

Revista

AutoBus

Ano 15 - nº 85 - Fev/Mar 2026 - www.revistaautobus.com.br

O transporte
cada vez mais
seguro



**Rodoviário aposta em
novas energias
limpas**

A solução para a

**MOBI
LIDADE**

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



Opção sustentável para o transporte urbano

Como um dos principais meios de deslocamento coletivo das pessoas no ambiente das cidades, de médio e grande porte, tendo, ainda, importante representação na organização do espaço urbano e distribuição dos grandes eixos de transporte por trem e metrô, o ônibus tem como uma de suas principais características a flexibilidade operacional, pois diferentemente de outros modais, pode se adaptar a itinerários, horários e frequências de acordo com a demanda da cidade, atendendo desde áreas centrais até bairros periféricos, densamente povoados.

Quando integrado a corredores exclusivos, faixas preferenciais e sistemas inteligentes de transporte, o ônibus ganha eficiência, regularidade e maior atratividade para o usuário. Hoje, seguindo o contexto do desempenho em harmonia com a estrutura específica à boa operação, existem diferentes tipos de veículos, desenvolvidos para atender às variadas necessidades da mobilidade urbana. E neste aspecto, a desejada eletrificação ainda se subdivide em três categorias principais: o trólebus e sua maior eficiência, com duas versões (tradicional e aquela que conta com um pequeno banco de baterias para operar em áreas sem a rede aérea); os ônibus a baterias com maior mobilidade, mas menor eficiência e maior peso; e a tração híbrida diesel-elétrica.

Dentre as categorias existentes, o micro-ônibus é indicado para linhas de menor demanda ou vias estreitas, garantindo a capilaridade ao sistema, atendendo pequenas demandas de passageiros.

Já o ônibus convencional é o modelo mais comum utilizado, tendo uma configuração básica em que o motor está localizado na frente, a transmissão é manual e o quadro do chassi usa suspensão metálica, idealizado para as linhas regulares, equilibrando capacidade, custo operacional e flexibilidade. Num cenário mercadológico, ele é o protagonista.

Outras versões para corredores de alta demanda, ainda, estão presentes na gama de produtos, como o ônibus com motor traseiro, com maior capacidade, e os ônibus articulados e biarticulados, com suas respectivas capacidades de transportar grandes volumes de passageiros, identificados para corredores e sistemas do tipo BRT (Trânsito Rápido de Ônibus), capazes de operar com desempenho semelhante ao de modais sobre trilhos, porém com custos de implantação inferiores.

Além da classificação por tamanho e capacidade, os ônibus também se diferenciam pela tecnologia de propulsão. Há veículos movidos a diesel Euro VI, com os padrões de emissão mais rigorosos do mundo, além de ônibus com tração híbrida, os elétricos a baterias ou por meio de rede aérea (trólebus), ou mistos, os movidos por biocombustíveis e, em fase de expansão, propulsionado pelo hidrogênio. Essas alternativas reforçam o papel do ônibus como elemento central na transição para uma mobilidade urbana mais limpa e sustentável.

Dessa forma, o ônibus se consolida como um modal versátil, eficiente e indispensável para as cidades. Sua diversidade de tipos de veículos e tecnologias permite atender diferentes perfis de demanda, ao mesmo tempo em que contribui para uma mobilidade urbana mais equilibrada, acessível e ambientalmente responsável.

Não há solução única, mas uma miríade de opções de configuração e de tecnologias que, combinadas, resultam nas melhores opções econômicas e ecológicas.



Antonio Ferro
Editor

AutoBus

Revista

Número 85 – 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

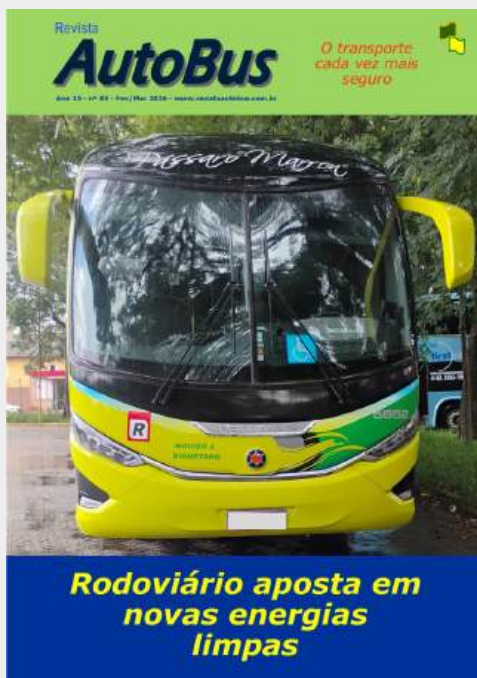
Contato

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 – Março 2026

"Ônibus é o caminho para a mobilidade inteligente"



Imagens da capa - Revista AutoBus



Revista AutoBus

16
Volvo no mercado brasileiro



18
A segurança delas nas estradas

6 - Essencial

8 - Energia renovável
O biometano no transporte rodoviário

16 - Montadora
Volvo em 2025

22 - Visita internacional
O Brasil como vitrine

12 - Elas no comando
A importância das mulheres no setor

18 - Segurança a bordo
O Botão Elas

24 - Fretamento
Grupo Mimo na estratégia de negócios

15 - Transporte urbano
Goiânia aposta em energia limpa

20 - Transporte rodoviário
Um letrado na gestão operacional

26 - Saúde do motorista
Programa do Sono na Águia Branca



Movimento que transporta sonhos

El Buss fora de estrada

Ao todo são 15 ônibus com carroçarias El Buss FT sobre chassis OF 1721 da Mercedes-Benz na versão fora de estrada, desenvolvidos especialmente para atender às demandas operacionais da Viação Piracicabana. Segundo a encarregadora, os veículos foram projetados para aplicação rural e operação em estradas sem pavimentação, priorizando robustez, confiabilidade e disponibilidade operacional.

A Busscar informou que sua carroçaria é mais alta, combinada com a suspensão de molas metálicas, proporcionando elevada robustez estrutural, maior altura livre do solo e excelente capacidade de transportar irregularidades como buracos, valetas, trilhas de terra e terrenos acidentados, garantindo desempenho confiável em operações severas e em vias sem pavimentação.

Outrossim, como complemento estrutural, o modelo recebeu um amplo conjunto de proteções e reforços, incluindo protetor de cárter com proteção do radiador, rebocadores dianteiro e traseiro, suporte frontal para guincho e escorregadores de balsa posicionados na dianteira e traseira, nas laterais, no entre eixos e sob o bagageiro traseiro, assegurando maior proteção dos componentes em situações de contato com o solo.

Tal projeto incorpora, ainda, proteções inferiores sob os para-choques dianteiro e traseiro, além de para-choques tripartidos e elevados, que ampliam os ângulos de ataque e saída. Complementando o conjunto, o modelo conta com puxador de cabo de aço em formato "J", com capacidade de 20 toneladas, instalado abaixo do bagageiro traseiro.

O salão de passageiros acomoda 47 poltronas Class Soft revestidas em vinil, material que oferece maior resistência ao desgaste, facilidade de limpeza e proteção contra poeira e umidade. Há, também, o sistema de ar-condicionado de teto, com renovação de ar, dois tetos solares e isolamento reforçado, garantindo maior vedação contra poeira ao longo de toda a extensão da carroceria.

Além dessas unidades especificamente desenvolvidas, a Busscar entregou outros 20 ônibus, com a mesma carroçaria à operadora Piracicabana a entrega reforça o compromisso da empresa em desenvolver soluções sob medida para aplicação rural. "O projeto do El Buss FT off-road foi concebido em conjunto com a Piracicabana, considerando as reais condições de uso no campo. Ele traduz a nossa capacidade de entregar robustez, confiabilidade e disponibilidade operacional. É uma solução pensada para operar com eficiência e durabilidade ao longo de toda a vida útil do veículo", comentou Paulo Corso, diretor-comercial da Busscar.



Imagem - Divulgação



Imagem - Divulgação

Quer comprar o melhor ônibus usado? Fale com a Ouro e Prata

Com o objetivo de proporcionar o negócio de segunda mão de seus veículos ônibus, a Viação Ouro e Prata lançou um site exclusivo para a venda de seus ônibus seminovos, oferecendo uma nova alternativa para quem busca veículos de procedência reconhecida e com histórico de manutenção rigoroso.

De acordo com informações da transportadora, os ônibus disponíveis integraram sua frota e, ao longo desse período, foram submetidos aos procedimentos de manutenção previstos nas práticas operacionais internas da empresa, realizados por equipes técnicas especializadas. Esses processos seguem padrões elevados e criteriosos, com atenção a cada detalhe, visando assegurar que os veículos apresentem condições adequadas de uso.

Para isso, o portal <https://seminovos.viacaouroeprata.com.br/site/> tem uma ampla variedade de modelos, atendendo diferentes perfis e necessidades, contemplando desde empresas de fretamento e transporte, profissionais autônomos, até pessoas que sonham em adquirir um ônibus para projetos especiais, como a transformação em motorhome.

A operadora, também, destaca que além da diversidade de veículos, o atendimento é um dos grandes diferenciais, pois uma equipe especializada está preparada para orientar o interessado nos veículos em todas as etapas do processo, auxiliando na escolha do modelo que melhor se encaixa na sua necessidade operacional e expectativa de investimento.

Para conhecer os modelos disponíveis e saber mais, basta acessar o site www.seminovos.viacaouroeprata.com.br ou entrar em contato pelo WhatsApp (51) 99748.7458

Um verdadeiro pé de boi



O chassi OF 1519 R tem uma configuração específica para operações que exigem um veículo forte, capaz de operar em vias não pavimentadas de forma eficiente. Ele foi desenvolvido pela Mercedes-Benz para aplicações de fretamento rural ou mesmo fora de estrada, como em áreas de mineração e escolar, por exemplo.

Recentemente, a fabricante do chassi informou que comercializou 50 unidades de seu modelo, destinadas a clientes dos estados de Alagoas, Goiás, Minas Gerais, Pernambuco e São Paulo. Sendo assim, em Minas Gerais, dez chassis foram adquiridos pela Automade Transporte, de Itabira, e nove pela Univale Transportes, de Coronel Fabriciano, ambas voltadas ao transporte de funcionários para os setores de mineração e siderurgia, além de outros cinco entregues à D. A. Serviços, de Brumadinho.

Já em Goiás, a Concórdia Logística recebeu 14 unidades para sua operação em Cachoeira Alta. O fornecimento incluiu ainda dois OF 1519 R incorporados à frota da Usina Alta Mogiana, de São Joaquim da Barra

(SP), dois chassis adquiridos pela Prefeitura de Água Branca para a FME, em Alagoas, e unidades destinadas às ações sociais da instituição Amigos do Bem, no sertão de Pernambuco.

O referido veículo tem a versão 4x2, piso alto, e para a Mercedes-Benz ele é uma solução eficiente, segura e econômica para o transporte de funcionários e outros grupos em diversas áreas do campo, como mineração, reflorestamento e canteiros de obras, além ainda de outras aplicações.

Segundo a marca, o modelo combina a força, robustez e resistência dos modelos OF de motor frontal com atributos como flexibilidade na configuração e versatilidade para operar em vias fora de estrada. Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, disse que o chassi oferece, também, uma ótima capacidade de passageiros, além de conforto e segurança no transporte de pessoas em vias não pavimentadas, que exigem mais resistência do veículo. "A aceitação do OF 1519 R em diversas regiões e atividades confirma a versatilidade de aplicação do veículo no fretamento rural, segmento que também é atendido em nosso portfólio pelo chassi de micro-ônibus LO 916 R. O segmento de fretamento vem mantendo um bom nível de crescimento no Brasil, como reflexo do bom momento da economia do País e a geração de emprego. Isso se reflete não só nas cidades, como também no potencial das atividades do campo, daí a oferta de um produto para as novas demandas desse mercado", destacou.

O chassi conta com o motor OM 924 LA, tendo potência de 185 cv a 2.200 rpm, com torque máximo de 700 Nm entre 1.200 e 1.600 rpm. Há a transmissão manual Mercedes-Benz G-71 de 6 marchas e o eixo traseiro R 390-10,5/S22,5 com bloqueio do diferencial, solução ideal para operações em vias rurais. Segundo a Mercedes-Benz, seu bloqueio de diferencial melhora a tração em terrenos de baixa aderência, muito comum em estradas não asfaltadas. A atuação automática desse sistema facilita o dia a dia do motorista, que pode se concentrar ainda mais na condução do ônibus.

Sobre a suspensão do OF 1519 R, tanto na dianteira, como traseira, é metálica, com feixe de molas semi-elípticas, amortecedores e barra estabilizadora. Para as aplicações off-road, este chassi recebe uma suspensão elevada em 125 mm.

Soteropolitanos conhecem o elétrico Volksbus

Já está nas ruas da capital baiana o eVolksbus, o ônibus 100% elétrico da Volkswagen Caminhões e Ônibus, que por um mês, circulará em rotas selecionadas da cidade para avaliação de desempenho, autonomia e adaptação às condições reais de operação. Segundo a Volkswagen Caminhões e Ônibus, a iniciativa reforça o compromisso de Salvador em buscar soluções sustentáveis para o transporte público e promover tecnologia limpa no deslocamento diário de seus passageiros.

Em linhas gerais, o respectivo modelo tem capacidade total de 22 toneladas e autonomia de até 250 quilômetros, sendo projetado para operar com recarga noturna, estratégia que maximiza a produtividade e reduz o tempo de inatividade da frota, de acordo com informações da fabricante. Além disso, a tecnologia embarcada inclui sistema de frenagem regenerativa, que contribui para ampliar a autonomia e minimizar o desgaste dos freios, além do Eco Drive Mode, que ajusta automaticamente o consumo de energia conforme as condições de uso.

Jorge Carrer, diretor de Ônibus da Volkswagen Caminhões e Ônibus, disse que os testes em Salvador representam mais um passo no processo de validação do eVolksbus em diferentes realidades urbanas do país. "Além de São Paulo, em breve estaremos presentes em outras capitais estratégicas. Os resultados deste mês serão fundamentais para validar a qualidade do nosso veículo e apoiar operadores e gestores públicos na transição da mobilidade mais eficiente e sustentável", afirmou.



Imagem - Divulgação



Rota da sustentabilidade

Com o objetivo de dar um novo contexto na operação rodoviária, empresa de São Paulo acredita no uso de novas energias para reduzir as emissões poluentes do setor

Visando uma transição energética sustentável e equilibrada, recentemente, o Governo de São Paulo destacou a produção de biogás em usinas localizadas em algumas cidades pelo estado. A meta, segundo destaca a política adotada pelo Governador Tarcísio de Freitas, é a substituição do diesel fóssil pelo biometano, biocombustível que é resultado do processo de pureza do biogás e que será usado em frotas de veículos de cargas e para o transporte de passageiros.

De acordo com estudo encomendado pela Fiesp (Federação das Indústrias de São Paulo), o estado paulista tem o potencial de produzir, diariamente, 6,4 milhões de m³ de biogás, volume que equivale a 32% do consumo atual de gás natural ou 24% do diesel utilizado no transporte.

A produção estimada viria de 181 plantas (sendo 84% do setor sucroenergético e 16% de aterros sanitários) e teria capacidade de mitigar até 16% das metas de descarbonização, inclusive de gerar cerca de 20 mil empregos. Em dezembro do ano passado, cerca de 15 projetos para a construção dessas unidades estavam em processo de autorização para suas implantações.

E, pensando nessa ampla oportunidade ambiental, a operadora Pássaro Marron crê no biometano como indutor ener-



O ônibus rodoviário a gás já está rodando em fase de avaliação tecnológica

gético para promover a eficiência ambiental em suas operações. Dessa maneira, investe em um projeto que visa mostrar os benefícios de se transformar poluição em combustível limpo, com aplicação no transporte pesado. A operadora vê São Paulo como um dos estados mais populosos e industrializados do Brasil e que enfrenta desafios significativos relacionados à mobilidade das pessoas e à poluição gerada pelo transporte rodoviário.

Paulo Bongiovanni, diretor-presidente da empresa paulista, destacou que tecnologia da propulsão feita com esse modelo de combustível limpo vem para contribuir com os objetivos de um transporte livre de emissões. Segundo ele, hoje, já há um grande avanço na mitigação da poluição local com o uso dos motores a diesel Euro VI. "Mas, se olharmos para algo maior, como o efeito estufa, temos que investir em outras alternativas, como o biometano, sendo menos poluente e capaz de atender

esse requisito. As propriedades desse biocombustível têm o potencial de substituir o diesel convencional conforme as demandas ambientais", observou.

Com o projeto piloto para uma futura frota mais sustentável, a Pássaro Marron se destaca como uma empresa alinhada com as metas globais de sustentabilidade e com as políticas ambientais do estado de São Paulo. Bongiovanni lembra que o estado de São Paulo tem grandes condições para a produção do biometano, com usinas sucroenergéticas, lixões e o setor agropecuário. "Além disso, a indústria fabricante de veículos comerciais aqui instaladas têm a capacidade de produzir a tecnologia veicular, com know how nacional. Não precisamos trazer nada de fora, pois o produto brasileiro tem reais condições de ser operado com um combustível nosso. Claro, isso envolve a adoção de políticas públicas, investimento em infraestrutura de abastecimento e um programa alinhado com a substituição gradual da frota em determinado tempo, entre cinco a dez anos", afirmou.

O início de projeto com o ônibus rodoviário a gás, adquirido pela Pássaro Marron, aconteceu recentemente, após todo um processo de homologação do veículo, sendo que ele roda em linhas que ligam a capital paulista à São José dos Campos, no Vale do Paraíba, numa distância que atinge 100 km. "Acreditamos nesse contexto de um transporte limpo, por isso resolvemos investir na compra de um veículo que estamos avaliando. Outrossim, esse projeto contempla a questão social, com a geração de empregos que surgirão com a criação de usinas que produzam o biocombustível. Com os resultados positivos, teremos interesse e apoio do setor, com planejamento e suporte governamental", destacou Bongiovanni.

Segundo o empresário, após uma estimativa superficial, poderá haver um investimento para a aquisição entre 4 a 5 mil ônibus em todo o estado de São Paulo, isso somente junto ao setor do transporte rodoviário. "Contudo, não podemos pensar que somente o operador irá se interessar por isso. Será preciso, também, como já disse, o suporte governamental para o sucesso do projeto".

O referido veículo tem o chassi K340 a gás da marca Scania, equipado com o motor de 340 cv de potência, com sistema de armazenamento de gás composto por seis cilindros do tipo 1 que lhe dão autonomia de até 400 km (se houvesse a opção pelo tipo 4 – aço carbono -, essa autonomia alcançaria 750 km), computador de



bordo e tecnologia embarcada de segurança. A carroçaria é do modelo Paradiso 1050, da Marcopolo.

Após os testes nessa primeira linha, a Pássaro Marron pretende colocar seu ônibus em outras rotas, chegando até ao litoral norte, na cidade de São Sebastião. "Faremos todo o processo de avaliação durante o primeiro semestre de 2026 para comprovar sua eficiência. Neste início, o investimento no veículo é mais alto, pois se trata de uma tecnologia nova e não há uma produção em escala da mesma. Contudo, isso tende a alcançar uma redução, se assemelhando ao produto a diesel, após esse ganho de escala", afirmou Bongiovanni.

Ainda, sobre o fornecimento do gás renovável, ele citou que está pensando no investimento de um ponto de abastecimento dentro de sua garagem em São Paulo,

com incentivos que poderão vir da Abiogás (Associação Brasileira do Biogás) em termos econômicos visando o uso comercial. "Temos uma solução inteligente capaz de promover um grande giro da economia e com enorme potencial de diminuir a poluição. Trata-se de um projeto muito sério, centrado e fácil de entender. Precisamos provocar uma mudança de conceitos. Estou certo que conseguiremos isso", concluiu o diretor da operadora.

O processo de descarbonização do setor rodoviário de passageiros envolve, segundo o Setpesp (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo) considerações em torno de novas fontes energéticas, tecnologia, investimentos e um marco regulatório compatível. Assim, a agenda necessita de planejamento, segurança jurídica e políticas públicas.

Imagens - Revista AutoBus



Para a Pássaro Marron, o meio ambiente vai além da tecnologia veicular. Ele recebe atenção em várias considerações, como a grande área verde implantada na nova garagem da operadora paulista



O ecossistema tecnológico que potencializa o canal direto das empresas de transporte rodoviário de passageiros

A Reserhub é uma empresa regional que impulsiona o crescimento digital do transporte rodoviário na América Latina. Fundada por Sebastián Gómez, Andrés Sucre e Adrián Cuadros, atua em parceria com mais de 20 empresas operadoras líderes no México, na Colômbia, no Peru, no Chile e no Brasil para escalar seus canais diretos digitais.

Tecnologia para acelerar o crescimento digital do transporte rodoviário

A Reserhub integra, em um único ecossistema, uma plataforma de ecommerce, análise de dados e um sistema de revenue management para transformar o canal direto em um motor sustentável de crescimento e fidelização.

Da busca de rotas até o pagamento final, otimiza cada etapa da jornada de compra para oferecer uma experiência mais eficiente, competitiva e centrada no passageiro.

Empresas líderes que confiam na Reserhub



A Reserhub impulsiona o canal direto para transformá-lo em um motor de receita e lealdade no transporte rodoviário.

Resultados nas empresas que implementam a Reserhub

+30%

do total das vendas já é online

+80%

de crescimento de novos usuários no ecommerce

+40%

de aumento no ticket médio

+29%

de aumento na venda de passagens

Contato

LinkedIn e Instagram: Reserhub

Email: sales@reserhub.com

Web: reserhub.com/br



Imagens - Divulgação e IA

Para celebrar o Dia Internacional das Mulheres, o reforço das representantes femininas do setor do transporte

Em um setor com predominância masculina, as mulheres buscam se destacar em meio às diversas funções, operacionais ou na gestão administrativa

O Dia Internacional das Mulheres, que para a revista AutoBus poderia ser todos os dias, nos faz pensarmos sobre as conquistas destas que, ao longo da história, buscam superar os desafios que ainda enfrentam em diversos setores, como o do transporte de passageiros, um dos campos com avanços significativos com potencial de transformação.

Tradicionalmente dominado por uma presença masculina, o segmento seja ele no transporte público urbano ou no transporte rodoviário de passageiros, a participação das mulheres é vista de forma tímida, onde elas ocupam papéis cruciais, como motoristas, operadoras de transporte, engenheiras, gestoras de frotas e técnicas de segurança, além de outras funções, que são vitais para o funcionamento diário e a evolução do sistema.



Beatriz Lima

A importância da presença feminina nesse setor vai além da equidade de gênero. As mulheres, com sua perspectiva única e habilidades excepcionais, contribuem para a melhoria da qualidade dos serviços prestados, da segurança dos passageiros e da implementação de soluções inovadoras.

E, como forma de homenagear a importante data, a revista *AutoBus* reuniu algumas mulheres profissionais dedicadas ao setor do transporte com funções relacionadas à gestão, operação e comunicação, para que falassem sobre os diversos temas envolvidos com suas profissões. Jornalista, pós-graduada em marketing e mídias digitais, com quase 30 anos de experiência em comunicação empresarial e institucional, Beatriz Lima reforçou que o transporte rodoviário sempre foi majoritariamente masculino, sobretudo na operação, mas que, ao longo dos anos, vem acompanhando uma transformação consistente, onde a presença feminina em posições estratégicas no setor qualifica o processo decisório ao ampliar perspectivas. "Mulheres tendem a integrar visão operacional, experiência do usuário e cultura organizacional com mais transversalidade. Na comunicação institucional, essa presença também contribuiu para profissionalizar narrativas, fortalecer reputações e estruturar posicionamentos mais estratégicos tanto por parte das operadoras quanto dos terminais rodoviários que hoje se tornaram grandes centros de serviço, além do embarque e desembarque", destacou.

Ela, que exerce as funções de Head de Comunicação e Porta Voz da Rodoviária do Rio (o 2º maior terminal rodoviário da América Latina em movimentação de passageiros) e é editora da Revista *Abrati*, observou que o setor hoje exige uma liderança menos vertical e mais estratégica. "Minha formação em jornalismo e marketing sempre me levou a trabalhar com análise de cenário, leitura de contexto e construção de posicionamento e bons relacionamentos, competências que considero fundamentais para lideranças contemporâneas. Não acho positivo falarmos de uma liderança feminina como rótulo, mas de uma liderança que possa ser mais integradora, capaz de articular a operação e a gestão ao planejamento por parte da comunicação gerando reputação positiva e mais resultados, na área em que atuo, por exemplo, que é a imagem corporativa dos players do transporte rodoviário", explicou.

Elizângela da Silva, motorista de ônibus, da Viação Águia Branca, está na profissão desde 2018, sendo colaboradora da operadora capixaba há três. Entusiasmada, ela que conduz seus veículos em linhas intermunicipais dentro do estado do Espírito Santo, se diz feliz com a posição, apesar dos desafios diários. "A empresa nos dá condições favoráveis para que possamos realizar nossos serviços de maneira segura e confortável. Com isso, sempre recebemos treinamentos para o aperfeiçoamento tecnológico e da segurança. Estou satisfeita em poder fazer parte dessa profissão", afirmou.

Segundo Elizângela, a preocupação da transportadora em dispor de condições favoráveis com a operação é bem expressiva. "O Programa Medicina do Sono nos ajuda demais a mantermos nossa atenção durante as viagens. Isso é muito importante", disse. Ela que começou no setor como cobradora de ônibus, foi estimulada a ser motorista pelos parentes, que são profissionais da condução, no transporte de cargas.

Para a Viação Águia Branca, sua colaboradora pode inspirar outras mulheres a seguirem na função de motoristas e outras ocupações na área do transporte, permitindo que realize seus sonhos nessa área. "Nos preocupamos demais em promover um transporte mais seguro. Há muitos desafios, mas sempre estamos atentos para superá-los. Além disso, o que me dá satisfação é poder ser reconhecida, com elogios vindos de muitas pessoas que se surpreendem com a minha posição", disse Elizângela.

A motorista foi reconhecida, recentemente, com a premiação na categoria Top Ouro do programa promovido pela transportadora como forma de certificar os melhores motoristas que atingiram os requisitos estabelecidos para se alcançar uma operação segura e econômica, bom comportamento e desempenho positivo. "Estou muito feliz por ter alcançado isso. Agora eu almejo chegar ao Top Diamante. Vou trabalhar muito para obter esse reconhecimento. Isso é gratificante", destacou ela.

Além de trazerem um impacto positivo na cultura organizacional das empresas de transporte, promovendo maior colaboração, diversidade de pensamento e a redução de estereótipos, as mulheres ajudam a quebrar barreiras, mostrando que a liderança e a excelência não têm gênero, sendo essenciais para a construção de um setor mais sustentável e inovador.

María Fernanda Brito, Head de Marketing da Reserhub, plataforma de marketplace de passagens, destacou que sua equipe é formada, integralmente, por mulheres, que também, são responsáveis pelo desenvolvimento do layout da tecnologia junto aos clientes operadores. "Para nós, é muito orgulho e uma

honra ter equipes formadas por mulheres que lideram com seus conhecimentos a criação da nossa tecnologia,



Elizângela da Silva



María Fernanda Brito

estando presente em áreas muito importantes”, observou.

Segundo ela, o transporte rodoviário de passageiros é muito expressivo na América Latina e há muitos desafios para que as mulheres possam conquistar seus espaços junto ao setor. “No México, ainda, não é muito comum ver motoristas femininas, porém elas estão se inserindo, pouco a pouco, como podemos ver no Grupo Flecha Amarilla, que tem em seu quadro algumas condutoras. Reafirmo que precisamos de mais mulheres em todos os setores, que sejam promovidas às variadas funções, como a tecnologia, por exemplo. Uma das primeiras iniciativas com o desenvolvimento da inteligência artificial foi proporcionada por uma mulher. Então, eu vejo que existem muitas oportunidades à elas”, disse Fernanda.

Ao celebrar a data do Dia das Mulheres, é fundamental reconhecer o papel crescente e transformador delas no setor de transporte. Continuar a promover a inclusão e garantir um ambiente igualitário são passos decisivos para que mais mulheres possam ocupar posições de



Luana Fleck

destaque, inspirando futuras gerações e garantindo um sistema de transporte mais justo e eficiente para todos.

Luana Fleck, diretora da Viação Ouro e Prata, referência no transporte rodoviário de passageiros, reforça que



Bianca Marques

o setor tem espaço para que a presença feminina possa aproveitar. “A mulher tem uma maneira especial de lidar com as situações, em qualquer área que atua. No setor do transporte rodoviário de passageiros, nossa presença não chega a 20%, portanto, devemos estimular que esse quadro seja outro. Dentre as minhas funções, eu busco trazer todo o conhecimento e informações para que elas estejam inseridas no segmento. Veja o caso da Ouro e Prata, em que temos mulheres mecânicas. Quem imaginaria isso, há alguns anos? Isso é gratificante”.

Porém, as dúvidas, ainda, fazem parte no cotidiano da operação. Segundo Luana, elas existem, mas podem ser dirimidas numa integração entre os gêneros visando um novo momento profissional. “Aos poucos vamos semeando as sementes para que o lado feminino se expanda no setor. É positivo ver uma relação saudável entre os homens e as mulheres que podem se complementar nas diversas profissões, somando pela competência de cada um”, afirmou.

Luana lembrou que é preciso haver uma maior comunicação à sociedade, feita pelas operadoras, para mostrar como é a atividade da mulher no setor, objetivando aumentar a participação delas. “Entendo que as empresas precisam ter uma mentalidade mais aberta para que a situação seja outra. Claro, com a presença delas são necessárias algumas readaptações dos ambientes de trabalho e na forma como se comunicar. Para isso, é preciso uma conscientização interna, na governança, para destacar como elas podem se destacar em suas funções e em termos de como valorizá-las nas operações”, salientou.

Bianca Marques, superintendente de Operações da Viação Águia Branca, setor Bahia, destacou que a presença feminina na operação ou gestão traz mais suavidade às relações, amplia a percepção sobre as pessoas e promove um ambiente mais diverso. Dessa maneira, quando um homem é liderado por uma mulher, essa troca também transforma ambos, pois ele passa a incorporar uma visão mais atenta aos detalhes e às nuances da equipe, enquanto a líder, também, compreende melhor as dinâmicas da equipe. “Acredito que, onde a mulher está presente em um ambiente predominantemente masculino, ela de fato se impõe com respeito. Tenho a percepção de que gestores mais antigos ainda enfrentam a necessidade de quebrar paradigmas, mas já reconhecem a importância do papel atual da mulher na liderança que, embora ainda tenha baixa representatividade, já é uma realidade”, afirmou.

Ainda, segundo ela, o tema da diversidade precisa ser tratado com seriedade e estrutura, como é feito na Viação Águia Branca, sendo que o primeiro ponto é a empresa estar genuinamente aberta para receber pessoas diferentes, seja uma liderança feminina, seja alguém com orientação sexual diversa. “Além disso, é importante que nós, mulheres, continuemos firmes, com postura e confiança. Muitas vezes, ainda precisamos provar que entendemos do assunto e que somos capazes, como se o fato de sermos mulheres colocasse nossa competência em dúvida”, ressaltou Bianca.

Goiás confirma que vai comprar ônibus a biometano

O governo goiano publicou, por meio de deliberação da Câmara Deliberativa do Transporte Coletivo (CDTC), a autorização para a implantação de 501 ônibus movidos a biometano e/ou gás natural veicular (GNV) no sistema de transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia

Não só de elétricos o sistema de transporte coletivo da capital de Goiás será formado. O governo local anunciou que pretende aportar recursos na aquisição de 500 ônibus equipados com motores a gás. Tal iniciativa objetiva a modernização e descarbonização da frota estadual, pois além do gás natural, os veículos poderão ser movidos com biometano, combustível renovável.

Além disso, Goiânia já está construindo uma usina produtora do biocombustível para o abastecimento da futura frota, que será composta por modelos Padron, unidades com 15 metros e versões articuladas.

E, segundo a gestão do transporte local, tais veículos serão distribuídos nos corredores de maior demanda do Sistema Metropolitano, especialmente no BRT Leste-Oeste, conhecido popularmente como Eixão, além de linhas alimentadoras que atendem Goiânia e municípios vizinhos. Um detalhe é que nos corredores com estações em nível elevado, serão utilizados ônibus de piso alto, enquanto nas vias convencionais, vão circular veículos de piso baixo.

Abastecidos com biometano, os ônibus podem reduzir

em até 95% as emissões de poluentes em comparação aos veículos movidos a óleo diesel, dependendo das condições operacionais e da tecnologia empregada. "O sistema de Goiânia e região deverá se tornar o maior do Brasil, e um dos maiores da América Latina, a operar com ônibus a biometano e GNV. Outras tecnologias menos poluentes continuarão sendo utilizadas, como ônibus elétricos e modelos a diesel com padrão Euro VI", disse o subsecretário de Políticas para Cidades e Transporte, Miguel Ângelo Pricinote.

Quanto a remuneração das concessionárias, ela será feita por meio do subsídio à tarifa, ajustada para viabilizar os investimentos, sem que isso implique, necessariamente, aumento no preço da passagem para os usuários. As entregas dos novos ônibus estão programadas até o final de 2027.

Sobre a tecnologia disponível, é de conhecimento que a fabricante Scania tem em seu portfólio de produtos modelos específicos para esse tipo de operação. Contudo, outras marcas poderão participar desse projeto, dependendo, é claro, da disponibilidade e interesse em promover seus conceitos. Ainda não há nada definido em relação aos fornecedores.



Divulgação

O primeiro, das cinco centenas de ônibus com a tecnologia, já está pronto para o início de provas e avaliações

Volvo inova com biodiesel e destaca suas vendas em 2025

A descarbonização continua fator decisivo para a marca, seja com ônibus elétricos ou em investimentos nos biocombustíveis

Com 1.099 chassis fornecidos aos seus clientes no ano passado, sendo 553 para operadores brasileiros e o restante no mercado latino-americano, a Volvo Buses Latin America reafirma sua consolidação junto ao transporte de passageiros sobre pneus, dispondo de soluções, serviços e produtos que objetivam a eficiência e a rentabilidade operacional.

Desse volume informado quanto ao mercado nacional, 80% é de chassis rodoviários, com entregas importantes para clientes de várias partes do País. André Marques, presidente da Volvo Buses na América Latina, disse que o segmento estradeiro foi determinante nos negócios da marca, enfatizando algumas operadoras de peso, como a Guerino Seiscento, Real Maia, Saritur e Grupo Brasileiro, que acreditaram nos atributos da gama de chassis. "O setor, como um todo, de chassis rodoviários pesados teve um revés de 10% no ano passado. Contudo, isso não nos impediu de avançar no segmento, tendo participação de 21% nos negócios totais. Ressalto, ainda, o lançamento do chassi B360R para aplicações de curtas e médias distâncias, sendo eficiente no consumo de combustível e no padrão operacional. Também digo que a consolidação de nossa plataforma de chassis de 13 litros traz alto desempenho e menor consumo de combustível, com muita tecnologia embarcada", explicou.

Outrossim, no transporte urbano brasileiro a Volvo forneceu alguns de seus chassis com tração elétrica para São Paulo (40 unidades) na versão 4x2 e outras 21 uni-

dades para Goiânia, entre articulados e biarticulados. "Em 2025 reafirmamos a produção brasileira da plataforma mais completa de chassis com tração elétrica, tornando Curitiba uma base mundial na fabricação desse tipo de ônibus", observou o executivo.

A marca, conhecida por se destacar no segmento em virtude de uma gama de chassis adequada aos serviços rodoviários e urbanos, seja ela com motores de combustão interna ou elétricos, mostra sua posição de vanguarda no respeito ao meio ambiente. Nesse sentido, ela anunciou o desenvolvimento de duas opções limpas que buscam a descarbonização do setor, com o uso de biocombustíveis e da eletricidade.

Com a primeira opção, a fabricante anunciou a chegada de seu chassi urbano B320R equipado com o motor de 8 litros que pode ser alimentado com o biodiesel na proporção 100%. Marques lembrou que a marca tem uma tecnologia madura, que já foi consolidada em caminhões, sendo que o B100 combina ganho ambiental, viabilidade técnica e facilidade de aplicação, pois já há um grande número de produtores desse biocombustível em todo o País. "Nossa jornada de descarbonização trabalha com linhas de desenvolvimento visando a redução das emissões poluentes – eletrificação e os combustíveis renováveis. Com esta última opção, estamos apresentando o chassi B320R na versão urbana que pode ser movido pelo biodiesel B100, após um bem sucedido processo de avaliação e construção de sua tecnologia. Com





Nova versão de seu chassi com tração elétrica para operações rodoviárias

isso reafirmamos o nosso compromisso ambiental no transporte coletivo”, disse.

De acordo com o executivo, as provas comerciais desse modelo de chassi já começaram, mostrando eficiência e durabilidade em seu uso. “O veículo está disponível para o mercado. Operadores e sistemas interessados em promover a sustentabilidade ambiental em seus negócios ou serviços de transporte coletivo podem optar por mais essa inovação. Além disso, ele conta com sensor de mescla incorporado no motor, componente eletrônico que monitora a mistura do combustível utilizado, tecnologia adotada em nossos caminhões FH”, afirmou Marques.

Quanto a eletrificação, além dos recentes chassis fornecidos para a cidade de Goiânia, com as versões articuladas e biarticuladas, a Volvo salientou o seu chassi na configuração rodoviária, mostrada no ano passado no Peru, em uma feira para o segmento da mineração. “Nosso cliente peruano de longa data, Cruz del Sur, já iniciou a avaliação do modelo no transporte fretado de funcionários de três minas com agendas ESG, que investem em soluções de descarbonização. Estamos mostrando esse modelo lá por observarmos um forte movimento das mineradoras em escolher um transporte livre de emissões poluentes. Além disso iremos avaliar todo o mercado, o que a demanda exige, para podermos reforçar nosso conceito ambiental”, salientou Marques.

Trata-se de um veículo na versão 4x2, com carroceria brasileira, tendo a configuração muito semelhante ao modelo de chassi que é usado no transporte urbano, com piso alto. O chassi em questão conta com dois motores elétricos de 200 kW de potência, cada, e o banco de baterias com potência de 360 kWh (4 packs, 90 kWh cada).

E como competir num mercado em que as fabricantes chinesas dominam, trazendo veículos dotados da mais alta tecnologia? André Marques citou que a Volvo vem trabalhando para que seus clientes possam ter produtos e serviços que ofereçam segurança operacional, pós-vendas e atendimento específico. “A concorrência é grande, mas acreditamos na confiança de nossos clientes na marca Volvo, contando com o suporte de uma rede robusta de concessionários, tendo um atendimento exclusivo composto por técnicos preparados. O negócio de ônibus não é feito em um ou dois anos. Ele opera mais de 10 anos, exigindo uma cooperação muito próxima entre fabricante e operador para que haja sucesso na aplicação. Acreditamos muito nisso”, lembrou o executivo.

Além do Peru, o Chile é outro país que vem investindo nesse conceito em suas grandes minas, sendo grande oportunidade para a marca Volvo em seu negócio de eletromobilidade.

Quanto ao transporte brasileiro, outra novidade revela-se. A marca anunciou sua entrada no programa Pró-Transporte, visando aumentar a disponibilidade de financiamento de seus chassis a custo mais acessível. Trata-se de um mecanismo financeiro destinado a projetos de modernização e aumento da qualidade da mobilidade nas cidades na aquisição de ônibus urbanos. Segundo informações da Volvo, os recursos vêm do FGTS e são concedidos pela Caixa Econômica Federal por meio de agentes financeiros repassadores, no caso o Banco Volvo. A taxa de juros depende do perfil de crédito de cada cliente, mas pode chegar à metade dos juros dos financiamentos regulares. “O transporte de passageiros é um segmento empresarial com margens baixas e custos altos. Este programa pode ajudar na renovação de frotas, principalmente na atual conjuntura econômica. E, junto com a Volvo Financial Services, conseguimos nos habilitar para oferecer condições atrativas aos nossos clientes”, explicou Marques.

Para 2026 ele disse se tratar de um ano desafiador, com uma perspectiva que tende a apresentar um volume total de 3.500 unidades, isso se tratando de chassis pesados, com motorização traseira, mercado em que a marca participa. A Volvo anunciou que investirá R\$ 2,5 bilhões no Brasil no período entre 2026 e 2028, sendo o maior volume de recursos já aplicado aqui desde que a empresa começou a produzir veículos comerciais em Curitiba (PR), em 1979.

Novo diretor

Formado em Engenharia Mecânica pela Universidade Federal do Paraná (UFPR), tendo MBA em Gestão Estratégica pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e formação em liderança pelo Management Centrum Schloss Lautrach (Alemanha), Ricardo Seixas assume como o novo diretor-comercial de ônibus da Volvo.

Sua função será a de gerir a área comercial de ônibus para os mercados do Brasil e importadores privados na América Latina, com foco no desenvolvimento de negócios e fortalecimento de relacionamento com clientes, concessionários e outros parceiros.

Apesar de uma sólida carreira na Voith Turbo, com larga experiência no setor de veículos comerciais, atuando nas frentes de vendas, pós-vendas e desenvolvimento de negócios, Seixas iniciou sua carreira como estagiário na Volvo, na área de Planejamento de Produto e Engenharia de Vendas.

Nessa nova fase em sua vida profissional, o executivo se reportará ao presidente da Volvo Buses na América Latina, André Marques. “Retorno à Volvo com entusiasmo para assumir este novo desafio, buscando fortalecer ainda mais o desenvolvimento de negócios nos mercados do Brasil e da América Latina, sempre com uma visão integrada entre produto, vendas e pós-vendas. Nosso foco é entender profundamente as necessidades dos clientes e oferecer soluções que gerem valor sustentável para todo o ecossistema”, comentou.



Ricardo Seixas

Iniciativa pela segurança delas

Empresa de transporte de passageiros do oeste paulista inova ao criar um dispositivo que visa a segurança das mulheres durante as viagens

A operadora Guerino Seiscento, com sede em Tupã (SP), investiu na criação de algo relativamente simples, mas que tem uma abordagem de grande importância quando o tema é a vida. A empresa apresentou o Botão Elas, projeto pioneiro no transporte rodoviário de passageiros voltado à proteção, ao acolhimento e à segurança das mulheres durante suas viagens.

O dispositivo foi instalado de forma estratégica no interior do banheiro dos novos veículos da frota (até agora são seis veículos com esse acionamento), tendo acionamento silencioso pelas mulheres quando elas enfrentam situações de desconforto, ameaça ou risco em suas viagens.

Em linhas gerais, a simples tecnologia, ao ser acionada, emite um alerta visual no painel do motorista, por meio de uma luz indicadora cor de rosa, que permanece acesa até que o veículo seja estacionado em local seguro.

Segundo a empresa, os motoristas serão orientados para que promova um atendimento seguro e adequado para lidar com uma possível situação que possa causar mal-estar às mulheres. Sendo assim, o fluxo operacional

foi estruturado para assegurar agilidade e discrição, minimizando qualquer exposição da vítima e permitindo a imediata ativação dos procedimentos de apoio. E, a partir do momento que o condutor para o ônibus, ele segue o protocolo interno da empresa para prestar atendimento à passageira, garantindo sigilo, proteção e a adoção das medidas necessárias.

Maria Beatriz G. Seiscento Tovo, diretora de Marketing da Guerino Seiscento, disse que o Botão ELAS nasce dessa visão colaborativa, da compreensão de que o acolhimento não é uma pauta secundária, mas um compromisso permanente de uma empresa que evolui junto com a sociedade. "Mais do que um dispositivo, o Botão ELAS materializa um posicionamento institucional que reflete a importância da diversidade de olhares nos espaços estratégicos de decisão. A presença feminina na liderança amplia a sensibilidade para temas como segurança, respeito e experiência do passageiro, contribuindo para soluções mais completas e humanas", destacou.

Outrossim, a iniciativa surgiu a partir de uma análise criteriosa das manifestações registradas pela equipe de SAC (Serviço de Atendimento ao Cliente), que identificou relatos recorrentes de passageiras em situação de vulnerabilidade ao longo dos trajetos. E, entre os casos repor-



tados, houve registros de mulheres que, ao estarem sentadas ao lado de homens, relataram episódios de importunação sexual. "Observou-se que a maioria dessas passageiras buscava a empresa apenas após o término da viagem, evidenciando dois pontos críticos: a ausência de um protocolo claro para situações dessa natureza e o sentimento de insegurança para acionar a equipe operacional em tempo real. Muitas relataram receio de realizar uma ligação ou verbalizar o ocorrido durante o trajeto, temendo exposição ou agravamento da situação", afirmou a diretora de Marketing.

Além disso, a iniciativa vai ao encontro do Projeto de Lei Federal 6465/25 que cria a Política Nacional de Prevenção, Enfrentamento e Combate ao Assédio Sexual e Moral no Transporte Público Coletivo. O texto determina que as concessionárias adotem protocolos de resposta imediata, pois muitas vítimas ficam desamparadas porque motoristas e cobradores não sabem como agir no momento do incidente e se devem parar o veículo, travar as portas ou chamar a polícia.

Beatriz informou que a identidade visual do projeto incorpora o gesto internacional conhecido como "Signal for Help", símbolo silencioso de pedido de socorro reconhecido mundialmente, reforçando o compromisso da empresa com uma cultura de empatia, respeito e responsabilidade social. "Um dos principais objetivos é que a iniciativa se torne referência no setor rodoviário brasileiro e que possa inspirar outras companhias a adotarem mecanismos semelhantes", explicou.

E, para que isso ocorra, a empresa lança de mão de recursos e ferramentas de comunicação virtual, por suas redes sociais, para que as mulheres saibam da novidade e como poderão usá-la.

A Guerino Seiscento afirmou que o respectivo projeto integra o conjunto de inovações que acompanham a nova geração de veículos da frota, reafirmando seu compromisso com tecnologia, conforto e segurança. E por se tratar de um projeto piloto, ele sujeito a aperfeiçoamentos para objetivos eficientes.



Imagens - Divulgação

Investir na segurança de suas clientes durante as viagens é uma maneira da operadora de se inserir na agenda ESG



Um letrado na gestão dos ônibus

Com a difusão das informações por meio da internet, um gerente operacional se destaca por ter um canal de comunicação que visa conversar com o setor sobre os vários assuntos ligados com o segmento do transporte

Rodnei Quinello tem 50 anos de idade, mas pela bagagem profissional, ultrapassa esse tempo. Com vasto conhecimento na gestão operacional, ele acumulou, ao longo de sua vida, muito conhecimento e uma trajetória voltada aos melhores critérios e aplicações no ramo que atua. Tudo começou como motorista profissional de caminhão, num tempo em que a tecnologia ainda nem existia ou estava engatinhando, dirigindo caminhões de antigas gerações. Ficou na boleia por oito anos, viajando por muitos lugares no País.

Depois disso, partiu para a área do transporte coletivo, sendo motorista de ônibus urbano, na extinta empresa pública ETCD, de Diadema, SP. Contudo, não contente com a função, resolveu estudar, adquirir conhecimento para crescer, almejando um futuro melhor. "Pensei em fazer física, na USP. Porém, acabei mesmo estudando administração, enquanto eu cumpria com o trabalho de motorista. Depois disso, consegui um estágio no setor de manutenção da operadora, conciliando horários e a função de dirigir, sendo um gestor. Confesso que foi bem desafiante, mas consegui terminar a faculdade", lembrou Quinello.

Formado, partiu para fazer uma pós-graduação e, aproveitando a oportunidade de mercado, desligou-se da ETCD e passou a fazer parte do quadro de colaboradores

do Grupo Comporte. Não contente, resolveu fazer faculdade de direito, concluindo a graduação, porém não se dedicando, integralmente, na magistratura. "Não tenho carteira da OAB, mas uso de meu conhecimento quando há alguma necessidade específica. Preferi ficar no ramo da administração. Claro, estou sempre me aperfeiçoando, por meio de cursos, em diversos assuntos ligados com o transporte. Meu próximo estudo está ligado com a ABNT quanto ao conceito ESG, tema a ser observado e praticado sob a ótica das demandas do setor do transporte", disse.

Hoje, Quinello é gerente-geral da Transportes Santa Maria, operadora da cidade paulista de São Bernardo do Campo, atuando na gestão de frota há 13 anos, utilizando seu conhecimento adquirido ao longo dos anos. E, para enfatizar sua experiência conquistada, resolveu criar uma página na internet com foco nos bastidores de uma empresa de transporte, mostrando os diversos desafios relacionados com o cotidiano do meu trabalho (YouTube - Vida de Frota). "Por intermédio de vídeos procuro focar naquilo que revela os diversos contextos da operação e dos serviços, mostrando que a gestão vai além de planilhas. Por isso, atribuo uma comunicação que traz os diversos temas, fazendo uma análise de problemas, soluções, inovações e ações sobre como obter uma gestão eficiente, flexível e protocolar", observou.

Com um público bem diversificado, Quinello quer mostrar os bastidores de uma maneira que todos entendam, de forma descomplicada, objetivando ajudar o setor e suas necessidades. "Com minhas mensagens quero oferecer um pouco de conhecimento para quem precisa, chegando de forma clara aos diversos profissionais envolvidos com o transporte e, até mesmo, aqueles que são leigos no assunto", afirmou.

O sobre a inteligência artificial (IA), o gerente da Santa Maria afirmou que seu uso de forma correta proporciona diversos aspectos positivos dentro da operação, sendo possível a otimização do tempo, economia em diversos itens, como o combustível, e na melhor gestão total. "Temos uma grande ferramenta que é a IA. E, com toda a tecnologia embarcada, com recursos que favorecem uma condução otimizada, a IA vem ao propósito de promover eficiência operacional. Nisso, por exemplo, podemos alcançar economia de combustível, determinante para o sucesso e a rentabilidade dos serviços. A IA colabora com todo o monitoramento do veículo e do condutor para que as viagens possam ser seguras e eficientes. E com a digitalização dos sistemas e da gestão, por meio do Business Intelligence (BI), conseguimos obter resul-

tados favoráveis quanto a custo operacional. Eu consigo saber de muitas informações, até do gasto da rodagem dos pneus", explicou Quinello.

E, segundo ele, a criação de um padrão de motorista na operadora Santa Maria só foi possível com a ajuda da IA, fato que proporciona diversas considerações relacionadas com a vida do profissional dentro da empresa, seguindo determinações pré-estabelecidas em comportamento, forma de condução, metas, economia de combustível e pneu. "Com a IA criei uma página completa de internet para avaliar o desempenho dos nossos ônibus. Cada motorista poderá acessar várias informações a respeito das viagens e dos serviços realizados. Num futuro próximo temos o objetivo de criar, também, um aplicativo para que nossos condutores consigam saber sobre suas viagens e desempenho".

A Santa Maria conta com uma frota de 120 veículos, entre vans, micro-ônibus e ônibus, atuando em serviços de fretamento contínuo, eventual e em linhas regulares, com operações que unem a região do ABC à Belo Horizonte, Curitiba e Rio de Janeiro, usando 14 ônibus de última geração para esse fim.



Visita de comitiva italiana fortalece cooperação no setor

O transporte coletivo sobre pneus por linhas regulares estradeiras foi o tema para a troca de experiência entre brasileiros e italianos

Por *Beatriz Lima

Uma comitiva italiana do setor rodoviário de passageiros, formada por cerca de 20 empresários ligados à ANAV, associação que reúne operadores e entidades patronais do setor regular sediada em Roma, esteve no Brasil entre os dias 2 e 4 de março. A missão teve um objetivo claro: conhecer de perto a experiência brasileira e compartilhar práticas capazes de ampliar a cooperação entre os dois países.

A missão teve como foco principal o Rio de Janeiro, onde a agenda envolveu apresentações institucionais e debates sobre o funcionamento do setor, em um encontro realizado no hotel Copacabana Palace, além de visitas técnicas a terminais e reuniões com representantes de entidades locais. Mais do que um encontro protocolar, o intercâmbio transformou-se em um espaço de troca de experiências entre dois polos da mobilidade rodoviária que, embora geograficamente distantes, enfrentam desafios semelhantes em regulação, escala de operação e qualidade de serviço.

O objetivo é refletir sobre o desenho institucional do transporte rodoviário e sobre como equilibrar mercado, regulação e serviço público, elementos centrais para a qualidade do serviço, a previsibilidade das operações e a inclusão social em um sistema que conecta cidades, economias regionais e milhões de passageiros.

Durante as conversas, destacou-se o contraste entre os modelos regulatórios de Brasil e Itália. Na Itália, a rede de rodovias é amplamente concessionada à iniciativa privada, enquanto o transporte público local é fortemente estruturado pelo poder público. O Ministério da Infraestrutura e Transportes da Itália define as diretrizes nacionais, a ANAS administra parte relevante da malha e a Autoridade de Regulação dos Transportes fiscaliza as concessões. Em nível regional e municipal, as autoridades locais financiam o transporte público, definem rotas e conduzem licitações para a operação, que pode ser executada por empresas públicas, privadas ou de capital misto. O transporte rodoviário de longa distância opera





Da esquerda para a direita – Roberta Faria, diretora-geral da Rodoviária do Rio; João Henrique de Paula, presidente do Sinfra; Martinho Moura, diretor da Anttur; Letícia Pineschi, diretora da Abrati; Nicola Biscotti, presidente da Anav; e Gustavo Rodrigues, CEO do Grupo JCA

em regime liberalizado, com presença significativa de operadores privados.

No Brasil, embora haja regulação, a divisão de competências entre União, estados e municípios cria assimetrias institucionais que, frequentemente, dificultam a padronização de regras e a governança uniforme. A geografia de cada país, também, molda o desenho do sistema: na Itália, as distâncias entre centros urbanos tendem a ser menores e há forte integração com a rede ferroviária; no Brasil, os trajetos entre regiões são longos, o que impacta diretamente a organização das operações de transporte rodoviário de passageiros. Um ponto citado durante a visita foi a presença massiva de ônibus de dois andares nas linhas de média e longa distância brasileiras, uma solução que alia maior capacidade e conforto para deslocamentos entre capitais que podem superar vinte horas de viagem. Na Itália, esse tipo de veículo não é utilizado no transporte regular, já que muitas rotas de longa duração são atendidas por trens.

Nas visitas técnicas às rodoviárias Rodoviária do Rio e Terminal Tietê, as duas maiores em movimentação de passageiros da América Latina, a comitiva pôde conhecer, in loco, a evolução da gestão desses complexos, hoje hubs centrais de mobilidade urbana e regional. Na Itália, os terminais costumam ser administrados por empresas municipais ou por operadores privados com

forte integração com o sistema ferroviário, dando prioridade para a intermodalidade e para o uso de tecnologia na organização dos fluxos de passageiros e das informações operacionais.

Os empresários italianos destacaram que a eficiência de um terminal depende menos da arquitetura e mais da capacidade de integrar sistemas de informação, horários e serviços. Ferramentas como bilhetagem integrada, painéis digitais e plataformas de gestão de fluxo são fundamentais para melhorar a experiência do passageiro e aumentar a eficiência operacional.

Nesse ponto, os gestores das rodoviárias do Rio de Janeiro e de São Paulo puderam apresentar suas infraestruturas modernas, que vão além das funções de embarque e desembarque e oferecem uma gama de comodidades ao viajante. Entre elas estão a ampliação de centros comerciais, com lojas e mix variado de serviços, além de tecnologias que orientam suas operações, como os Centros de Controle Operacional (CCOs).

No Rio, por exemplo, as câmeras que monitoram todo o terminal estão integradas ao Comando da Polícia Militar e contam com sistemas de reconhecimento facial, o que amplia ainda mais a segurança dos passageiros.

O espírito da missão esteve fortemente associado à cooperação institucional. Como pontuou a diretora-geral da Abrati, Letícia Pineschi, na ocasião, o diálogo permanente entre entidades de diferentes países é um instrumento importante para identificar soluções comuns em temas como regulação, formação de profissionais, padrões de serviço e interoperabilidade tecnológica. O intercâmbio entre as duas associações abre caminho para novas iniciativas de cooperação técnica e benchmarking, capazes de contribuir para avanços em previsibilidade regulatória, qualidade de serviço e integração entre modais.

Em última análise, o principal resultado desse tipo de encontro é a ampliação de perspectivas: ao comparar experiências e reconhecer diferenças estruturais entre os sistemas, o setor fortalece a capacidade de adaptar princípios de governança, inovação e gestão ao contexto brasileiro, sempre com foco no passageiro que move pessoas, cidades e economias.

**Beatriz Lima é jornalista há quase 30 anos no transporte rodoviário. Atualmente, é editora da Revista ABRATI, atuando, também, na comunicação de empresas como a Guanabara e Rodoviária do Rio S/A, Socicam, compartilhando insights sobre mobilidade e comunicação*



Na Rodoviária do Rio, a diretora, Roberta Faria e toda a equipe, receberam o grupo numa visita guiada ao terminal

Fretamento em momento desafiante

O Grupo Mimo reforça sua busca pela excelência por meio da estratégia comercial, qualificação e investimentos na tecnologia

A história do Grupo Mimo (Viação Mimo e Max Tour) tem uma conexão de nascimento com a operadora Transmimo, fundada por Miguel Moreira, em 1979, quando adquiriu seu primeiro ônibus para os serviços de fretamento (Mi de Miguel e Mo de Moreira). A trajetória de Miguel dentro do setor sempre esteve atenta ao que a demanda do transporte exigia em operações turísticas ou de mobilidade corporativa.

Com a separação dos sócios, em 1994, os irmãos Moreira continuaram seguindo na atividade do transporte. Dentre eles, Claudio Roberto Moreira criou a Viação Mimo, com atuação na região da cidade paulista de Jundiá. Alguns anos depois, ela adquiriu outra operadora, a Max Tour, expandindo seus negócios junto ao setor de fretamento.

Hoje, o grupo tem uma larga experiência no ramo, com operação e diversidade de clientes das esferas comerciais e industriais. Segundo Moreira, o segmento do fretamento contínuo está ligado, diretamente, com a capacidade do País em se desenvolver economicamente, com uma indústria forte e sustentável. Porém, no último ano, a instabilidade econômica acabou interferido em suas atividades. "Nosso faturamento é concentrado no transporte do pessoal que trabalha na indústria. Isso representa 90% dos nossos negócios. Se o setor não cresce, consequentemente, não crescemos. Por outro lado, estamos vendo um investimento forte no e-

commerce, um nicho de negócios que vem aumentando e temos participado", afirmou o empresário.

Além desse aspecto, Moreira citou outro grande problema que é a falta de motorista no mercado, um tema que tem alertado o segmento do transporte. Segundo ele, investir na formação da mão de obra é uma saída para tentar superar esse desafio. "Temos uma escola interna de formação de motoristas desde 2018. Contudo, há a falta de candidatos. Porém, tivemos a iniciativa de buscar em outras regiões brasileiras esses profissionais para minimizar esse problema. Por exemplo, temos, neste momento, 20 motoristas que vieram da capital do Piauí, Teresina, após um processo de seleção, ajudando-os a se estabelecerem por aqui, seja sozinho ou com a família", informou.

O operador, ainda, destacou que outras ações semelhantes estão sendo feitas, com a busca de profissionais no interior paulista e do estado do Pernambuco.

Para Cláudio Moreira, além dessa questão é preciso olhar e praticar uma gestão eficiente, que seja capaz de proporcionar um exímio conhecimento dos custos operacionais, fator determinante para o sucesso dos negócios. "A estratégia é essencial para que possamos ter nossa rentabilidade num mercado que é competitivo e que tem uma margem tão apertada. Sem um controle rígido, não conseguimos nos manter. Por isso, investimos numa mão de obra qualificada e na tecnologia que favoreça

Imagens - Divulgação





Qualidade operacional e gestão profissional centradas na rentabilidade e nos melhores serviços

nossa gestão, com monitoramento em tempo real dos serviços, além de promover uma conexão com os nossos clientes por meio de ferramentas eletrônicas”, informou.

Para 2026, o empresário enxerga o ano com otimismo, fato que ele ressalta a importância de ser positivo quanto ao que vem por aí. Moreira disse que os investimentos continuam em diversas esferas de maneira a expandir seus negócios e, claro, a rentabilidade. “Neste ano, vamos renovar nossa frota com 50 novos veículos, entre vans, micro-ônibus e ônibus para que os custos sejam reduzidos. Iremos investir, também, em tecnologia e na valorização de nossa mão de obra. E por último, estamos avaliando o mercado para possíveis aquisições de outras operadoras objetivando o avanço de nossos negócios”, adiantou ele.

Quanto a nova frota, dentre os ônibus, Cláudio disse escolheu o modelo de chassi com motorização dianteira e suspensão a ar, com carroçarias dotadas de ar-

condicionado. Sobre uma agenda ambiental aplicada em sua gestão, ele informou que, para atender clientes preocupados com esse tema o grupo investe em certificados de carbono zero, visando compensar suas emissões. “No sentido da redução da pegada de carbono em nossas operações, estamos avaliando a aquisição de micro-ônibus tracionados por motores a gás, numa iniciativa para nos inserimos na sustentabilidade ambiental”, afirmou.

Atualmente, o Grupo MIMO tem operações em cinco diferentes áreas, atendendo clientes industriais localizados nas regiões de Jundiá, Vale do Paraíba, Sul de Minas Gerais, Uberlândia e Catalão. “Nossos clientes têm atividades em diversos setores, como e-commerce, indústria de alimentos, farmacêutica, automobilística, aeronáutica e até mineração. Focamos nossos negócios em setores que têm alta remuneração, em contrapartida à qualidade operacional exigida por eles”, finalizou Moreira.

Para o profissional da direção, o sono em dia é fundamental

Operadora capixaba investe na qualidade e no descanso de seus motoristas visando viagens mais seguras

Ao celebrar seus 80 anos de atividades, a Viação Águia Branca tem se destacado por promover importantes iniciativas que objetivam a melhor operação, dispondo aos seus clientes viagens mais seguras e confortáveis. Além dos passageiros, seus motoristas, também, são pontos-chave sob a batuta de uma gestão comprometida com o bem-estar e a correta forma de dirigir, uma valorização ao profissional que passa muito tempo em viagem.

E o descanso, para seus condutores, é um imperativo que não é negociável. Quanto a esse aspecto, há 25 anos a empresa mantém o Programa "Medicina do Sono", que reúne acompanhamento médico contínuo, exames clínicos, protocolos de avaliação pré-viagem e tecnologias operacionais voltadas à redução de riscos associados à fadiga e à sonolência ao volante. Nisso, a Águia Branca se diferencia de maneira expressiva dentro o setor.

De acordo com a operadora, um dos diferenciais do programa é a cronotipagem, método que identifica o perfil biológico de cada motorista, com uma análise que permite compreender se o profissional apresenta maior disposição para atividades pela manhã, à tarde ou à noite. Sendo assim, com base nessas informações, as escalas de trabalho são organizadas de forma mais compatível com o relógio biológico de cada condutor.

Para médico especialista em sono, Sérgio Barros, coordenador técnico do programa, compreender os ciclos naturais do organismo humano é fundamental em atividades que exigem alto nível de atenção, como o transporte rodoviário de passageiros. "O corpo humano possui ritmos biológicos que influenciam diretamente o estado de alerta. Quando identificamos o perfil de sono de cada motorista, criamos condições para estruturar jornadas de trabalho mais compatíveis e naturais. Esse cuidado reduz a probabilidade de fadiga, melhora a qualidade do descanso e contribui para elevar o nível de segurança nas operações de transporte", explicou.

Estar bem para dirigir com atenção e segurança é uma determinação que todos devem respeitar, quando tem sob suas responsabilidades, as vidas de muitas pessoas. Para isso, os motoristas passam por acompanhamento clínico periódico e, quando necessário, recebem tratamento para condições como apneia do sono, insônia e outros distúrbios. A empresa também subsidia o uso do CPAP (pressão positiva contínua nas vias aéreas), garantindo condições adequadas de repouso e vigilância para os profissionais que necessitam do equipamento.

O uso da CPAP tem proporcionado resultados positivos. Veja o caso do motorista Inorvarino Braga, que atua na Águia Branca há mais de duas décadas. Após um exame na clínica que funciona dentro da empresa, ele descobriu que estava com apneia do sono, iniciando o tratamento. "Há sete anos sou um novo homem, consigo dormir bem,

acordar e me sentir descansado. Para mim, que trabalho nas estradas, é essencial estar atento a tudo e a todo instante, pois com sono a concentração diminui e a gente fica irritado. Quando o sono está em dia, a família sai ganhando, o trabalho flui melhor e o trânsito fica mais seguro", afirmou.

Paula Barcellos, CEO da Viação Águia Branca, destaca que a segurança sempre foi um valor inegociável para a empresa. "Ao longo dos anos, entendemos que proteger vidas nas estradas começa com quem está ao volante. O descanso adequado recebe a mesma atenção que a manutenção dos veículos, o treinamento das equipes e o monitoramento das viagens. Cuidar da saúde do motorista é uma forma concreta de reduzir riscos e tornar o transporte rodoviário mais seguro", disse.

Sérgio Barros chama a atenção para que o tema possa estar no cotidiano de todas as empresas que prestam o serviço do transporte de passageiros. "O sono é uma necessidade biológica essencial, tão importante quanto alimentação e respiração. Quando falamos de transporte rodoviário, tratamos da segurança de passageiros, motoristas e de todos que utilizam as rodovias. Respeitar o descanso adequado é uma medida que protege vidas", salientou.

O sono pode causar estragos de diversos tamanhos. A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), informou que cerca de 40% dos sinistros estão de alguma forma relacionados à sonolência e o cansaço, a falta de atenção e o ritmo mais lento causados por uma noite mal dormida podem ser o cenário perfeito para uma tragédia nas estradas.



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!



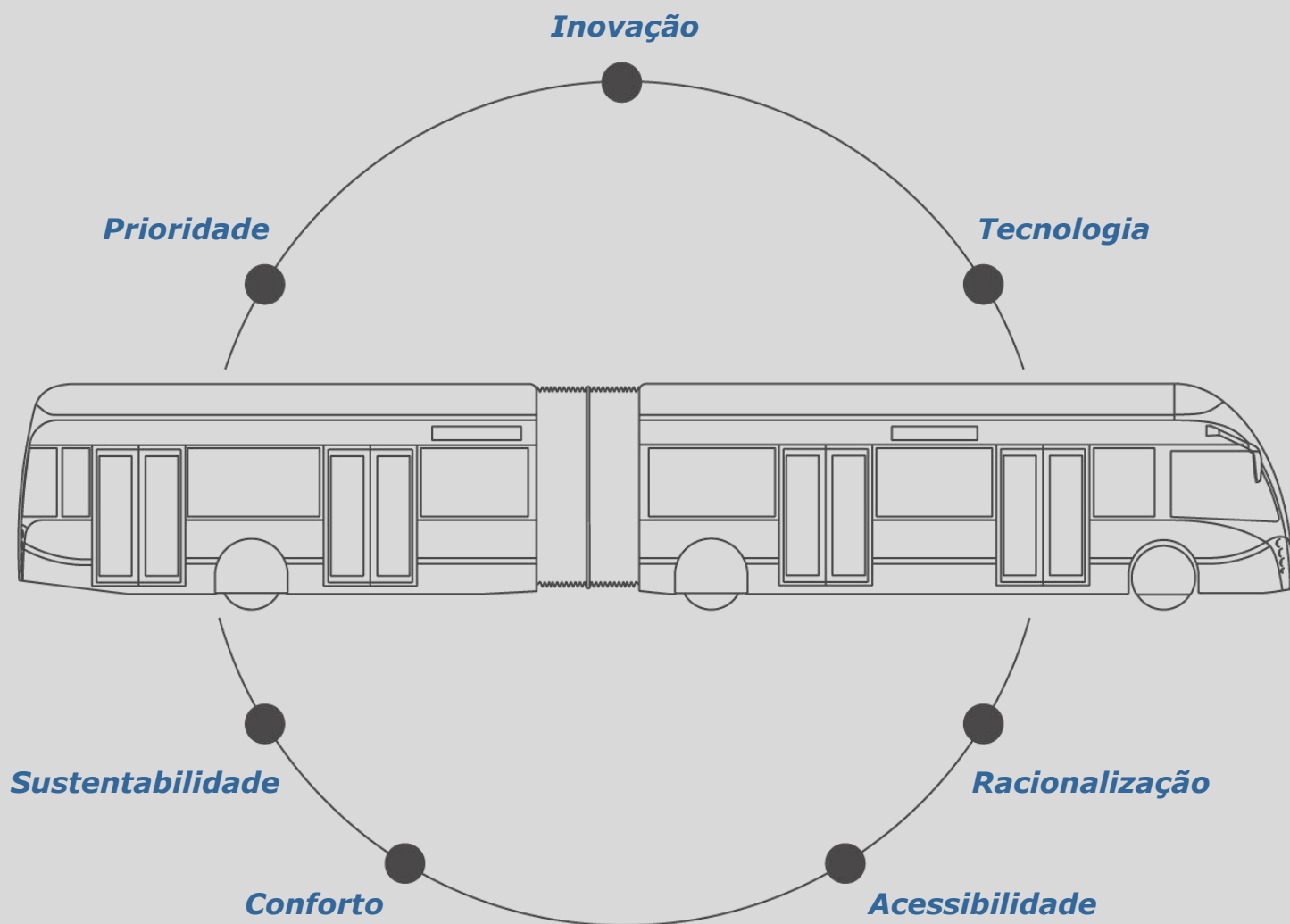
www.revistaautobus.com.br

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