador e quem atua no mercado. E, ainda, reforço: o compromisso com a veracidade da notícia, a checagem de dados e fatos e o alto conhecimento técnico se tornam apoio essencial para o dia a dia dos profissionais. Continue fazendo a diferença para o setor, Antônio Ferro.

Gustavo Cecchetto, gerente de Vendas de Soluções para Mobilidade da Scania Operações Comerciais Brasil.



Uma trajetória de 15 anos da revista AutoBus marcada pelo propósito do melhor transporte coletivo sobre pneus

A revista celebra, em 2025, seus 15 anos de história, compartilhando conhecimento e informações, além de agregar amizades e importantes parcerias. Abaixo, acompanhe alguns depoimentos que ressaltam a importância do contexto editorial.



Revista Auto Bus, quinze anos sendo um exemplo de conhecimento, competência e perseverança na divulgação de assuntos pertinentes e na defesa do transporte rodoviário de passageiros do Brasil. Parabéns!

A diretoria da Viação Atibaia São Paulo aproveita a oportunidade de comemoração de 15 anos da revista para registrar a sua gratidão por termos esse veículo de comunicação qualificado e a altura do importante seguimento que temos a honra de participar na construção contínua de melhorias no atendimento dos usuários.

A Revista, brilhantemente, faz a comunicação entre as empresas do ramo, as montadoras de nossos veículos e órgãos reguladores nas matérias que publica. Isso é muito bom e importante para nós. Muito obrigado.

Sérgio Mantovanini, diretor da Viação Atibaia SP

A sociedade, conforme sua evolução, passa por diversos desafios. Para superar esses desafios, uma das ferramentas primordial é o conhecimento.

Está aí o ponto de reflexão: como conviver em um mundo com tanta desinformação e a facilidade de transmitir e reverberar qualquer qualidade de notícia?

Um caminho saudável e de ótimo resultado é o investimento em veículos sérios, com pessoas comprometidas e com alta carga de responsabilidade na produção de conteúdo produtivo.

Antonio Ferro e a revista AutoBus são exemplos para o setor de transportes e mobilidade. Nesses anos de atuação, merece o reconhecimento e sucesso daqueles que participam ativamente de sua constante construção e renovação.

Parabéns pela data e que, de forma sempre ativa, venham muitos anos de informação e comunicação sustentável!



Antonio Laskos, diretor do Setpes



Celebrar os 15 anos da Revista AutoBus é reconhecer uma trajetória marcada pela paixão, dedicação e compromisso com o transporte coletivo brasileiro.

A revista tem sido uma verdadeira guardiã da memória do transporte e dos transportadores, valorizando cada história, cada inovação e cada passo dado rumo ao futuro. E à frente dessa missão está o incansável editor Antonio Ferro, que nos presenteia, edição após edição, com conteúdos que revelam o desenvolvimento tecnológico dos ônibus e a evolução do transporte de passageiros no País.

Seu olhar atento e sua curadoria cuidadosa transformam a revista em uma fonte indispensável de conhecimento, inspiração e respeito pela história do setor.

Agradeço profundamente por essa contribuição tão rica e necessária. Que a Revista AutoBus continue iluminando caminhos, conectando gerações e celebrando tudo o que move o transporte coletivo.

Parabéns à todos que fazem parte dessa jornada!

Thereza Christina Villela de Andrade, advogada

Iniciei, de fato, minha trajetória na direção de empresas de transporte de passageiros em 1986. Em 2007, retornei à capital paulista e, diante da necessidade de me reposicionar no mercado, especialmente considerando o porte da empresa em que atuava, com aproximadamente 4.500 funcionários, percebi a importância de contar com uma fonte de informação técnica confiável, que estivesse à altura dos desafios que enfrentava.

Na busca por periódicos especializados, encontrei muitos recheados de propagandas e com pouco conteúdo técnico relevante. Foi então que, em 2010, conheci a AutoBus. Diferente dos demais, ela apresentava artigos sérios, com embasamento técnico e informações em que se podia confiar. Sem bravatas, sem viés ideológico, apenas conteúdo de qualidade.

Desde então, já se passaram 15 anos de aprendizado contínuo e dois livros incríveis que me ajudaram a aprofundar ainda mais meu conhecimento. Para quem valoriza a história como ferramenta para evitar os erros do passado e para se orientar no presente, a AutoBus é essencial.

Por tudo isso, posso afirmar que a revista teve, e continua tendo, um papel fundamental na minha vida profissional. Parabéns ao editor Antonio Ferro, um verdadeiro desbravador de conteúdo técnico, e à AutoBus, por manter a qualidade e a modernidade em sua apresentação.



Mário Albuquerque, Administrador de Empresas e Economista



Em um mercado com poucas publicações dedicadas ao transporte de passageiros, a Revista AutoBus oferece informação técnica, análise crítica e cobertura de inovações que ajudam a impulsionar a evolução do segmento. Sua presença é essencial para conectar profissionais, fomentar debates relevantes e fortalecer um setor vital para a mobilidade do país. Nestes 15 anos, a AutoBus documentou e analisou transformações marcantes: evolução tecnológica das frotas, mudanças na regulação, crises enfrentadas durante a pandemia e a retomada do crescimento, sinalizando a força do modal rodoviário. A revista também amplia o debate sobre temas fundamentais, como: renovação de frotas, desafios de financiamento e sustentabilidade operacional; segurança no transporte, frente a novos riscos e a busca por operações mais eficientes e seguras; e inclusão de inovações globais, como a adoção de veículos menos poluentes e digitalização de processos. Por essas e outras razões, a Abrati vêm parabenizar os profissionais e anunciantes envolvidos na publicação que perpetuam sua longevidade, e claro, seus leitores que podem desfrutar e prestigiar a publicação por muitos anos!

Paulo Porto Lima, presidente da Abrati

Parabenizamos a Revista pelos 15 anos! É gratificante acompanhar a contribuição que vocês têm oferecido ao fortalecimento do transporte rodoviário de passageiros brasileiro. A publicação traz temas fundamentais, como mobilidade, inovação, tecnologia e sustentabilidade, sempre com olhar atual e compromisso com o futuro. Que venham muitos outros anos de conquistas e impacto positivo para o setor.



Paula Barcellos, CEO da Viação Águia Branca



É com muita satisfação que parabeno Antonio Ferro pelos 15 anos da revista AutoBus, destacando o seu compromisso com um jornalismo técnico de alto nível, transparente, responsável e isento, na análise do setor de transportes. Esta celebração reconhece o êxito de um projeto que se manteve relevante ao longo do tempo, acompanhando as variações e os avanços tecnológicos dos últimos 15 anos. Antonio Ferro adotou, ao longo dos anos, uma linha editorial interessante e atraente. Cada edição abordou a evolução, os desafios, as possibilidades e as expectativas do setor de transportes, acompanhando suas constantes transformações. O compromisso em registrar tendências, fomentar debates e valorizar as iniciativas inovadoras contribuiu para a formação de uma visão mais abrangente e crítica sobre o setor. É motivo de orgulho ver a revista AutoBus celebrar uma história marcada por reconhecido sucesso. Que os próximos anos tragam ainda mais conquistas e inspiração para toda a equipe envolvida nesse importante trabalho.

Francisco A. N. Christovam, diretor-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU

A revista AutoBus completa 15 anos de existência, um marco incrível que demonstra sua dedicação e compromisso em fornecer informações de qualidade sobre o setor de transporte. Durante esses anos, a revista se consolidou como uma referência importante para profissionais da mobilidade, oferecendo notícias, análises e debates sobre os desafios e oportunidades do transporte no Brasil. Desejamos que os próximos anos sejam marcados por continuado sucesso e crescimento e que a revista prossiga sendo uma fonte confiável de informações para o setor.



Mauro Artur Herszkowicz, presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)



É com grande satisfação que a Caio, encarroçadora de ônibus urbanos com oito décadas de tradição, parabeniza a Revista AutoBus pelos seus 15 anos de história. Ao longo desse tempo, a AutoBus se consolidou como um importante veículo de comunicação no setor, estabelecendo uma conexão valiosa entre os profissionais da mobilidade urbana por meio de informações sérias e confiáveis. Estamos honrados em fazer parte dessa trajetória e agradecemos pela parceria sólida que construímos ao longo dos anos. A revista se destaca como uma excelente ferramenta para divulgar nossos produtos, serviços e a marca como um todo, além de oferecer fácil acesso a conteúdos relevantes e atualizados sobre o setor de transporte, nos mantendo sempre informados. Parabéns, AutoBus! Desejamos muito sucesso na continuidade dessa jornada e parceria!

Maurício Cunha, vice-presidente Industrial do Grupo Caio

É uma fonte sensata, equilibrada e contínua de conhecimento para quem precisa tomar decisões. Todas as publicações têm contribuído para que eu desenvolva as atividades, considerando fontes confiáveis e informações úteis. Parabéns pelo aniversário de 15 anos e que continue com o sucesso merecido!



André Dantas, engenheiro civil com doutorado em transportes e colunista na revista AutoBus



Parabenizamos o Antonio Ferro que produz a revista AutoBus pelos 15 anos de dedicação ao principal modal do transporte coletivo no País, que é o ônibus. Publicações como a AutoBus, sempre conectadas às questões que envolvem a mobilidade e os desafios que se impõem para o deslocamento das pessoas por meio do transporte rodoviário, são grandes ferramentas para o desenvolvimento deste segmento, cada vez mais inovador, tecnológico e desafiador.

O debate e aprofundamento do tema transporte público são ferramentas fundamentais para melhorarmos a qualidade de vida das pessoas e contribuirmos para a economia, de forma sempre alinhada às práticas de sustentabilidade, cuidado com as pessoas e com o meio ambiente.

Mais do que uma alternativa, o transporte coletivo rodoviário é um serviço indispensável para um futuro eficiente, seguro, sustentável e acessível. Publicações como a AutoBus desempenham um papel decisivo nesta direção.

Estefano Boiko Jr., vice-presidente do Grupo Garcia/Brasil Sul

O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SetraBH) parabeniza a Revista AutoBus pelos seus 15 anos na produção de conteúdo jornalístico especializado para o setor de transporte público de passageiros.

Nesta data especial, o SetraBH reconhece a importância do veículo de notícia que se destaca pelo seu papel na valorização do transporte público de passageiros, como eixo do desenvolvimento urbano e social do Brasil.

Que a revista continue inspirando e informando por muitos anos, sempre com a sua presença marcante que a tornou uma voz indispensável no setor. Parabéns, AutoBus!



Anna Carolina Masseo de Andrade, presidente-executiva do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SetraBH)



A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros de Minas Gerais (FETRAM) celebra com grande satisfação os 15 anos da Revista AutoBus, marco importante no jornalismo especializado sobre o setor de transportes de passageiros no Brasil.

Ao longo de uma década e meia, a revista tem desempenhado um papel crucial na disseminação de conhecimento, consolidando-se como uma fonte de informação indispensável para o setor.

A FETRAM reconhece a importância desta parceria de longa data e parabeniza toda a equipe da AutoBus por estes anos de contribuições relevantes para o desenvolvimento do transporte de passageiros no País.

Parabéns, Revista AutoBus!

Rubens Lessa Carvalho, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros de Minas Gerais (FETRAM)

A Revista AutoBus tem sido uma parceira valiosa na qualificação do debate sobre o transporte de passageiros no Brasil. Ao longo desses 15 anos, seu conteúdo técnico e comprometido tem contribuído não apenas para informar, mas também para fortalecer a interlocução da CNT com empresas e profissionais do setor, apoiando o desenvolvimento de uma mobilidade mais eficiente e integrada.



Fernanda Rezende, diretora-executiva interina da CNT (Confederação Nacional do Transporte)



A BUSSCAR parabeniza a revista AutoBus pelos seus 15 anos de história. Ao longo desse tempo, a revista tem sido uma ponte entre passado, presente e futuro do transporte, cumprindo com dedicação o papel de informar, preservar a memória do setor e provocar reflexões sobre inovação e mobilidade. Parabéns à Revista AutoBus e ao Antônio Ferro pela importante contribuição ao nosso segmento. Que venham novos ciclos de informação, análise e evolução.

Paulo Corso, diretor-executivo da Busscar

Prezado amigo Antônio Ferro

Muita alegria de ver o amigo comemorando 15 anos da revista AutoBus. Parabéns pela dedicação, seriedade e comprometimento com a história do ônibus no Brasil, não só através da revista como, também, dos dois livros. Desejo sucesso nessa sua jornada que tenho certeza, vai durar muitos 15 anos.



Francisco Carlos Mazon, Viação Santa Cruz LTDA.



Parabenizo a Revista AutoBus pelos seus 15 anos de história, informação e compromisso com o transporte e a mobilidade no Brasil. Ao longo dessa trajetória, a revista se consolidou como uma fonte essencial para quem vive o setor, contribuindo não apenas com dados e análises, mas também com reflexões que impulsionam o desenvolvimento do transporte rodoviário de passageiros.

É um trabalho que valoriza o ônibus, os profissionais da área e toda a cadeia que move esse setor tão fundamental para o País. Que venham muitos outros anos de sucesso, inovação e dedicação à missão de informar com profundidade e paixão. Parabéns ao Antonio Ferro.

Luana Fleck, diretora da Viação Ouro e Prata

Uma trajetória que inspira e transforma o transporte

Ao longo dos anos, tive o privilégio de acompanhar o trabalho sério, consistente e inspirador de Antonio Ferro. Jornalista de trato fácil, postura humilde e olhar sempre atento às transformações do setor automotivo, especialmente no transporte urbano de passageiros e de carga. Antonio se tornou uma referência indispensável para todos que atuam nesse universo.

Com a revista AutoBus, ele foi além da cobertura jornalística: ajudou a construir pontes entre fabricantes, operadores, autoridades e, principalmente, pessoas. Pessoas que enxergam no transporte não apenas um meio de locomoção, mas uma ferramenta de desenvolvimento social, sustentabilidade e inclusão.

Nos últimos anos, Antonio também tem sido um protagonista na difusão de soluções com motorização alternativa e tecnologias de baixa emissão de carbono — uma contribuição inestimável em tempos de urgência climática e necessidade de inovação responsável.

Parabéns, Antonio, pelos 15 anos da AutoBus. Que essa história siga inspirando, informando e mobilizando o setor, com a mesma integridade, paixão e conhecimento que sempre foram sua marca registrada.



Com estima e admiração, Edson Ares Sixto Martins, diretor Comercial e de Marketing da Agrale S.A



Leitura é uma atividade fundamental para o desenvolvimento pessoal e profissional, que estimula nosso cérebro, expandindo nosso conhecimento e melhorando nossa capacidade de raciocínio e de reflexão

Informação de qualidade é essencial para tomada de decisões e deve ser precisa, confiável, atualizada, livre de vieses e pertinente ao contexto e às necessidades do leitor.

Devemos ter o hábito da curadoria, partindo da escolha cuidadosa das fontes de leitura que possam apresentar temática focada, de forma lógica e coerente, permitindo o aprendizado e uma base adequada para reflexões.

A forma com que o conteúdo é apresentado passa a ser elemento crucial para que ele seja acessível e atraente ao público, gerando um círculo virtuoso de desenvolvimento.

Editores de sucesso conseguem engajar o público, criando não apenas experiências informativas, mas também envolventes e inspiradoras.

A revista AutoBus, ao longo dos seus 15 anos, conseguiu se posicionar dentro deste contexto, trazendo para o segmento de ônibus, tão importante para nossa sociedade, um conteúdo informativo leve, mas ao mesmo tempo crítico na medida correta e propositivo no sentido de que tenhamos uma evolução contínua dos sistemas de transporte coletivo no Brasil.

A paixão pelo ônibus, buscando trazer aspectos históricos marcantes e reflexões importantes sobre o presente, tem representado excelente plataforma de informação para o setor.

A visão ampla abordando aspectos públicos e privados, o foco em uma mobilidade mais justa e sustentável e a interação constante com todos os agentes relacionados, tem gerado um conteúdo de valor inestimável para o segmento de transporte coletivo.

O espaço aberto para opiniões, novidades tecnológicas e experiências no segmento tem sido a marca registrada de seu editorial

Parabéns, Revista AutoBus, muito bem representada pelo seu editor e jornalista Antônio Ferro, sempre atual e presente nas diversas discussões e análises sobre o transporte de passageiros.

Rogério Pires, diretor da divisão de veículos comerciais da Voith Turbo América do Sul



Celebrar os 15 anos da Revista AutoBus é reconhecer uma trajetória marcada pela seriedade, compromisso com a informação e profundo conhecimento do setor de transporte coletivo. Ao longo desse tempo, a AutoBus se consolidou como uma referência indispensável para profissionais, empresas e entusiastas da mobilidade, sempre pautando temas relevantes, acompanhando de perto as transformações do setor.

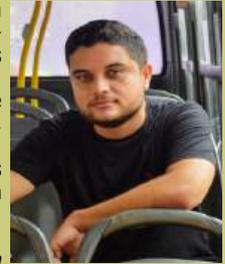
Parabéns ao Antonio Ferro por manter acesa a chama da inovação e da responsabilidade jornalística. Que venham muitos outros anos de sucesso, informação de qualidade e contribuição para um transporte mais eficiente, humano e sustentável.

Ruben Bisi, presidente da Fabus

A Revista AutoBus tem sido, ao longo desses 15 anos, uma referência essencial na cobertura qualificada e comprometida do setor de transporte coletivo no Brasil. Com olhar atento à inovação, à sustentabilidade e à mobilidade urbana inteligente, a AutoBus constrói pontes entre os desafios do presente e as soluções do futuro.

A Areja se orgulha de fazer parte dessa história, tendo sido destaque em suas matérias, fruto de uma parceria pautada pelo interesse comum em transformar a experiência do transporte público, com foco no impacto socioambiental positivo.

Parabenizamos ao jornalista Antonio Ferro por essa trajetória inspiradora. Que venham muitos outros anos de informação relevante, crítica construtiva e apoio à evolução do setor. Vida longa à AutoBus!



Leonardo Santiago, diretor da Areja



Há pelo menos cinco anos acompanho de perto o trabalho editorial da Revista AutoBus, que vem consolidando seu papel essencial na mobilidade brasileira. Desde que comecei a acompanhar o conteúdo da publicação, me impressionou a combinação de profundidade técnica e clareza na abordagem. Mais do que informar, a AutoBus conecta pessoas e profissionais às discussões mais importantes para os transportes urbano e rodoviário.

Seja destacando inovações, analisando políticas públicas ou resgatando e contando histórias que refletem a experiência diária de operadores e passageiros, a revista mantém um alto padrão de qualidade. Seu conteúdo é referência para tomadores de decisão e contribui para o fortalecimento do setor, com olhar crítico, jornalístico e especializado.

Nesta jornada, a AutoBus cumpre um papel estratégico na construção de conhecimento, transparência e evolução no transporte coletivo, missão que se conecta profundamente

com os valores do Rio Ônibus: transparência, integridade, sustentabilidade e compromisso com a segurança, em respeito às pessoas e ao meio ambiente.

Parabéns ao meu amigo Antonio Ferro, criador da revista. Que os próximos anos sejam tão inspiradores e impactantes quanto os primeiros quinze. Seguiremos juntos na construção de um transporte público mais eficiente, justo e acessível para todos.

Paulo Valente, diretor do RioÔnibus



O segmento de ônibus merece uma atenção da mídia condizente com sua importância para o transporte urbano, rodoviário e escolar, e pelo seu impacto na vida de milhões de usuários. Felizmente temos, nesse sentido, a cobertura competente e especializada da AutoBus há 15 anos.

A cada ano este segmento vem renovando sua força no Brasil, com aumento de vendas e das exportações, refletindo-se em incremento da produção. Além disso, é um segmento que vem sendo pioneiro na eletrificação. Em julho, 160 ônibus elétricos nacionais foram emplacados no país, 30 deles especialmente para atender a demanda da COP30 em Belém (PA).

AutoBus é uma fonte de informações confiáveis para quem quer entender a complexidade tecnológica desses produtos, as inovações em conforto e conectividade, as formas de propulsão inovadoras e os avanços em segurança e sustentabilidade. E, também, das pautas de transporte em geral e de feiras cada vez mais relevantes, como a Lat.Bus.

Em nome das nossas seis associadas fabricantes de chassis de ônibus, saúdo a AutoBus pelos seus 15 anos e desejo sucesso contínuo para a publicação e seus colaboradores.

Igor Calvet – Presidente da Anfavea



Este ano, a revista AutoBus celebra seus 15 anos, com um acervo extraordinário de conteúdos voltados para a mobilidade do nosso País, por meio do ônibus, um segmento vibrante que poucos jornalistas conhecem com profundidade.

O Antonio Ferro, fundador da Revista AutoBus, um estudioso e profundo conhecedor do setor, tem marcado sua trajetória de sucesso por notícias e matérias enriquecedoras, feitas com muita imparcialidade, seriedade e comprometimento, trazendo muita credibilidade na comunicação, algo difícil de se ver nos dias atuais com a digitalização e velocidade com que são criados os conteúdos de quaisquer natureza.

Parabéns a revista pelos 15 anos, parabéns ao Antonio Ferro.

Desejo muito sucesso!!

Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.



2010 foi um ano marcado por acontecimentos que movimentaram o nosso país: eleições, censo demográfico, eliminação da Copa do Mundo, aprovação da lei de resíduos sólidos, aumento da venda de ônibus. E em meio a tudo isso, um marco importante: surgia a Revista AutoBus, que desde então vem trazendo informações relevantes sobre passageiros, veículos, mercado, tecnologia, infraestrutura, energia, tudo, enfim, que envolve mobilidade. São 15 anos contribuindo para a promoção do desenvolvimento do transporte de passageiros em nosso país. Parabéns e muito sucesso!

Bruno Batista, sócio da 2Innovate Consultoria em Transporte e Logística e colunista da revista AutoBus

Parece que foi ontem que nos conhecemos e iniciamos uma relação pautada pela transparência e confiança. Em nome de toda a nossa equipe, queremos parabenizar você e a Revista AutoBus pelos 15 anos de história, dedicação e um jornalismo técnico de alta qualidade.

A revista se consolidou como uma referência indispensável para todos que atuam no setor de transporte, unindo profissionais, concessionárias, fabricantes e montadoras. Sua curadoria cuidadosa de matérias, que abordam as atualidades nacionais e internacionais de todos os ângulos, contribuiu diretamente para a evolução do transporte de pessoas no Brasil.

Não temos dúvidas de que a AutoBus foi um impulsionador de mudanças, oferecendo uma fonte de informação técnica e confiável em um mercado que se transforma quase que diariamente. Sua paixão pelo setor e o compromisso em registrar tendências e fomentar debates relevantes são notáveis.

Que a revista AutoBus continue iluminando caminhos, conectando gerações e celebrando tudo o que move o transporte coletivo. Que venham muitos outros anos de sucesso, informação e inovação.

Um grande abraço.

Florisvaldo Hudinik, CEO, diretor-comercial e, atualmente, na diretoria da Auto Viação Progresso



A revista AutoBus começou modestamente e, hoje, alcança uma grandeza editorial, representando para o setor de transporte de passageiros a oportunidade de mostrar todas as suas virtudes em meio ao desenvolvimento do Brasil.

Seu editor, Antonio Ferro, mostra grande interesse em proporcionar as melhores notícias, com um conteúdo atualizado, focado em tecnologia, operação e serviços. E, não só nos assuntos nacionais, como, ainda, nos trazendo informações internacionais.

Nós, que temos um cotidiano corrido, sempre atento às demandas operacionais, podemos nos inteirar sobre o que acontece no setor pelas páginas da revista AutoBus, que nestes 15 anos se tornou uma referência no segmento, sempre evoluindo como uma network aos empresários do transporte.

Estamos na torcida para a linha editorial continue com a qualidade apresentada e com o trabalho dedicado ao modal ônibus. Parabéns!!!

Maurício Gulin, presidência do Conselho da CWBUS

O setor brasileiro de transporte rodoviário vem assistindo, nos últimos 15 anos, a um constante sobe-e-desce, quer seja na produção e vendas, quer seja na exportação e também no ritmo da renovação de frota. Nesse período a revista AutoBus e o seu editor, Antonio Ferro, têm acompanhado e, de diversas e diferentes formas, apoiado o desenvolvimento e a evolução deste importante setor. Com pautas inteligentes, valorização de toda a cadeia de atuação, das montadoras aos fabricantes de carrocerias, passando por todos os fornecedores de componentes e serviços, a revista fomentou a conscientização do real e importante papel que o transporte rodoviário de passageiros tem na economia nacional, no dia a dia dos cidadãos, no desenvolvimento econômico do País e na sustentabilidade e preservação ambiental.

Mais do que divulgar apenas os produtos, personalidades e eventos, Ferro e a AutoBus sempre destacaram os pontos mais delicados e nevrálgicos para a sua contínua evolução, "colocando o dedo" e expondo os pontos que mereciam mais atenção e precisavam de investimentos. Assim, vem tratando temas como a eletrificação, descarbonização e matrizes energéticas, valorização dos operadores, motoristas e fornecedores e, tão importante quanto, registrando e valorizando a memória e toda a história do transporte por ônibus no Brasil.

Como uma das principais empresas do setor, a Marcopolo reconhece a importante contribuição que a revista AutoBus, nesses 15 anos, vem proporcionando à indústria brasileira do ônibus na valorização de cada elo da cadeia, das entidades de classe aos pequenos fornecedores e prestadores de serviço, até o próprio passageiro.

Parabéns e que esses primeiros 15 possam se multiplicar muitas vezes!

Ricardo Portolan, diretor de Operações Comerciais Mercado Interno e Marketing da Marcopolo



Sob os olhares que visam a modernidade e o desempenho

Mais uma vez, o transporte coletivo urbano ganhou destaque dentre o setor que realiza seus serviços em que a determinação para o resgate de sua imagem desgastada e a reversão da perda de competitividade são fatores fundamentais

Sustentabilidade foi uma palavra mencionada durante a realização do 38º Seminário Nacional da NTU, evento que aconteceu, recentemente, na Capital Federal, Brasília. O termo, ressaltado ao transporte coletivo, não levou em consideração, apenas, o contexto ambiental, mas foi tratado de uma forma genérica, em que a necessidade pela sinergia entre economia, operacionalidade e acesso social favoreçam a mobilidade e o desenvolvimento das cidades.

Dentre os muitos painéis que trataram dos diversos assuntos relacionados com a atualidade do setor, com foco nos serviços de ônibus, o financiamento a operação, o planejamento de uma rede extensa composta por infraestrutura específica em importantes e grandes regiões urbanas, formas para trazer de volta o cliente perdido e a transição energética realista e adequada com às muitas peculiaridades de nossas cidades protagonizaram as conversas, as apresentações e as cobranças.

Num momento em que o modal sofre questionamentos sobre sua eficácia perante os outros modais de transporte que ganharam força nos últimos anos, como os aplicativos de transporte, as motocicletas e um concorrente conhecido de outroras - o automóvel -, a necessidade por transformações ganha novos contornos e traços numa tela rebuscada pela falta de interesse governamental na promoção de sua modernidade.

Todos os anos, a NTU, entidade que reúne as operadoras nacionais de transporte coletivo, chama para si a responsabilidade de mostrar os desafios, os problemas, a evolução e a disrupção do setor, visando uma comuni-

cação direta com governos (municipais, estaduais e o federal), com o seu público (passageiros) e as muitas organizações da sociedade para que o modal ônibus possa ter seu conceito revisto e valorizado, onde quem ganha não é a transportadora ou a cidade, mas todos num ambiente salutar em que a infraestrutura segue em paralelo com as inovações em propulsão (variadas, como o Brasil tem) e os recursos tecnológicos que proporcionam a otimização dos serviços e da gestão.

E, mais uma vez, a revista AutoBus foi convidada a participar e teve a satisfação de acompanhar os desdobramentos em propostas, ideias, estudos e casos operacionais. De acordo com a NTU, o transporte coletivo urbano é um dos pilares para enfrentar a emergência climática. E, responsável por transportar milhões de brasileiros todos os dias, o ônibus urbano consome menos energia e emite menos gases de efeito estufa por passageiro do que os modos individuais de deslocamento (carros e motos). No entanto, para cumprir seu papel como vetor de sustentabilidade, precisa de políticas públicas robustas, financiamento estável e inovação tecnológica.

O tema do financiamento ao setor foi, novamente, evocado quanto a tarifa pública e de remuneração para alcançar a rentabilidade e a sobrevivência do setor e a promoção de um transporte acessível, que não impacte, negativamente, a quem mais precisa usar, que é o passageiro.

Nisso, o Seminário trouxe alguns números até expressivos quanto a aplicação de recursos econômicos, por parte de 400 cidades brasileiras, que resolveram apoiar toda a dinâmica dos serviços dispondo de subsídios públicos e, até mesmo, da tarifa zero. Para o diretor-executivo da NTU, Francisco Christovam, esse fato é muito significativo, pois o transporte tem um fundamental papel na vida das pessoas e do desenvolvimento urbano. "As pessoas precisam se locomover, ir às escolas, ao médico e ao trabalho. No pós-pandemia o que estamos tendo é uma nova visão de transporte, do seu significado social, numa estratégia para manter na ativa os serviços de ônibus", disse o executivo.

Porém, segundo ele, os recursos financeiros precisam vir de fontes que não comprometam os orçamentos municipais. Receitas extraordinárias devem ser criadas para o escopo, orientada em fundos que possam dar sustentabilidade às essas políticas públicas.

Também, no contexto econômico, os investimentos em infraestrutura para que o ônibus possa ter desempenho, com uma gestão tec-

Imagens - Divulgação/NTU e revista AutoBus



Edmundo Pinheiro - O papel relevante do setor na mobilidade



Durante o Seminário NTU, as tecnologias veiculares foram mostradas, destacando a evolução da propulsão para um transporte livre de emissões

nológica, maior velocidade e conforto, foram pautados no evento. De uma forma genérica, o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana do BNDES, prevê um cenário ambicioso, com investimentos de mais de R\$ 500 bilhões até 2055 para ampliar em 120% a rede de transporte público coletivo de média e alta capacidade no Brasil, atingindo 21 regiões metropolitanas com população conurbada acima de 1 milhão de habitantes. De acordo com levantamento, a ideia é ter 2.400 km de novos eixos estruturais, cobertura ampliada para 40% da população e prioridade para áreas de menor renda, com aumento projetado de até 136% no número de passageiros em cenários de operação otimizada.

Contudo, isso depende do interesse dos governantes, da continuidade das gestões e de que forma isso será implantado. Sabemos, muito bem, que são as cidades as responsáveis por gerir os serviços de transporte público e que a maioria dos prefeitos não se atentam ao fato de que a mobilidade coletiva organizada e planejada traz muito mais benefícios à sociedade.

Outro assunto que esteve presente nos debates do Seminário 2025 foi sobre a transição energética de nossos ônibus urbanos, questão que tem sido ressaltada nos últimos anos para que as cidades alcancem seus ambientes mais limpos. Porém, apesar de esforços para que o processo de descarbonização seja feito o mais rápido possível, é preciso lembrar que esse modal não é o vilão e muito menos o grande responsável pelas emissões poluentes diretas ao meio urbano.

O que se vê, neste momento, é uma corrida por uma tecnologia, eleita a solução para os problemas ambientais. O Brasil não pode se atentar à um modelo de propulsão capaz de atender todas as demandas nesse quesito. Como foi destacado no painel sobre a transição energética do transporte, com as falas de especialistas e representantes da indústria de chassis para ônibus, é preciso ser realista quanto a investimentos em tecnologia (que custa bem mais caro em relação ao atual veículo com motor de combustão) e na infraestrutura.

Todos foram unânimes em afirmar que há variadas possibilidades para obtermos a tão desejada propulsão limpa, mas que os ônibus representam, apenas, 1% nas emissões de CO2 do País, motivo pelo qual é possível ter um processo planejado para que isso ocorra de maneira adequada às condições dos sistemas de transporte.

A própria NTU concorda com isso, sempre se posicionando a favor de um programa consistente e sustentável que leve em consideração uma mudança energética cadenciada por estudos, avaliações e investimentos sensatos.

Edmundo Pinheiro, presidente do Conselho Diretor da NTU, ressaltou os desafios que as cidades têm e que a falta de políticas públicas locais compromete a qualificação dos sistemas de transporte público. Segundo ele, investir é a única maneira de reverter uma imagem negativa que afeta toda a mobilidade. "Temos um papel relevante nesse processo de resgatar essa imagem do transporte coletivo, trabalhando em conjunto com poderes públicos, as associadas e a sociedade. Queremos ser uma liderança nesse sentido, atuando com outras entidades que entendam o mesmo propósito que temos que é a promoção de uma mobilidade eficiente. Não temos, também, a intenção de procurar culpados nesse sentido, mas, sim de encontrar e aplicar soluções que favoreçam a modalidade", salientou o executivo.

Entendam o mesmo propósito que temos que é a promoção de uma mobilidade eficiente. Não temos, também, a intenção de procurar culpados nesse sentido, mas, sim de encontrar e aplicar soluções que favoreçam a modalidade", salientou o executivo.

Pilota fogão??? NÃO, ônibus!!

Num setor masculino, em que a presença da mulher em determinados serviços causa surpresa às pessoas (a condução dos ônibus é um deles), a realidade pode abrir portas para que elas atuem, em maior presença, em todas as categorias dentro de uma operação do transporte coletivo. É nisso que o Conselho Diretor da NTU, entidade que representa as empresas nacionais de transportes urbanos, aposta e quer dar uma nova contextualização ao ressaltar a importante presença feminina nos quadros que compõem o cotidiano de uma empresa de ônibus.

Em um movimento estratégico de renovação institucional, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos apresentou oficialmente os movimentos "NTU Mulher", iniciativa que marca uma nova fase da entidade, voltada à ampliação da diversidade e à valorização de talentos femininos no setor de transporte público coletivo.

Francisco Christovam, diretor-executivo da NTU, disse que é preciso dar maior espaço às mulheres, sendo fundamental valorizar o ser humano frente às tecnologias que o segmento do transporte tem a disposição. De acordo com ele, recursos e ferramentas já fazem parte do cotidiano do setor, mas que sem o ser humano não é possível obter resultados positivos em prol da operação.



A NTU quer incentivar a maior participação das mulheres no setor do transporte coletivo

“Após a realização de alguns eventos que destacaram esse assunto em meio as iniciativas que aumentem a presença feminina no transporte, nós da NTU queremos dar e aumentar o espaço para as mulheres nas empresas, abraçando a causa com um trabalho de atração, podendo assim, valorizarmos esse lado social”, explicou.

Para Stamatula Vardaramatos, presidente da Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre (ATP), tem que haver uma abordagem inclusiva, lembrando que mulheres são maioria entre os usuários do transporte coletivo, mas sub-representadas em cargos de liderança e funções operacionais. “Temos poucas mulheres atuando em nosso setor, concentradas em áreas administrativas. Com esta iniciativa e um novo olhar sobre o transporte queremos atrair e abrir o setor para mais profissionais femininas para diversas funções, incluindo a de direção, manutenção e operação”, afirmou.

Richele Cabral, diretora da Semove e representante da UITP na América Latina, chamou a atenção para as oportunidades do mercado de transporte quanto a construir um movimento consistente, deixando de lado a forma genérica, informando que elas podem se dar bem em diversas áreas. “Nós queremos dar oportunidades em todos os cargos, administrativos e operacionais, para que as mulheres mostrem sua capacidade de atuar no setor”, comentou.

A executiva disse que apenas 17% da força de trabalho das empresas de transporte no Brasil é feminina, percentual que se repete no cenário global, segundo a OIT. No caso de motoristas, a participação feminina é de apenas 4% das carteiras D, enquanto 96% pertencem a homens.

Edmundo Pinheiro explicou que as propostas nasceram de um processo de reflexão interna e planejamento estratégico realizado logo após sua chegada ao cargo, no início deste ano. A agenda da instituição tem um dever de modificar sua pauta, pois, dos 31 membros do Conselho Diretor, apenas uma é mulher. “Essa desproporção mostra que precisamos abrir a NTU para novos públicos, trazendo novas ideias e novas pessoas”, declarou.

Palavras que marcam o setor

Com uma longa carreira no segmento de transporte coletivo urbano, o engenheiro Francisco Christovam se transformou num causidico da área, desde que passou a se envolver com o tema e com outro engenheiro, Adriano Murgel Branco, o pai do trólebus de terceira geração desenvolvido no Brasil, num processo que objetivou a modernização de um sistema com potencial para a redução significativa das emissões poluentes e que, hoje, está a perigo de ser descontinuado na cidade de São Paulo. Isso tudo entre o final da década de 1970 e início da de 1980.



Christovam ressaltou alguns de seus muitos artigos relacionados com o transporte

Christovam alcançou um lugar de destaque em sua trajetória, estando nos dois lados da operação dos ônibus em São Paulo – gestão e operação pública e operação privada. Isso contribuiu para que se tornasse uma personalidade requisitada, sendo que, atualmente, é o diretor-executivo da NTU, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos.

E, a escrita sempre lhe acompanhou, uma herança dos tempos de convívio com Adriano Branco, que sempre lhe pedia para colocar no papel algum artigo sobre determinado assunto. “Adriano tinha o hábito e uma facilidade tremenda para escrever. Costumávamos brincar que ele não pensava com a cabeça, mas sim com a mão, tal o fato de escrever. E, como meu chefe, me desafiava a escrever sobre determinados temas. Não era fácil, mas, fui ganhando gosto por isso. Meus artigos sempre foram para participar de eventos técnicos. Hoje, tenho que conciliar minhas opiniões e a da entidade que represento, por intermédio de textos que pautam diversos assuntos relacionados com a mobilidade e com o transporte coletivo”, explicou Christovam.

Seu livro, chamado de Transporte Urbano, Origens e Destino, reúne uma coletânea de artigos, num universo de mais de 100, escritos pelo engenheiro com ênfase para alguns dos mais importantes acontecimentos e criação de conceitos. “Destaco em minha obra alguns temas e serviços que fizeram e fazem parte da história do sistema paulistano de transporte coletivo. E, tenho orgulho de poder dizer que minha atuação frente ao setor foi registrada e está aberta para quem quiser conhecer”, relatou Christovam.

Outro detalhe do autor da obra é que nunca se filiou a um partido político, apesar de trabalhado com diversos prefeitos paulistanos em mais de 40 anos de carreira.

Nota deste editor – Participo do conteúdo do livro do Francisco Christovam com um depoimento onde destaco o importante papel desse engenheiro que nunca deixou de defender o modal ônibus e sua essencialidade para alcançarmos um desenvolvimento urbano consistente e saudável.

Fabricantes reforçam seus conceitos para o melhor transporte

Um dos painéis do Seminário Nacional da NTU levantou a questão da transição energética para o transporte coletivo urbano sobre pneus. Denominado de “Inovação Tecnológica Veicular e Transição Realista”, a seção apresentou, por meio de representantes da indústria brasileira de chassis, os caminhos para reduzir as emissões da frota nacional, com propostas e passos necessários para uma transição energética viável, diante dos desafios e oportunidades de cada região do País.

Walter Barbosa, vice-presidente de vendas, marketing, peças e serviços de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, comentou que a mais recente edição promovida pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos foi de grande importância e que, mais uma vez, veio para somar no sentido de se alcançar soluções para que a imagem do transporte coletivo possa ser revista e transformada para melhor.

No sentido da tecnologia de propulsão, o executivo afirmou que a Mercedes-Benz tem uma gama de produtos que pode contribuir com esse processo de descarbonização no setor, numa forma combinada de tecnologias e o bom planejamento. “Não podemos pensar, unicamente, em ônibus elétrico. De início temos que ter planejamento para podermos adotar qualquer tipo de matriz energética, levando em consideração os investimentos, a infraestrutura específica tão essencial para o sucesso das operações e uma política realista de mobilidade. Nós da Mercedes-Benz acreditamos num compasso sensato, numa transição gradativa das frotas de ônibus, observando todas as modalidades de energia”, explicou Walter.



A tração elétrica vem conquistando espaço na indústria brasileira do ônibus

Lembrando que a fabricante tem um portfólio variado de produtos idealizados para o transporte coletivo urbano, onde o motor de combustão, de última geração, é oferecido em paralelo com a propulsão elétrica. O diretor da Mercedes-Benz disse que a tecnologia de tração precisa ser vista de maneira sensata, para ser utilizada de forma adequada ao momento. "Os investimentos públicos precisam fazer sentido nessa transição. Veja um exemplo, com o valor de três mil ônibus elétricos pode-se comprar 11 mil ônibus Euro VI, alcançando o mesmo resultado em torno de emissões poluentes em óxido de nitrogênio e material particulado. Hoje, com essa nova geração de motores de combustão interna a diesel, conseguimos reduzir os efeitos da poluição local, promovendo um ganho ambiental", afirmou Walter.

O motor Euro VI, em comparação com a versão Euro V, tem uma redução de 50% em material particulado e 80% em Nox (óxido de nitrogênio).

O Brasil, segundo o executivo, tem muita chance de liderar a inovação tecnológica, mas com o pé no chão, sem atropelos, pois tem potencial para produzir, de forma eficiente, todos os tipos de propulsão limpa. "Claro, temos em nosso portfólio um modelo de ônibus elétrico, pois acreditamos nesse conceito e que a eletrificação será uma das protagonistas na tração do transporte sobre pneus. Atualmente, temos o chassi eO500u que é um produto ajustado para as necessidades dessa descarbonização dos sistemas. O modelo tem vantagens interessantes para o operador e os passageiros alcançadas pelo DNA de nossa marca que privilegia o melhor em termos de tecnologia embarcada".

O lado financeiro da operação de ônibus elétrico é outro ponto avaliado por Walter. Hoje, segundo ele, um



Modelos brasileiros com motores elétricos concorrem diretamente com produtos estrangeiros

modelo com essa tração custa três vezes mais que um similar a diesel, fator que exige das prefeituras um aporte extra em sua aquisição. Porém, o custo em energia equivale a 40% da operação com o ônibus a combustão. "O custo total operacional é vantajoso com o elétrico, mas é preciso levar em consideração alguns aspectos, como a durabilidade das baterias e o desafio das recargas rápidas das mesmas, para uma melhor operação. Neste momento de experiência, digo que estamos tendo muito conhecimento positivo", disse o executivo.

Para o diretor de vendas de Ônibus da Volkswagen Caminhões e Ônibus do Brasil, Jorge Carrer, o próprio ônibus é a maior resposta quando se pergunta sobre a descarbonização do transporte e a melhoria da mobilidade coletiva nas cidades. "O transporte coletivo tem que receber maior atenção para que mais pessoas possam usá-lo. Se falarmos em solução, dentre as tecnologias que temos no mercado, o próprio ônibus é a opção viável que precisa ter prioridade em sua operação. Temos muitos desafios para que cidades possam ser mais eficientes e o ônibus tem um papel fundamental nessa questão, seja ele elétrico ou com motor de combustão interna", disse.

A fabricante esteve em Brasília com o seu novo produto na categoria da eletrificação, o e22L. Seu chassi foi desenvolvido sob os auspícios da engenharia da Volkswagen CO, levando em consideração tópicos tecnológicos que ressaltam a segurança, a eficiência e a economia. "Temos um produto robusto, capaz de operar na nossa realidade, contando com o suporte da rede de concessionária. Ele usa baterias de lítio, ferro e fosfato, com oito packs suficientes para uma autonomia que ultrapassa os 250 km", explicou o diretor da Volkswagen CO.

O executivo se mostra otimista com o conceito da eletrificação, mas que é preciso ter em mente um entendimento sobre como obter desempenho e rentabilidade no setor. "O processo paulistano tem investido na eletrificação e conta com um suporte econômico expressivo, mas que não se traduz no resto do País. Portanto, a realidade não é a mesma e é necessário um bom planejamento para a implantação da infraestrutura e aquisição dos veículos", observou Carrer.

A marca vem investindo no desenvolvimento da bateria de níbio para alcançar recargas mais rápidas (em torno de 10 minutos). A empresa tem um projeto piloto na cidade mineira de Araxá em parceria com a miradora CBMM e com a Toshiba no sentido da inovação visando as aplicações específicas.

Ainda, no sentido do transporte eletrificado, a Volvo do Brasil tem investido em veículos capazes de atender os variados nichos do transporte urbano. Seu diretor comercial de ônibus, Paulo Arabian, fez uma provocação sobre a eletrificação, com uma demanda crescente de energia e que a indústria precisa enfrentar esse desafio de forma unificada para que os negócios possam ter sucesso e os custos reduzidos. "A transição energética que tanto é necessária precisa da união de todos os envolvidos na produção de veículos e fornecimento de componentes e tecnologia. Além disso, as empresas fornecedoras de eletricidade e as agências governamentais voltadas para a área energética devem estar presentes nesse processo", afirmou o executivo.

Alternativa energética

O biometano foi falado no painel como outra opção energética capaz de auxiliar na descarbonização do transporte. Marcelo Gallao, diretor de Desenvolvimento de Negócios da Scania, expôs a esco-



Além da eletricidade, o Brasil pode contar com o biometano na propulsão de seus ônibus

Iha da marca como protagonista nessa transição, que é o biometano, alternativa que na visão da marca é muito competitiva e atende, perfeitamente, os preceitos ambientais.

Segundo ele, a eletrificação tem alguns aspectos que podem significar empecilhos à operação, apesar da alta potencialidade brasileira em dispor desse recurso energético. "Contudo, somos favorecidos com biomassa que pode representar uma alternativa viável em propulsão limpa. E, com o biometano, podemos alcançar níveis ínfimos de emissão poluente, o que significa uma ótima oportunidade e grandes benefícios ao meio ambiente a às pessoas. O Estado de Goiás é um exemplo que pode dar impulso ao que temos em descarbonização com o investimento em uma frota de biometano", explicou Gallao.

Outro detalhe comentado pelo executivo da Scania, o uso de motor a gás natural ou biometano não exige custos extras, como o Arla 32, que impacta diretamente na operação financeira dos sistemas.

A fabricante gaúcha de micro-ônibus, Volare, não participou do painel, mas esteve presente em Brasília com a sua concepção tecnológica que usa o motor de combustão interna a gás natural ou biometano. A visão de negócio da marca busca, em sinergia com a Agrale, produtora

do chassi, promover sistemas de transporte sustentável e adaptado para o mercado brasileiro, com soluções e inovações identificadas à atualidade nacional. Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais mercado interno e marketing da Marcopolo, destacou que, além da eletromobilidade, a marca aposta, ainda, no conceito dos biocombustíveis como forma de descarbonização. "Temos investido na propulsão limpa por meio de projetos e modelos variados de carroçarias. Com a Volare, o biometano tem espaço para ser usado no transporte urbano, assunto que, também, vamos abordar com nossos modelos maiores para redes estruturais. Goiânia será a primeira cidade nesse sentido", informou o executivo.

Bruno Batista, ex-diretor da CNT e consultor especialista em transportes, disse que a transição energética é, cada vez mais, ponto de compromisso de empresas e governo, e que, historicamente, é influenciado por fatores de mudança como pressão ambiental, surgimento de tecnologias e oferta de fontes de energia. "O Brasil tem grandes desafios, se comprometeu em reduzir uma meta difícil de atingir. A construção de novas infraestruturas, garantias de suprimento energético, necessidades de investimento, formação de mão de obra e alinhamento industrial podem ser citados", explicou.

Já o mediador do debate, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (Sindiônibus) e membro do Conselho Diretor da NTU, Dimas Barreira, ressaltou que a transição é um processo caro e que precisa ser bem aplicada, exigindo dos governantes uma atitude sensata. De acordo com ele, o transporte realizado pelo ônibus tem a menor parte da emissão de todo o CO₂, sendo responsável por apenas 0.8%. "Avanços que encareçam o transporte precisam de atenção. Temos que equacionar primeiro porque já emitimos menos", acrescentou.

A real transição energética para o transporte coletivo não pode servir de bandeira política. Deve sim, ser um programa consistente de Estado, onde o planejamento e os bons investimentos, andam juntos para que o ônibus possa, ainda mais, ser um fator determinante nesse processo de descarbonização do setor. O tema é importante, mas é fundamental reconquistar a competitividade do modal frente aos desafios da mobilidade.



O País chegou a um nível tecnológico muito importante no desenvolvimento de ônibus com tração alternativa ao diesel

Revista

AutoBus



Invista naquilo que mostra o melhor do transporte coletivo sobre pneus, com uma análise inteligente e crítica.

Nestes 15 anos, a revista AutoBus manteve e mantém o seu propósito em promover conteúdos históricos e atuais com qualidade e uma leitura moderna.

Continue com ela nessa jornada que valoriza o ônibus.



www.revistaautobus.com.br

Grupo Comporte investe em 1.200 ônibus Mercedes-Benz

Não é para qualquer marca fabricante de chassis no País a concretização de uma venda tão expressiva, como a que foi negociada pela Mercedes-Benz com um dos mais importantes conglomerados de empresas de transporte de passageiros

Com mais de 50 anos de parceria, onde a confiança e a rentabilidade são fatores decisivos para o bom relacionamento, um fornecimento de novos ônibus em 2025 chama a atenção do mercado. É que o Grupo Comporte, reforçando seu ideal de contar com veículos novos e de última geração, realizou em termos de aquisição e renovação de frota. O conglomerado, um dos maiores do Brasil, manteve-se como cliente da estrela de três pontas, adquirindo 1.200 chassis neste ano.

Para a Mercedes-Benz, que tem muitos motivos para comemorar com esse fornecimento, o mix de produtos comercializados, que vai de micros, urbanos e até os mais sofisticados rodoviários, destina-se aos variados nichos e aplicações operadas pelo grupo – transporte urbano, rodoviário e de fretamento. E, das 1.200 unidades programadas para este ano, 620 já foram faturadas ao Grupo Comporte, grande parte em operação e outras em processo de encarroçamento. São 120 unidades do micro-ônibus LO, 188 da linha OF urbana, 130 de mode-

los para fretamento e 182 rodoviários. Cerca de 400 unidades foram destinadas a empresas da companhia no Estado de São Paulo, mais 200 para a Região Sul e 20 para Brasília.

Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, destacou que é uma grande satisfação e orgulho seguir atendendo expressivamente a família Constantino, um cliente fiel, amigo de décadas, que a cada ano, seja nos momentos mais estáveis ou instáveis do Brasil, vem renovando sua frota com ônibus da marca, sempre com a preocupação de fazer a economia avançar e obviamente em manter um transporte de qualidade e eficiente para a população. “Dos micros aos rodoviários, passando pelos modelos urbanos, nossos produtos entregam força, robustez, durabilidade, segurança e conforto para motoristas e passageiros, além de excelente custo operacional para as empresas do Grupo Comporte, contribuindo para a rentabilidade desejada”, disse Walter Barbosa, que ressalta ainda a compatibilidade ambiental dos



O Grupo Comporte escolheu a marca Mercedes-Benz pela tradição e confiança num setor pautado pela competitividade



O investimento envolve um mix de modelos de chassis para vários nichos de operação

chassis de ônibus Mercedes-Benz. "O atual portfólio, que atende à norma Proconve P8, equivalente a Euro VI, traz uma acentuada redução de emissões de Oxidos de Nitrogênio e de Material Particulado, contribuindo para a qualidade do ar e a proteção ambiental. Isso está alinhado ao compromisso da nossa empresa com a mobilidade sustentável e com os pilares ESG", explicou ele.

Para o CEO do Grupo Comporte, Joaquim Constantino, a renovação de frota é um compromisso anual da empresa e com a marca Mercedes-Benz, tendo soluções para todas as demandas das suas operações urbanas, rodoviárias e de fretamento. "Isso proporciona mais segurança, confiabilidade e melhor custo operacional para os nossos serviços. Com uma parceria de longa data, de mais de 50 anos, seguimos mantendo um excelente re-

lacionamento com a Mercedes-Benz, tanto com a fábrica, quanto com a rede de concessionários", afirmou.

O transporte está no DNA do Grupo Comporte desde a década de 1950, sendo que sua história se inicia quando Constantino de Oliveira, conhecido como Nenê Constantino, passou a operar transporte coletivo, depois de já atuar no transporte de cargas.

Sua trajetória veio se fortalecendo ao longo dos anos por meio do crescimento sustentável e parcerias que mantêm as empresas do grupo na liderança dos mercados em que atuam. É preciso lembrar que nesse processo de crescimento há um enorme e permanente esforço para que as bases e estruturas administrativas das operadoras controladas e da holding sejam exemplares, tanto em pessoas, quanto em sistemas e equipamentos dos mais avançados.

Hoje, o Grupo Constantino é um dos mais estruturados e relevantes operadores de mobilidade do Brasil. Por meio de aquisições e processos licitatórios e seletivos continua a crescer, proporcionando mobilidade de qualidade para a população, que são, afinal, os seus clientes. Destaque para os cuidados promovidos aos clientes, o aprendizado e a evolução da mão de obra, os procedimentos e os resultados, sempre na busca pela qualidade e eficiência em todos os níveis.

Os negócios do conglomerado envolvem diversas modalidades de transporte coletivo de passageiros, dentre elas, o setor aéreo, os ônibus e as mais recentes conquistas no setor de trilhos, atuando de forma coordenada e atentas aos rígidos processos licitatórios.



A renovação visa promover maior nível de qualidade e segurança aos passageiros



Goiânia terá novos ônibus elétricos da Volvo

O sistema local de BRT receberá veículos articulados e biarticulados para a qualificação dos serviços, com uma melhor percepção dos passageiros em suas viagens

Ao todo serão 21 unidades dos chassis Volvo com tração elétrica, sendo 16 articulados e 5 biarticulados, representando a primeira venda brasileira de veículos da marca sueca no contexto da eletrificação em sistemas de grande porte, do tipo BRT (Trânsito Rápido de Ônibus).

A GreenMob Capital, do Grupo HP, especializado na estruturação de projetos de capital intensivo associados ao setor de mobilidade urbana, investiu na aquisição dos novos ônibus, que irão operar no BRT Leste-Oeste da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo de Goiânia – RMTC. E, o novo BRT Leste/Oeste (Eixo Anhanguera), já parcialmente eletrificado, transporta 180 mil passageiros por dia em um corredor de 28 km de extensão total, com 19 estações de embarque e desembarque.

Em termos de configuração, a versão articulada poderá transportar até 180 passageiros, enquanto a biarticulada, com 28 metros de comprimento, leva 250 passageiros.

O Consórcio BRT é o responsável por realizar a gestão da frota elétrica do Sistema Metropolitano BRT, atuando diretamente com fabricantes para garantir veículos de alta performance e alinhados às necessidades da Nova RMTC. Além disso, coordena a infraestrutura e a manutenção da frota elétrica, garantindo operação eficiente, segura e sustentável. "A entrega desses 21 novos ônibus elétricos, incluindo os primeiros biarticulados 100% elétricos do mundo em operação regular, representa um avanço histórico para a mobilidade urbana da Região Metropolitana de Goiânia e mais uma grande entrega da Nova RMTC. Estamos colocando em prática um projeto que une inovação, eficiência e sustentabilidade, com impacto direto na qualidade de vida de milhares de pessoas que utilizam diariamente o BRT Leste-Oeste. Este é um passo concreto rumo a um transporte público mais limpo, silencioso, confortável e de alta capacidade, rea-

afirmando o compromisso do Governo do Estado de Goiás e dos Operadores com a modernização do sistema, a descarbonização da frota e a entrega de um serviço de excelência à população", destacou Laércio Ávila, diretor-executivo do Consórcio BRT.

A capital de Goiás foi a segunda cidade brasileira a adotar o conceito de BRT, no País e no mundo, após Curitiba (PR) ter dado a largada, em 1974. Ávila disse que a inovação implementada em Goiânia reforça a posição do Brasil como referência em soluções de transporte coletivo de alta capacidade, onde o sistema ficou consolidado como modelo internacional de eficiência. "Agora, com o BZRT elétrico, a Volvo inaugura a nova geração do BRT: mais limpa, mais silenciosa e ainda mais eficiente. Goiânia construiu um processo de inovação na RMTC que se torna um marco histórico no transporte coletivo mundial e coloca a capital na vanguarda do transporte público", explicou.

Os chassis Volvo BZRT são equipados com dois motores elétricos de 200 kW cada, totalizando 400 kW, o equivalente a 540 cv. Em suas configurações há a possibilidade de até oito baterias (Volvo), com 720 kWh de capacidade total. O motor elétrico fica na parte central, abaixo do piso, assegurando melhor distribuição de peso e equilíbrio dinâmico. As baterias também ficam na parte inferior do veículo, permitindo carroçarias com salão completamente livre para os passageiros.

Paulo Arabian, head de vendas de ônibus da Volvo, salientou que esse fornecimento inicial dos referidos modelos reforça o legado da marca junto aos sistemas de BRT, pois Goiânia é uma cidade co-irmã de Curitiba no conceito do melhor transporte coletivo. "O Grupo HP é um cliente de longa data, que mostra sua confiança nos produtos Volvo em muitos anos de história, desde o chassi B58 até, hoje, com os mais modernos veículos elétricos. Essa venda abre as portas do mercado para a



Estratégia de negócio que vai além da simples venda dos chassis. Para a Volvo, o que importa é oferecer ao seu cliente todo o suporte para que ele possa usar seu veículo da melhor forma.

nossa tecnologia e soluções em mobilidade coletiva”, afirmou.

O executivo lembrou que Goiânia é a primeira cidade do mundo a operar uma frota de biarticulados elétricos Volvo de forma regular, sendo os maiores veículos elétricos do mundo em atividade diária. “Temos grande experiência no desenvolvimento e comercialização de veículos de grande porte. Além da nossa engenharia, o nosso pós-venda continua sendo um diferencial no atendimento aos nossos clientes para que eles possam operar na melhor forma os seus ônibus. Goiânia se transformou, neste momento, na vitrine tecnológica para o Brasil e América Latina em termos da operação de ônibus elétricos, confirmando nosso potencial em oferecer serviços e uma gama de produtos dedicados ao transporte coletivo urbano”, destacou Arabian.

Alexandre Selski, head de eletromobilidade da Volvo Buses na América Latina, falou sobre o E-MOB Volvo, conceito criado pela fabricante onde são promovidas as etapas para a construção produtiva de negócios com clientes/operadores. Dessa maneira, há formas de atuação, junto aos concessionários da marca, no entendimento das necessidades operacionais, sobre as demandas, a infraestrutura e o modelo de serviço.

“Trabalhamos como uma consultoria para que o cliente possa alcançar desempenho, implementação da tecnologia e rentabilidade. Dispomos de serviços personalizados no quesito de oferecer soluções em mobilidade para que o transporte possa ser eficiente. O E-MOB é uma ferramenta que contribui na concretização do processo de descarbonização dos grandes centros urbanos”, explicou o executivo.

Selski informou que esse fornecimento à Goiânia seguiu os preceitos do E-MOB e que outros negócios estão em andamento dentro dessa mesma linha estratégica comercial. “Queremos, com esse conceito, transformar os negócios em parceria duradoura, sempre trabalhando para que o cliente e a nossa rede de concessionários possam tirar o melhor da aplicação da eletrificação”, disse.

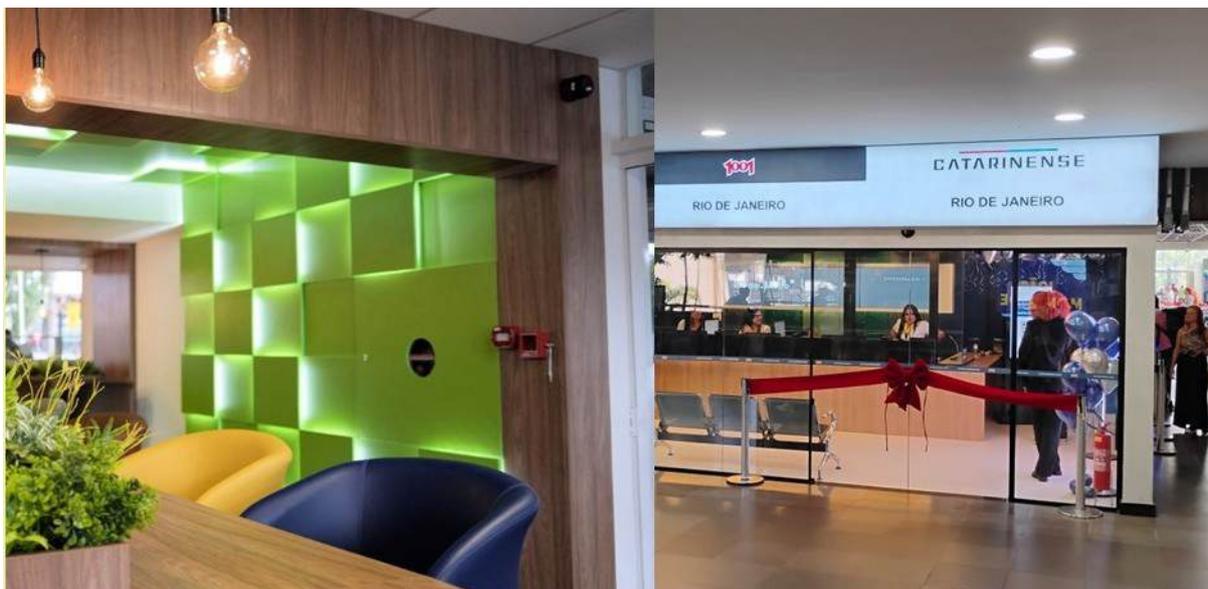
Raio-X dos chassis Volvo

Motorização - Dois motores elétricos de 200 kW cada, totalizando 400 kW (equivalente a 540 cv de potência)
Baterias - Até 8 módulos de 90 kWh, totalizando 720 kWh de capacidade
Arquitetura - Baterias e motores posicionados sob o assoalho, otimizando a distribuição de peso e liberando mais espaço para passageiros
Conforto acústico - Operação extremamente silenciosa, melhorando a experiência do usuário e reduzindo poluição sonora urbana
Comprimento - 21m (articulado) / 28m (biarticulado)
Capacidade - 180 passageiros (articulado) / 250 passageiros (biarticulado)

Chassi biarticulado com tração elétrica para os sistemas urbanos que exigem veículos potentes e eficientes neste momento em que o transporte coletivo urbano tem o desafio de trazer de volta seus passageiros



Em linha com a visão Zero Acidentes, ideal de futuro da Volvo com seus veículos, o BZRT é equipado com avançados dispositivos de segurança ativa. Câmeras para aumentar a visibilidade do motorista e sensores frontais e laterais nos pontos cegos para proteção de pedestres, ciclistas e outros usuários das vias são alguns dos destaques. O veículo conta com sensores de leitura de placas de trânsito, com avisos no painel de instrumentos para identificar os sinais e detectar o limite de velocidade das vias. Outro avanço é o Volvo Dynamic Steering (VDS), sistema que controla a direção com altíssima precisão, melhorando sensivelmente a precisão e a estabilidade dos ônibus.



O atendimento personalizado antes das viagens

Operadoras rodoviárias proporcionam comodidade e exclusividade aos seus clientes

Dois importantes nomes dos segmentos estadual e interestadual de transporte de passageiros estão promovendo um atendimento especial aos seus clientes que utilizam alguns de seus serviços. A medida está alinhada com uma política operacional em que ser diferenciado num mercado, altamente competitivo é fundamental para a rentabilidade dos negócios.

E as empresas Expresso Princesa dos Campos, de Ponta Grossa, PR, e as que fazem parte do Grupo JCA (1001, Catarinense e Expresso do Sul) lançaram mão de estratégias que visam um público específico.

É na Rodoferroviária de Curitiba, que a operadora paranaense começou a disponibilizar um espaço exclusivo para proporcionar ainda mais conforto aos seus passageiros do serviço leito cama. De acordo com a transportadora, a sala VIP foi pensada para que os clientes que compram suas passagens pelo site ou aplicativo da empresa tenham um local especial para aguardar o embarque de forma tranquila e diferenciada.

Tal espaço tem acesso simples e automatizado, sendo que passageiros da categoria mais alta oferecida pela

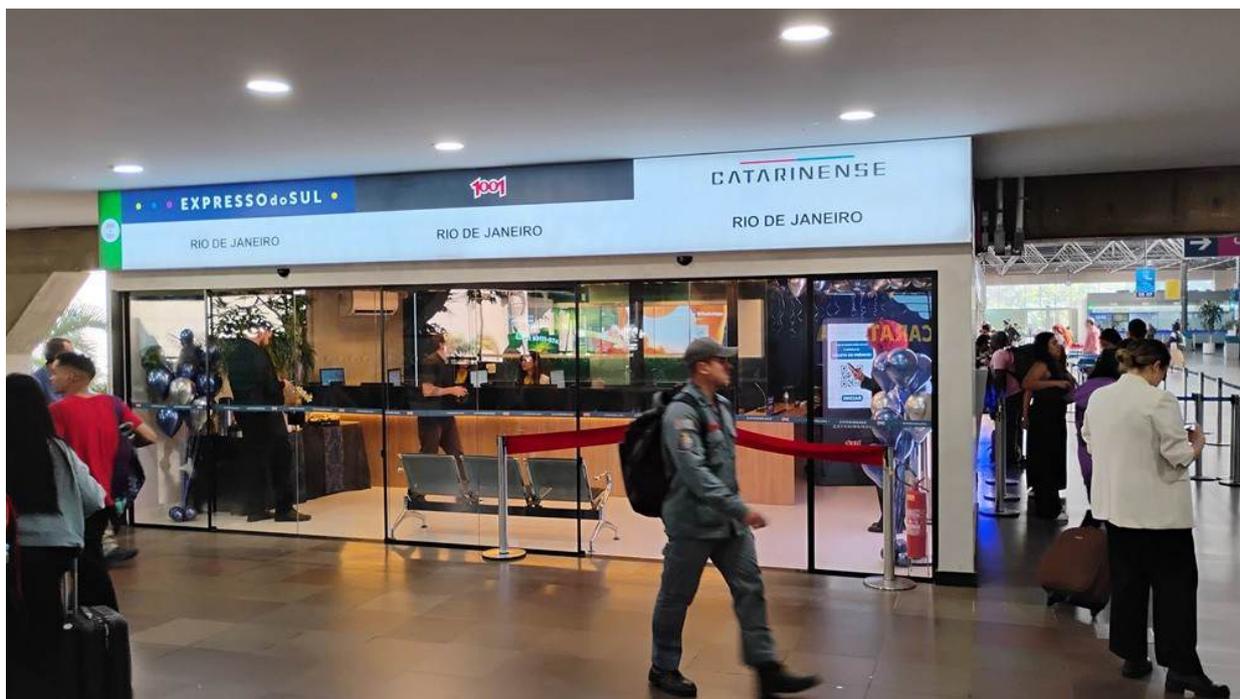
empresa recebem um voucher, que deve ser apresentado no momento da entrada, para assim garantir um benefício esteja disponível de maneira prática, sem burocracia e com foco total na experiência do passageiro.

O respectivo ambiente tem funcionamento diário, das 7h às 22h, e capacidade para 24 pessoas, dispo de comodidades que tornam a experiência de viagem mais



Imagens - Divulgação e Revista AutoBus

O Expresso Princesa dos Campos construiu espaço exclusivo aos seus passageiros



Novo guichê no Terminal Rodoviário do Tietê para os clientes da linha São Paulo - Rio de Janeiro

agradável, representadas pela climatização, poltronas confortáveis, conexão de internet via Wi-Fi, tomadas para carregamento de dispositivos eletrônicos e atendimento personalizado. Para a Princesa dos Campos, se trata de um ambiente ideal para descanso, organização da viagem ou mesmo para colocar o trabalho em dia antes de seguir viagem.

Alexandre Gulin, diretor de Passagens da Princesa dos Campos, disse que a iniciativa está alinhada à estratégia da empresa de investir em eficiência e qualidade no atendimento: "Nosso objetivo é entregar ao cliente muito mais do que transporte. Queremos proporcionar uma jornada completa, desde o momento da compra até o desembarque. A Sala VIP é um reflexo desse compromisso, oferecendo ao passageiro um espaço pensado para seu conforto e conveniência", afirmou.

Ele, ainda, ressaltou que, além de reforçar o compromisso com a excelência, a Sala VIP, também, é parte de uma série de iniciativas que a Princesa dos Campos vem implementando para elevar o padrão dos serviços rodoviários no Brasil, oferecendo soluções inovadoras e adaptadas às necessidades do viajante moderno.

No eixo da rodovia Presidente Dutra

A ligação rodoviária entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro é a principal e a mais disputada dentre os serviços de ônibus regulares. E, para aqueles passageiros que utilizam os serviços das empresas do Grupo JCA (1001, Expresso do Sul e Catarinense), uma nova estrutura de atendimento foi apresentada, recentemente. O Grupo investiu cerca de R\$ 1,8 milhão na implantação de um guichê específico, ampliado e modernizado, para que seu cliente possa adquirir as passagens.

De acordo com Leandro Zulião, diretor de operações do Grupo JCA, depois de alguns anos o operador volta a fazer um investimento considerável nesse aspecto, reafirmando o seu compromisso no melhor atendimento presencial à um mercado tão importante que é a ligação São Paulo/Rio de Janeiro. "Neste momento, a nossa ideia foi fazer um atendimento customizado na mais importante linha que operamos. Porém, queremos expandir esse conceito para outros terminais, que têm uma demanda expressiva de passageiros que preferem de um atendimento presencial", disse.

Segundo o Grupo JCA, além da experiência mais con-

fortável e conveniente oferecida durante as viagens, com diferentes tipos de poltronas, Wi-Fi, ar-condicionado e tomadas USB, a ampliação do referido espaço faz parte do plano empresarial para conquistar o turista que está redescobrendo o transporte rodoviário de passageiros como uma opção de modal. Márcia Martinez, diretora de Marketing do Grupo, destacou que a estratégia é atender de todas as formas os clientes, aumentando sua experiência em todo o seu deslocamento. "Nosso relacionamento com os clientes é por diversas formas, seja ela digital, com site e aplicativos, ou presencial. E neste caso em que queremos reforçar nossa estratégia de sermos diferenciais no setor, o melhor atendimento proporcionado por nossa equipe e o compromisso com uma operação segura garantem uma experiência positiva aos clientes", afirmou. Lembrando que a mesma estrutura já se encontra disponível, também, na Rodoviária do Rio, desde o fim de 2024.

De acordo com informações do conglomerado, anualmente, o Terminal do Tietê recebe cerca de 11 milhões de passageiros, com uma média diária de 90 mil pessoas. E, quando se fala em movimentação do Grupo na respectiva ligação entre as capitais, há uma média de 1,3 milhão passageiros transportados por ano.



Rapidez no atendimento é uma das marcas do novo guichê. Entre São Paulo e Rio de Janeiro, são 40 horários diários, com exceção de épocas especiais

Goiânia resgata seu transporte coletivo em estado negligenciado

Sistema na capital de Goiás e região metropolitana se encontra em nova fase de qualificação e sustentabilidade, sendo reconhecido como um caso de sucesso para que outros municípios brasileiros sigam a iniciativa

O prefeito de Goiânia, Sandro Mabel, se apresenta como um entusiasta do transporte coletivo, assim anunciado durante o Seminário Nacional da NTU 2025. Se ele usa o ônibus e o transporte coletivo, não foi comentado, mas o fato é que vem promovendo uma renovação no sistema local que, nos últimos anos, perdeu velocidade, competitividade e passageiros.

Hoje, a Nova Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTC) integra 21 municípios e beneficia 2,5 milhões de habitantes, operando com 299 linhas e tarifa única via Bilhete Único Metropolitano. A parceria com o Governo de Goiás permitiu que essa transformação tenha resultados positivos. “Antes, a velocidade média nas vias urbanas havia caído mais de 40%, chegando a 14 km/h. Já o número médio de viagens diárias tinha caído de 12 para 8. Para reverter esse cenário, a administração municipal estruturou um programa apoiado em três eixos: Nova Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTC), Novo Trânsito e Mobilidade Ativa”, disse o prefeito.

Segundo ele, a meta dessa transformação foi de fazer o goiano gostar de andar de ônibus, novamente, tendo um sistema moderno e eficiente. “Isso foi possível depois de perguntarmos se era possível transformar o transporte público no Brasil, acreditando que sim e decidindo por uma abordagem que levou em consideração a priorização do transporte coletivo, a gestão inteligente do tráfego e o estímulo à mobilidade ativa. Com a parceria do governo goiano, com uma visão que adotou o CAPEX, estamos tendo sucesso com a satisfação da freguesia do transporte, com subsídio para a renovação da frota, a revitalização dos terminais e das vias, afirmou Mabel.

Um detalhe interessante nessa transformação do transporte coletivo de Goiânia foi a otimização do fluxo veicular e a prioridade dos ônibus nos semáforos, onde a tecnologia permite a sincronização dos mesmos em mais de 80 cruzamentos, conversões livres à direita e operação semafórica em tempo real pela Central Integrada de Trânsito e Transporte (CITT).

O prefeito de Goiânia destacou, no evento, um termo que é bem conhecido pelos envolvidos com o transporte coletivo, a “metronização” dos ônibus, criado pelo arquiteto Jaime Lerner, considerado o pai do sistema BRT, quando em 1974, como prefeito de Curitiba, PR, implantou sua gênese e seu conceito, que anos depois ganhou o mundo.



Imagens - Divulgação

Reformulação do sistema de BRT busca mais eficiência em toda a rede de transporte local. Lembrando que Goiânia foi a segunda cidade brasileira a adotar o conceito do BRT

Segundo Mabel, esse tema tem proporcionado resultados importantes e positivos em velocidade e conforto nas operações dentro da modalidade dos corredores de BRT. A velocidade dos ônibus aumentou até 30%, alcançando 23 km/h, com redução expressiva nas paradas em

semáforos, maior pontualidade e menor desgaste da frota. "Com o uso da inteligência artificial alcançamos uma produtividade nos serviços. E, a cada 10 cruzamentos, o ônibus faz, apenas, uma parada com esse sistema de priorização. Dessa maneira, com a metronização, temos a maior regularidade e velocidade, com fluidez aos veículos", informou.

O prefeito lembrou que o transporte precisa estar na agenda das prefeituras e que subsídio público é parte da solução e não é problema. "Parcerias público-privadas precisam ter transparência e metas. Goiânia é a prova de que pode dar certo quando o poder público assume o protagonismo", finalizou Mabel.

Investimento em frota

A capital de Goiás vem investindo na qualificação de seus dois sistemas de BRT (Trânsito Rápido de Ônibus) e na operação tradicional com a aquisição de ônibus maiores e convencionais dotados de tecnologias de propulsão a diesel, elétrica e, num futuro muito próximo, biometano.

A propulsão limpa tem sido almejada pela administração pública local, onde a eletricidade e o uso do gás natural renovável terão participação no processo de descarbonização do transporte de Goiânia. Haverá um investimento na construção de uma usina que gerará biometano a partir da vinhaça da cana de açúcar para ser utilizado nos futuros ônibus que a cidade terá.

De acordo com a operação do consórcio BRT, com a incorporação de veículos mais modernos, com baixa emissão de gases poluentes, silenciosos e eficientes, tal sistema se consolida como referência em transporte coletivo sustentável no Brasil, onde a nova frota traz ganhos significativos em redução de emissões, conforto para os passageiros e eficiência no deslocamento urbano, reforçando o compromisso da cidade com a inovação e a qualidade de vida.

No BRT Leste-Oeste, até o final de 2026, sua frota contará com 130 veículos, sendo 50 ônibus elétricos, 32 ônibus movidos a biometano e 48 ônibus com motores a diesel Euro VI. Já a frota do BRT Norte-Sul é composta por 68 ônibus, sendo 12 elétricos e 56 a diesel.

Esse contexto só é possível com a separação das tarifas – pública e técnica –, capaz de proporcionar uma operação equilibrada e sustentável economicamente. E, os investimentos em toda a reformulação do sistema envolvem um aporte de R\$ 2,1 bilhões. Miguel Ângelo Pricinote, subsecretário de Políticas para Cidades e Transporte de Goiás, destacou a governança compartilhada nessa política de transporte coletivo. Segundo ele, há uma liderança do governador Ronaldo Caiado e o sistema é gerido por uma Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo composta pelo Estado e prefeituras de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo e Trindade, que definem e aprovam conjuntamente investimentos e custos, como a tarifa técnica atual de R\$12,54 (tarifa pública de R\$ 4,30). "Isso mostra uma decisão conjunta dentre os entes governamentais. Trata-se de um avanço em governança e operacional, facilitando a vida dos passageiros e da gestão. Além disso, a participação da iniciativa privada tem sido muito positiva, colaborando com essa reformulação do sistema, de maneira ágil em manutenção do mobiliário urbano, dos terminais e do investimento em tecnologias para que a operação possa ser a mais eficiente", observou.

Para Pricinote, é preciso entender que o transporte público é um vetor importante para a acessibilidade das pessoas à diversos segmentos da estrutura urbana. "Num país onde o planejamento urbano não é levado tão a sério, o espraiamento das cidades tem obrigado as pessoas a se deslocarem cada vez mais para seus destinos em escolas, trabalho, saúde e compras. Precisamos ter investimentos com foco no transporte coletivo acessível e qualificado e não no individual, como acontece em muitas situações", disse.



A RMTc investiu em novos ônibus, num mix de veículos tradicionais e da maior porte para atender as demandas do transporte local

Baixo custo, mas sem perder a eficiência e a segurança

Com o início da operação, a BusCo quer movimentar os negócios low-cost (baixo custo) baseado na eficiência operacional, no uso de tecnologia e em tarifas acessíveis

Tendo objetivo de proporcionar maior acessibilidade aos serviços de transporte rodoviário de passageiros, a nova empresa BusCo deu a partida na sua jornada. Com o diferencial de ser uma mobitech que oferece serviços de baixo custo, a inovação chega ao mercado sob o guarda-chuva de dois grandes nomes do segmento rodoviário (Grupo JCA e Viação Águia Branca), prometendo ser um forte competidor frente aos desafios que acompanham essa modalidade de transporte.

Ao usar a tecnologia e a inovação, por meio de algoritmos, inteligência artificial, aplicativos e outros recursos digitais para ampliar a eficiência da operação do transporte rodoviário interestadual, a empresa quer proporcionar uma experiência superior para o cliente, com preços acessíveis e atendimento de qualidade. "Nosso maior desafio é como entregar serviços e produtos com preços competitivos aos passageiros em linha com a rentabilidade da operação. É uma equação complexa, porém, lançamos mão das tecnologias para que haja uma otimização dos custos, fazendo com que nossos veículos sem-

pre viagem com a maior ocupação", disse Claudio Souza, CEO da BusCo.

De acordo com o executivo, ao investir no conceito de mobitech a empresa busca oferecer uma mobilidade completa para seu cliente por meio de uma melhor comunicação para que ele tenha todas as informações sobre a sua viagem. "Pensamos numa comunicação que começa antes da viagem. Assim, nos comunicamos com o nosso passageiro para que ele saiba onde sairá seu ônibus, se será no horário, se houve algum problema. No trajeto, iremos informá-lo sobre as paradas, se a estrutura oferece algum atrativo. No final da viagem, damos informações a respeito de sua chegada ao destino, permitindo que o cliente avise seu contato para buscá-lo no desembarque. Não queremos ser, apenas, uma plataforma de vendas de passagens, mas um ecossistema em que dê valor ao cliente", explicou Souza.

O investimento inicial nesse negócio foi de R\$ 50 milhões, com expectativa de transportar, no primeiro ano de operação, 200 mil passageiros. "Vivemos num mundo



Cláudio Souza - Para sermos low-cost, precisamos planejar muito bem nossos serviços para que todos ganhem



Imagens - Divulgação

A união de grandes grupos para promover um transporte rodoviário mais acessível

em que a rapidez da aplicação da tecnologia determina o sucesso de muitos negócios. As muitas ferramentas que estão ativas, hoje, podem melhorar em muito todos os processos da operação. Com isso, podemos alcançar uma otimização em prol da mobilidade, oferecendo uma compra digital e sendo responsável pela completa gestão dos serviços e da própria operação”, lembrou o executivo.

A origem dessa ideia começou há alguns anos, quando, em meados de 2020, em plena pandemia de Covid, começaram os entendimentos entre o Grupo JCA e a Viação Água Branca para que surgisse no mercado uma marca de alcance nacional, que pudesse estar ligada à melhor forma de promover viagens acessíveis atingindo os muitos destinos brasileiros. “Esses dois grandes grupos quiseram sair de seu regionalismo para alçar voos mais altos, alcançar novas localidades nacionais, usando suas experiências conquistadas em muitos anos de história. Além disso, a estrutura das empresas permite que as operações sejam seguras, eficientes, com a oferta de veículos com manutenção em dia, de gerações modernas, equipes de condutores treinados etc.”, explicou Cláudio.

No contexto da concepção desse ideal de juntar forças, o CEO da BusCo lembrou que a formação da equipe responsável pela gestão da nova empresa reuniu profissionais de vários setores, com pensamentos e funções amplas onde as inovações e a atratividade devem ser algo diferente, para que os clientes acessem facilmente seus desejos de viagens. “Para sermos *low-cost*, precisamos planejar muito bem nossos serviços para que todos ganhem. Por isso, nossa plataforma tem que oferecer qualidade ímpar, diferentemente de outras, entregando um padrão com propósito de preço e segurança a quem precisa e quer viajar. Nossa intenção não é crescer desordenadamente”, afirmou Cláudio.

Além das próprias empresas envolvidas com a nova operação, há um objetivo de atrair outras transportadoras para dentro desse conceito, abrindo novas fronteiras de negócio, sempre seguindo o que é estipulado em especificações técnicas e de segurança. “Queremos ter parcerias com empresas reguladas no setor para garan-

tir essa padronização de atendimento. Dessa maneira, a nossa meta é dar uma experiência positiva aos nossos clientes, levando em consideração a qualidade e uma proposta diferente de compra e acesso digital. Destaco a nossa competitividade em prol de uma operação legal, longe daquela em que os preços são menores e os serviços inseguros e irregulares. Também, estamos determinados em promover uma grande comunicação com o público para que ele conheça e use nossa tecnologia, nossa experiência”, destacou o executivo.

A operação da BusCo foi iniciada em 1º de agosto de 2025, com duas rotas conectando Vitória e Belo Horizonte à cidade de São Paulo. Na capital capixaba, o embarque é na conhecida Praça do Papa, com destino ao Terminal Tietê, em São Paulo. Em Belo Horizonte, a saída ocorre no Hotel Royal Lourdes, na região central da capital mineira, também, com chegada ao Terminal Tietê. Os trechos de retorno seguem o mesmo percurso. “Nesse início, alcançamos 90% de ocupação em nossos ônibus, o que comprova uma tendência positiva nesse segmento”, observou o CEO.

Cláudio disse que Vitória e Belo Horizonte marcam o início de uma nova fase do transporte rodoviário no Brasil, reforçando o papel estratégico dessas cidades no plano de crescimento da empresa. E, conforme informado, a malha rodoviária da BusCo será ampliada rapidamente. Ainda em agosto, começam as operações para Rio de Janeiro e Campinas. Em setembro, entram novas rotas para Curitiba, Florianópolis, Balneário Camboriú, Londrina, Maringá, Juiz de Fora, Governador Valadares, Teixeira de Freitas e São José do Rio Preto. “A proposta da BusCo é proporcionar aos nossos parceiros oportunidades de crescimento de mercado, contribuindo com melhorias na operação por meio de um mapeamento de mercado, avaliando as demandas e as ofertas, sendo que a tecnologia e os investimentos podem trazer ganhos. A viabilização e otimização operacional são objetivos claros em nosso caminho. Outra questão será a nossa versatilidade e flexibilidade dos nossos serviços para que os clientes tenham melhor acesso. A nossa capacidade de venda digital e operacional é a facilitadora para que o passageiro viaje conosco, em rotas inteligentes, com serviços competitivos”, finalizou Cláudio.



COP 30 e o transporte rodoviário de passageiros

Para o setor de linhas regulares interestaduais, a demanda do evento internacional pode contar com toda a operação promovida por ele

O grande e esperado evento da COP 30, a ser realizado na capital paraense, Belém, entre os dias 10 a 21 de novembro deste ano, poderá ter a disposição todo o sistema de transporte interestadual na malha rodoviária. De acordo com a Abrati, entidade que representa as operadoras rodoviárias, as empresas se mobilizam e deslocam as frotas para reforçar rotas e atendimento dos viajantes, nacionais e estrangeiros, com segurança, serviços adequados e pessoal treinado.

Afirmando estar preparado, o setor quer atender com atenção e profissionalismo as pessoas que buscam alcançar seus propósitos em meio às críticas e queixas sobre a falta de hospedagem e qualidade de certos serviços na conferência. "O setor de transporte rodoviário regular de passageiros, representado pela Abrati, tem expertise na realocação estratégica de frota para atender demandas extraordinárias associadas a eventos sazonais de grande porte e está totalmente preparado para absorver o potencial aumento desse momento de tanta relevância para o clima e a região amazônica", destacou a conselheira da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), Leticia Pineschi.

A associação lembra que, desde que a capital paraense foi escolhida para a convenção mundial do clima, as companhias passaram a acompanhar os dados da movimentação de pessoas e se dedicam a redesenhar rotas, mobilizar veículos e preparar colaboradores para atender os milhares de visitantes que devem começar a chegar a Belém a partir da segunda quinzena de outubro próximo. Leticia observou que a aguardada alta de demanda de passageiros vai encontrar oferta suficiente de transportes, serviços de atendimento nas agências de vendas e veículos preparados para as estradas em diversas rotas até Belém, além da retaguarda contingencial em garagens e serviços mecânicos. "Nossas empresas conhecem a região, suas estradas e mantêm uma operação estruturada, segura e acessível em termos de tarifas aos viajantes que necessitam de transporte para chegar ou sair de Belém", comentou.

A questão segurança operacional é promovida pela Abrati, que ressalta a importância de se utilizar o transporte coletivo regular como forma de ter viagens com qualidade. "A região é reconhecida por abrigar significativo contingente de operadores rodoviários não autorizados e irregulares, cuja atividade representa uma concorrência desleal frente às empresas regulares que atuam

em conformidade com as normas trabalhistas, fiscais e regulação. Contudo, tendo os olhos do mundo inteiro voltados para a localidade, estou certa que haverá um reforço intenso na fiscalização", reforçou Letícia.

O aumento no deslocamento das pessoas

Segundo projeções da Abrati, a demanda de passageiros nas rotas rumo a Belém deverá ter uma alta de 40% no fluxo de viajantes na região, com crescimento da busca pelo transporte a partir da metade de outubro, principalmente nos casos das equipes que viajarão de outras regiões do Brasil para reforçar os serviços na capital e no entorno.

Para isso, as transportadoras de passageiros voltadas à região Norte organizaram agendas e discussões com empresas que estarão empenhadas na organização do encontro mundial, trocando informações e orientações cruciais para desenharem uma operação satisfatória.

Outro aspecto relacionado com o transporte e o atendimento ao evento traz a oportunidade para que as empresas associadas à Abrati encontrem espaço de apresentar suas boas práticas em ESG, reforçando a tradição sustentável do transporte rodoviário de passageiros, que é um modal coletivo com menor impacto ambiental. Dessa maneira, o setor se posiciona com autoridade para contribuir com soluções inclusivas e responsáveis no encontro climático. "O transporte rodoviário regular, dessa forma, reafirma sua relevância como serviço público essencial e estratégico na realização da COP 30. Ao garantir conectividade segura e acessível, o setor demonstra compromisso com a integração nacional e com o êxito do maior encontro climático já sediado na Amazônia", finalizou Letícia.

Dados da operação rumo a Belém - COP 30 de transporte regular

Empresas regulares interestaduais que atendem Belém: 12
 Linhas regulares que atendem a capital: 282
 Total de horários ofertados na malha padrão para a região: 9.979
 Projeção de aumento de demanda para a COP 30: 40% (estimativa de crescimento a partir da segunda quinzena de outubro)
 Regiões com maior potencial de emissão de passageiros por ordem de grandeza: centro-oeste, nordeste e sudeste.

Fonte Abrati



Imagens - IA e Divulgação

A Boa Esperança é uma das empresas regulares que atendem a cidade de Belém

Sem o protagonismo merecido

Por que os fabricantes e entidades nacionais não demonstram a nossa liderança e expertise em oferecer soluções sustentáveis de transporte?



José Carlos Secco, diretor da Secco Consultoria de Comunicação



Antonio Ferro, editor da revista AutoBus

Entre os principais eventos de 2025 está, sem dúvida, a COP 30 (Conferência das Nações Unidas Sobre as Mudanças Climáticas), que será realizada na cidade paraense de Belém, em novembro deste ano. Apesar de ser uma grande oportunidade para o Brasil e para o setor de transporte nacional ter papel expressivo nas ações para a descarbonização e redução de emissão de poluentes, parece que ninguém consegue enxergar e destacar o papel que o ônibus pode ter para que atinjamos, o mais rápido possível, os objetivos desejados.

O mundo estará de olho em Belém e o Brasil poderá demonstrar a sua evolução e liderança com uma matriz energética única e a pluralidade de soluções e tecnologias que poucos países possuem. E é justamente essa sua capacidade de proporcionar iniciativas e experiências diferenciadas e diversas que podem colaborar para se alcançar os fundamentos de uma economia consciente com a necessidade de se preservar o meio ambiente e o futuro do Planeta Terra.

Por que a Anfavea (Associação Nacional das Fabricantes de Veículos Automotores), a Fabus (Associação Nacional das Fabricantes de Carroçarias) e outras entidades envolvidas no setor de transporte não utilizam Belém e a realização da COP 30 para, durante o evento, demonstrar para o mundo todas essas diferentes tecnologias em utilização? Por que não fazer da capital paraense a meca do transporte coletivo sustentável com todos os fabricantes colocando os seus diversos produtos a serviço da população?

Está chegando o momento para que o ônibus urbano e os sistemas eficientes de transporte coletivo possam ser ressaltados como indutores do desenvolvimento sustentável. Sua priorização pode contribuir significativamente para a redução das emissões de gases de efeito estufa, especialmente do CO₂, um dos principais responsáveis pelo aquecimento do planeta. A segurança viária também é beneficiada já que o ônibus apresenta índices menores de acidentes em comparação a automóveis e motocicletas.

Os fabricantes brasileiros dos veículos e de sistemas já observam isso e, últimos anos, vêm investindo, desenvolvendo e apresentando diferentes soluções e tecnolo-

gias que aproveitam a diversidade da matriz energética nacional.

Nisso, temos veículos com tração elétrica e híbrida, dotados de motores a gás natural/biometano, de propulsores que podem utilizar os biocombustíveis, além do Hidrogênio, prontos para utilização. Contudo, nesse processo de implantação dos modelos com apelo limpo e, até mesmo, das operações eficientes, há a impressão de que os obstáculos intransponíveis (falta de projetos sensatos e investimentos por parte das gestões públicas) são mais fortes do que a necessidade por mudanças.

No recente seminário "Brasil em Movimento: Segurança Energética e Alimentar — As rotas para o sucesso dos biocombustíveis e da bioeletrificação", realizado em junho, em São Paulo, e promovido pelo Acordo de Cooperação Mobilidade de Baixo Carbono para o Brasil (MBCBrasil), foi apresentado o estudo "Biocombustíveis como solução imediata e eficaz para a descarbonização do transporte" que demonstra que os biocombustíveis podem cortar 800 milhões de toneladas de CO₂ no Brasil até 2030 e o Brasil já possui as ferramentas para reduzir suas emissões no transporte sem depender de inovações futuras.

Quando olhamos para alguns países da América Latina preocupados com a sustentabilidade ambiental, como Chile, México e Colômbia, que nem uma indústria automobilística pujante têm, os vemos longe, adiante, rumo à descarbonização do transporte coletivo urbano. Assim, constatamos a falta de prioridades para uma mobilidade coletiva eficiente em um Brasil gerido pelas contradições políticas e gestões descompromissadas com o meio ambiente.

Como pode um país com uma frota quase 10 vezes menor, como o Chile, ter três vezes mais ônibus movidos a fontes renováveis e sustentáveis de combustível? Assim como o chileno, vemos a Colômbia, que vive de importações, ter um sistema de transporte coletivo sobre pneus que é referência em todo o mundo, tanto pela qualidade do serviço prestado, quanto pela utilização de veículos de baixa ou zero emissão.

Nosso mercado representa mais da metade dos veículos comerciais produzidos na América Latina. Nossos

fabricantes têm tecnologia e capacidade fabril para desenvolver e produzir veículos com as mais diferentes propulsões, mas, mesmo assim, não conseguimos superar a marca de 1.000 ônibus ou caminhões movidos a outras fontes que não o diesel.

Muito se tem falado em eletricidade como a única forma para se alcançar um transporte limpo. Entretanto, nessa edição do evento mundial, a matriz energética do modal ônibus poderá ser contemplada com outros modelos de tração ou combustíveis ambientalmente corretos (biocombustíveis), reforçando aos mercados mundiais o potencial sustentável que podemos explorar, num momento em que países asiáticos e europeus dominam o fornecimento de tecnologias limpas para os nossos vizinhos, fato que poderíamos fazer com maestria, pela proximidade, cultura e conhecimento de mercado.

Não podemos esquecer do tradicional trólebus, modelo de ônibus elétrico que utiliza a rede aérea para se movimentar. Hoje, há versões com pequenos bancos de baterias, que são recarregadas em trecho com essas redes aéreas, permitindo ao veículo rodar onde não há estrutura elétrica. Temos expertise em produzi-los.

Além disso, durante a COP 30, mais do que ressaltar a capacidade produtiva nacional em relação às tecnologias veiculares limpas, a importância dos bons serviços de ônibus, sob a orientação de sistemas estruturados, com redes que dão prioridade operacional aos veículos e condições de acessibilidade aos passageiros, deverá ser uma tônica em meios aos diversos debates para se chegar às metas de redução da poluição.

Nisso, o termo BRT (Trânsito Rápido de Ônibus) precisa ser reforçado como elemento positivo na mobilidade das pessoas e não um instrumento de política governamental. Um brasileiro criou esse conceito, que atingiu muitos países, por isso o assunto deve ser uma retórica constante em meio aos problemas ocasionados pela falta de interesse das gestões públicas em proporcionar o melhor transporte sobre pneus.

E, no debate relacionado com o alcance da mobilidade urbana com desempenho, numa sociedade cada vez mais motorizada, os serviços de ônibus têm recebido tratamento moroso, na maioria das cidades, quanto a se modernizar, voltar a ser competitivo e eficiente. Governos olham de maneira equivocada e populista para outros modais de transporte, fomentando um transporte individual pelas ruas e avenidas, enquanto o coletivo parou no tempo.

A COP 30 é um excelente acontecimento para salientar a importância da harmonia entre ônibus e meio ambiente neste momento de transição energética, afinal, esse modelo de transporte coletivo é responsável por, apenas, 0,8% das emissões de CO₂, em âmbito nacional (conforme levantamento da CNT), e não pode ser considerado um vilão em meio aos outros modelos poluidores na mobilidade de pessoas e cargas. Se a descarbonização é assunto tão urgente no setor do transporte, é preciso investir na elevação da eficiência dos sistemas em conjunto com as tecnologias inovadoras e limpas de forma planejada e sensata, onde o ônibus poderá ter o seu protagonismo reconhecido.



Anselmo Cunha/PMMA

Mobilidade sustentável e o papel do transporte rodoviário na COP 30



Por Luana Fleck, diretora da Viação Ouro e Prata

Belém se prepara para receber, em novembro de 2025, milhares de visitantes de todo o mundo durante a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre o Clima (COP 30), um dos eventos mais relevantes do planeta na agenda climática. A capital paraense, que será o centro das discussões sobre o futuro ambiental, também, viverá semanas de intenso movimento e exigirá soluções rápidas para lidar com a mobilidade e a logística.

Nesse cenário, o transporte rodoviário de passageiros desponta como um aliado estratégico. Diferente de outros modais, ele combina alcance territorial, capacidade de expansão imediata e preços acessíveis, características essenciais para um evento que reunirá diferentes públicos vindos de diversas regiões do Brasil e, também, do exterior.

Com uma malha que liga dez estados brasileiros e possui forte presença no Norte do País, a Viação Ouro e Prata já se mobiliza para atender a essa demanda. A empresa vai ampliar frequências, ajustar conexões interestaduais e reforçar equipes nas rodoviárias para garantir que cada participante seja bem recebido e possa se deslocar com conforto e segurança. Também mantemos diálogo constante com o governo estadual para contribuir com o receptivo de delegações e visitantes, disponibilizando informações sobre conexões e orientações para uma experiência tranquila na região. E a preparação não se resu-

me apenas a logística. Há também um cuidado especial com o atendimento, que inclui treinamentos, afinal receber bem também é parte da experiência.

Além disso, sustentabilidade já faz parte do dia a dia da Ouro e Prata. A empresa foi pioneira aqui ao lançar a "Passagem Carbono Zero", funcionalidade que possibilita ao cliente neutralizar as emissões de carbono de sua viagem no ato da compra. Essa iniciativa reforça a convicção de que mobilidade e responsabilidade ambiental precisam caminhar juntas, mostrando que o transporte rodoviário pode ser protagonista na transição para um futuro mais sustentável.

Para a Ouro e Prata, a Cop30 será o momento de reafirmar seu compromisso em conectar pessoas, culturas e ideias, além de provar, na prática, que o transporte rodoviário é parte essencial dessa conexão.

Destaco que nossa equipe está preparada para acolher cada passageiro que irá para a Cop30. Estamos ampliando horários, intensificando treinamentos e atuando em parceria com o governo estadual para assegurar deslocamentos seguros, confortáveis e eficientes. A iniciativa 'Passagem Carbono Zero' já faz parte da nossa operação e reforça nosso compromisso em unir mobilidade e responsabilidade ambiental, mostrando que o transporte rodoviário pode ser um agente real de transformação rumo a um futuro mais sustentável.



Imagens - Divulgação

Revista

AutoBus



Ao tratarmos do tema transporte coletivo por ônibus em nossas páginas, estamos buscando a construção de um futuro melhor para nossas cidades e para a sociedade como um todo!



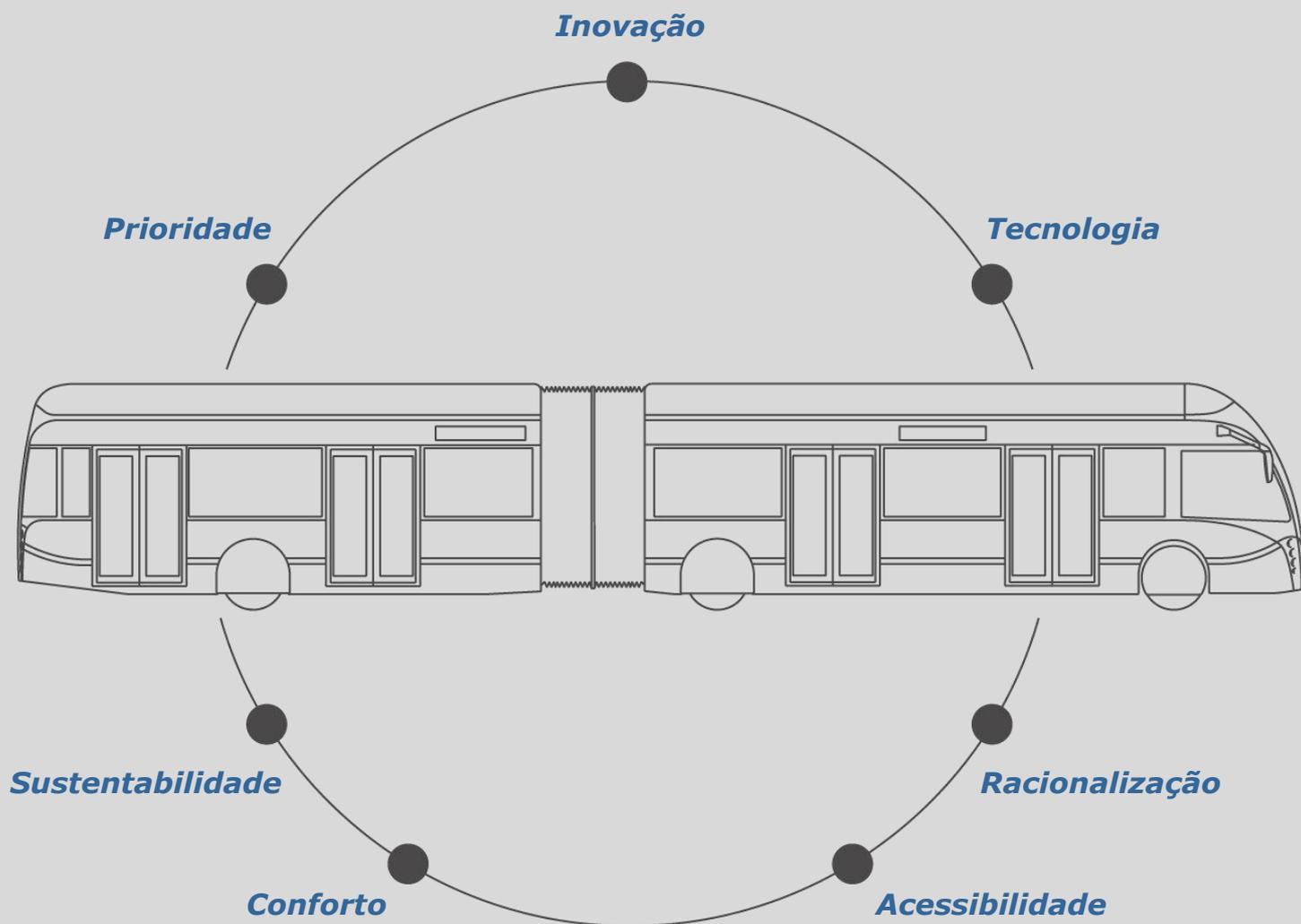
www.revistaautobus.com.br

infobus@uol.com.br ou contato@revistaautobus.com.br

11 99832 3766

Prerrogativas ao ônibus

No setor de transporte coletivo de passageiros feito pelo ônibus, ter as melhores ideias é poder proporcionar uma operação com desempenho e eficiência. A mobilidade urbana exige qualidade e dinamismo em um cenário que busca um desenvolvimento sustentável.



Revista

AutoBus

A melhor ferramenta para divulgar seus produtos

infobus@uol.com.br ou 11 99832 3766