

^sou + ônibus

REVISTA DA FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES
DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO

ANO 2024 . EDIÇÃO 43

Prêmio de Comunicação da FETPESP abre inscrições

Federação apresenta o prêmio a comunicadores.
Participação está aberta a profissionais e estudantes.

DESONERAÇÃO DA FOLHA

Com a mobilização dos empresários,
benefício está garantido até 2025

MARCO LEGAL

Projeto avança no
Ministério das Cidades

EU USO ÔNIBUS

Revista inicia sua nova série, dando
destaque a profissionais que usam
o serviço de transporte coletivo

32
anos
de história

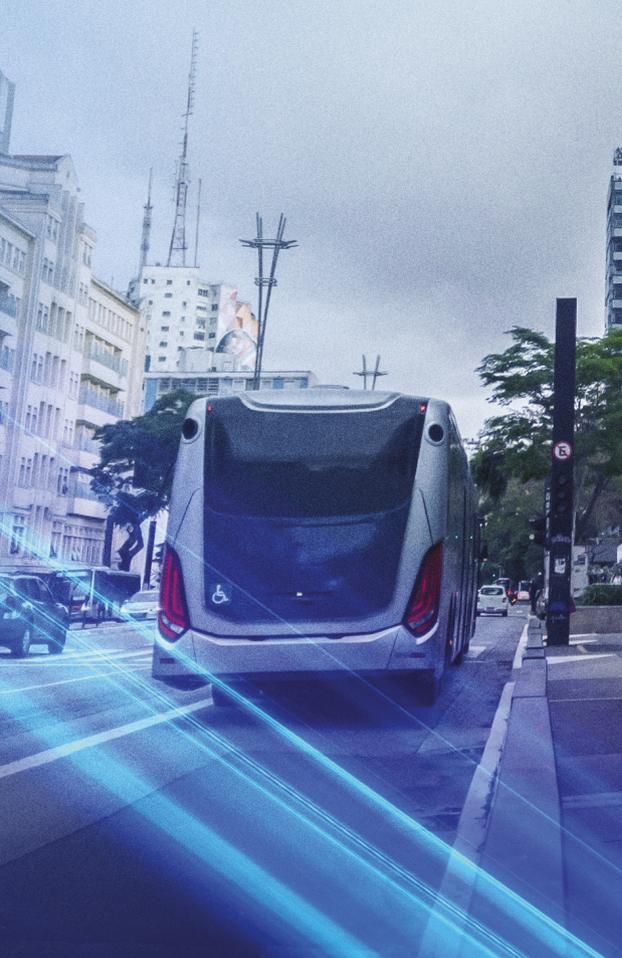
400
mil usuários
cadastrados no App
Prodata em mais
de 10 cidades

11
capitais
Incluindo São Paulo
e Rio de Janeiro

80
mil
validadores
instalados

+de
110
projetos
ativos

+de
200
cidades
Líder no mercado
brasileiro



**LIDERANÇA
INCONTESTÁVEL
EM QUALQUER
PONTO.**

Uma liderança incontestável no mercado nacional, fruto de um pioneirismo desenvolvendo soluções que integram os clientes do transporte coletivo a experiências inovadoras e tecnológicas.

PRODATA
mobility Brasil

prodatamobility.com.br



Crescemos. Mudamos. E continuamos a impulsionar seu negócio, num Click.

Unindo tecnologia ao nosso pioneirismo e protagonismo, evoluímos junto com o mercado e aperfeiçoamos nossa plataforma de soluções para viajantes e parceiros.

Com Click, a gente transforma o jeito de viajar!

Sempre seu melhor parceiro digital.



O ano de 2024 começa com altas expectativas

Nossa primeira revista em 2024 traz muito do que todos esperamos do ano que se inicia, com foco nas propostas que estão em discussão no Brasil sobre o transporte de passageiros.

Até os últimos dias do fechamento da edição, acompanhamos de perto as movimentações do Executivo e Legislativo acerca da Medida Provisória que poderia reorganizar imediatamente o setor.

Em contrapartida ao movimento do governo e de forma fundamental, foi decisiva a participação dos empresários no manifesto entregue à Câmara Federal. Com esse nosso movimento e o apoio dos deputados e do Senado, conseguiu-se a garantia da manutenção do benefício aos 17 setores da economia que seriam diretamente afetados até 2025, salvaguardando milhões de empregos e dando um pouco de estabilidade para os operadores.

O momento agora ainda não é de comemoração, pois essa é apenas uma das muitas batalhas que temos pela frente, incluindo aqui a tramitação do Marco Legal do Transporte Público, que teve sua minuta de projeto de lei aprovada em conselho do Ministério das Cidades, mais um passo para a aprovação definitiva.

Outro assunto que não podemos esquecer é o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos (PNAMI) que, aos poucos, tem sua tramitação na Câmara dos Deputados. Detalharemos aqui os passos já percorridos por esse importante projeto, desde a sua criação.

Os programas de gratuidade na passagem, conhecidos como “tarifa zero”, avançam por mais de 100 cidades brasileiras. Em um ano eleitoral, os postulantes a cargos públicos precisam ter atenção e responsabilidade para irem da promessa à prática, de forma equilibrada. Para ajudar na reflexão, trouxemos um profundo debate sobre o assunto.

O avanço da energia limpa no transporte público, os investimentos na modernização das frotas são sempre assunto em nossa revista. Vamos falar do grande exemplo da Transwólf que, em meio à crise energética que a capital paulista sofreu no final do ano passado, conseguiu manter a operação intacta.

Para complementar a busca por uma matriz energética sustentável, mais uma matéria sobre outra opção ao setor, além da eletrificação, com especialistas falando do hidrogênio como uma dessas fontes renováveis.

O grande destaque continua sendo a nossa 1ª Edição do Prêmio FETPESP de Comunicação, uma iniciativa pioneira que quer aproximar os atores do transporte público com os comunicadores, e, sem dúvida, vai nos ajudar a melhorar a forma com que realizamos esse serviço, um direito constitucional do cidadão, além de poder proporcionar que sejam enaltecidos os trabalhos de profissionais e estudantes que divulgam o transporte para todos.

Por fim, teremos a estreia da série “Eu Uso Ônibus”, em que vamos trazer profissionais de diferentes áreas que utilizam o ônibus como meio de transporte, seja para o trabalho, seja para o lazer.



Órgão de divulgação da Federação das
Empresas de Transportes de Passageiros
do Estado de São Paulo (FETPESP)

Avenida Paulista, 2.073, Horsa II,
13º andar, São Paulo (SP), 01311-940
Tel. (11) 3179-1077 www.fetpesp.org.br

Diretoria

PRESIDENTE

Mauro Artur Herszkowicz

VICE-PRESIDENTES RODOVIÁRIOS

Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu
Gustavo Rodrigues
Robson Rodrigues

VICE-PRESIDENTES METROPOLITANOS

João Antonio Setti Braga
Luiz Augusto Saraiva
José Roberto Iasbek Felício

VICE-PRESIDENTES URBANOS

Belarmino da Ascensão Marta Júnior
Francisco Armando Noschang Christovam

CONSELHO FISCAL

TITULARES & SUPLENTE

Gentil Zanovello Affonso **titular**
Antonio João Pinto dos Santos **titular**
João Carlos Camilo de Souza **titular**
Roberto Cancian **suplente**
Cesar Arduin Saraiva **suplente**
Júlio Luiz Marques **suplente**

SOU + ÔNIBUS

EDITOR RESPONSÁVEL

Marcelo Valladão de Sousa (Mtb 31.840)

COLABORAÇÃO

Antônio Ferro
Henrique Estrada
Leticia Oliveira da Silva Souza
Regina Helena Teixeira

CONSELHO EDITORIAL

Anderson Oliveira
Antônio Ferro
Francisco Hélio Ferreira da Silva
Henrique Estrada
Leticia Oliveira da Silva Souza
Marcelo Valladão de Sousa
Regina Helena Teixeira

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO

DUO Design

CANAL DE COMUNICAÇÃO

Artigos, reportagens e sugestões devem ser enviados para o e-mail comunicacao@fetpesp.org.br

A Revista **SOU + ÔNIBUS** é uma publicação bimestral e está disponível no site <https://soumaisonibus.com.br>. Ela não se responsabiliza pelos conceitos emitidos nos artigos assinados nem por qualquer conteúdo comercial, este último de inteira responsabilidade do anunciante.



Ponto de Vista 06

A opinião de Mauro Artur Herszkowicz, presidente do Conselho de Administração da FETPESP, com as expectativas para o ano

Opinião 07

Artigo do diretor-executivo da NTU e vice-presidente da FETPESP, Francisco Christovam, aponta os caminhos do setor

Capa 11

As inscrições estão abertas para o 1º Prêmio FETPESP de Comunicação, que reuniu comunicadores

Desoneração 13

Legislativo e Executivo parecem em direções opostas quanto à Desoneração da Folha



FOTO: MARCELO CAMARGO/AGÊNCIA BRASIL



FOTO: MARCELO VALLADÃO

16 Marco Legal

Minuta do PL do Marco Legal do Transporte Público avança no Ministério das Cidades

18 Evento – ABX23

No painel da ABX23, uma importante discussão sobre o futuro do ônibus

20 Mercado

Na primeira edição do ano, o que o setor espera da economia

PNAMI 23

Projeto que garante recursos para manter a gratuidade ao idoso é aprovado em comissão da Câmara

Despoluir 25

Regulamentação do mercado de carbono no Brasil é aprovada

Eletrificação 28

Operadora Transwólf, na capital de São Paulo, e o seu exemplo para eletrificação da frota



FOTO: FREEPIK



FOTO: MARCELO VALLADÃO

30 Tarifa Zero

As discussões a respeito do programa de gratuidade, que deverá ser usado nas eleições de 2024

32 Hidrogênio

Vamos descobrir se esta pode ser uma alternativa viável na busca por um combustível renovável e limpo

36 Eu Uso Ônibus

Iniciamos uma série de entrevistas trazendo profissionais que trocaram o carro pelo transporte público





O ano de 2024 pode ser de avanços para os transportes de passageiros

O ano de 2024 começa com expectativas do setor de transportes de passageiros pelas mudanças que poderão ser propiciadas com a aprovação de propostas em discussão no âmbito federal. Entre elas, estão o Marco Regulatório ou Marco Legal do Transporte Público, que teve sua minuta de projeto de lei aprovada, no final do mês de janeiro, pelo Conselho Nacional das Cidades (ConCidades), do Ministério das Cidades, o Sistema Único de Mobilidade (SUM) e as ações efetivas da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU).

Desde 2022, estão acontecendo discussões sobre o aprimoramento do texto do Marco Legal do Transporte Público. Do final de 2022 até fevereiro de 2023, a minuta do projeto de lei

foi submetida à Consulta Pública por intermédio da Plataforma Participa+Brasil e recebeu mais de 800 contribuições que geraram ajustes jurídicos e um novo texto, agora aprovado pelo ConCidades.

Aguarda-se que essa minuta seja, finalmente, encaminhada para análise e votação no Congresso Nacional, o que irá permitir que se estabeleçam novos modelos de contratação de serviços de transporte público de passageiros, uma rede integrada física e tarifária dos diversos modais e a diferenciação entre a tarifa de utilização, paga pelos passageiros, e a de remuneração, que deve cobrir os custos dos serviços prestados pelas empresas operadoras, já recomendada pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, no seu artigo 9º, e que vem sendo adotada por muitas cidades no pós-pandemia.

A Proposta de Emenda Constitucional (PEC) que cria o SUM está em tramitação no Congresso e pretende garantir a atuação conjunta das três esferas de governo – União, Estados e Municípios – no planejamento e financiamento do transporte público e na garantia do direito de mobilidade dos cidadãos.

Já a PNDU está em fase de formulação e deverá nortear os investimentos em mobilidade urbana, transporte, trânsito, saneamento ambiental e habitação, buscando o equilíbrio nos processos de urbanização e o pleno desenvolvimento das funções sociais das cidades, tornando-as mais sustentáveis e prósperas para toda a população. ●

MAURO ARTUR HERSZKOWICZ

Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)

Transporte público: aonde chegamos e para aonde vamos

Por Francisco Christovam

É importante registrar, de partida, que o ano que se encerrou foi muito importante para o setor dos transportes coletivos urbanos de passageiros, seja pelos avanços alcançados na aplicação de novas tecnologias, seja por uma nova visão sobre a importância desse serviço público – essencial, estratégico e fundamental –, principalmente, para as pessoas que moram nas cidades brasileiras. O ritmo de crescimento das cidades que estão subsidiando seus sistemas de transporte e adotando a “tarifa zero” é um bom indicador dessa mudança de entendimento e de abordagem.

O primeiro mês do atual governo começou com mudanças na estrutura ministerial, com a recriação do Ministério das Cidades, cuja atribuição é promover ações e programas na área da mobilidade e do desenvolvimento urbano, entre outras. Desde o primeiro momento, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) buscou a aproximação e o diálogo com os novos dirigentes da pasta e lhes entregou, no final de junho de 2023, um documento intitulado *Propostas para um Novo Programa Nacional de Mobilidade Urbana*, com sugestões para a criação do programa *Bolsa Transporte* e para a realização de investimentos em infraestrutura e em renovação da frota, além de contribuições para a melhoria da gestão dos órgãos públicos e das empresas operadoras. As propostas apresentadas foram, em parte, contempladas no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), programa de governo, lançado em agosto, que passou a ter uma linha de financiamento para a mobilidade urbana e que incluiu, também, recursos específicos para a renovação das frotas.





FOTO: SHUTTERSTOCK

A nova versão do PAC contempla investimentos da ordem de R\$ 1,7 trilhão em infraestrutura e de R\$ 48,8 bilhões em projetos de mobilidade urbana, dos quais R\$ 33 bilhões devem ser destinados a novos projetos de transporte urbano de alta e média capacidade, incluindo uma verba específica de R\$ 3 bilhões, para a substituição dos ônibus diesel que atingiram o limite de sua vida útil.

A NTU também deu uma importante contribuição ao debate sobre a reforma tributária, ao participar, em 12 de abril, de audiência pública organizada por representantes do Congresso Nacional, quando apresentou evidências sobre o modo como o transporte público coletivo urbano poderia ser impactado pela mudança na legislação e defendeu um tratamento diferenciado para o setor.

Ao longo de todo o processo de tramitação, a NTU esteve presente com sugestões e estudos que respaldaram medidas adotadas na versão final do texto, aprovado pelo Congresso, em dia 15 de dezembro, que preservou o tratamento tributário diferenciado para o transporte público, como serviço público essencial e direito do cidadão. As medidas incluíram a isenção tributária ou mesmo a adoção de uma alíquota reduzida para o transporte público, a destinação de recursos provenientes da venda de combustíveis e a desoneração dos tributos incidentes na aquisição de bens de capital para o setor.

A NTU apoiou, ao longo do ano, a campanha pela continuidade da desoneração da folha de pagamento, por meio do PL 334/2023, de autoria do senador Efraim Filho, que propugnava a manutenção desse benefício aos 17 setores econômicos que mais empregam no Brasil, entre eles o transporte público, até 31 de dezembro de 2027. Em maio, a NTU subscreveu um manifesto conjunto

dos 17 setores, em favor da aprovação do projeto de lei, como a responsável pela divulgação do documento à mídia nacional das áreas de política e economia, além da mídia especializada em mobilidade urbana.

O PL 334/2023 foi aprovado pelo Senado no fim de outubro, mas, alegando a inconstitucionalidade da medida, o presidente Lula vetou integralmente a proposta. Em novembro, a NTU divulgou nota alertando para os impactos no custo do serviço, caso o veto à desoneração não fosse derrubado pelo Congresso, o que acabou ocorrendo no dia 14 de dezembro. O ato de prorrogar a desoneração evita a incidência de um aumento de 6,78% no custo final do serviço, equivalente a um impacto médio de R\$ 0,31 no preço da tarifa paga pelo passageiro, segundo cálculos da NTU.

Ao mesmo tempo em que a NTU discutia a desoneração da folha de pagamento, a Entidade continuou monitorando o andamento do Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI), que destina recursos federais para o financiamento da gratuidade de idosos no transporte público. O PNAI foi aprovado pelo Senado, em 2022, e aguarda votação na Câmara Federal do PL 4.392/2021, que estabelece um limite de até R\$ 5 bilhões anuais, por um período de três anos, para a assistência financeira da União aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios.

Na segunda semana de agosto, foi realizada a 36ª edição do Seminário Nacional NTU, que teve como tema *Um Novo Marco para o Transporte Público Urbano de Passageiros*. O evento contou com 30 expositores e 854 participantes presenciais, que lotaram o auditório do Hotel Royal Tulip de Brasília. Houve, ainda, a participação de outros 1.300 participantes, que acompanharam

a transmissão do evento, on-line, pelo canal do YouTube da NTU. O presidente do Senado Federal e do Congresso Nacional, senador Rodrigo Pacheco, fez importante pronunciamento na abertura do evento e defendeu, de forma intransigente, a aprovação do novo marco legal para o transporte público.

O Ministério das Cidades apresentou, em setembro, ao Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, a minuta final do projeto de lei do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, em elaboração no âmbito do Poder Executivo. A proposta já havia passado por extensa consulta pública, no início do ano, que contou com a participação ativa da NTU. A Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) recebeu cerca de 870 contribuições, provenientes de todo o País, das quais 60 sugestões de aprimoramento foram feitas pela NTU. A proposta do Executivo se soma à proposta do Legislativo, que tramita no Senado (PL 3278/2021). O novo Marco Legal estabelece novas regras e reorganiza o serviço, além de estabelecer a separação tarifária – tarifa técnica e tarifa pública –, que abre espaço para a adoção de subsídios públicos e a manutenção da modicidade tarifária, sem comprometer a qualidade do serviço.

Outro tema que mereceu especial atenção da NTU foi a proposta de criação do Sistema Único de Mobilidade (SUM), também denominado o “SUS do transporte público”. A proposta formulada pelo Instituto Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT), há alguns anos, foi detalhada em documento lançado em um painel temático que debateu o assunto no Seminário Arena ANTP, realizado em outubro. A NTU avalia que o SUM complementa a proposta do Marco Legal, em discussão. A iniciativa está contemplada na PEC 25/2023, de autoria da deputada Luiza Erundina, que se encontra, atualmente, em análise no Congresso Nacional.

Com relação à descarbonização da frota nacional de ônibus, a NTU procurou acompanhar todas as iniciativas em andamento, nas várias cidades brasileiras, discutindo as especificidades de cada projeto e as particularidades dos novos modelos de negócio que estão sendo desenvolvidos, em decorrência da substituição dos ônibus diesel por ônibus elétricos, movidos a bateria. Embora não se tenha, ainda, uma política nacional que possa disciplinar as ações necessárias a todo esse desenvolvimento tecnológico em curso, cada cidade vem trabalhando no seu projeto e nas decisões técnicas e políticas que devem orientar uma mudança significativa do perfil das suas frotas.

No penúltimo dia do ano passado, o governo federal publicou uma Medida Provisória (MP 1.205/2023) que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (MOVER) que visa apoiar a descarbonização dos veículos brasileiros, o desenvolvimento tecnológico e a competitividade global. Em síntese, a norma dá incentivos fiscais para empresas do ramo automotivo que investem em sustentabilidade e prevê novas obrigações à indústria para diminuir impactos ambientais.

Em 2024, a NTU foca na regulamentação da reforma tributária, uma vez que vários pontos de interesse do setor estão pendentes de legislação complementar. Dentre os itens a serem acompanhados, destacam-se a definição da alíquota-base dos novos impostos que incidirão com desconto de 60% sobre os serviços de transporte coletivo de passageiros rodoviários (inciso VII, do § 1º, do artigo 9º da EC 132/2023) ou a isenção do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição



FOTO: SHUTTERSTOCK

sobre Bens e Serviços (CBS), sobre esses mesmos serviços (inciso I, do § 3º, do artigo 9º); a tributação diferenciada dos combustíveis (inciso I, do § 6º, do artigo 156-A); as regras para a desoneração de bens de capital (inciso V, do § 5º, do artigo 156-A) que impactam na renovação das frotas; e a destinação da “CIDE Combustíveis” (item d, do inciso II, do § 4º, do artigo 177) para subsidiar o custo da prestação dos serviços. A regulamentação, por meio da legislação complementar, é um passo fundamental para a efetivação das mudanças estabelecidas na nova Emenda Constitucional.

O Marco Legal do Transporte, por sua vez, deverá estabelecer um novo conjunto de normas, diretrizes e leis para regular e regulamentar a prestação desse serviço de utilidade pública, por delegação, pelas empresas da iniciativa privada. Como resultado, poder concedente e empresas operadoras poderão mitigar a insegurança jurídica dos contratos – atuais e futuros –, evitar o desequilíbrio entre obrigações e responsabilidades das partes, assegurar justa e adequada remuneração dos serviços, permitir tarifas módicas aos passageiros e proporcionar, na medida do possível, uma melhoria na qualidade dos serviços prestados à população.

Os projetos de substituição dos ônibus diesel por veículos menos poluentes continuarão sendo acompanhados pela NTU, seja pelos aspectos tecnológicos, seja pela adoção de novos modelos de negócio, seja pelas questões de financiamento dos projetos, tanto para a aquisição dos novos veículos, como para a cobertura dos custos operacionais da nova frota.

Além disso, a desoneração da folha de pagamento, o PNAMI e o SUM são projetos de grande interesse para o setor. Há a expectativa de que as propostas apresentadas até o momento sobre esses temas de alta relevância sejam apreciadas e avancem para sua aprovação pelo Congresso, criando as bases para a reorganização estrutural, bem como para o fortalecimento e a melhoria da qualidade do transporte público brasileiro.

Todas as mudanças que já estão ocorrendo nos sistemas de transportes urbanos de passageiros ainda carecem de uma sustentação jurídico-legal mais consistente e permanente. Em muitos casos, os novos processos licitatórios ou mesmo os contratos de concessão existentes não estabelecem, entre outros pontos, a adequação do objeto às necessidades de ajustes de escopo na prestação dos serviços, não garantem o reequilíbrio econômico-financeiro das operações e não preveem a revisão periódica dos procedimentos operacionais. Além disso, não definem os parâmetros para aferir a qualidade dos serviços prestados, não contêm uma matriz de risco e não contemplam nenhum processo de resolução de controvérsias, tais como regras de conciliação, mediação, comitê de prevenção e resolução de disputa e arbitragem.

Finalmente, vale mencionar que nas eleições municipais, o transporte público será um dos temas de destaque nos debates e nas propostas eleitorais, possivelmente com foco na questão do financiamento (subsídios aos passageiros e tarifa zero) e na descarbonização da frota, a julgar pelas preocupações do eleitorado e manifestações de potenciais candidatos ao próximo pleito. Mais uma vez, a NTU deverá desempenhar um papel importante no processo eleitoral, produzindo documentos e informações que possam orientar os candidatos, independentemente de sua filiação partidária, na elaboração de seus programas de governo municipal.●

FRANCISCO CHRISTOVAM

Diretor-executivo (CEO) da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), bem como membro do Conselho Diretor da Confederação Nacional dos Transportes (CNT).



FOTO: SHUTTERSTOCK

FETPESP apresenta e abre inscrições de seu 1º Prêmio de Comunicação

Profissionais e estudantes de Comunicação podem participar

2024
1º PRÊMIO
FETPESP
DE COMUNICAÇÃO

Inscrições abertas!

premiofetpesp.org.br

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) reuniu comunicadores em duas oportunidades, a primeira em sua sede de forma presencial, e a segunda, por meio de videoconferência on-line, para apresentar a 1ª edição do *Prêmio FETPESP de Comunicação – Movendo Ideias, Celebrando Talentos!*

Os encontros foram promovidos para explicar a dinâmica da premiação, e ambos foram conduzidos por Anderson Oliveira, gerente-executivo da entidade.

O grande objetivo do prêmio é enaltecer o trabalho dos comunicadores que promovem o transporte de passageiros no estado de São Paulo, por meio de matérias, campanhas publicitárias, podcasts, entre outros trabalhos.

As inscrições estão abertas e podem ser feitas pelo site www.premiofetpesp.org.br.

“Acho uma ótima iniciativa. Nosso setor é carente de uma comunicação efetiva, principalmente entre empresas e clientes e acredito que ações desse tipo podem fomentar o entendimento da importância de ouvir opiniões, tratar das adversidades e principalmente saber da importância de opinar em quaisquer assuntos”, afirma o comunicador Fábio Trindade (Parceiros do Transporte).

Em sua estreia, a FETPESP busca premiar mentes criativas que, por meio de palavras, imagens e sons, disseminam informações sobre desafios e conquistas do transporte de passageiros.

Os trabalhos serão divididos em seis categorias:

Jornalismo – trabalho textual e audiovisual, publicado em veículo. Podem concorrer ao prêmio jornalistas profissionais com Registro Profissional MTb válido. Os trabalhos jornalísticos inscritos devem ter sido veiculados em meios de comunicação, como jornais, revistas, emissoras de rádio ou televisão, portais de notícias on-line, nos quais os assuntos devem ser relacionados exclusivamente com a mobilidade no estado de São Paulo.

Estudante Universitário de Jornalismo – esta categoria considerará o trabalho de estudantes universitários de jornalismo matriculados em universidades do estado de São Paulo. Os participantes deverão apresentar trabalhos que demonstrem habilidades promissoras na área, com foco especial em temas sobre o contexto do transporte de passageiros no estado de São Paulo.

Campanha Publicitária – serão reconhecidas campanhas publicitárias exclusivas que se destacam pela criatividade, pelo impacto e pela eficácia, com ênfase em temas diretamente ligados ao transporte de passageiros no estado de São Paulo. As inscrições deverão incluir peças veiculadas em diferentes meios de comunicação, como televisão, rádio, Internet ou impressos.



Ação Institucional – destinada à consideração de ações institucionais notáveis, esta categoria abrange iniciativas de organizações ou instituições que tenham impacto positivo na comunicação, especialmente aquelas ligadas ao estado de São Paulo.

Internet – engloba conteúdo on-line que se destaca pela qualidade, relevância e inovação, com ênfase em temas sobre mobilidade no estado de São Paulo. Podem concorrer projetos veiculados em plataformas digitais, como sites, blogs, redes sociais, entre outros, demonstrando a capacidade de comprometimento on-line e a utilização dos recursos disponíveis na Internet, especialmente no contexto paulista.

Podcast – reconhecendo a crescente importância desses programas de áudio, esta categoria destina-se a produções que se destaquem em termos de conteúdo, produção e impacto. Os participantes deverão apresentar episódios que demonstrem criatividade, qualidade técnica e relevância temática, com um foco especial em assuntos pertinentes ao estado de São Paulo.

Os trabalhos podem abranger temas sobre os diversos aspectos do setor de transportes de passageiros no estado de São Paulo, tais como: infraestrutura, mobilidade urbana, legislação, tecnologia, segurança, sustentabilidade, legalidade. São elegíveis trabalhos publicados ou veiculados em TVs, jornais, revistas,

rádios, sites, blogs, serviços de streaming e plataformas de áudio no período compreendido entre 1º de abril de 2023 e 31 de março de 2024.

Os interessados em concorrer ao prêmio devem realizar a inscrição até o dia 10 de abril de 2024.

Para Márcia Pinna, da OTM Editora, a iniciativa pode contribuir positivamente para o setor. "A criação do Prêmio FETPESP de Comunicação é uma iniciativa muito importante, tanto para as empresas quanto para os profissionais de comunicação. É uma forma de estimular e reconhecer produção de conteúdo de qualidade sobre o setor, trazendo mais transparência e confiabilidade", disse ela.

Os trabalhos inscritos serão avaliados por um júri composto de profissionais de reconhecida competência e expertise em comunicação e jornalismo na área de transportes de passageiros. A avaliação será baseada nos critérios de relevância, qualidade jornalística ou de comunicação, originalidade, abordagem, precisão das informações, impacto na sociedade e contribuição para o setor de transportes de passageiros.

Serão premiados os três primeiros colocados de cada categoria, conforme os seguintes critérios: Primeiro colocado: prêmio de R\$ 20.000,00, troféu e certificado. Segundo colocado: prêmio de R\$ 10.000,00, troféu e certificado. Terceiro colocado: troféu e certificado.

Acesse as informações sobre o 1º Prêmio FETPESP de Comunicação na página <https://premiodefetpesp.org.br/>.

A cerimônia de premiação será realizada pela FETPESP em junho de 2024. ●

ACESSE AS
INFORMAÇÕES SOBRE
O 1º PRÊMIO FETPESP
DE COMUNICAÇÃO



FOTO: THIAGO CASTRO



Apresentação do Prêmio FETPESP de Comunicação, em sua primeira edição



FOTO: MARCELO CAMARGO/AGÊNCIA BRASIL

Pacheco e Haddad estão discutindo o tema

Manifesto que se opôs à Reoneração da Folha incentivou entendimento entre Executivo e Legislativo

Mobilização dos 17 setores da economia provocou uma série de reuniões entre os líderes do Congresso e Senado com o Ministério da Fazenda

Por Marcelo Valladão

O Palácio do Planalto não se conforma com a derrubada do veto presidencial imposta pelo Congresso ao projeto da desoneração da folha e espera ainda emplacar a Medida Provisória elaborada pelo Ministério da Fazenda.

Nela o governo propõe o retorno da oneração da folha que aconteceria de forma gradual. Essa iniciativa foi criticada pelas entidades civis e também por parlamentares. O Movimento Desonera Brasil, que reúne representantes dos 17 setores empregadores de mais de nove milhões de pessoas, pediu ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), que devolva a MP ao governo.

Pacheco, então, teve mais uma reunião com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para discutir os encaminhamentos da Medida Provisória 1.202/2023, que trata do fim da desoneração da folha de pagamento e do Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse). O encontro se deu durante o almoço na residência do presidente do Congresso e contou com a presença do líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), e do líder do governo no Congresso, Randolfe Rodrigues (sem partido-AP).



SETORES SE UNEM CONTRA MP

Os encontros também foram motivados pelo manifesto que reuniu os 17 setores da economia, alvos da Medida Provisória que quer implantar a reoneração da folha. A manifestação empresarial se deu por meio da campanha #DesoneraBrasil, com uma comitiva que se dirigiu à Câmara Federal.

Para os empresários, a MP editada no final do ano passado é “antidemocrática, autoritária e inconstitucional” por contrariar uma decisão anterior do Congresso Nacional que derrubou o veto presidencial contrário à desoneração. “O que vemos contemporaneamente é um desrespeito ao que foi votado por três oportunidades no Congresso Nacional”, diz o documento.

Manter a desoneração é um ato apoiado pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), esta última é a que representa nacionalmente as operadoras de ônibus urbanos.

Para os representantes dos 17 setores, entre eles a NTU, a reoneração da folha, por meio de Medida Provisória, é inaceitável pois desrespeita a decisão legislativa do Senado e do Congresso.

MEDIDA PROVISÓRIA VAI ATÉ CONTRA DISPOSITIVO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

A reforma tributária, promulgada em dezembro pelo Congresso Nacional, por meio da Emenda Constitucional 132, estabelece algumas bases para uma longa transição até que se unifiquem os impostos sobre o consumo de estados e municípios.

Ela trouxe vários pontos positivos para o transporte, porém, sem considerar as atuais políticas de desoneração e isenção fiscal, a reforma parece, em si, perder grande parte do seu efeito. Qualquer aumento na carga tributária poderia resultar em repasses de custos aos consumidores finais e, conseqüentemente, a aumentos tarifários, ou exigiria um aumento nos subsídios fornecidos por municípios ou estados, dependendo da escala do transporte público.

O manifesto proposto pelas empresas destaca que a medida afronta ainda o texto da Reforma Tributária, que estabelece prazo de 90 dias, a partir da promulgação da EC 132/2023, para o envio de projeto de lei que trata da tributação da folha de salários, medida que pode impactar positivamente todos os setores da economia. “Se temos um dispositivo específico que trata da tributação da folha de pagamento dos trabalhadores na reforma tributária, por que insistir com uma medida provisória que só compromete o crescimento do País?”, indaga o diretor-executivo da NTU, Francisco Christovam.

Esse custo adicional iria recair, integralmente, sobre os passageiros pagantes do transporte público, afetando principalmente os milhões de usuários de menor renda que se deslocam diariamente por meio desse serviço.



EXECUTIVO E LEGISLATIVO BUSCAM SAÍDA

Após reunião com os ministros da Fazenda, Fernando Haddad, e das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, ambos ficaram incumbidos de dar anúncio ao encaminhamento das tratativas entre Legislativo e Executivo. “A reunião foi extremamente produtiva em relação a todos os temas, incluindo a agenda do Senado e o que estabelecem as Medidas Provisórias. Vamos encontrar uma saída para a desoneração, especialmente uma que atenda às demandas tanto do governo quanto do Congresso”, declarou o líder do governo no Congresso.

Pacheco, por sua vez, planeja agora se reunir com as lideranças dos partidos da base do governo para discutir o tema, mas anunciou que a desoneração da folha está garantida até 2025.

Após reunião com os ministros e com as lideranças do governo, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, anunciou que a reoneração da folha de pagamento para 17 setores da economia seria excluída da MP.

Deputados e senadores decidiram prorrogar até 2027 a troca da cobrança previdenciária de 20% pelo recolhimento de até 4,5% sobre a receita bruta e a isenção para pequenos municípios.



Empresários protestam contra MP do governo

INDEFINIÇÃO DO TEMA CAUSA, NO INÍCIO DO ANO, INCERTEZAS PARA EMPRESAS „

Rodrigo Pacheco explicou que, para este ano, as empresas contarão com essa compensação. O presidente do Senado disse ainda que o governo deverá encaminhar um projeto de lei alterando o benefício, e este será novamente analisado pelo Congresso Nacional. Uma das propostas seria a volta da cobrança escalonada, mas, como informado, só a partir de 2025.

DESONERAÇÃO DA FOLHA SE TORNOU FUNDAMENTAL

Vamos relembrar um pouco os capítulos finais dessa disputa. No final de outubro, o Senado aprovou o Projeto de Lei nº 334/2023, que prolongava a desoneração por mais quatro anos. Apesar do veto integral do presidente Lula, alegando inconstitucionalidade, o Congresso derrubou o veto em 14 de dezembro, de forma contundente, com 60 votos contra o veto e 13 a favor no Senado, e 378 pela rejeição e 78 votos a favor na Câmara.

A desoneração da folha de pagamento para 17 setores-chave da economia, incluindo o transporte rodoviário coletivo, tem sido uma novela que vem se arrastando desde o final do ano passado. Ela foi prorrogada até 31 de dezembro de 2027. Essa medida, destinada para o setor em 2013, vinha sendo estendida paulatinamente e estava programada para expirar em 31 de dezembro do ano passado.

Manter a desoneração é uma medida considerada crucial para as empresas de transportes urbanos, para evitar o aumento dos custos operacionais, o que teria reflexos nos preços das tarifas. A folha de pagamento

representa 43,88% do custo total, e haveria, sem a desoneração, uma incidência de 36,8% de encargos sociais sobre a folha, dos quais 20% destinados ao INSS.

Esses encargos representam 16,15% dos custos totais das empresas. O impacto mais significativo recairia sobre os passageiros, com um potencial aumento de 6,78% no custo final do serviço, equivalente a uma média de R\$ 0,31 no preço da tarifa, conforme cálculos da NTU.

Com a derrubada do veto, os 20% sobre a folha de pagamento destinados à Previdência Social serão substituídos pelo pagamento de 1% sobre o faturamento bruto de cada empresa, especificamente para o setor de transporte público.

Desde o final do ano passado, Pacheco tem sinalizado que a intenção foi buscar um meio termo com o Executivo. Para ele, ignorar a MP não será o caminho, mas sim construir uma solução em conjunto, inclusive ouvindo os líderes congressistas, o que até o momento ainda não produziu uma solução.

“As compensações tributárias deverão ser implementadas, a fim de “proteger” a arrecadação”, afirma o presidente do Senado. Ele salientou ainda que a pauta da desoneração já vem sendo debatida há vários anos e que, assim como há uma queda de arrecadação, há também uma abertura para a geração e manutenção de milhões de empregos, o que precisa ser considerado.

“Todos esses pontos estou debatendo com o ministro para que cheguemos a uma conclusão em conjunto”, disse ele. Os três meses de indefinição causaram incertezas para as empresas no início de 2024, motivando a mobilização dos empresários.

O senador ainda afirmou que é preciso um corte de gastos públicos para que tudo isso possa fazer sentido, a diminuição do estado brasileiro e uma racionalidade maior em relação a essas questões, movimentos estes que ainda não são percebidos quando olhamos os gastos públicos. ●

Minuta do PL do Marco Legal do Transporte Público é aprovada no Conselho das Cidades

Projeto tem atenção especial de todos os atores que participam da mobilidade urbana e deverá definir principais diretrizes para equilibrar o setor



Marco Legal também tramita na Câmara dos Deputados, além do texto no Senado Federal

FOTO: BRUNO SPADA



Ministro Jader Filho

A primeira notícia de 2024 acerca do Projeto de Lei do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano é a sua aprovação pelos participantes no encontro do Conselho Nacional das Cidades (ConCidades) ocorrido no final de janeiro.

Preside o conselho o ministro Jader Filho, e, em sua participação, destacou a oportunidade que o País vive, com a relevância das discussões na construção das políticas que devem chegar ao cidadão, na ponta do sistema.

Na ocasião também foram discutidos outros temas ligados à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), além de outras propostas do Ministério das Cidades. A minuta também passou pela chancela do Comitê Técnico de Mobilidade, do qual faz parte a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

Este texto foi desenvolvido ao longo de 2022 pelo Fórum de Mobilidade Urbana do Ministério de Desenvolvimento Regional (MDT), atual Ministério das Cidades (MCidades), é composto de cinco capítulos e preserva os principais pontos do PL 3.278/21 que, por sua vez, está hoje sob a relatoria do primeiro vice-presidente do Senado, Veneziano Vital do Rêgo, entrevistado na edição 41 da **Revista Sou + Ônibus**.

O Ministério das Cidades o submeteu em setembro de 2023 ao Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana. Durante o Congresso Nacional na Semana da Mobilidade, foram apresentadas mais algumas proposições a respeito do texto do Marco Legal, conforme explicou o secretário nacional de Mobilidade Urbana, Denis Andia.

Temos, portanto, dois textos tramitando: um no Senado e outro na Câmara dos Deputados.

Andia já ressaltou anteriormente à nossa reportagem que isso não é um problema. “Um texto não conflita com o outro, na verdade se complementam, essa é a nossa ideia, juntar todos os pontos positivos, para que tenhamos, muito em breve, um marco legal que possa nortear todo o sistema, a operação, com toda a segurança jurídica necessária para o desenvolvimento do transporte público coletivo no Brasil”, afirma ele.

O secretário participou da reunião e defendeu o diálogo como instrumento fundamental para a aprovação do Marco Legal e do Sistema Único de Mobilidade Urbana.

Uma das metas mais promissoras foi apresentada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), em 2023, durante o seminário da Frente Parlamentar Mista de Logística de Infraestrutura (Frenlogi), que aconteceu no Senado Federal: alcançar 80% da aprovação dos passageiros de ônibus urbanos, até o final de 2030.

Para que esse objetivo seja alcançado, é preciso, entretanto, antes de tudo, que haja a aprovação de um novo marco legal para o setor, nos moldes do marco do saneamento básico, aprovado em meados de 2020.

Para Francisco Christovam, diretor-executivo da NTU e vice-presidente da FETPESP, o marco legal vai, além de reorganizar o setor, oferecer mais transparência e orientar os municípios e as empresas operadoras, na prestação do serviço.

“O novo marco legal pode criar as condições para o atendimento às demandas diárias dos passageiros. Esse marco legal precisa ter como missão garantir o direito social a um transporte público coletivo melhor e mais barato, com 80% de aprovação, até 2030”, diz ele.

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (FABUS), Ruben Antônio Bisi, reforçou a expectativa do setor na aprovação do marco legal. “Temos a questão da tarifa, incentivos, vias, financiamento, inclusão social. O transporte público sofreu pesadamente com a pandemia, muitas empresas quebraram, o setor está se recuperando agora, é um recomeço, e temos muitas frentes para trabalharmos, entre elas, o Marco Legal do Transporte Público”, alerta ele. ●



*O MOMENTO
É O DE CONSTRUÇÃO
DAS POLÍTICAS QUE DEVEM
CHEGAR AO CIDADÃO,
NA PONTA DO SISTEMA „*

Ministro das Cidades, Jader Filho

Próxima parada: Ônibus dão sinal para o futuro

Conforto, conveniência, redução das emissões são algumas das tônicas de um novo transporte de passageiros

Por Henrique Estrada
Edição Marcelo Valladão

É inegável que o setor de transporte de passageiros passa por grandes e profundas mudanças. Para este ano de 2024, essas tendências serão ainda mais aprofundadas e discutidas, e muitas delas foram debatidas no ano passado, em diversos eventos do setor. Dentre eles, destaca-se o da Automotive Business Experience, edição 2023 (ABX23), evento que, após o sentimento de retomada pós-pandemia, proporcionou nessa última edição o fortalecimento do networking e da ênfase ao planejamento.

Um dos painéis, com foco no transporte de passageiros, mostrando as novas exigências de conforto, conveniência e redução das emissões, com o tema “Próxima parada: Ônibus dão sinal para o futuro”, fabricantes expuseram suas opiniões e estratégias para atender a essas demandas.

Mediando o encontro esteve Henrique Estrada, diretor da Rádio Ônibus, parceira da **Revista Sou + Ônibus**. Com a participação do gerente Celso Mendonça (Scania) e dos diretores Milena Romano (Eletra), Walter Barbosa (Mercedes-Benz), Alexandre Selski (Volvo) e Luciano Resner (Marcopolo), o debate trouxe importantes informações sobre o modo como cada empresa tem trabalhado e planejado suas ações para este momento de transição do setor.

ILUSTRAÇÃO: SHUTTERSTOCK



Abrindo as participações, Milena Romano acredita que exemplos de ações em busca da transição energética como São Paulo, Guarujá, Sorocaba, Manaus, São Bernardo, Goiânia e Curitiba deverão “movimentar o resto do País”. Ela aponta que as empresas estão dispostas a investir na modernização das frotas. “Existe uma vontade dos empresários, vontade política dos governos, e, com o incentivo do governo federal (...), o elétrico veio para ficar”, disse ela.

Para Alexandre Selski, da Volvo, é preciso também atenção ao cliente, o passageiro. “O transporte público precisa resgatar o cliente e trazer novos usuários. Temos que aproveitar esse passo agora, realizar um estudo para novas linhas de crédito, novas tecnologias, infraestrutura de recarga, e, por que não, remodelar todos os sistemas de informação nas paradas de ônibus para o usuário”, questiona ele.

Walter Barbosa, da Mercedes-Benz, ressalta a eletrificação como uma opção muito positiva na transição energética, e disse que vê esse movimento como dependente de quatro pilares: tecnologia, infraestrutura, política de governo e financiamento. “A eletrificação veio para ficar, mas, se um desses quatro pilares não caminhar junto, trava tudo e não sai o ônibus elétrico”, afirmou.

O gerente de Vendas da Scania, Celso Mendonça, apontou que existem outras soluções para diminuir a emissão de poluentes e também contribuir com a descarbonização do transporte público. “O caminho da descarbonização não é composto única e exclusivamente da eletrificação. É formado por uma gama de combustíveis e todos eles renováveis, e garanto que, no final do dia, há uma quantidade menor de carbono emitido, podendo até se utilizar o diesel, mas de uma forma inteligente”, disse.

Nessa linha, apostando na diversificação, Luciano Resner, da Marcopolo, citou também o hidrogênio como uma opção, como o fato de a renovação da frota de Euro 3 para o Euro 6 vir a representar um grande avanço para a descarbonização. “Temos muitos ônibus no Brasil com mais de 20 anos de idade, muitos Euro 3, então simplesmente a substituição para o Euro 6 já traria uma redução enorme na emissão de gases”, ponderou.●



O TRANSPORTE PÚBLICO PRECISA RESGATAR O CLIENTE E TRAZER NOVOS USUÁRIOS ●

Alexandre Selski (representando a Volvo no painel)

ASSISTA AO PAINEL NA ÍNTEGRA
NO SITE DA REVISTA SOU + ÔNIBUS:



Mercado em busca de recuperação

Por Antonio Ferro

Após os efeitos nada positivos da pandemia, o mercado brasileiro de ônibus busca se recuperar com a retomada substancial das viagens rodoviárias e a reafirmação da mobilidade urbana como ponto fundamental para o desenvolvimento das cidades.

Pode-se afirmar, sem dúvida, que o ano de 2023 teve os contornos de 2019, quando a indústria nacional de ônibus celebrou importantes conquistas. Com o banho de água fria causado nos anos seguintes pela pandemia de Covid, o mercado, até então retraído, mostrou-se na positividade de sua recuperação ao longo do ano passado, mesmo enfrentando outra adversidade – a troca da tecnologia de propulsão dos chassis Euro V para Euro VI, o que impactou nos negócios das fabricantes de carroçarias e chassis.

Na cadência dos segmentos, os chassis tiveram emplacamentos superiores a 17% em relação a 2022, atingindo a marca de 20.435 unidades (17,7% exatamente), com a liderança ainda da Mercedes-Benz, com 11.246 chassis licenciados (5.933 Euro VI), seguida da Volkswagen CO, com 4.490 unidades. A fabricante Agrale vem em terceiro, com seus 2.910 chassis.

Agora, se olharmos para a produção de chassis, há uma inversão. Foram fabricados 20.598 chassis, uma queda de 35,2% em relação a 2022 (31.777 unidades). Mais uma vez, os custos foram imperativos para que a comercialização de chassis Euro VI fosse menor. Do total computado em 2023, 44% são de modelos Euro VI, e o restante ainda Euro V, resultado das antecipações de compras promovidas pelos operadores antes da virada de chave da tecnologia.

A liderança de comercialização de chassis continua com a Mercedes-Benz, e o ano de 2023 apresentou um resultado além da expectativa anunciada.

Para Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da Mercedes-Benz, o ponto positivo é que os números totais se igualaram aos do ano de 2019, antes da pandemia de Covid. “Isso mostra uma retomada significativa de mercado em todos os nichos. Também ressalto que as operadoras se prepararam para a realização dos negócios após um período muito crítico que acabou interferindo em todas as suas operações”, comentou.



Empresas esperam mercado em recuperação em 2024

FOTO: DIVULGAÇÃO/MERCEDES-BENZ

Nas palavras do executivo, 2023 fica para a história da Mercedes-Benz em virtude de sua grande participação no mix de produtos licenciados. “Mantivemos nossa liderança em, praticamente, todos os segmentos, com 80% no mercado urbano, 58% no rodoviário, 58% no fretamento e 38% no de micro-ônibus. Apesar de todo o receio do mercado com a nova tecnologia Euro VI e das condições econômicas brasileiras, com a alta taxa de juros no começo do ano passado, conseguimos conquistar ótimos volumes negociados”, destacou Walter.

Para 2024, o diretor da Mercedes-Benz espera um crescimento nos negócios, em termos gerais e da própria fabricante. “Acredito num mercado de 25 mil unidades para este ano, alta puxada pelo segmento dos ônibus escolares, pela situação favorável de financiamento de novos veículos pela queda da taxa de juros, pelas eleições municipais que estimulam novas compras de ônibus urbanos e pela contínua mobilização do segmento rodoviário”, explicou Walter.

Quanto aos modelos de propulsão alternativos que visam atender ao quesito da descarbonização dos sistemas de transporte, Barbosa observou que é preciso um alinhamento de estratégias financeiras e expectativas estruturais, principalmente na questão da eletromobilidade, para que não haja dissabores durante a implantação de veículos elétricos. “Já temos a tecnologia veicular. Porém, precisamos pensar no financiamento e no processo de infraestrutura necessária para que a operação dos ônibus elétricos possa ter sucesso. Penso que a velocidade para que isso se concretize neste ano ainda não será a que muitos querem e do modo como a enxergam. Acredito também que, dentro desse assunto da descarbonização, há outras opções limpas, como os biocombustíveis, que podem reduzir as emissões poluentes. Vejo com bons olhos essa questão”, finalizou.



HÁ UMA DEMANDA REPRIMIDA, PRINCIPALMENTE, QUANTO AOS NEGÓCIOS VISANDO AO TRANSPORTE URBANO „

observa o presidente da FABUS, Ruben Bisi



Walter Barbosa, vice-presidente comercial e de Marketing, segmento Ônibus da Mercedes-Benz

FOTO: THIAGO CASTRO FOTOGRAFIA

No mercado de carroçarias, a Fabus, entidade que reúne as fabricantes nacionais, revelou os números de produção no ano passado, apresentando um tímido crescimento de 2,4% em relação a 2022, quando foram fabricadas 19.151 e, em 2023, 19.612 carroçarias.

O mercado interno absorveu 17.023 carroçarias, o que significa um crescimento de 9,5% sobre 2022, e, nos nichos relacionados com os negócios, o transporte urbano teve um aumento de 28,5% nas aquisições de novos ônibus, enquanto nas operações rodoviárias houve um acréscimo de 16%. Foram produzidas 10.516 carroçarias urbanas; 5.595 rodoviárias e 3.405 unidades para micro-ônibus.

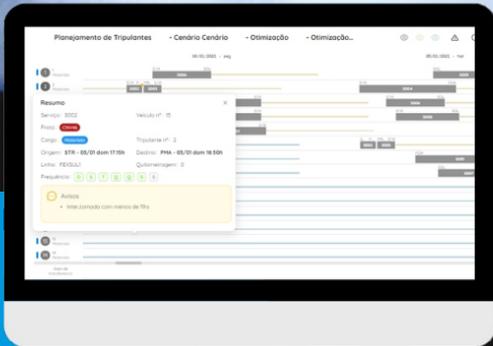
O presidente da Fabus, Ruben Bisi, comentou que há pontos positivos e negativos a serem analisados quanto ao mercado em 2024. Como positivos, tem-se o PAC 3, o Caminho da Escola e o subsídio promovido pelas prefeituras ao estímulo e à manutenção do transporte coletivo urbano. Já pelo lado negativo, ele comentou que as guerras em curso na Ucrânia e, também, no Oriente Médio, podem afetar e promover uma inflação sobre os materiais e insumos da indústria. “Os custos tendem a subir, o que pode impactar nos negócios futuros. Contudo, temos uma expectativa favorável de crescimento. Dentre os segmentos, o transporte rodoviário poderá se destacar em virtude de diversos fatores positivos, como o aumento das viagens e os altos preços das passagens aéreas”, observou.

Em seu entendimento, há uma perspectiva otimista de mercado para este ano, com um crescimento de 20%, muito em função dos ônibus escolares e urbanos. “Há uma demanda reprimida, principalmente, quanto aos negócios ligados ao transporte urbano”, comentou Bisi.

Na produção de 2023, a Marcopolo e suas subsidiadas somaram 8.419 unidades, seguidas pela marca Caio, com 5.788 carroçarias, Mascarello com 2.675, Comil e suas 1.389 carroçarias, Busscar, com 714 unidades, e Irizar, 627 unidades. ●

TECNOLOGIA A FAVOR DA GERAÇÃO E OTIMIZAÇÃO DE ESCALAS

PLANEJAMENTO, GERAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DE ESCALAS DE FROTA E MOTORISTAS DE FORMA RÁPIDA, SEGURA E AUTOMÁTICA



TEMOS SOLUÇÕES PARA ATENDER SUA OPERAÇÃO DE PONTA A PONTA



OTIMIZAÇÃO DE RECURSOS

O **Opt+Z** é um sistema online integrado que visa a otimização dos recursos e a gestão eficiente das operações. Com um sistema totalmente Web, oferece uma visão global das informações operacionais em um único ambiente, trazendo mais agilidade no planejamento e eficiência na tomada de decisão.



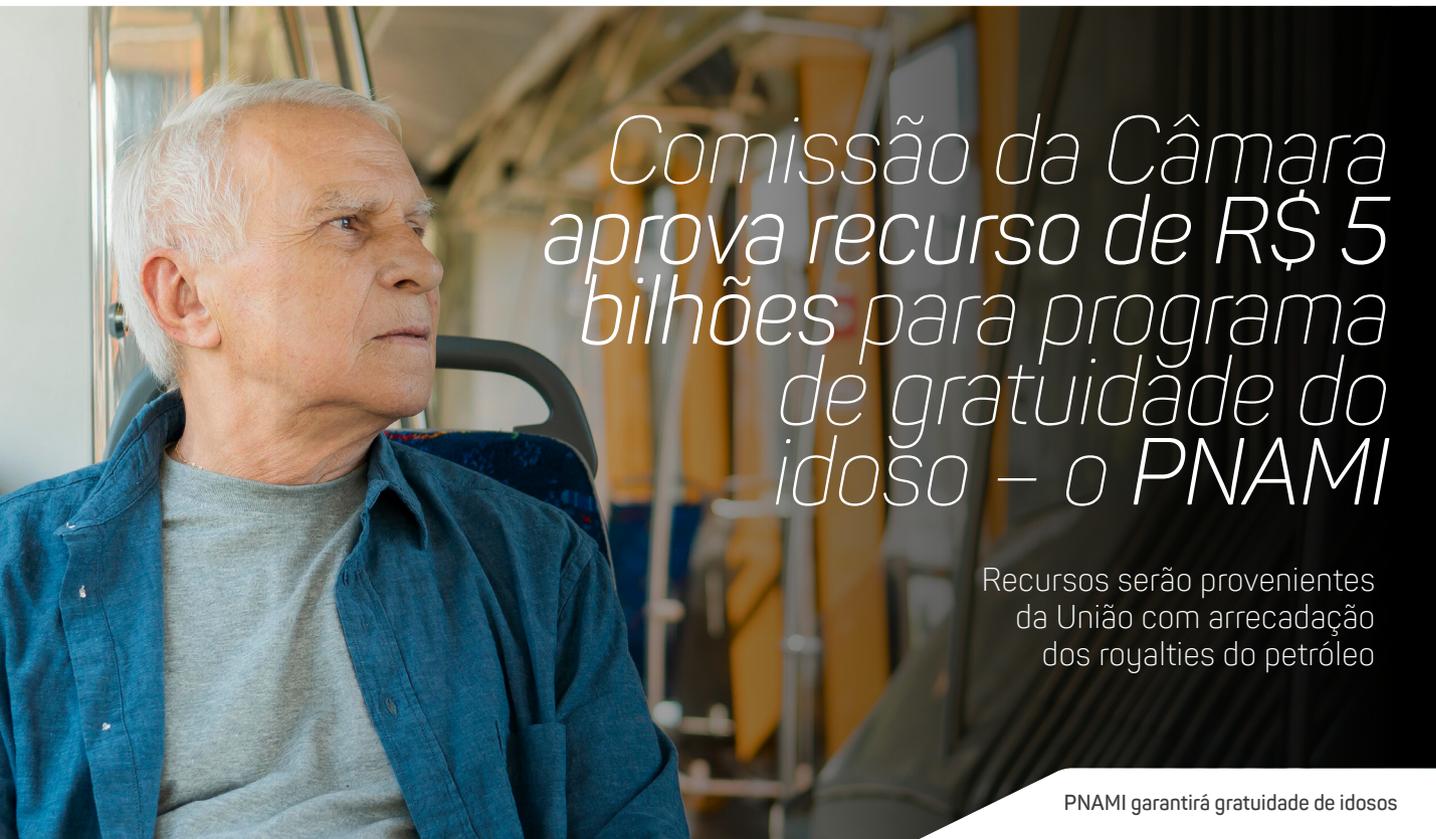
SOLUÇÕES OPERACIONAIS

A linha de produtos **E-Trip** tem soluções e Apps relacionados ao acompanhamento da viagem, check-in, controle de bagagem, SAC digital, ranking de motoristas, venda de bilhete embarcado e controle de imagens.



MONITORAMENTO E TELEMETRIA

Com a telemetria, as empresas podem obter uma visão abrangente e atualizada do desempenho de sua frota, melhorando a segurança da operação, reduzindo custos com combustível e otimizando a gestão de recursos. Nossos principais diferenciais incluem o rotograma falado (caixa de som), atuando como um instrutor em tempo real, e o uso de BI para a gestão dos dados coletados.



Comissão da Câmara aprova recurso de R\$ 5 bilhões para programa de gratuidade do idoso – o PNAMI

Recursos serão provenientes da União com arrecadação dos royalties do petróleo

PNAMI garantirá gratuidade de idosos

FOTO: FREEPIK

Como já informamos em edições anteriores, o Projeto de Lei 4.392/21 institui o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos (PNAMI), aprovado no Senado e em tramitação na Câmara dos Deputados, tendo já avançado na Comissão de Desenvolvimento Urbano com o parecer favorável da relatora, deputada Lêda Borges (PSDB/GO).

No final de dezembro, o projeto deu mais um passo, agora aprovado pela Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa da Câmara dos Deputados.

O PNAMI garante o subsídio da gratuidade nos Transportes Coletivos Urbanos e Metropolitanos por ônibus e metroferroviários para pessoas com 65 anos ou mais.

Para atender a esse serviço, haverá, em cada ano, a liberação de até R\$ 5 bilhões da União, a serem repassados para os estados e municípios. Os recursos virão, de acordo com o projeto, dos royalties de petróleo, que hoje são destinados para as áreas da educação e saúde.

Houve uma Medida Provisória para socorrer o setor de transportes, durante a pandemia, nas cidades e nos estados. Essa iniciativa acabou dando origem ao Projeto de Lei 4.392/21, que regulamenta este programa nacional de assistência à mobilidade dos idosos em áreas urbanas.

A **Revista Sou + Ônibus** conversou com o ministro dos Transportes, José Renan Filho, a respeito do PNAMI, durante evento na Região Metropolitana de São Paulo. “O governo federal, com a aprovação do projeto de lei, honrará o compromisso da destinação dos recursos para a gratuidade dos idosos, aliás esse direito já está garantido pela atual legislação”, afirmou.

O ministro também comentou sobre a tramitação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo. “Muito importante também, assim como o PNAMI, é a aprovação do Marco Legal, e o Ministério dos Transportes já se manifestou a favor da modernização do sistema e da logística. O projeto está na Câmara dos Deputados e nos mantemos acompanhando a tramitação, é preciso paciência, mas, com certeza, muito em breve, será aprovado”, disse ele.

Em 2022, foram destinados R\$ 2,5 bilhões para esse fim, uma experiência que buscou também amenizar os efeitos catastróficos da Covid-19. A iniciativa reforçou o pensamento de que o transporte público é um direito do cidadão e, como tal, deve ter uma parcela subsidiada pelo Estado.

Em seu parecer, a deputada Lêda Borges defendeu que a questão da mobilidade urbana requer um esforço conjunto de toda a sociedade. “É patente que a mobilidade urbana constitui um



Ministro Renan Filho falou à Revista Sou + Ônibus

dos principais problemas do mundo moderno. Cada vez mais, o desafio de governos e sociedade civil é formular e implementar políticas públicas que facilitem os deslocamentos diários das pessoas no meio urbano”, afirmou ela.

No documento, também é ressaltado o aumento da população idosa no Brasil, segundo o último censo. “Tendo em vista o movimento demográfico atual da sociedade brasileira, é claro que teremos, no futuro, um percentual ainda maior de pessoas idosas vivendo em nossas áreas urbanas. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entre 2012 e 2021, o número de pessoas abaixo de trinta anos de idade no País caiu 5,4%, enquanto houve aumento em todos os grupos acima dessa faixa etária no mesmo período. Com isso, pessoas de trinta anos ou mais passaram a representar 56,1% da população total em 2021”, atesta o parecer.

A proposta prevê aportes da União a estados, ao Distrito Federal e a municípios que oferecerem serviços de transporte público coletivo urbano regular. A previsão é que os recursos venham dos royalties de petróleo e serão destinados a fundos do transporte público coletivo, criados pelos entes federados, com distribuição proporcional à população maior de 65 anos, residente em cada localidade.

No caso de transporte intermunicipal em regiões metropolitanas ou regiões integradas de desenvolvimento, 20% do valor do fundo serão retidos pela União e repassados ao ente federativo responsável. Para receber a verba, o projeto indica que os estados, o Distrito Federal e os municípios instituem seus respectivos fundos de transporte público coletivo com o objetivo de receber os aportes financeiros.●



MUITO IMPORTANTE TAMBÉM, ASSIM COMO O PNAMI, É A APROVAÇÃO DO MARCO LEGAL „

José Renan Filho, ministro dos Transportes

TRAMITAÇÃO DO PNAMI



criação

Projeto de Lei Nº 4.392/21 – Senadores Nelsinho Trad (PSD/MS) e Giordano (MDB/SP)
- 13/12/2021



aprovação no Senado Federal

Como apoio ao setor em meio à pandemia de Covid-19 – 16/02/2022



projeto encaminhado à Câmara Federal

22/02/2022



Mesa Diretora envia projeto às comissões

25/02/2022



regime de urgência

Tramitação alterada para urgência especial – 24/03/2022



aprovação na Comissão de Desenvolvimento Urbano

08/11/2023



aprovação na Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa

21/12/2023



aguarda a designação do relator em plenário

Projeto segue ainda em tramitação na Câmara Federal



Projeto quer despertar consciência ambiental

FOTO: FREEPIK

Mercado de carbono no Brasil começa a ser implantado

Frear emissões de gases do efeito estufa e reduzir impactos das empresas sobre o clima

A Câmara dos Deputados aprovou a proposta que regulamenta o mercado de carbono no Brasil (PL 2148/15). O texto cria o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), que estabelece tetos para emissões e um mercado de venda de títulos.

O relator, deputado Aliel Machado (PV-PR), propôs um texto que une projetos discutidos na Câmara a uma proposta já aprovada pelo Senado (PL 412/22). O projeto retorna ao Senado para análise das mudanças feitas pelos deputados.

O texto faz parte da pauta verde aprovada neste ano, que inclui a exploração de energia eólica no mar (PL 11247/18) e a produção de hidrogênio verde (PL 2308/23).

LIMITES E COMPENSAÇÃO

A ideia do projeto é criar um limite de emissões de gases do efeito estufa para as empresas. Aquelas que mais poluem deverão compensar suas emissões com a compra de títulos. Já as que não atingiram o limite ganharão cotas a serem vendidas no mercado.

Machado explicou que o projeto é inspirado em experiências internacionais bem-sucedidas. Nesse modelo, empresas ambientalmente mais eficientes terão uma fonte extra de recursos com títulos. E o agente mais poluente, que ultrapassou seu limite de emissões, terá uma nova fonte de despesas com a necessidade de compra de títulos compensatórios.

“O resultado disso é uma vantagem competitiva para quem mais contribuiu com o meio ambiente sadio”, disse.

O setor transportador, de passageiros ou de carga, conta com o auxílio do Programa Ambiental do Transporte – Despoluir, cuja atuação, nos transportes de passageiros em São Paulo, é capitaneada pela FETPESP. A iniciativa completou mais de 4 milhões de aferições, atendendo a mais de 27 mil empresas em todo o Brasil. A equipe de 108 técnicos, em parceria com as empresas, conseguiu atingir a meta de mais de 90% de aprovação das aferições em toda a frota, assegurando a conformidade com os limites legais na emissão de poluentes.

Esse movimento mostra a preocupação do segmento com o cuidado ambiental, o que vai ao encontro da proposta aprovada pela Câmara dos Deputados.

O deputado Aliel Machado destacou que o Brasil é, atualmente, um dos maiores emissores de gases de efeito estufa: cerca de 2 bilhões de toneladas de gás carbônico por ano. O objetivo da proposta é criar incentivos para frear as emissões e os impactos climáticos das empresas.

“Criamos mecanismos para incentivar, orientar e auxiliar os agentes econômicos a se conduzirem de forma coerente com essa necessidade global, pela inibição de emissões de gases de efeito estufa nos processos produtivos ou, quando não for possível a inibição de novas emissões, pela compensação”, explicou.

Na última fase de negociações, Aliel Machado atendeu a pedidos da Frente Parlamentar Agropecuária para excluir da regulamentação setores do agronegócio, como a produção de insumos ou matérias-primas agropecuárias (fertilizantes, por exemplo).

Durante a discussão em Plenário, foi incluída a previsão de compensação ambiental de emissão de gases por veículos automotores, com a compra de créditos de carbono pelos proprietários de veículos. Caberá aos órgãos de trânsito dos estados e do Distrito Federal regulamentar a regra.

O acordo também prevê a inclusão dos assentados da reforma agrária nas mesmas regras dos povos indígenas e originários, a pedido do PT.

GERAÇÃO DE TÍTULOS

Poderão gerar créditos, entre outras ações:

-  a recomposição, a manutenção e a conservação de áreas de preservação permanente (APPs), de reserva legal ou de uso restrito e de unidades de conservação;
-  as unidades de conservação integral ou de uso sustentável com plano de manejo;
-  os projetos de assentamentos da reforma agrária.

Povos indígenas e comunidades tradicionais serão autorizados a entrar no mercado por meio de associações.

MERCADO REGULADO

A proposta estabelece um mercado regulado de títulos de compensação e geração de créditos por emissões de gases de efeito estufa. Esse mercado será vinculado ao Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), que será desenvolvido em cinco fases ao longo de seis anos.



NA MESMA LINHA SUSTENTÁVEL DO PROJETO ESTÁ O PASSAGEM VERDE, INICIATIVA DO BUSÃO LEGAL E DO SETPESP, COM SUAS EMPRESAS ASSOCIADAS, QUE TÊM COMO MISSÃO COMPENSAR AS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA (GEE) EMITIDOS DURANTE SUAS VIAGENS, PROMOVENDO AÇÕES AMBIENTALMENTE RESPONSÁVEIS..”

O sistema negociará cotas brasileiras de emissão (CBE) e certificados de redução ou remoção verificada de emissões (CRVE). Cada cota ou CRVE representará uma tonelada de dióxido de carbono equivalente (tCO₂e). Assim, cada certificado de redução ou remoção permite cancelar uma cota de emissão de gases.

A ideia é que, após um tempo de adaptação, as atividades econômicas com mais dificuldades de reduzir emissões por processos tecnológicos comprem cotas e certificados que atestem a captação do que foi liberado na atmosfera, zerando a emissão líquida.

QUEM SERÁ REGULADO

Terão algum tipo de controle as atividades que emitem acima de 10 mil toneladas de dióxido de carbono equivalente por ano.

Empresas com emissões entre 10 mil tCO₂e e 25 mil tCO₂e deverão submeter ao órgão gestor do SBCE um plano de monitoramento das emissões, enviar um relato anual de emissões e remoções de gases e atender a outras obrigações previstas em decreto ou ato específico desse órgão gestor.

Atividades com emissões acima de 25 mil tCO₂e por ano terão ainda a obrigação de enviar anualmente ao órgão gestor um relato de conciliação periódica de obrigações.

Esses patamares de emissão poderão ser aumentados levando-se em conta o custo-efetividade da regulação e o cumprimento dos compromissos assumidos pelo Brasil perante a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (IPCC, na sigla em inglês).

COM INFORMAÇÕES DA AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS

POR QUE A **TOTVS** TEM OS **MELHORES SISTEMAS** PARA EMPRESAS DE **TRANSPORTE DE PASSAGEIROS?**

A resposta é simples: porque, com os nossos sistemas, você tem o monitoramento detalhado de veículos e motoristas, incluindo gerenciamento de frotas e gestão de escala.



GESTÃO DE CONTRATOS

Mantenha um controle mais eficiente dos contratos de fretamento contínuo com geração e impressão do CT-eOS.



CONTROLE DE VEÍCULOS

Realize a gestão de frotas e o monitoramento de veículos.



ESCALA E JORNADA DE MOTORISTAS

Realize a gestão de acordo com o período escolhido e monitore eventuais trocas.

Faça como os mais de 3.700 clientes no segmento que utilizam a nossa tecnologia especializada!



0800 70 98 100

totvs.com/transportes-de-passageiros/



Eletrificação da frota, o exemplo da Transwolff



Durante a crise energética de novembro passado, a empresa, maior operadora de elétricos de São Paulo, não parou

Por Henrique Estrada
Edição Marcelo Valladão

Infraestrutura em energia elétrica é fundamental para eletrificação da frota

FOTO: FREEPIK

A eletrificação dos veículos como um avanço tecnológico e, principalmente, ambiental é pauta em todas as discussões de mobilidade. Em relação ao transporte público de passageiros não é diferente e, quando se fala em ônibus, tem-se buscado estudar também outras matrizes energéticas limpas, sustentáveis e eficientes.

A prefeitura de São Paulo colocou em operação cerca de 50 ônibus elétricos, no final do ano passado, como início de um programa de modernização da frota. As empresas têm sinalizado, veementemente, que é preciso ter infraestrutura adequada para essa mudança do combustível fóssil para a energia elétrica.

No início de novembro de 2023, a capital e várias outras cidades do estado sofreram um apagão, devido a um temporal, que deixou pelo menos 2,1 milhões de pessoas sem energia.

Considerada a maior operadora de ônibus elétrico a bateria em São Paulo, são hoje 44 veículos operando, a Transwolff conversou com a Rádio Ônibus, parceira da **Revista Sou + Ônibus**.



NÓS TIVEMOS ESSE APAGÃO, MAS NOSSO ELÉTRICO NÃO PAROU DE OPERAR. A QUESTÃO É INFRAESTRUTURA, EXPERTISE „

Luiz Efigênio Pacheco, CEO da Transwolff

A empresa foi a única que conseguiu manter a operação, mesmo durante a crise de energia, no final do ano passado. “Nós tivemos esse apagão, mas nosso elétrico não parou de operar. A questão é infraestrutura, expertise. E eu quero dizer que não se pode cobrar das empresas de São Paulo que tenham, imediatamente, uma infraestrutura como a da Transwolff. Isso demanda tempo, tecnologia, investimento, abrange a Enel, a SPTrans, a Prefeitura, não é simples”, conta, em entrevista, o presidente da empresa, Luiz Carlos Efigênio Pacheco.



BYD apresenta chassi de ônibus elétrico em São Paulo

FOTO: MARCELO VALLADÃO

“Todas as empresas vão chegar a esse nível de infraestrutura, em algum momento. Pensar que vamos ter falta de energia em um país chamado Brasil, é meio difícil. Hoje se fala mais em saúde ambiental do que em guerra no mundo. Falar que o Brasil não tem condição de fornecer energia para ônibus elétrico significa que alguma coisa precisa ser repensada. Agora, como fazer, compete a quem está nas cadeiras do poder decidir”, disse ele.

A Transwolff, empresa que atua no transporte de passageiros no sul da área metropolitana de São Paulo, se reuniu com o Banco Interamericano de Desenvolvimento e técnicos da SPTrans para traçar planos de investimento na eletrificação de sua frota. A ação faz parte do processo de evolução do sistema de transporte da empresa com inclusão de mais de 300 novos ônibus elétricos que utilizarão a bateria da Eletra. Desse total, 70 vão operar ainda este ano, e há 19 ônibus da BYD operando na Transwolff.

SPTRANS REALIZOU NA EMPRESA O PROJETO-PILOTO

Carlos Wagner, gerente de Desenvolvimento e Inovação Tecnológica da SPTrans, explicou por que a empresa foi escolhida em 2018 para o início das operações com ônibus elétricos. “Nós tínhamos a necessidade de implantar uma frota assim para dominarmos um pouco mais essa tecnologia e termos um retorno sobre o seu comportamento. Em 2018, em contato com a BYD e com a Secretaria de Transporte, estabelecemos alguns requisitos para que a garagem pudesse operar esse tipo de veículo e escolhemos, por exemplo, uma linha próxima da estrutura de energia elétrica, com 25 ou 30km, para realizar um alto ciclo de carga e descarga das baterias e sem necessidade de um grande investimento em infraestrutura para atender a um número considerável de passageiros”, afirma ele.

Outro ponto ressaltado foi a condição de haver a possibilidade de substituição por veículos a diesel em caso de algum problema. Entre as empresas elegíveis, a Transwolff foi escolhida, até pela proximidade de uma estação transformadora de distribuição de energia. A linha escolhida foi a 6030-10 (Unisa - Terminal Santo Amaro), pelo trajeto e pelas características do ciclo de carga e descarga das baterias, a fim de testar esse processo.

“A concessionária de energia foi consultada para saber se haveria algum problema no fornecimento, quais os indicadores de disponibilidade energética”, explica Carlos. O técnico conta que diversos fabricantes puderam testar seus veículos nessa linha-piloto.

Os dados obtidos são utilizados como referência na implantação do sistema de ônibus elétrico na capital paulista.

BATERIAS

Sobre as baterias, o técnico aponta que têm uma longevidade grande e que, após os ciclos entrarem em 75% da capacidade de carga, em média, elas são destinadas para a estocagem de energia e retiradas dos veículos. “Em 2013, tive oportunidade de ver isso na própria BYD, na China, a primeira geração delas era retirada dos veículos e iam para o que chamam de fazenda solar, uma área com vários painéis fotovoltaicos que captam energia solar, a transformam em energia elétrica e novamente recarregam as baterias dos veículos, inclusive mantendo as instalações administrativas da BYD durante a noite, com aparelhos de ar-condicionado e tudo o mais”, conta ele.

“O valor agregado da bateria é muito alto, não é uma vida útil de apenas oito anos, mas de 20 ou 25 anos, pois tem essas aplicações em estocagem de energia”, conclui.

Paulo Lima, diretor de Novas Tecnologias da Transwolff, apresentou o “arsenal” de carregadores da empresa, com oito carregadores duplos (carregamento simultâneo de dois veículos), da Enel X, dentro de um total de 31 carregadores, dos quais 15 da BYD, que trabalham com corrente alternada. “Essa é a mais nova tecnologia, serve tanto para dois ônibus ou veículos de passeio. A solução de abastecimento para a frota da Transwolff está resolvida com o carregamento de 16 ônibus simultâneos, isso é feito durante a noite. Eventualmente, há necessidade de recargas durante o dia também, se é uma linha que tem horário muito longo”, diz ele.

A empresa capacitou uma equipe específica para essa operação e mantém contato com a Enel para que não haja nenhum imprevisto. “A Enel tem ajudado muito na parceria com a empresa.”

A previsão é chegar a quase 70 veículos até o fim de 2024. Na próxima edição da **Revista Sou + Ônibus**, a entrevista completa com o presidente da Transwolff. ●

O ano de 2024 traz a tarifa zero sob os holofotes

Com o avanço do conceito e de implementação da gratuidade no transporte urbano, ano eleitoral deve ampliar discussões

Por Marcelo Valladão

Já são 105 cidades brasileiras que, de alguma forma, permitem que o passageiro realize quantas viagens quiser, dentro do seu município, sem arcar com o custeio da viagem por meio do pagamento direto.

A ideia talvez não tenha chamado tanto a atenção dos gestores públicos quanto agora; iniciamos 2024 com mais de uma centena das cidades do Brasil praticando a gratuidade na tarifa do transporte público urbano.

Como 2024 é um ano de eleições para prefeitos e vereadores dos mais de cinco mil municípios, esse é um tema que proporcionará discussões diversas, podendo figurar em diversos planos de governo. A questão é: o que pode ser uma promessa vazia de campanha ou um avanço e, de fato, uma garantia no direito constitucional do cidadão em deslocar-se?

Há mais de 10 anos, as manifestações contra o aumento das passagens do transporte coletivo em São Paulo foram o momento em que essa ideia ganhou força e visibilidade nacional.

Recentemente, o prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes, anunciou adotar a tarifa zero, aos domingos, na maior metrópole brasileira. O prefeito alega que a medida não aumentou os gastos, mas é uma compensação pela ociosidade do sistema, que chega a 60% do contratado.

A população, em contrapartida, parece ter aprovado, pois isso provocou um aumento de 35% da demanda, o que parece ser natural sempre que a tarifa zero é implantada. Vale reforçar que, em São Paulo, só ocorre em domingos e feriados, o que nos leva a crer que a demanda pode ser ainda maior, caso o benefício seja ampliado para outros dias da semana.

A primeira iniciativa do tipo aconteceu em Conchas, cidade do interior de São Paulo em 1992, que tem menos de 20 mil habitantes. Somando as 105 cidades, já são praticamente cinco milhões de pessoas que utilizam a gratuidade no País.

Essa importante discussão foi tema no programa Participação Popular, da TV Câmara, veículo da Câmara Federal, onde tramita uma PEC, de autoria da deputada federal Luiza Erundina (PSOL). A iniciativa quer implementar o Sistema Único de Mobilidade (SUM) e contempla a gratuidade da tarifa.

Wesley Ferro Nogueira, dirigente do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte, defendeu à ocasião que o programa promove a inclusão social. “A proposta da tarifa zero proporciona mudanças importantes dentro das cidades, é um elemento que garante, por exemplo, a inclusão social, pois sabemos que parcelas significativas da sociedade estão fora da vida das cidades por incapacidade de pagar uma tarifa dentro do transporte público”, afirma. Ele salienta ainda

FOTO: SHUTTERSTOCK

que é preciso pensar no benefício de forma integrada ao sistema de transporte em geral e não de forma isolada, como acontece hoje.

O vice-presidente da FETPESP, representando a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Francisco Christovam, deixou claro que os operadores são favoráveis à tarifa zero, pois, feita de forma planejada, acabará se tornando um avanço para todos, com melhoria da qualidade do serviço e acesso de mais pessoas ao direito constitucional de ir e vir.

“Como operadores, que fique claro que não temos absolutamente nada contra a gratuidade, pelo contrário, somos favoráveis por uma razão muito simples, aumentará a demanda, levando o serviço a mais pessoas”, disse ele.

Para comprovar a afirmação, ele citou o exemplo de Caucaia (CE), que teve quadruplicada a demanda de passageiros utilizando o benefício. “Isso não significa que precisamos aumentar a oferta na mesma proporção, mas prover um transporte de boa qualidade. O redimensionamento deve ocorrer por faixas horárias, aumento da frota, corredores exclusivos, infraestrutura e outras questões”, explica.

O empresário alerta que o gestor público é que definirá a maneira que o serviço vai ser oferecido à população. “Estamos assistindo aqui em São Paulo ao aumento de 35% na demanda aos domingos e feriados, mas em São Caetano, uma cidade da região metropolitana de São Paulo que implantou a tarifa zero plena, a demanda já dobrou, e a tendência é que isso aumente”, aponta Christovam.

PREFEITURAS DEVEM ASSUMIR O DIÁLOGO E A RESPONSABILIDADE NO PLANEJAMENTO

Os operadores concordam que às prefeituras cabe definir a qualidade do serviço que querem prestar à população, o número de veículos a disponibilizar, o intervalo entre os ônibus e quais as empresas são obrigadas a cumprir as ordens de serviço, sempre de forma planejada.

O professor Frederico Barreto, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (UnB), defendeu, durante a discussão, a importância de a mentalidade dos governantes acompanhar essa mudança de paradigma que percebe no serviço do transporte público um direito essencial do cidadão.

“O gestor deve servir à população. A tarifa zero é uma mentalidade nova de gestão pública dentro da qual o governante se dedica a servir à população, isso não é óbvio, pelo amor de Deus? Temos hoje no Brasil um emaranhado de leis e tipos de gestão que não são convergentes, muito poder federal, poder estadual e um número imenso de municípios, portanto precisamos ter prefeitos e prefeitas que comunguem dessa ideia, a de que realmente é crucial ter um ideal de administração pública para servir”, disse ele.

O coordenador do Programa de Mobilidade Urbana do Instituto de Defesa do Consumidor (Idec), Rafael Calabria, também é favorável ao programa Tarifa Zero, mas salienta que o diálogo é essencial para corrigir discrepâncias. “O diálogo precisa ser constante, as prefeituras devem estar atentas para adequar o atendimento, a oferta de veículos, a frequência. A maior parte das cidades que implantaram o programa ainda é de médio e pequeno porte e, nem sempre, há debates antes de se iniciar esse programa”, diz ele.

De qualquer modo, 2024 promete um avanço nas discussões da gratuidade no transporte, de forma integral ou parcial; a operação deve ser subsidiada e gerida pelo poder público, isso é ponto pacífico, no entanto, ainda há muito o que avançar. ●

Sistema Vai e Vem do metrô de São Paulo é um modelo de operação subsidiada de transporte coletivo





Ônibus a Hidrogênio 2011

Modelo de ônibus que participará do projeto com a USP



FOTO: CECILIA BASTOS/USP

O potencial do hidrogênio como combustível para os ônibus

Por Antonio Ferro

Enquanto todos olham para a eletricidade como principal agente visando a um sistema de transporte livre das emissões poluentes, o hidrogênio se apresenta como uma opção que permite a geração de energia a bordo dos veículos.

Um dos assuntos que mais figuram no setor de transporte coletivo é o modo como a tecnologia de tração irá se enquadrar na meta de reduzir os nefastos efeitos da poluição oriunda da mobilidade sobre rodas. Uma das respostas tem sido a busca por inovações que possam garantir tipos de combustíveis que não sejam poluentes, como o hidrogênio, considerado, por muitos, a solução para um transporte limpo.

Como elemento mais abundante na Terra, o hidrogênio não é encontrado em sua forma pura, devendo ser extraído de outras fontes, como a água, por exemplo. Segundo Antonio Eustaquio Sirolli, engenheiro de Produção e Automobilístico, com 39 anos de Mercedes-Benz, o processo de reforma do metano é, atualmente, preponderante para obter, comercialmente, o elemento que é utilizado em larga escala na indústria. “O processo, por meio da eletrólise da água, com energias

de fontes renováveis, como solar, eólica e hidráulica, é o futuro nessa cadeia. Também, no Brasil, o etanol C_2H_5OH , com certeza, é uma rota vantajosa, pois já temos a logística de distribuição instalada. A reforma a vapor do etanol se mostra como uma via já pesquisada e com grande potencial”, explicou o especialista, que, ainda, está fazendo doutorado no assunto.

E o que é necessário para que o hidrogênio ganhe escala, principalmente na área do transporte brasileiro? Sirolli comentou que é preciso criar a rede de infraestrutura de geração do hidrogênio e de abastecimento para o seu sucesso comercial. E a partir de quando será possível acontecer? “Creio que ainda vai levar mais de cinco anos para uma estruturação do setor. Contudo, depende de programas governamentais e de prefeituras com os seus órgãos gestores, caso a caso”, observou.

O hidrogênio, na forma de combustível, é usado nas células a combustível, passando por um processo eletroquímico, com o qual se transformará em eletricidade, esta a responsável pela tração dos ônibus.

Quanto a custos, o engenheiro citou que ainda são muito altos, já que a célula a combustível e os cilindros são importados. Porém, o motor elétrico pode ser encontrado no País. Mas, o Brasil tem potencial para isso? “Exatamente”, sintetizou Sirolli. “Pelo contexto operacional, o hidrogênio para veículos comerciais se apresenta como a eterna energia do universo, a ser usada para evitar emissões de CO_2 ”, disse.

Perguntado como está olhando esse mercado, aqui e externamente, rumo a um futuro limpo nas trações de veículos comerciais, Eustáquio afirmou que, pessoalmente, crê que o hidrogênio é a solução para ônibus em geral, pois tem rápido tempo de abastecimento, baixo impacto na tara do veículo, e o mundo vem buscando soluções para produção e distribuição dessa energia limpa. “Artigos distribuídos por diversas fontes frequentemente destacam pedidos de ônibus a hidrogênio para muitas cidades pelo mundo. Tem sido um passo a passo, e, com a redução do custo do hidrogênio, o cenário será mais atrativo.”

TECNOLOGIA JÁ CONSAGRADA

As principais fabricantes de ônibus do primeiro mundo já se mobilizaram, há alguns anos, rumo ao desenvolvimento de ônibus urbanos com células a combustível. Comercialmente, ele já está rodando em muitas cidades pela Europa, pelos Estados Unidos e pela Ásia. A experiência adquirida fez com que os sistemas de transporte se tornassem exemplos de como reduzir a poluição emitida nos ambientes urbanos.

E o Brasil, em que pé está nisso? Encontra-se no modo observação, sem perspectiva quanto a ter, de forma comercial, ônibus já desenvolvidos com a tecnologia. O que há, hoje, é a discussão sobre a introdução do modelo de tração elétrica (plugin) em substituição dos tradicionais veículos movidos a diesel. Já tivemos, num passado não tão distante, projetos-pilotos que apresentaram a tecnologia das células a combustível para o mercado, em dois exemplos divulgados pelo governo paulista no transporte metropolitano de São Paulo.

Em 2009, o projeto do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), em parceria com a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), governo federal e uma série de empresas que trabalham com os componentes veiculares e com a produção de hidrogênio, por intermédio da eletrólise, deu a largada em termos de inovação para colocar o País em um patamar de evolução significativa.

O protótipo do ônibus foi produzido pela fabricante brasileira Marcopolo e testado no Corredor ABD, que conecta o bairro do Jabaquara, em São Paulo, com a Zona Leste da cidade e outras cidades da região – Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema.

A iniciativa promoveu um alento quanto a adotar tecnologias limpas de tração na indústria nacional do ônibus. Dessa maneira, em 2016, uma nova avaliação, com três veículos, foi realizada no mesmo corredor, mostrando o alto grau tecnológico sobre o tema. Os ônibus tiveram uma nova configuração e foram apresentados com muito destaque.



EM MINHA AVALIAÇÃO, ACREDITO QUE ATÉ 2030 JÁ TEREMOS, EM ESCALA COMERCIAL, O HIDROGÊNIO VERDE PARA SER USADO NO SETOR DE TRANSPORTE.”

Thiago Lopes, pesquisador e entusiasta do hidrogênio

Contudo, com a falta de continuidade, por parte do governo estadual, esse projeto ficou de lado. Agora, com a retomada promovida pela Universidade de São Paulo, a perspectiva se mostra otimista para um novo programa de ônibus a hidrogênio. Veja a seguir.

PROJETO PIONEIRO DE HIDROGÊNIO DA CANA-DE-AÇÚCAR

A USP, em parceria com Shell Brasil, Raízen, Hytron, Toyota, Senai e a Marcopolo, está desenvolvendo uma tecnologia capaz de transformar etanol em hidrogênio verde, uma fonte de energia sustentável de baixíssima emissão de carbono. Uma das vantagens encontradas na iniciativa será muito vantajosa, em termos econômicos e ambientais, pois a tecnologia que está em desenvolvimento permite capturar o carbono do etanol, resultando em emissões negativas, principalmente se comparadas com o hidrogênio produzido com a energia solar ou da água.

De acordo com Thiago Lopes, professor, cientista, acadêmico e empreendedor reconhecido nas áreas de hidrogênio verde e sistemas eletroquímicos, o projeto brasileiro tende a ter um resultado muito positivo, pois contribuirá, em muito, com a redução das emissões vindas do setor de transporte pesado. “Vamos incluir o etanol, combustível que ainda é inexistente no setor de transporte pesado, para alcançarmos um novo modelo de propulsão limpa em substituição ao diesel. O ônibus que utilizará as células a combustível com hidrogênio de etanol será mais eficiente, energeticamente, que o tradicional combustível fóssil”, observou.

Quanto à futura produção do biocombustível, por meio de uma estação que está sendo construída no campus da USP, Lopes disse que esse processo, oriundo da cana-de-açúcar, representará um grande avanço tecnológico como fonte energética para o transporte. “Em minha avaliação, acredito que até 2030 já teremos, em escala comercial, o hidrogênio verde para ser usado no setor de transporte. Isso deve acontecer, sobretudo, em relação às frotas de ônibus e caminhões, porque um motor com célula a combustível é mais leve do que o motor de um veículo elétrico a bateria, em particular para veículos que rodam mais de 450 quilômetros diários. Outro importante detalhe é que haverá um CO₂ biogênico em todo o processo e reabsorvido pela própria planta”, comentou o professor.

O início da produção do hidrogênio verde está previsto para agosto ou setembro deste ano. No novo Laboratório de Células a Combustível, situado na Poli-USP, desenvolve-se um reator eletrolítico voltado para

a realidade da indústria sucroalcooleira nacional. “A vinhaça tem 95% de água em sua composição. A ideia é que, por meio desse reator, possamos quebrar as moléculas de água para gerar oxigênio e hidrogênio verde”, disse o pesquisador.

E, dentro do escopo ambiental, outra vantagem alcançada pelo hidrogênio deve ser ressaltada, que é o ciclo de vida total, com emissão zero. “Com o etanol, podemos ter emissão negativa de carbono. Estamos partindo para o caminho da economia circular e da descarbonização”, finalizou Lopes.

O ÔNIBUS BRASILEIRO



A fabricante gaúcha de carroçarias para ônibus, Marcopolo, uma das líderes mundiais nesse quesito também participa do setor de hidrogênio com uma estratégia comercial que visa à produção desse tipo de veículo para mercados mundiais, além do Brasil. A empresa esteve presente em uma avaliação no corredor metropolitano paulista ABD (EMTU), entre janeiro e março de 2016, por meio do projeto do PNUD, GEA, Finep e várias empresas consorciadas visando ao desenvolvimento do ônibus com células a combustível e estação de produção de hidrogênio.

Atualmente, ela figura-se, novamente, como indutora da tecnologia, participando, em parceria com a Associação Brasileira de Pesquisa e Inovação Industrial (EMBRAPII) e Poli-USP, para a reativação dos antigos ônibus da EMTU que estarão em testes no campus da Universidade de São Paulo.

Segundo Renato Florence, gerente de Engenharia de Planejamento e Desenvolvimento da Marcopolo, em conjunto com o projeto da produção do hidrogênio verde, com a reforma a vapor do etanol e a construção de uma estação de produção, dentro da Escola Politécnica da USP, os veículos rodarão no final do ano de 2024. “Estamos utilizando nesses veículos

protótipos de testes a mesma célula a combustível do projeto anterior, da marca canadense, Ballard. A Marcopolo já possui a tecnologia desenvolvida em sua unidade da China e Austrália, para oferecer aos mercados asiático e da Oceania, além da prospecção de oportunidades em outros mercados. Aqui no Brasil, existe planejamento de avançar na tecnologia local com maior conteúdo de fabricação local, aproveitando a plataforma atual em produção do veículo integral elétrico e oferecer soluções para aplicações urbanas e de longa distância”, ressaltou.

E é possível dizer que o hidrogênio será o principal combustível para uma mobilidade limpa? Para Florence, a Marcopolo entende que as tecnologias limpas de descarbonização deverão conviver em conjunto em seus nichos em uma evolução gradual, atendendo às necessidades específicas de cada região. “A empresa possui soluções e está acelerando o desenvolvimento de diversas tecnologias para atender a mercados, clientes e demandas da sociedade por transportes mais eficientes, limpos, silenciosos, seguros, acessíveis, conectados e confortáveis, cumprindo as mais rigorosas exigências do mercado global e local”, observou.

Apesar dos avanços, o ônibus com células a combustível ainda está um pouco distante da realidade brasileira, que insere o veículo no contexto do transporte coletivo. A produção de hidrogênio para essa finalidade é ínfima, e o custo da tecnologia se mostra uma barreira. Renato Florence, contudo, explicou que, como toda nova tecnologia disruptiva, com o crescimento da demanda e escala de produção, a tendência é ter uma acomodação dos custos ao longo do tempo, tornando cada vez mais competitiva a tecnologia para veículos de transporte coletivo de passageiros. “Entretanto fatores relevantes devem ser avaliados nesse caso, como o Custo Total de Propriedade (TCO), redução da quantidade de baterias, custos operacionais, maior autonomia e menor tempo de reabastecimento, cujo resultado pode ser favorável do ponto de vista econômico, operacional, logístico e ambiental, considerando a utilização do hidrogênio verde tirado do etanol”, afirmou. ●



Na Europa, o hidrogênio e as células a combustível começam a ganhar corpo como opções para o transporte coletivo livre de emissões poluentes

FOTO: ANTONIO FERRO

totalBUS

A TRANSFORMAÇÃO DIGITAL É A SUA NOVA ESTRADA.



O totalBUS é a mais completa e dinâmica plataforma de vendas de passagens rodoviárias do mercado.

Faça toda a sua gestão de Payment de maneira fácil e segura em um único ambiente.

Realize sua operação com preços dinâmicos adequando oferta à demanda, garantindo assim maior produtividade.

Fidelize seus clientes através de uma melhor experiência.



RJ CONSULTORES

by TOTVS

Líder mundial em software de venda de passagens rodoviárias.

+55 31 2122.5232

www.rjconsultores.com.br



Ana Luiza, sem carro há mais de 4 anos

FOTO: ARQUIVO PESSOAL

A Revista **Sou + Ônibus** traz para nossos leitores a série “Eu Uso Ônibus”, a qual trará aqui exemplos de pessoas que optaram por utilizar o transporte público em lugar do transporte individual, deixando o automóvel em casa, ou mesmo abrindo mão de ter carro próprio.

É claro que a maioria dos usuários do transporte público não o faz por opção, mas por uma necessidade, mas a ideia da série é apontar que, quando há boa qualidade no transporte de forma geral, o passageiro naturalmente poderá optar em deixar a locomoção própria individual e utilizar o transporte público.

O transporte coletivo pode apresentar várias vantagens, inclusive com um ganho real para toda a sociedade, como uma solução para o trânsito nas grandes metrópoles, o ganho de tempo na locomoção, a redução da emissão de gases que, por consequência, melhora a qualidade de vida das pessoas e a saúde mental dos motoristas, afinal quem gosta de ficar parado, às vezes por horas, em um engarrafamento?

Em São Paulo, a poluição e o congestionamento estão intrinsecamente ligados, e as escolhas de transporte desempenham um papel fundamental nessa relação. Um estudo realizado pelo

Conheça profissionais que deixam o carro em casa e vão de ônibus

Trânsito, estresse, tempo perdido, e até a preocupação com a saúde e o meio ambiente, alguns dos motivos que podem levar uma pessoa a viver sem carro

Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA), há alguns anos, revela que os automóveis são os principais contribuintes para as emissões de gases do efeito estufa (GEE), responsáveis por 72,6% dessas emissões, e representam 88% dos quilômetros percorridos por veículos motorizados na capital.

O estudo detalha a participação de cada modo de transporte – automóveis, motocicletas e ônibus – e os tipos de combustível utilizados – gasolina, álcool e óleo diesel – nas emissões de poluentes locais e de GEE ao longo de um dia típico na cidade, ao longo de 24 horas.

As conclusões do inventário desmistificam a noção de que a frota de ônibus é a principal culpada pela poluição na cidade. A análise abrangiu uma variedade de poluentes atmosféricos e, em quase todos os casos, ficou evidente que os automóveis e as motocicletas – dois meios de transporte individuais – têm um impacto muito maior do que o dos ônibus, quando os índices de emissão são comparados por passageiro transportado.

Os carros transportam 30% dos passageiros, mas respondem por 73% das emissões em São Paulo, em primeiro lugar; em segundo, estão as motos, com 23% das emissões; e os ônibus, em terceiro, com apenas 3,1%.

O advogado, Fernando Carvalho, trabalha na capital de São Paulo, mas reside na região metropolitana, utiliza o ônibus como meio de transporte, principalmente nos dias de rodízio do seu veículo. “Sempre utilizo o ônibus, hoje foi por causa do rodízio do meu veículo”, conta.

Ele disse que o ônibus lhe atende de forma satisfatória. “Sim, o ônibus me atende bem, vem no horário e estou satisfeito.”

Durante o seminário promovido pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) em 2023, o seu diretor-executivo, Francisco Christovam, que também é vice-presidente da FETPESP, comentava que, quando se oferece um transporte público de boa qualidade, com regularidade e conforto esperado para os passageiros, naturalmente cresce a demanda em busca do serviço, e citou o exemplo de sua filha, Ana Luiza.

Arquiteta de formação, atua hoje na área do Marketing, ajudando empresas no posicionamento de suas marcas. “Trabalho desde 2017 em home-office, então comecei a perceber que o meu carro parado na garagem durante a semana, usado apenas no final de semana, não fazia mais sentido”, diz Ana.

Em 2019, decidiu vender o carro e passou a usar exclusivamente o transporte público para trabalhar ou se deslocar sempre que queria sair de casa. “A partir de então, comecei a perceber o ganho que tive em qualidade de vida e tempo, pois passei a usar aquele período em que você deve estar atento ao volante, para ler, escutar um ou outro podcast e, também, fugir do trânsito. Além disso, quando pensamos na questão ambiental, não é preciso explicar muito”, afirma ela.



*TRABALHO DESDE 2017
EM HOME-OFFICE, ENTÃO
COMECEI A PERCEBER QUE O
MEU CARRO PARADO NA GARAGEM,
NÃO FAZIA MAIS SENTIDO .,*

afirma a arquiteta Ana Luiza

Morando no bairro de Moema, nossa entrevistada conta que usa o ônibus para trajetos mais longos e o metrô quando o trajeto é menor, mas que isso vai depender de cada situação vivida no dia a dia. “Eu não gosto muito de ficar trocando de linha no metrô, então, quando o trajeto é mais longo, eu prefiro o ônibus. As linhas que uso são boas, tanto as de ônibus quanto as do metrô”, ela afirma ainda que cada pessoa tem uma necessidade e vai adequá-la ao uso do transporte.

“Para mim isso já faz sentido, é uma tendência mundial, mas entendo que, por exemplo, para quem tem filhos há outras necessidades, outras demandas. Nosso transporte, em vários locais da capital de São Paulo, já não deixa nada a desejar quando comparado a outros lugares do mundo”, finaliza.●



O advogado Fernando Carvalho usa o ônibus para ir ao trabalho

Ônibus Urbano Mercedes-Benz: a tecnologia anda aqui.

Quando encontrar um dos novos ônibus Mercedes-Benz nas ruas, saiba que ali está o melhor da inovação e da tecnologia. Para os passageiros, é muito mais conforto e segurança. Para empresas de transporte urbano, mais economia e durabilidade para rodar em diversas condições. É a Mercedes-Benz pensando no coletivo. Pensando no futuro.

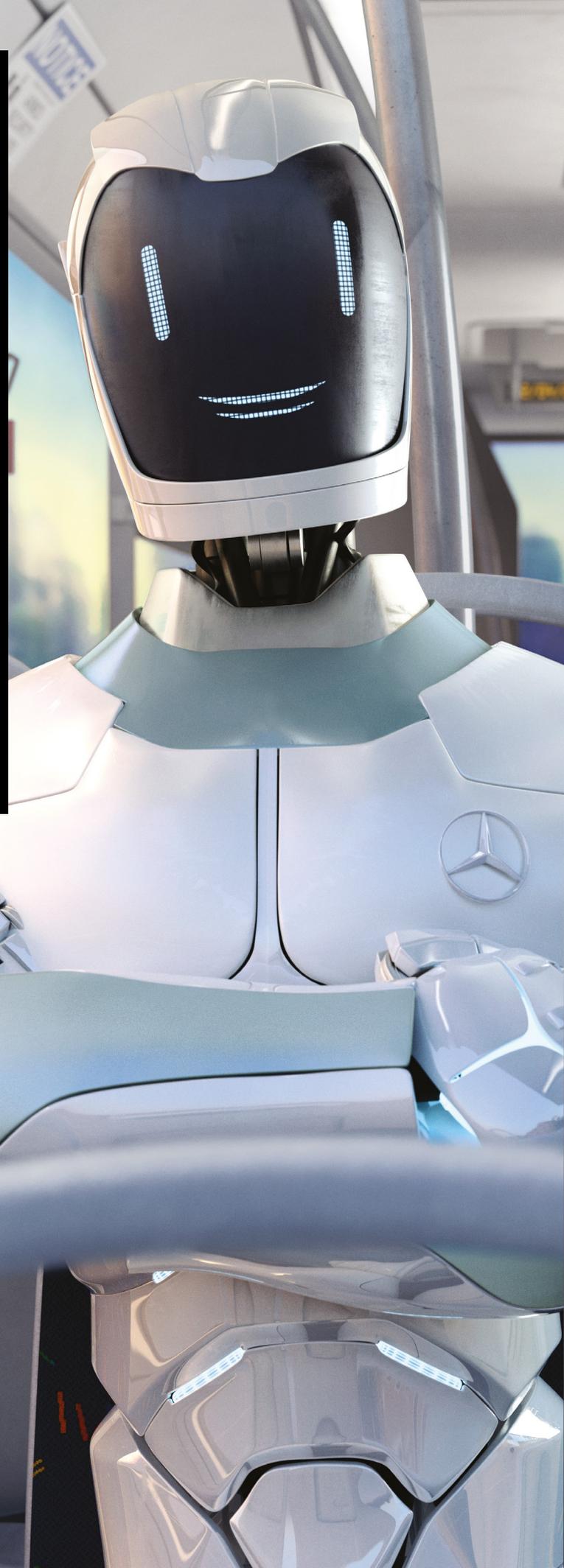
www.mercedes-benz.com.br | CRC: 0800 970 9090

 [mercedesbenzonibus](https://www.facebook.com/mercedesbenzonibus)  [@mercedesbenz_onibus](https://www.instagram.com/mercedesbenz_onibus)

Mercedes-Benz
Referência em ônibus.

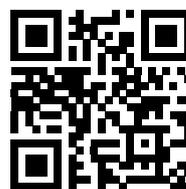


Juntos salvamos vidas.





SAIBA MAIS



 /busaolegal

 Somos mais ônibus

 @busaolegal

 www.busaolegal.com.br



1º PRÊMIO
FETPESP
DE COMUNICAÇÃO

Ser reconhecido é muito bom.
Mas ser premiado é melhor ainda.

São 6 categorias e
R\$180 mil
em premiação



Inscrições abertas!

premiofetpesp.org.br

Categorias

Jornalismo

Estudante de Jornalismo

Campanha publicitária

Ação Institucional

Internet

Podcast

Para mais informações:

☎ (11) 94155-8008

✉ fetpesp@fetpesp.org.br

1º PRÊMIO
FETPESP
DE COMUNICAÇÃO



Apoio institucional:



Patrocinador:

