

NTUrbano

ED. 63
MAI/JUN 2023
www.ntu.org.br

ISSN 2307-1960
ANO 10

Transporte público em **RECONSTRUÇÃO**₃/18

/11

Entrevista

— com Denis Eduardo Andia

secretário Nacional de Mobilidade Urbana do
Ministério das Cidades

Momento atual traz oportunidades para
mudanças e desenvolvimento do setor

/26

Financiamento

Reforma tributária avança
com sinais positivos para
o transporte público

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.



No trânsito, escolha a vida.

Hora de ousar

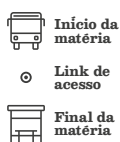
O governo federal acertou ao incluir, na Medida Provisória 1175, publicada no último dia 5 de junho, a possibilidade de compra de ônibus e caminhões no pacote de estímulo à aquisição de veículos com desconto, o chamado “programa do carro popular”. Afinal, o transporte coletivo por ônibus é um direito social e um serviço essencial, que presta um papel fundamental na mobilidade das cidades. Mas, se a intenção foi boa, o resultado ficou longe das expectativas: enquanto 64% dos R\$ 500 milhões em créditos tributários disponibilizados na primeira etapa do programa para a compra de automóveis foram consumidos nos primeiros 15 dias da iniciativa, apenas 40% dos R\$ 300 milhões destinados para a renovação da frota de ônibus foram utilizados no mesmo período; enquanto os carros ganharam um reforço de R\$ 300 milhões no final de junho, devido à alta demanda, os ônibus ficaram na mesma.

De fato, a frota nacional de ônibus está envelhecida e apresenta, atualmente, a mais alta média histórica de idade desde que a NTU iniciou esse levantamento. Logo, uma iniciativa oficial de estímulo à renovação teria tudo para dar certo. Mas os critérios adotados pelo programa são incompatíveis com a realidade setorial: a adoção da idade acima de 20 anos para a troca dos ônibus com desconto não se aplica, na prática, às empresas operadoras brasileiras, cuja frota tem, em média, oito anos, chegando ao máximo de 13 anos em algumas cidades pesquisadas. A NTU estima que, para a redução da idade da frota para a média ideal de cinco anos, seria necessário substituir pelo menos 31,2 mil ônibus em todo o país, a um custo de R\$ 23,3 bilhões.

Como se vê, esse primeiro passo, embora na direção certa, ainda é muito tímido para fazer uma diferença relevante na recuperação do setor, diante do tamanho do segmento e da dimensão da crise no qual se encontra. Atualmente, o transporte público vem sobrevivendo em boa parte por conta de subsídios, adotados menos por estratégia planejada e mais como reação pontual e emergencial de prefeitos e governadores, pressionados pelo risco de colapso dos sistemas de transporte sob responsabilidade deles. Não vamos esquecer que o setor sofreu impacto financeiro acumulado de R\$ 36,2 bilhões durante a pandemia, ao qual se soma a perda de mais da metade da demanda de passageiros nas últimas três décadas, por vários motivos — um retrato das dificuldades que o ônibus urbano vem atravessando, e que ceifou, do início da pandemia até janeiro deste ano, 90 mil empregos diretos no setor.

É hora de ir além de soluções paliativas de curto prazo e adotar políticas públicas específicas, estruturantes, robustas e permanentes, de forma articulada entre as três esferas de governo, e com mais apoio por parte do governo federal, para a efetiva superação da crise do serviço, que afeta principalmente as camadas mais vulneráveis da população. Mais especificamente, é preciso avançar nas discussões relacionadas ao novo marco legal para o transporte público, no âmbito do Legislativo e do Executivo, incluindo a adoção de um novo modelo de contratação, financiamento e custeio para o setor, essenciais para a recuperação da demanda e melhoria da qualidade desse serviço. Soluções concretas existem e são bem conhecidas. É preciso ousar mais e tirá-las do papel, em benefício de toda a sociedade.

Boa leitura! ●



Início da
matéria

Link de
acesso

Final da
matéria

Conecte-se com a NTU



facebook.com/ntubrasil



twitter.com/ntunoticias



youtube.com/transporteurbanontu



flickr.com/ntubrasil



/18

Capa

Transporte público em reconstrução

Movimento

Entrevista /11

— com **Denis Eduardo Andia**, secretário Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades

Momento atual traz oportunidades para mudanças e desenvolvimento do setor

Giro /48

Descarbonização /52

Made in Brazil

Colunas

Opinião /08

— por **Francisco Christovam**
O futuro do ônibus urbano passa pela criação de um marco legal

Palavra de Especialista /42

— por **Ruben Bisi**
Caminhos para a renovação do transporte coletivo

Espaço COLETIVO /46

— por **Eliane Gomes**
Coletivo 4.0

Integração /62

— por **Sebastião Melo**
O Brasil precisa do SUS no transporte público

Atualidades

Financiamento /26

Reforma tributária avança com sinais positivos para o transporte público

Parada Obrigatória /30

Acontece nas Empresas /32

Transporte e educação andam juntos em Aracaju

Tecnologia e Inovação /36

O que vem por aí?

Pelo Mundo /50

NTU Recomenda /60



SAUS Quadra 1, Bloco J
Ed. Clésio Andrade (Antigo CNT)
9º Andar, CEP 70070-944, Brasília/DF

Tel: (61) 2103-9293
ntu@ntu.org.br
www.ntu.org.br

Diretoria Executiva

Francisco Armando Noschang Christovam
Presidente Executivo

Marcos Bicalho dos Santos
Diretor de Gestão

Equipe Editorial

Ulisses Lacava Bigaton
(DF 1451 JP)
Edição

Hellen Tôrres
(DF 9553 JP)
Editora assistente

Conselho Editorial

Albert Andrade
Francisco Christovam
Luciana Herszkowicz
Marcos Bicalho dos Santos
Maurício Gulin

Colaborou nesta edição

Anne Candal
Felipe Sousa
Hellen Tôrres
Natália Pianegonda
Thayná Cruz
Ulisses Lacava Bigaton

Projeto e Editoração

Duo Design

Revisão

Melissa Spindola

Capa

Arquivo NTU

Mandato 2023 – 2025

Conselho Diretor

Região Norte

- AM César Tadeu Teixeira
- PA Paulo Fernandes Gomes

Região Nordeste

- AL Guilherme Borges de Oliveira
- BA Rogerio de Almeida Braga
- CE Dimas Humberto Silva Barreira
Mário Jatahy de Albuquerque Júnior
- MA Romeu Aguiar Carvalho
- PE Luiz Fernando Bandeira de Mello
Paulo Fernando Chaves Junior
- PI Alberlan Euclides Sousa
- RN Agnelo Candido do Nascimento
- SE José João Alberto Almeida Nascimento

Região Sudeste

- ES Murilo Soares de Andrade Lara
- MG Albert Andrade
Rubens Lessa
- RJ Fábio Teixeira Alves
Jorge Manuel Pereira Dias
Marco Antonio Feres de Freitas
Rodrigo Mata Tortoriello
- SP João Antonio Setti Braga
João Carlos Vieira de Souza
Júlio Luiz Marques
Mauro Artur Herszkowicz

Região Sul

- PR Mauricio Gulin
- RS Alexandre Biazus
Stamatula Vardaramatos
- SC Gilmar Leo Kalckmann

Região Centro-Oeste

- DF Edmundo Carvalho Pinheiro
- GO Adriano Rodrigues de Oliveira
- MT Ricardo Caixeta Ribeiro

Conselho Fiscal

- SP João Carlos Camilo
titular
- MG Rosilene Fátima Silveira
titular
- AM Paulo Cesar Barreira Junior
titular
- PE Katia Filizolla de Moraes
suplente
- RS José Antonio da Silva Ohlweiler
suplente
- RJ Paulo Antônio Carrilho Valente
suplente

Tiragem Digital e impressa

(1.500 exemplares exclusivos para o Seminário NTU)

* Os artigos assinados desta publicação não refletem necessariamente a opinião da NTUrbano.

* Melhore sua experiência com a NTUrbano. Acesse mais conteúdo pelos links ativos nas matérias e nos anúncios!

Leia online
www.ntu.org.br

Anuncie aqui
(61) 98143-2056
Contato@zionhub.online



É pra economizar +

até 3 modais com uma passagem só.



É pra ganhar + tempo

recargas pelo app e pelo zap.



É pra ir a + lugares

aceito em todos os transportes em mais de 70 cidades.



É + prático

use o app como cartão por aproximação.

FAÇA + COM RIOCARD MAIS.

riocard⁺ mais



Tem alguma dúvida?
Manda pro Tomais.
Esse sabe de tudo
e mais um pouco.



21 2127-4000



O FUTURO DO ÔNIBUS URBANO PASSA PELA CRIAÇÃO DE UM MARCO LEGAL

— por **Francisco Christovam**



O setor dos transportes urbanos de passageiros começa a se recuperar da perda financeira de quase R\$ 40 bilhões provocada pela pandemia; mas, ainda, lida com alguns reflexos negativos, tais como a redução de mais de 90 mil empregos diretos e a impossibilidade de renovação da frota, devido à redução da demanda e, consequentemente, queda na arrecadação das empresas operadoras. A recuperação da demanda de passageiros já atinge 84% do total transportado em 2019 e as empresas operadoras investem para atrair novos clientes para seus sistemas de transportes.

Em recente levantamento realizado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU foi possível constatar que, atualmente, 63 sistemas de transporte urbano operam com subsídios permanentes, abrangendo 163 cidades. O estudo também revela que foram implementadas 153 iniciativas de concessão de subsídios pontuais, em 138 sistemas de transportes coletivos urbanos, para garantir a continuidade da oferta de serviço durante a pandemia.

Outro fenômeno do período pós-pandemia é a implementação da tarifa zero, especialmente nas cidades de pequeno porte, com população menor do que 50 mil habitantes. Atualmente, já são 84 cidades que adotam esse benefício, sendo que, desse total, 73 municípios praticam a tarifa zero em todo o sistema de transporte, durante todos os dias da semana. Em 6 cidades, a tarifa zero abrange todo o sistema, mas somente em dias específicos da semana; e, nas 5 cidades restantes, a tarifa zero engloba parcialmente o sistema, durante todos os dias da semana.

Acrescente-se às mudanças provocadas pela pandemia a chamada diferenciação tarifária, ou seja, até o momento, 44 sistemas de transportes urbanos já fazem a distinção da tarifa de remuneração, que cobre os custos da prestação do serviço, da tarifa pública, que é o valor pago pelo passageiro para realizar a sua viagem. Essa prática já existe em 12 capitais e regiões metropolitanas e em outras 30 cidades.

Todas as mudanças que estão ocorrendo nos sistemas de transportes urbanos de passageiros, a maioria provocada pelos efeitos da pandemia, ainda carecem de uma sustentação jurídico-legal mais consistente e permanente. Em muitos casos, os processos licitatórios ou mesmo os contratos de concessão existentes não estabelecem a separação da tarifa técnica ou de remuneração da tarifa pública ou de utilização, não permitem a adequação do objeto às necessidades de ajustes de escopo na prestação dos serviços e não garantem o reequilíbrio econômico-financeiro das operações. Também, não preveem a revisão periódica dos procedimentos operacionais e das regras de remuneração, não estabelecem as definições e 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.

Dessa forma, somente uma nova base jurídica, com a criação de um marco legal ou marco regulatório, poderá estabelecer um conjunto de normas, diretrizes e leis para regular 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 atuais contratos, evitar o desequilíbrio entre obrigações e responsabilidades das partes e dispensar a necessidade de longos períodos de transição e de aditivos contratuais que, por vezes, alteram as regras editais e provocam ações por parte dos órgãos de fiscalização.

Há duas iniciativas em curso para a criação desse instrumento legal para o setor dos transportes urbanos de passageiros.

Em 22 de setembro de 2021, o então senador Antonio Anastasia apresentou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 3278/2021, com o propósito de atualizar a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei federal nº 12.587/2012), bem como as leis federais nº 10.636/2002 e nº 10.257/2001. Essa primeira iniciativa com vistas à criação de um Marco Legal dos Transportes foi arquivada no final da legislatura passada; mas voltou a tramitar, em abril deste ano, por iniciativa do senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB) e de outros 32 senadores. Atualmente, a proposta legislativa encontra-se na Comissão de Infraestrutura do Senado Federal, com parecer favorável do relator, e aguarda votação.

“SOMENTE UMA NOVA BASE JURÍDICA, COM A CRIAÇÃO DE UM MARCO LEGAL OU MARCO REGULATÓRIO, PODERÁ ESTABELECEER UM CONJUNTO DE NORMAS, DIRETRIZES E LEIS PARA REGULAR A PRESTAÇÃO DESSE SERVIÇO DE UTILIDADE PÚBLICA, POR DELEGAÇÃO, PELAS EMPRESAS DA INICIATIVA PRIVADA.”

Paralelamente, ao longo de 2022, os técnicos da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana – SEMOB submeteram ao Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, criado pelo Decreto nº 10.803, de 17 de setembro de 2021, uma minuta de Marco Legal que, após várias reuniões, culminou com a elaboração de um documento bastante abrangente e muito bem estruturado. No período de 28 de novembro de 2022 a 27 de fevereiro de 2023, esse documento passou por uma consulta pública e recebeu 870 sugestões e contribuições, com o objetivo de aprimorar o texto sob análise.

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU apresentou um total de 60 contribuições ao texto sob consulta, focando as suas sugestões nos itens que dizem respeito aos conceitos gerais, organização dos serviços, financiamento do setor e na regulação e gestão dos contratos, procurando explicitar princípios e a futura aplicação do instrumento legal.

Após a análise dos técnicos da SEMOB e a realização de mais algumas reuniões do Fórum Consultivo, o documento ficou pronto para ser discutido em audiência pública. Após a análise técnica das contribuições que serão feitas nessa audiência, a versão final do documento deverá ser encaminhada à Casa Civil, que se encarregará de formalizá-lo como projeto de lei perante o Congresso Nacional.

Há uma forte expectativa para se consolidar e compatibilizar essas duas iniciativas, uma do Poder Legislativo e outra do Poder Executivo, num único documento, que contenha um conjunto de normas, leis e diretrizes para regular a prestação dos serviços públicos de transportes urbanos de passageiros pelas empresas operadoras da iniciativa privada.

O documento consolidado deverá estabelecer que *"o transporte público coletivo, direito social e dever do estado, é serviço público de caráter essencial, indispensável ao desenvolvimento socioeconômico de toda a população e ao atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas no território, cabendo à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, de forma compartilhada e no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito e organizar os serviços em rede única, intermodal, acessível, abrangente e integrada"*, conforme propõe a minuta em finalização no governo federal.

Além disso, deverá conter capítulos específicos para tratar da organização e da produção dos serviços de transportes, considerando a qualidade dos serviços e a produtividade do setor; da programação e planejamento das atividades, para aumentar a eficiência e o desempenho operacional na prestação dos serviços; e do financiamento do custeio e dos investimentos necessários, para possibilitar a adequação da infraestrutura e do material rodante às exigências dos serviços. O documento também visa ampliar a inclusão da população de baixa renda aos serviços prestados; tratar da regulação e a gestão dos contratos, para aumentar a segurança jurídica e conferir mais flexibilidade aos contratos de concessão e, finalmente, destacar a necessidade de ampla transparência e publicidade, bem como do controle social da prestação dos serviços.

Assim, para a prestação de um serviço público essencial e estratégico, que possibilita o exercício dos demais serviços públicos, principalmente, pela população de baixa renda, o futuro do ônibus passa pela imprescindível, incontestável e urgente revisão e modernização da Lei nº 12.587/2012, consubstanciada na criação de um marco legal do transporte público coletivo urbano, intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano, para estabelecer normas específicas, atinentes às regras gerais para a execução dos serviços, alterando, por consequência, a legislação que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.



FRANCISCO CHRISTOVAM

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





MOMENTO ATUAL TRAZ OPORTUNIDADES PARA MUDANÇAS E DESENVOLVIMENTO DO SETOR

O transporte público coletivo democratiza e racionaliza os espaços públicos, cumprindo um papel essencial ao dia a dia das pessoas, a exemplo dos equipamentos de saúde, educação, emprego e lazer. No entanto, a crise de mobilidade urbana estabelecida nas cidades do país, após décadas de poucos investimentos no setor e intensa priorização do transporte individual, com perda gradual e consistente de passageiros, desenha um ambiente desafiador, mas que também pode potencializar soluções. É o que acredita Denis Eduardo Andia, secretário nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

— com Denis Eduardo Andia



À frente da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana desde março deste ano, Denis explica que o Ministério das Cidades tem vários planos para o transporte público coletivo urbano no país. No horizonte, a elaboração do novo programa nacional de investimentos para o setor, a conclusão de obras de infraestrutura paralisadas e as ações necessárias para a eliminação dos gargalos que dificultam o acesso ao crédito para incremento à renovação de frotas e incentivos à descarbonização. Em destaque na lista, a proposta de novo Marco Legal para o Transporte Coletivo, em elaboração no âmbito do Ministério, e que deve ser enviado em breve ao Congresso Nacional. Ele afirma que “o governo federal pode contribuir de várias formas, inclusive com o fomento à renovação das frotas, na discussão de um novo programa voltado ao equilíbrio dos sistemas, ou na busca da ampliação da oferta e garantias para o financiamento do setor”.

Sobre o atual momento, Andia é enfático, “existe um ambiente onde as necessidades impostas a todos canaliza grande parte dos olhares para os mesmos pontos de convergência, o que ajuda a compor o pano de fundo para mudanças e desenvolvimento do setor”.

Na sua opinião, qual é o papel do transporte público urbano para a mobilidade das cidades? Como avalia o transporte público no Brasil atualmente?

O transporte público urbano cumpre um papel essencial no dia a dia das pessoas, pois permite o acesso do cidadão aos espaços, serviços e oportunidades disponíveis, a exemplo dos equipamentos de saúde, educação, emprego e lazer. É importante não apenas para quem dele se utiliza diretamente para se deslocar, como para toda a coletividade, com a redução do volume circulante nas vias, da emissão de poluentes e dos acidentes de trânsito, se comparado ao transporte individual necessário para a mobilidade do mesmo número de pessoas. O transporte público coletivo democratiza e racionaliza os espaços públicos. Atualmente, no Brasil, o setor vivencia um momento de grandes desafios, que traz consigo também oportunidades singulares para se repensar alguns de seus fundamentos, aprimorar a legislação que norteia o setor, reorganizar modelos, sistemas e financiamento, planejar, abrir novas frentes de investimentos estruturantes, renovar, qualificar e avançar em novas tecnologias e matrizes energéticas. Existe um ambiente onde as necessidades impostas a todos canaliza grande parte dos olhares para os mesmos pontos de convergência, o que ajuda a compor o pano de fundo para mudanças e desenvolvimento do setor. Apesar das dificuldades, esse ambiente também potencializa as soluções.

“O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DEMOCRATIZA E RACIONALIZA OS ESPAÇOS PÚBLICOS. ATUALMENTE, NO BRASIL, O SETOR VIVENCIA UM MOMENTO DE GRANDES DESAFIOS QUE TRAZ CONSIGO TAMBÉM OPORTUNIDADES SINGULARES PARA SE REPENSAR ALGUNS DE SEUS FUNDAMENTOS, APRIMORAR A LEGISLAÇÃO QUE NORTEIA O SETOR, REORGANIZAR MODELOS, SISTEMAS E FINANCIAMENTO, PLANEJAR, ABRIR NOVAS FRENTES DE INVESTIMENTOS ESTRUTURANTES, RENOVAR, QUALIFICAR E AVANÇAR EM NOVAS TECNOLOGIAS E MATRIZES ENERGÉTICAS.”

Quais são os programas de curto e médio prazo que o Ministério das Cidades pretende desenvolver na área de mobilidade urbana?

Atualmente, o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, dispõe de linhas de apoio financeiro com recursos do Orçamento Geral da União (Programa 2219) e do FGTS, com o financiamento pelo Programa Avançar Cidades. Essas linhas de apoio permitem investimentos em ações voltadas à infraestrutura de sistemas de transporte público coletivo urbano, à implantação e qualificação viária, ao transporte não motorizado, mobilidade ativa, à elaboração de planos de mobilidade urbana locais e à elaboração de estudos, projetos e desenvolvimento institucional. Para a renovação de frotas, o Ministério das Cidades conta com os programas REFROTA e RETREM, voltados ao financiamento do setor privado para a implantação e requalificação de sistemas de transporte público coletivo sobre pneus e trilhos, respectivamente. Além disso, disponibiliza o programa de incentivos fiscais ao setor de mobilidade urbana, por meio de Debêntures Incentivadas para a Infraestrutura e do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), visando à viabilização de projetos estruturantes para o setor. No

horizonte das novas possibilidades, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana vem fundamentando o governo federal com informações necessárias para a elaboração do novo programa de investimentos nacional, assim como a conclusão de obras de infraestrutura estrategicamente importantes para as populações de estados e regiões metropolitanas. O incremento à renovação de frotas e incentivos à descarbonização também são importantes objetivos do nosso trabalho, a partir da eliminação dos gargalos que dificultam o acesso ao crédito para o setor.

Durante a pandemia, o serviço de transporte público urbano teve uma drástica queda da demanda e ainda não conseguiu recuperar o patamar anterior. A perda de passageiros, aliás, é um processo que já vem de muitos anos. A que atribui essa perda?

São vários os fatores que colaboraram para a perda de passageiros do transporte público urbano no Brasil. Nas últimas décadas, o modelo antes viável, com base no custeio pela tarifa direta dos usuários, foi se decompondo com políticas locais sem planejamento, o crescimento exponencial do transporte individual motorizado, a falta de investimentos que acompanhassem o crescimento populacional das regiões metropolitanas, a chegada de novos modelos de transporte por demanda e a concorrência desleal frente ao transporte não regulamentado. Isso tudo fez diminuir gradativamente a demanda pelo serviço público coletivo e, consequentemente, a capacidade para novos investimentos passou a conviver com limites cada vez mais restritos de viabilidade. Em alguns casos, a falta desses investimentos comprometeu a qualidade ofertada e o tempo de deslocamento, acelerando o processo de perda de passageiros. A pandemia catalisou essa tendência pela interrupção abrupta de um sistema que depende diretamente do custeio do passageiro e, também, pelos novos arranjos de comportamento pessoal e profissional que ela trouxe às pessoas, inclusive com a difusão da prática do *home office* pelas empresas.

Entidades do segmento de transporte público, inclusive entidades empresariais como a NTU, defendem a aprovação de um novo Marco Legal para o Transporte Público Coletivo como solução para os problemas estruturais do setor. Como vê essa ideia?

A elaboração e aprovação de um novo Marco Legal do Transporte Coletivo é uma expectativa premente de todo o setor, que necessita ver estabelecidos novos parâmetros legais que possibilitem investimentos, novos modelos de governança e de operação, financiamento e segurança jurídica e institucional. É uma ideia cujo tempo chegou.

Há uma proposta de Projeto de Lei do Marco Legal do Transporte Público Coletivo em elaboração na Secretaria de Mobilidade do Ministério das Cidades, com contribuições feitas pelo setor e pela sociedade civil em fórum consultivo. O que podemos esperar dessa proposta? Qual a previsão de envio ao Congresso Nacional?

Além do que foi mencionado anteriormente, a minuta para o projeto de lei de um novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo que a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana tem organizado traz consigo uma visão ampla e coletiva de todo o setor, pois contou com a colaboração assídua de representantes de usuários do transporte, operadores, fabricantes, municípios, gestores públicos e todos os setores da mobilidade urbana. Foram cerca de 900 contribuições recebidas, analisadas, compiladas, debatidas e que se transformaram em um texto que representa a visão co-

“A ELABORAÇÃO E APROVAÇÃO DE UM NOVO MARCO LEGAL DO TRANSPORTE COLETIVO É UMA EXPECTATIVA PREMENTE DE TODO O SETOR, QUE NECESSITA VER ESTABELECIDOS NOVOS PARÂMETROS LEGAIS QUE POSSIBILITEM INVESTIMENTOS, NOVOS MODELOS DE GOVERNANÇA E DE OPERAÇÃO, FINANCIAMENTO E SEGURANÇA JURÍDICA E INSTITUCIONAL. É UMA IDEIA CUJO TEMPO CHEGOU.”

letiva do Brasil em relação às suas necessidades para desenvolver o transporte público coletivo, melhorar a qualidade dos serviços, universalizar o acesso, integrar modais, garantir a modicidade tarifária e promover a transição da matriz energética, visando um futuro descarbonizado. As empresas do setor estão representadas por meio da incorporação de suas essenciais contribuições na construção dessa minuta, que aponta para mecanismos que permitirão dinamizar modelos de operação, criar novas fontes de financiamento e maior segurança jurídica aos contratos. O texto já passa por avaliação jurídica para sua consolidação como projeto de lei e será submetido a mais uma audiência pública até o início de agosto, para que esteja apto a ser submetido à avaliação do Congresso Nacional.

O PL do Marco Legal do Transporte Público Coletivo apresenta diretrizes para o serviço, com destaque para a diversificação dos modelos de contratação, implementação de novos instrumentos de financiamento e subsídios, integração modal e adoção de padrões de qualidade. Em caso de aprovação do PL pelo Congresso Nacional, quais ações serão desenvolvidas pelo Ministério das Cidades para viabilizar a efetivação dessas medidas?

Quando aprovado, o Marco Legal do Transporte Público Coletivo já trará o ambiente favorável para que os municípios desenvolvam suas ações de requalificação dos serviços, com maior segurança jurídica para seus contratos, novas alternativas de composição dos sistemas e outras possibilidades de custeio dentro do âmbito municipal. Da mesma forma, os arranjos metropolitanos também poderão se organizar melhor para dirimir seus entraves. Em um primeiro momento, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana proverá o amplo apoio técnico para as adaptações necessárias, assim como a elaboração da regulamentação complementar, por meio de decretos e portarias. A partir disso, fica estabelecido um novo ambiente de possibilidades para projetos, investimentos e programas com o olhar e a participação do Ministério das Cidades.



Sobre a questão tarifária, que é o grande nó desse sistema de transporte, como o Ministério pretende conduzir a questão com os prefeitos e governadores, visto que a maioria das cidades brasileiras não tem ainda previsão orçamentária para subsidiar o passageiro de baixa renda, principal cliente desse serviço?

Diante de todo o exposto sobre o momento vivido pelo transporte público coletivo nas principais capitais e regiões metropolitanas do Brasil, a questão tarifária se tornou crítica em alguns municípios, diante do modelo de custeio atual ancorado pela receita do passageiro pagante. A construção de alternativas conjuntas para o equilíbrio dessa situação passa pelo acolhimento das demandas e sugestões apontadas pelos gestores públicos em todo o país e a definição da capacidade e limites que cada parte tem a propor. É interesse do Ministério das Cidades promover uma política que permita a inclusão daqueles que, ao longo do tempo, ficaram sem condições de acessar o transporte público coletivo em suas cidades, sobretudo nos deslocamentos necessários aos serviços públicos essenciais disponíveis e à procura de emprego. Para isso, também é preciso discutir a renovação da frota, visando ampliar a capacidade e a qualidade do transporte ao cidadão, com modicidade tarifária a todos.

“O MINISTÉRIO DAS CIDADES, POR MEIO DA SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA, DISPÕE DE LINHAS DE APOIO FINANCEIRO COM RECURSOS DO ORÇAMENTO GERAL DA UNIÃO E DO FGTS, COM FINANCIAMENTO PELO PROGRAMA AVANÇAR CIDADES. ESSAS LINHAS DE APOIO PERMITEM INVESTIMENTOS EM AÇÕES VOLTADAS À INFRAESTRUTURA DE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO, À IMPLANTAÇÃO E QUALIFICAÇÃO VIÁRIA, AO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO, MOBILIDADE ATIVA, À ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE URBANA LOCAIS E À ELABORAÇÃO DE ESTUDOS, PROJETOS E DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL.”

Como vê os subsídios ao transporte público e a possibilidade de participação do governo federal no custeio do setor?

Com o Marco Legal do Transporte Público, ficam estabelecidas as novas possibilidades de custeio e fontes acessórias de receitas para se custear o transporte público. Abre-se também a oportunidade de se fundamentar um novo modelo que não apenas o alicerçado na tarifa do usuário direto do sistema. O governo federal pode contribuir de várias formas com o tema, inclusive com o fomento à renovação das frotas ou mesmo na discussão de um novo programa voltado ao equilíbrio dos sistemas ou na busca da ampliação da oferta e garantias para o financiamento do setor.

Muitos municípios têm adotado a tarifa zero (subsídio de 100% da tarifa), tema que deve estar presente nos debates das eleições municipais do ano que vem. Avalia que essa é uma tendência? Quais são os desafios envolvidos? Esse modelo é viável em larga escala ou para grandes cidades?

A atual realidade do transporte público coletivo em todo o país inspira cautela quanto à tarifa zero, que já é realidade em alguns municípios, mas que ainda é fruto do arranjo particular e específico que leva em conta o histórico do transporte e as condições financeiras locais. O objetivo, neste momento, é criar o ambiente e promover os investimentos que possam primeiramente qualificar e equilibrar as operações. Em paralelo, é possível iniciar um programa que permita dar os primeiros passos no sentido da modicidade tarifária e da inclusão social que, também, de forma pontual, pode levar outros municípios a implantar políticas locais de tarifa zero total ou parcial, de acordo com seus arranjos particulares. É importante ressaltar que a tarifa é um dos componentes que se busca melhorar, juntamente com a eficiência, a redução de tempo de deslocamento, o conforto, a disponibilidade e a pontualidade.

Há um grande debate sobre a descarbonização do transporte público, que vai dos ônibus elétricos a veículos movidos por biocombustíveis, e até hidrogênio. O Brasil tem condições de investir em veículos mais “verdes”? Como isso poderia ser feito?

Certamente. A transição da matriz energética, até chegar na descarbonização de todo o sistema, é um caminho que, embora longo, faz parte das prerrogativas do governo federal, dentro da mobilidade e em outras áreas também. O momento é de articular os vários pontos que precisam ser somados, como o levantamento da demanda nacional, a capacidade produtiva e algumas pequenas particularidades técnicas necessárias para operações específicas. Para o fomento do interesse dos entes locais disponibilizamos dois estudos interessantes: “Transição para uma Mobilidade Zero Emissões” e o “Guia de Eletromobilidade”. Tudo isso é importante para se gerar a escala inicial que fará a produção futura caminhar pela própria demanda natural do mercado. As alternativas de financiamento também já estão sendo levantadas, e há interesse de entes multilaterais no incremento de recursos para fazer do Brasil um grande exemplo de tradição energética também no transporte público.



DENIS ANDIA

É publicitário e ex-prefeito do município de Santa Bárbara d'Oeste, no interior de São Paulo. Desde março de 2023, é secretário nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

OPERAÇÃO MODERNIZADA + FUNCIONALIDADES INTEGRADAS
= MOBILIDADE INTELIGENTE NA PRÁTICA

Empresa1 MODERNIZE SUA OPERAÇÃO

Somos apaixonados pela mobilidade urbana e acreditamos que o transporte público merece o melhor que temos a oferecer.



Mais agilidade
na operação



Custos baixos
de manutenção



Práticas ecológicas
de descarte



Compatível com as
novas tecnologias



Possibilidades de
customizar a operação



Dados disponíveis
na nuvem



Conheça nosso programa de incentivo
para modernizar a sua operação.



VÍDEO
MONITORAMENTO



GESTÃO DE FROTAS



TELEMETRIA



CONSOLE
DO MOTORISTA



TERMINAL
DE VENDAS



POS PORTÁTIL



APLICATIVO PARA
O PASSAGEIRO



Algumas das nossas
tecnologias integradas
que podem transformar a
operação da sua cidade de
forma rápida, econômica
e versátil.



CA



PA

Transporte público EM RECONSTRUÇÃO

NTU propõe Novo Programa Nacional de Mobilidade Urbana, com sugestão inédita de inclusão de beneficiários do Bolsa-Família no sistema de transporte, além de propostas para a renovação da frota, infraestrutura e governança do serviço



A proposta de um Novo Programa Nacional de Mobilidade Urbana, elaborado por iniciativa da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), está nas mãos do governo federal. O plano apresenta um conjunto de medidas viáveis, de curto e médio prazos, capazes de frear a crise que tem colocado em xeque o futuro do transporte público coletivo por ônibus no país, além de viabilizar melhorias e democratizar o acesso da população ao serviço, que é responsável por 86% de todas as viagens por transporte público no Brasil.

As proposições estão estruturadas em quatro pilares: o primeiro traz uma proposta inédita que alia inclusão social à mobilidade, por meio da inserção de beneficiários do Bolsa-Família no sistema de transporte; os demais contemplam renovação da frota de ônibus, infraestrutura com foco na prioridade aos coletivos em vias urbanas e aprimoramento da governança (veja, a seguir, o detalhamento das iniciativas).

Um propósito está no centro das medidas: atrair mais clientes e garantir a eles o direito a um transporte público de qualidade, ambiental, econômica e financeiramente sustentável. “Existe um segmento da população que está disposto a vir para os coletivos, mas não quer andar apinhado ou não contar com o transporte quando precisa”, destaca o presidente executivo da NTU, Francisco Christovam. Para que isso ocorra, explica, é necessário tornar o serviço acessível a toda a população; aumentar a eficiência; reduzir os custos; e criar as condições para qualificar a gestão do serviço.

A elaboração das propostas para o Novo Programa Nacional de Mobilidade Urbana teve origem em reunião realizada em março deste ano, entre representantes do setor e do Ministério das Cidades, na sede da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp), que debateu projetos governamentais voltados à mobilidade.

O documento foi desenvolvido por um grupo de especialistas e representantes do segmento de transporte público urbano de passageiros. Focados na solidez das propostas, eles ampararam as sugestões em um conjunto de informações técnicas, dados e aspectos fiscais e regulatórios, a fim de apoiar a construção das políticas e a tomada de decisão. "Tivemos como princípio o desenvolvimento de ideias factíveis, e o governo tem toda a condição de executá-las. Nossa preocupação era de que não fosse apenas um projeto de programa social, mas que também trouxesse elementos para o fortalecimento da indústria automobilística, que melhorasse a eficiência e a sustentabilidade do transporte e tornasse a gestão mais eficiente", explica Sergio Avelleda, sócio fundador da Urucuia - Inteligência em Mobilidade Urbana, consultoria contratada pela NTU para o desenvolvimento do trabalho, e ex-secretário de Mobilidade e Transporte de São Paulo.

Entregue no final de maio ao ministro das Cidades, Jader Barbalho Filho, e ao secretário nacional de Mobilidade Urbana (secretaria vinculada ao Ministério das Cidades), Denis Andia, o plano já tem sido objeto de conversas entre representantes da pasta e a NTU. Para o presidente executivo da entidade, o cenário é de otimismo: "A receptividade foi muito positiva. Estamos em um novo momento, lidando com uma nova visão, em que se passa a entender que o transporte público é direito social, é o serviço público que viabiliza os demais serviços. Essa compreensão é fundamental. Nossa meta é alcançar um patamar em que os brasileiros confiem no sistema pela sua qualidade".

Conforme o Ministério das Cidades, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana estuda iniciativas de apoio ao setor a partir das demandas dos diferentes segmentos. "O diálogo com os outros setores tem sido uma diretriz do governo para estabelecer parcerias e construir soluções viáveis", informou o Ministério por meio da assessoria de imprensa. A pasta destaca ainda que possui programas e ações para o transporte público que estão em constante aperfeiçoamento e que trabalha, junto com a Casa Civil e os demais órgãos de governo, no desenvolvimento de ações relacionadas a investimentos para mobilidade urbana.

Na avaliação do superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Luiz Carlos Néspoli, que participou da construção do plano, o cenário é caracterizado por "uma convergência praticamente inédita", que alia diálogo entre setor público e privado, o reconhecimento político sobre a necessidade de se mudar o modelo de gestão do transporte público brasileiro e a proposição das empresas do segmento, interessadas em agir para aprimorar serviço e gestão. "Não são coisas corporativas, não são propostas lobistas. São propostas de política pública, de interesse social", destaca.

Propostas para o Novo Programa Nacional de Mobilidade Urbana

Bolsa-Transporte

A proposta é criar o programa Bolsa-Transporte, para possibilitar que 15 milhões de beneficiários do Bolsa-Família, de 18 a 64 anos de idade, utilizem o transporte público, medida essencial para que acessem outros direitos fundamentais, como saúde, oportunidades de trabalho e renda, cultura e lazer.

"Hoje essas pessoas estão excluídas do serviço porque o nível de renda delas é tão baixo que não têm condições de pagar a tarifa. Ficar alijado do transporte público significa que você não tem como exercer a sua cidadania", alerta Néspoli. O Bolsa-Família considera beneficiário quem está na extrema pobreza, famílias cuja renda mensal *per capita* é inferior a R\$ 218,00.

Um indicador que revela o impacto da exclusão das pessoas mais pobres dos sistemas de transporte é o Índice de Mobilidade Urbana, que mede o número de viagens diárias *per capita* da população. Nas cidades mais desenvolvidas do mundo, ele é de 4 viagens por dia. No Brasil, apenas 1,6 viagem/dia (consideradas cidades com mais de 60 mil habitantes). O número piora em áreas mais pobres. Levantamento da ANTP, em parceria com a Fundação Bernard van Leer, identificou que, numa região da cidade de São Paulo caracterizada como favela, os adultos fazem menos de 1 viagem por dia. Sem circular pelas cidades, essas pessoas ficam sem acesso a uma série de serviços e oportunidades.

Pela proposta da NTU, o Bolsa-Transporte seria concedido na forma de um cartão com créditos de viagens. Apenas pessoas que vivem em cidades com transporte público coletivo regulamentado receberiam o benefício. O uso do Bolsa-Transporte seria permitido em dias úteis, das 9h às 17h, e em domingos e feriados, em qualquer horário. Isso porque, nos horários de pico, os sistemas já operam no limite da capacidade, e o aumento da demanda exigiria ampliação da oferta, o que impactaria o custo geral do serviço.

Três cenários foram projetados: a implantação de duas viagens por semana (uma ida e uma volta) em nível nacional demandaria orçamento anual de R\$ 7,45 bilhões; quatro viagens semanais (duas idas e duas voltas) custariam R\$ 14,91 bilhões por ano; oito viagens semanais (quatro idas e quatro voltas), um investimento anual de R\$ 29,81 bilhões. O cálculo considera um total de 539 cidades (municípios com transporte regulamentado que aderiram ao programa de recursos emergenciais para custeio da gratuidade dos idosos, realizado pelo governo federal em 2022) e a tarifa média nacional de R\$ 4,66.

De acordo com Avelleda, a iniciativa está alinhada a objetivos do Bolsa-Família: “Ela promove inclusão social na veia, porque permite à pessoa acessar sua cidadania, oportunidades de renda, procurar emprego. Ajuda a construir a porta de saída de programas sociais e traz mais gente para o transporte público”. Para o setor, isso otimizaria o uso da oferta de transporte urbano que já existe e geraria aumento de recursos para custeio do serviço, o que pode possibilitar investimentos em melhorias ou a diminuição do preço das passagens.

PROGRAMA BOLSA-TRANSPORTE



Incluir **15 milhões** de beneficiários do **Bolsa-Família** de **18 a 64 anos** no sistema de transporte



Cartão do Bolsa-Transporte com créditos de viagens



Viagens em dias úteis, das 9h às 17h, e em domingos e feriados em qualquer horário

VIAGENS POR SEMANA

RECURSOS ANUAIS (ESTIMATIVA PARA 539 MUNICÍPIOS)

2 (1 ida + 1 volta)	R\$ 7,45 bilhões
4 (2 idas + 2 voltas)	R\$ 14,91 bilhões
8 (4 idas + 4 voltas)	R\$ 29,81 bilhões



Renovação da frota de ônibus

A idade média da frota de ônibus urbanos no Brasil é de 7,06 anos. O cálculo considera uma amostra de 47 mil veículos, quase 50% do total. E as realidades são diversas: entre as capitais, São Paulo tem a frota mais nova, com 4,5 anos; no outro extremo está Goiânia, onde os ônibus estão rodando há mais de 13 anos, na média. “Queremos baixar a idade média para 5 anos, que é o ideal. As empresas costumam renovar cerca de 10% da frota anualmente. Mas os prejuízos causados pela pandemia, que somam mais de R\$ 36 bilhões, não permitiram que isso ocorresse nos últimos anos”, esclarece o presidente executivo da NTU.

Para atingir o objetivo, 31.286 ônibus precisam ser substituídos, segundo o estudo. A meta do setor é retirar de circulação veículos com tecnologia Euro 3 (exigida no Brasil entre 2006 e 2011) e colocar em operação novos ônibus com tecnologia Euro 6 (obrigatória a partir de janeiro deste ano). Essa troca pode diminuir significativamente as emissões de poluentes que são causadores de doenças graves. Estima-se uma redução de: 83,3% de material particulado; 84,9% de hidrocarbonetos; 72,3% de monóxido de carbono; e 69,8% de óxidos de nitrogênio. Se parte da frota for substituída por elétricos, além de evitar todas essas substâncias, há ainda redução expressiva das emissões de gás carbônico (CO2), principal causador do efeito estufa.

Além do aspecto ambiental, a medida melhora a qualidade do serviço percebida pelos usuários. “O passageiro sente a melhoria do conforto e da segurança ao andar em ônibus mais novos”, diz Luiz Carlos Néspoli. Outro impacto positivo, lembra Francisco Christovam, se dá sobre a indústria automotiva e a economia nacional, com aumento da produção e geração de empregos. Há, ainda, redução do custo operacional do serviço, já que veículos mais modernos são mais eficientes e exigem menos reparos e manutenções corretivas.

Para a substituição, são necessários investimentos da ordem de R\$23,3 bilhões. O valor aumenta para R\$ 28,8 bilhões se 20% dos veículos forem trocados por modelos elétricos. Para viabilizar crédito facilitado às empresas, a NTU propõe a criação de um consórcio formado por diferentes instituições financeiras e de desenvolvimento e de um Fundo de Financiamento para Renovação da Frota.

No começo de junho deste ano, o governo federal decidiu incluir o segmento de ônibus e caminhões num programa de descontos para compra de veículos novos, criado para impulsionar a indústria automotiva. Segundo a medida provisória 1175/23, que cria a política de descontos, o objetivo é renovar a frota de veículos pesados com mais de 20 anos; para ônibus urbanos, a possibilidade de descontos varia de R\$ 38 mil a R\$ 99,4 mil no valor final, dependendo do modelo. Entretanto, esse programa mostrou-se ineficaz para o setor, que não opera com ônibus com essa média de idade.

RENOVAÇÃO DA FROTA



Substituir **31.286** ônibus



Reduzir a idade média da frota de **7 anos** para **5 anos**



R\$ 23,3 bilhões a **R\$ 28,8 bilhões** em investimento



Criar Fundo de Financiamento para Renovação da Frota

Infraestrutura e prioridade ao transporte coletivo

O terceiro pilar do Programa apresentado pela NTU ao Ministério das Cidades quer priorizar o transporte coletivo nas vias públicas. A proposta é que sejam criadas linhas de financiamento governamental para a construção de 9.000 quilômetros de infraestrutura exclusiva para ônibus, como faixas, corredores e BRTs, em cidades com mais de 250 mil habitantes. O investimento estimado é de R\$ 18,7 bilhões. Os recursos podem vir por meio da Caixa Econômica Federal, do BNDES, de bancos internacionais ou por meio de Parcerias Público-Privadas (PPPs).

“Essa medida é fundamental porque melhora o desempenho do sistema de transporte e é política de qualidade para o usuário, que terá menos tempo de deslocamento, e isso é percebido pelo passageiro”, avalia Luiz Carlos Néspoli, superintendente da ANTP.

Além disso, uma frota mais produtiva custa menos às empresas, já que caem a quantidade de veículos rodando, a necessidade de mão de obra, o consumo de combustível e o desgaste dos veículos, além da poluição. Calcula-se que o programa represente uma economia de R\$ 11,5 bilhões por ano. A estimativa considera o ganho de tempo dos usuários e a diminuição do consumo de diesel, da poluição e do custo do serviço. "Do ponto de vista social, a implantação da prioridade é paga em dois anos", aponta o documento entregue ao governo.

O valor economizado também pode ser revertido em melhorias no serviço ou na diminuição do preço da tarifa. Para se ter uma ideia, estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) apontou que, na cidade de São Paulo, seria possível reduzir o preço da passagem em 16% se a velocidade média dos ônibus passasse de 13,2 km/h (média da época do levantamento, realizado em 1998) para 20 km/h (alcançada em vias segregadas).

PRIORIDADE AOS ÔNIBUS



Construir **9.000 km** de faixas exclusivas, corredores e BRTs em diferentes municípios



Criar fontes de financiamento para investir **R\$ 18,7 bilhões** em infraestrutura



Melhoria da governança

Por fim, o plano sugere a implementação de ações voltadas à melhoria da governança do transporte público, para estabelecer patamares mais elevados de qualidade e funcionalidade da gestão do serviço.

Conforme Sergio Avelleda, é necessário que a União amplie a sua participação nas políticas de mobilidade, hoje concentradas principalmente nas mãos das prefeituras. "Os municípios não estão dando conta dessa tarefa, porque ela é cara e exige muito rigor técnico. Além disso, trazer a União para o palco da mobilidade urbana é importante porque a logística urbana é essencial para a economia do país. O grande percentual do PIB brasileiro está nas cidades. Cidades travadas perdem competitividade e prejudicam a riqueza do Brasil", salienta.

A ideia é promover um consórcio de instituições, liderado pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana e integrado por instituições financeiras, agências multilaterais e de desenvolvimento, universidades e organizações da sociedade civil. A partir disso, disponibilizar ao poder público local e às empresas capacitação técnica, ações de aprimoramento institucional e apoio à integração metropolitana e ao desenvolvimento de projetos de governança do transporte público, com recursos técnicos e financeiros.

"Tudo isso é importante para que técnicos e especialistas dos mais diferentes níveis, seja no setor privado ou no público, possam fazer a gestão do transporte e dos contratos de maneira eficiente, moderna e com segurança jurídica, usando ferramentas, tecnologias e práticas que estão disponíveis", esclarece Francisco Christovam.

GOVERNANÇA



Promover capacitação técnica de gestores públicos e privados



Aprimorar o desenho institucional para a gestão pública do transporte



Apoiar a integração metropolitana



Apoiar programas locais de governança do transporte público



Como caminham outras propostas para o setor

No conjunto de esforços para garantir a continuidade e a melhoria das operações do transporte público por ônibus nas cidades há outras duas importantes medidas em discussão: a aprovação de um novo marco legal para o setor e o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (Pnami).

O primeiro é considerado fundamental por estabelecer regras e parâmetros nacionais para licitações, concessões, composição tarifária e custeio do serviço,



atualizando a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Um projeto de lei para o Marco Legal do Transporte Público está em elaboração pelo Ministério das Cidades. A minuta do texto foi submetida a consulta pública entre novembro de 2022 e março de 2023. Após serem consolidadas as mais de 800 contribuições recebidas, o texto foi apresentado ao Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, que analisou e debateu a minuta. A fase seguinte é a realização de audiência pública para validar a versão final. Segundo o Ministério das Cidades, a previsão é que o projeto de lei seja encaminhado ao Legislativo em setembro deste ano, mas a data pode ser antecipada “de maneira a conciliar as agendas do governo com o setor e o Congresso”.

O mesmo tema é objeto do PL 3278/2021, que tramita no Senado Federal e aguarda apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura da Casa. “A expectativa é que os dois textos converjam para uma única proposta. A aprovação de um marco legal muda as bases jurídicas da relação entre iniciativa privada e poder concedente e dá uma padronização nacional, o que gera segurança jurídica”, afirma o presidente executivo da NTU.

Já o Pnami (PL 4392/2021) prevê a transferência anual de até R\$ 5 bilhões da União para as unidades da federação e os municípios, a fim de subsidiar a tarifa gratuita de pessoas com mais de 65 anos. Conforme o projeto, os recursos virão de *royalties* do petróleo. A distribuição dos valores deve ser feita a fundos de transporte público coletivo, de forma proporcional à população beneficiária de cada localidade.

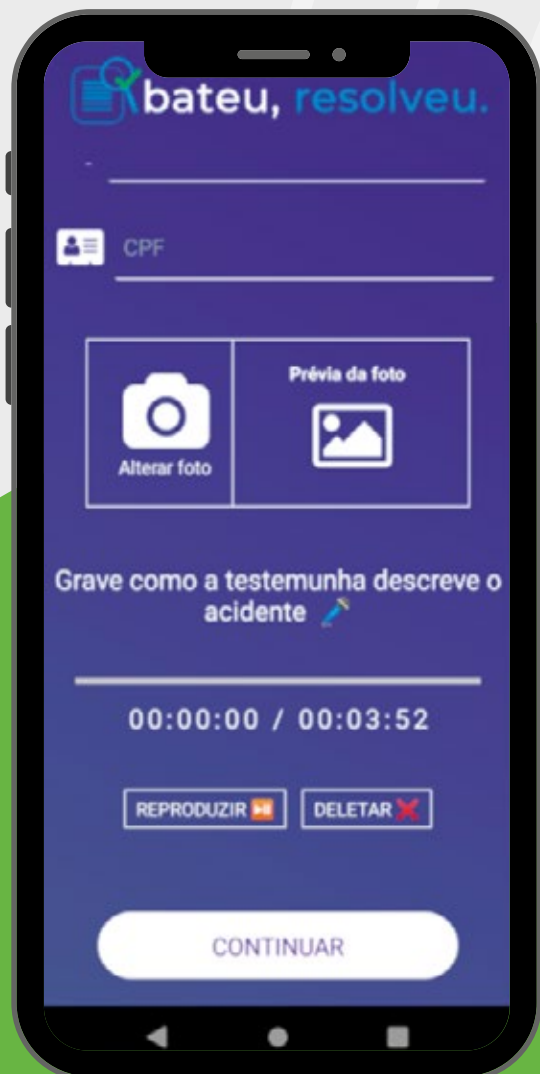
Para a NTU, o Pnami é uma medida emergencial e o marco legal tem caráter estrutural, permanente. Aliados a um novo programa para a mobilidade urbana, têm o potencial de transformar e fortalecer o serviço de transporte público no Brasil.

“Esse tema é urgente. Sem investimento, o serviço perde qualidade. Se perde qualidade, perde demanda. Ao perder demanda, perde receita, o que faz perder mais qualidade. Esse ciclo pode levar, no médio prazo, à completa destruição do sistema de transporte público. E não tem vácuo; o que vem no lugar é um transporte informal inseguro, poluente, que não obedece a regras e está sujeito a controle por organizações criminosas”, alerta Avelleda.



BATEU, RESOLVEU.

Sua perícia em até 48 horas.



ECONOMIZE ATÉ 50% NOS SINISTROS DE VEÍCULOS. PERGUNTE COMO A QUEM JÁ SOLUCIONOU MAIS DE 82.000 OCORRÊNCIAS, EM 34 ANOS!

O QUE É O BATEU RESOLVEU?

Aplicativo de celular inovador que facilita a coleta de provas consistentes no momento da batida por fotos e áudios enviadas via web. Sua empresa poderá provar o responsável em até 48h, por um Laudo Técnico.

QUAIS SÃO AS VANTAGENS DO SERVIÇO?

Para cada 100 veículos da frota, 2 irão bater por mês, dando um valor médio de indenização de R\$29.800,00, que multiplicado por 12 meses, significa uma indenização total de R\$357.600,00 por ano. Com os serviços **BR**, sua empresa economizará até R\$178.000,00. Além de receber total segurança jurídica quando envolver vítimas.

A EXPERIÊNCIA É GRATUITA:

O primeiro mês ou o tempo necessário para a empresa comprovar os benefícios dos nossos serviços é gratuito. Assim, o empresário só assinará o contrato de prestação de serviços se comprovar, por ele mesmo, suas vantagens.

Baixe o aplicativo Bateu Resolveu na 'play store'.

bateuresolveu.com.br





Reforma tributária avança COM SINAIS POSITIVOS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

Proposta aprovada na Câmara amplia a redução da alíquota que incidirá sobre o setor e abre a possibilidade de isenção completa; se aprovada no Senado, medida pode ajudar a aliviar o custo sobre a tarifa



Após três décadas de debates, a tão aguardada mudança das regras de tributação vigentes no país finalmente foi destravada com a histórica votação, no último dia 7 de julho, do substitutivo à Proposta de Emenda à Constituição (PEC 45/19). O texto aprovado na Câmara dos Deputados, de autoria do relator deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), acabou reconhecendo a importância econômica e social do transporte coletivo, um resultado da mobilização do setor.

A proposta, que agora será apreciada pelo Senado e deve ser votada ainda este ano, transforma os cinco impostos sobre o consumo existentes (IPI, PIS, Cofins, ICMS e ISS) em dois tributos: Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), que substituirá os impostos federais; e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), que substituirá os impostos estadual (ICMS) e municipal (ISS). Define ainda que os novos tributos terão alíquota única para todos os bens e serviços, a ser definida

em lei complementar, com a vedação a qualquer benefício fiscal, ou seja, nenhum setor poderá ser beneficiado sob a alegação de que levaria a distorções competitivas e alocativas. Mas o relator incluiu, no substitutivo, uma alíquota reduzida, inicialmente de 50%, para alguns grupos de produtos e serviços de especial relevância, entre eles o transporte público coletivo urbano, semiurbano ou metropolitano.

Na votação, a redução da alíquota aprovada acabou sendo ainda maior, de 60%. Com tal redução, caso se confirmem as previsões divulgadas na mídia de alíquota-base de 25% para os novos tributos, o transporte coletivo passaria a pagar uma alíquota de 10% de imposto, semelhante à carga tributária atual.

A boa notícia é que o relatório abre a possibilidade de a lei complementar isentar os serviços de transporte público coletivo do CBS e do IBS. Houve também ampliação da categoria apta à redução da alíquota, para contemplar o transporte coletivo de passageiros rodoviário, ferroviário e hidroviário, de caráter urbano, semiurbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual.

“O SETOR PRECISA SER VISTO PRIMEIRO COMO UM SEGMENTO QUE PRESTA UM SERVIÇO PÚBLICO ESSENCIAL, E QUE ESSE SERVIÇO DE TRANSPORTE É UM DIREITO SOCIAL DO CIDADÃO BRASILEIRO. ALÉM DISSO, O SETOR ENCONTRA-SE ALTAMENTE DESONERADO DE TRIBUTOS NA ATUALIDADE, E OS SUBSÍDIOS PÚBLICOS AOS USUÁRIOS CRESCEM A CADA DIA NO BRASIL. POR TUDO ISSO, O SETOR TEM QUE SER TRATADO DE UMA FORMA DIFERENCIADA AO LONGO DESSE PROCESSO DA REFORMA TRIBUTÁRIA.”

Caso o Senado mantenha tais dispositivos aprovados pela Câmara, a reforma terá impacto positivo para o setor, evitando que eventuais reonerações ou mesmo aumentos da carga tributária incidente sobre o transporte público possam onerar o custo do serviço e, por tabela, pressionar as tarifas públicas cobradas do passageiro. Ou exigir aumento dos subsídios concedidos pelas cidades que praticam a separação tarifária e adotam a tarifa de remuneração para custear os serviços.

Custo tributário

O receio de algum eventual retrocesso procede. Se o transporte público tivesse que recolher a alíquota de 25% em discussão, mantendo-se os impostos sobre os insumos existentes, isso acarretaria um aumento do custo operacional de 20,52% em São Paulo, 20,05% em Belo Horizonte, 19,94% em Curitiba, 18,44% em Porto Alegre e 18,25% no Rio de Janeiro, segundo estudo realizado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). O trabalho foi apresentado pela NTU, em abril deste ano, em audiência do Grupo de Trabalho da Reforma Tributária da Câmara; na ocasião, a entidade defendeu o tratamento tributário diferenciado para o transporte público.

“A NTU tem uma preocupação muito grande com isso e tem procurado, em todos os fóruns em que a entidade participa, colocar essa questão de que o setor precisa ser visto primeiro como um segmento que presta um serviço público essencial, e que esse serviço de transporte é um direito social do cidadão brasileiro. Além disso, o setor encontra-se altamente desonerado de tributos na atualidade, e os subsídios públicos aos usuários crescem a cada dia no Brasil. Por tudo isso, o setor tem que ser tratado de uma forma diferenciada ao longo desse processo da reforma tributária”, explica o diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho.

O diretor da Fundação Getúlio Vargas Transportes, Marcus Quintella, alerta sobre o possível desequilíbrio nas contas e a precarização do serviço ofertado caso seja aplicada uma única alíquota para todos os setores, já que cada cidade, cada município, cada estado possui características e tipos de transportes diferentes. Segundo ele, os congressistas devem observar que o cidadão não pode mais arcar com carga tributária atual, principalmente em um serviço que está presente na vida das pessoas diariamente.

RESULTADO	
● Sim	307
■ Não	166
◆ Abs	5
TOTAL	478

● MÁRIO HERINGER	
■ MAURICIO DO VÔLEI	
● MIGUEL ÂNGELO	
● MISAEL VARELLA	
● NELY AQUINO	
● NEWTON CARDOSO JR	
■ NIKOLAS FERREIRA	
● ODAIR CUNHA	
● PADRE JOÃO	
● PATRUS ANANIAS	
● PAULO ABI-ACKEL	
● PAULO GUJEDES	

"Seria um retrocesso se a reforma tributária desconsiderasse todas as conquistas que existem. Essa situação precisa ser muito alertada aos legisladores, inclusive para que haja até a figura mais firme dos subsídios. O subsídio precisa ter base legal em nível federal para ir baixando para todos os entes da federação", afirma o diretor.

Nos países em que se pratica o IVA (imposto sobre valor agregado, que no Brasil será dual e ganhará os nomes de IBS e CBS), o transporte público tem tratamento especial, com alíquotas que variam de 6% a 15%, como explica o superintendente da ANTP, Luiz Carlos Néspoli. "Esses aspectos tributários é que devem ser levados em consideração na discussão que tramita no Congresso, uma vez que o transporte público é considerado essencial e um direito social pela Constituição Federal. É um sistema que responde por cerca de 50% de todas as viagens motorizadas nas cidades brasileiras, em especial das camadas mais pobres da população".

"Essa é uma questão que a gente colocou muito claro para os deputados, de que o transporte público coletivo é um serviço destinado basicamente para a população mais carente, que não tem outras opções de deslocamento que outras classes sociais têm. Então, qualquer reflexo no custo que vai para a tarifa é altamente prejudicial para a população de baixa renda que utiliza o serviço", completa Marcos Bicalho.

Desoneração da Folha

Outro tema com grande potencial de impacto econômico para o setor, a prorrogação da desoneração da folha de pagamento para os 17 setores que mais empregam na economia também avançou. No dia 20 de junho, a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado aprovou, em caráter terminativo, o Projeto de Lei 334/2023, de autoria do Senador Efraim Filho (União/PB). O texto seguiu para apreciação na Câmara dos Deputados.

O PL 334/23 mantém, pelos próximos quatro anos, a substituição tributária da contribuição previdenciária convencional, 20% sobre o valor das remunerações de cada funcionário, por um tributo único sobre a receita bruta da empresa. No caso do setor de transporte público, incide a alíquota de 2% sobre o faturamento. A política de desoneração foi iniciada em 2011 e está prevista para acabar no final deste ano, se não houver a prorrogação.

O transporte público é um dos 17 setores econômicos atualmente beneficiados pela desoneração; juntos, esses setores empregam mais de 8,9 milhões de trabalhadores. Somente o transporte público gera 322 mil empregos diretos, segundo estimativa da NTU.



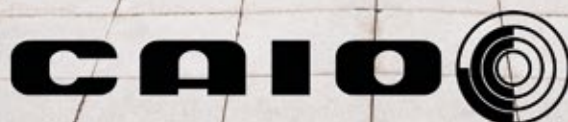
URBANOS CAIO

Uma combinação perfeita de **elegância, funcionalidade, conforto e eficiência**, guiando o futuro da mobilidade

MKT CAIO | JUL 23



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



Respeite as sinalizações de trânsito.

SIGA A CAIO
EM NOSSAS REDES SOCIAIS



www.caio.com.br



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



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



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

PROGRAMA DE DESCONTOS PARA COMPRA DE ÔNIBUS SURTE POUCO EFEITO



Durou 32 dias o programa de incentivos à indústria automobilística lançado pelo governo federal no dia 5 de junho de 2023, por meio da Medida Provisória 1175/23, que estabeleceu descontos para a venda de carros, ônibus e caminhões novos. Esse foi o tempo gasto para consumir o total de R\$ 800 milhões em créditos tributários disponibilizados para descontos na venda de carros e compensações das perdas de arrecadação do PIS, Cofins e IPI decorrentes da redução dos preços.

No caso dos ônibus, foram alocados apenas R\$ 300 milhões, e a procura foi ainda menor: tirando adesões pontuais, apenas uma grande venda foi realizada, no dia 14 de julho, quando a Mercedes-Benz anunciou a venda de 110 chassis — dos quais 90 urbanos e 20 rodoviários — no âmbito do programa. O último balanço divulgado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), na mesma data, indica o uso de somente R\$140 milhões para a troca de ônibus, menos da metade da cota reservada para a renovação da frota.

Contribuiu para esse resultado os critérios adotados: os descontos, no caso de vans e ônibus, variavam de R\$ 33,6 mil a R\$99,4 mil, dependendo do porte do veículo. Para receber o benefício, o proprietário teria que trocar um ônibus licenciado com mais de 20 anos de uso, que seria retirado de circulação, por um certificado que dava o direito à compra de um veículo novo da mesma categoria, com desconto. ●

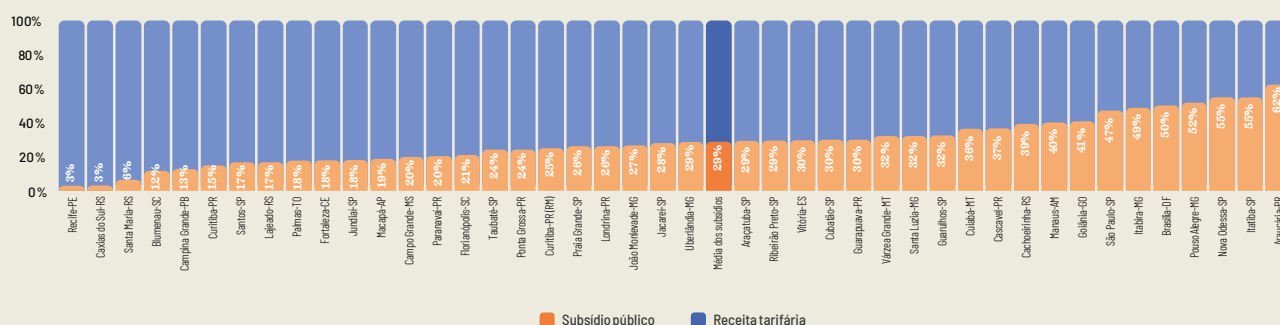
INDICADORES

Subsídios ao transporte público brasileiro

Um total de 63 sistemas de transporte público por ônibus, que atendem 163 municípios, adotavam subsídios públicos definitivos em julho deste ano, segundo levantamento realizado pela NTU. Isso corresponde a 6% do total de 2.703 municípios atendidos por serviços organizados de transporte público por ônibus em todo o país.

Esses subsídios cobriam, em média, 29% do custo total da prestação do serviço. Entre os 39 municípios que disponibilizaram essa informação e foram analisados, 20 subsidiavam acima da média. A principal destinação desses subsídios era a separação das tarifas pública e de remuneração, com redução do valor pago pelos passageiros (31 casos), conforme previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana. ●

TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS: PERCENTUAL DO CUSTO COBERTO POR SUBSÍDIOS PÚBLICOS





RIOCARD MAIS ESTÁ PRONTA PARA EXPANDIR NEGÓCIOS PARA OUTROS ESTADOS E PAÍSES.

Dando prosseguimento à sua trajetória de sucesso, a Riocard Mais, maior empresa de bilhetagem eletrônica do Brasil, quer expandir sua área de atuação e considera-se preparada para administrar sistemas de cidades de fora do estado do Rio de Janeiro e até de fora do País. A participação em eventos internacionais, como o Transport Ticketing Global, realizado em março deste ano, em Londres, mostra que a empresa está em pé de igualdade com algumas das mais importantes do mundo, em termos de tecnologia, atendimento e segurança.

A Riocard Mais é responsável atualmente pela bilhetagem de mais de 40 cidades no estado do Rio de Janeiro, com cerca de 5 milhões de operações diárias. O sistema que opera está entre os 15 maiores do mundo, o que demonstra uma expertise tão grande quanto sólida.

Facilitando a vida do cliente

O cliente Riocard Mais pode pagar sua passagem em qualquer dos meios de transportes do Rio de Janeiro (ônibus, metrô, trens, barcas, vans legalizadas, BRT e VLT), seja com o cartão físico, ou portando apenas um celular que tenha tecnologia NFC, por meio do

Cartão Digital. E nem precisa, para isso, ter acesso à internet. Basta aproximar o celular do validador. O app permite também a compra de créditos e sua ativação imediata e o acompanhamento do saldo de todos os cartões cadastrados.

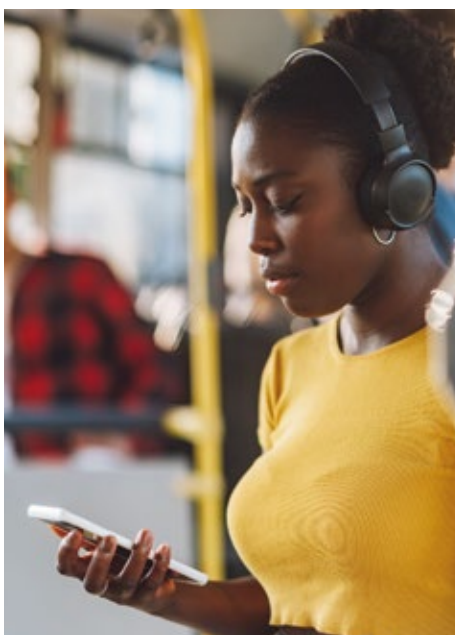
A rede de atendimento dos produtos Riocard Mais disponibiliza mais de 20 lojas físicas, 320 máquinas de recarga, 900 pontos de recarga e o assistente virtual Tomais, que atende nos sete

dias da semana, 24 horas por dia, pelo WhatsApp, esclarecendo dúvidas, ajudando a resolver eventuais problemas e até mesmo realizando recarga nos cartões. Além dessas facilidades, ainda existe a pulseira Riocard Mais, que, uma vez presa ao pulso, pode ser aproximada do validador e a passagem será paga como num passe de mágica! De forma rápida, eficiente e muito prática.

Facilitando a vida das cidades

Uma bilhetagem que funcione de forma tão confiável diminui o tempo de embarque das pessoas e, consequentemente, o tempo das viagens, contribuindo para uma melhor fluidez do transporte coletivo. Além disso, a empresa oferece um sistema de bilhetagem que possibilita a implementação de políticas públicas que promovem o acesso aos transportes, como o Bilhete Único Intermunicipal, a Tarifa Social e as gratuidades para idosos, estudantes e pessoas com deficiência.

A Riocard Mais, com seu know how, está capacitada para implantação, modernização e aprimoramento de sistemas de bilhetagem eletrônica de cidades interessadas. Quer saber mais? Acesse riocardmais.com.br.





TRANSPORTE E EDUCAÇÃO ANDAM JUNTOS EM ARACAJU

Projeto desenvolvido em parceria com empresa de bilhetagem eletrônica em Sergipe monitora o trajeto de transporte dos alunos até a instituição de ensino, o que proporciona mais segurança aos pais, ajuda as escolas no controle da frequência dos estudantes e combate à evasão escolar



O acesso da população à educação é um direito previsto em lei, o que inclui, naturalmente, o transporte do estudante até o ambiente escolar. Mas a mesma tecnologia que garante a mobilidade do aluno pode contribuir também para dar mais segurança no trajeto e até para desencorajar quem gosta de “matar aula”. O exemplo vem de Aracaju (SE), que desenvolve há três anos um projeto de monitoramento de estudantes por meio do cartão de transporte, que permite o acompanhamento do aluno desde a saída de casa, durante o trajeto feito em transporte público e até na entrada no colégio.

O serviço de controle de frequência é feito pela empresa Aracajucard, gestora do sistema de bilhetagem eletrônica do transporte coletivo da capital sergipana e região metropolitana e visa proporcionar segurança e controle do acesso de alunos em cada instituição de ensino. O projeto começou com os estudantes que possuíam cartão de transporte, que dava direito à meia passagem. Mas a novidade chegou até mesmo aos alunos que não utilizam o transporte, mas passaram a usar o cartão para acessar as dependências do próprio colégio.

Como funciona?

Por meio do cadastro no sistema de bilhetagem eletrônica no "Portal do Usuário" e pelo app "EuNaEscola", é feito o monitoramento dos estudantes, desde o momento que ele passa o cartão na catraca do ônibus, até a entrada e saída do aluno na instituição, que também é controlada digitalmente pelo cartão, por meio de catraca semelhante à dos ônibus. O sistema registra ainda o tempo de permanência dos jovens dentro do colégio, entre outros dados. E as informações podem ser acessadas on-line pelos responsáveis e pela escola.

A tecnologia contribui para um melhor desempenho de todas as atividades escolares, além de levar tranquilidade aos pais e responsáveis quanto à transparência das informações sobre a frequência escolar dos 5.600 estudantes que estão no projeto, e também para os usuários que utilizam o cartão Mais Aracaju Escolar, sendo possível checar o horário e a linha de deslocamento à escola por meio de uma senha individual e intransferível. Na capital, o cartão estudantil responde por 10,45% do total de cartões de transporte emitidos.

"Isso [o projeto] é muito importante, porque, a princípio, a preocupação dos pais quando fizemos a transição era a incerteza do filho chegar à escola. Então, com o monitoramento feito pelo sistema, se o pai quiser saber em tempo real ele consegue ver a linha de ônibus que o aluno tomou, o local e o horário", explica a coordenadora do setor Administrativo Financeiro da Diretoria de Educação de Aracaju, Adriana Silva.

Mensalmente, o governo do estado, por intermédio da Secretaria de Educação, realiza compra de passagens para os estudantes ativos contemplados pelo projeto. A ferramenta de gestão possibilita a criação de diversos relatórios de gerenciamento, com o controle de frequência e ausência na escola por período, horário e turma, embarque (dia, horário e destino) no sistema de transporte coletivo e análise das faltas, de acordo com a validação da instituição.



"Os resultados alcançados são fantásticos sob a ótica do poder público, que tem o total controle dos créditos para os estudantes, no qual se compra somente a quantidade necessária para o deslocamento diário, tendo a garantia da utilização do itinerário correto, que [o estudante] foi de fato para o colégio, com o seu respectivo tempo de permanência na instituição de ensino, o que contribui para o combate à evasão escolar, e segurança no deslocamento e acesso ao colégio", pontua o diretor executivo da Aracajucard, José Carlos Amâncio.

O uso do cartão de transportes também possibilita ao jovem que mora longe da escola exercer seu direito à educação, como afirma a diretora do Serviço de Transporte da Secretaria de Educação, Esporte e da Cultura, Sandra Ribeiro. “Penso que qualquer tecnologia que possibilite o acompanhamento da vida escolar, incluindo o trajeto até a escola, é válida. Além disso, o passe escolar permite justamente esse deslocamento, possibilitando o acesso a escolas mais distantes”.

O trabalho está sendo feito no Colégio Jackson Figueiredo e nos Centros de Excelência José Carlos de Sousa e Dom Luciano, todas do ensino médio. A Secretaria Estadual de Educação estuda a ampliação do projeto para todas as escolas do ensino médio e para os alunos dos anos finais do ensino fundamental, como forma de coibir possíveis desvios de conduta de alguns alunos.

“Colocamos a importância da catraca principalmente para o controle e a segurança. A gente sabe que não vai impedir problemas muito graves, mas conseguimos ter uma segurança a mais, maior controle de acesso. Mesmo tendo a farda (uniforme), já tivemos casos de alunos que dão a farda para outros colegas entrarem. Nas escolas que têm a catraca, só entram os alunos que têm o cartão”, afirma a coordenadora.

Transporte no combate à evasão escolar

Facilitar o acesso da população mais pobre à educação é essencial para reduzir desigualdades e promover inclusão social. As condições de acessibilidade variam entre as cidades e afetam principalmente os cidadãos de baixa renda, como mostrou o estudo “Transporte urbano e insuficiência de acesso a escolas no Brasil”, feito pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e pela Secretaria Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano do então Ministério do Desenvolvimento Regional (SMDRU/MDR) — atualmente Ministério das Cidades.

A pesquisa analisou em larga escala a acessibilidade às oportunidades de educação no ensino público das vinte maiores cidades do Brasil com foco nas condições de acesso de crianças e jovens de baixa renda às escolas de nível infantil e médio, onde se encontram os maiores desafios da educação brasileira. Considerando-se a acessibilidade a pé e por transporte público, o estudo investigou a exclusão social relacionada à educação na escala intraurbana, bem como entre cidades e regiões, ao analisar diferentes linhas de insuficiência (LIs) de acessibilidade.

No caso do ensino médio, muitos adolescentes podem locomover-se sozinhos até a escola. No entanto, um número significativo de jovens tem acesso insuficiente a instituições de ensino, mesmo considerando o uso do transporte público: em sete das nove cidades analisadas, apenas pouco mais de 40% dos jovens conseguem acessar até três escolas de ensino médio em trinta minutos de viagem — as exceções são Fortaleza e São Paulo. No caso da Região Metropolitana de Goiânia, por exemplo, mais de 20% dos estudantes não conseguem acessar nenhuma escola nesse tempo de viagem.

De acordo com o estudo, o acesso geográfico às escolas é fundamental, mas não suficiente para garantir melhorias em indicadores de matrícula e evasão escolar. No caso do ensino médio, a capilaridade e a eficiência da rede de transporte público também contribuem significativamente para aprimorar as condições de acesso às escolas.

O direito à educação é influenciado por diversos fatores que devem ser levados em consideração pelos poderes públicos, como explica o doutor em transportes e membro do programa de pós-graduação em Transportes da Universidade de Brasília (UnB), Elieze Bulhões de Carvalho. “O transporte coletivo é um dos elementos importantes para combater a evasão escolar. Mas não podemos esquecer que o deslocamento para a escola tem outros elementos, tão importantes quanto o meio de transporte em si: calçadas, iluminação pública, qualidade dos pontos de paradas e tempo de deslocamento do estudante até o ponto de parada”, afirma.

O especialista ainda destaca que os subsídios para o transporte coletivo deveriam fazer parte da cesta de aplicação do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb) e de outros fundos direcionados pelo governo federal, que são repassados a estados e municípios, como forma de compensar os entes federados por pagarem as empresas responsáveis pelo transporte municipal e intermunicipal. “Além disso, deve-se estimular que as empresas de transporte coletivo busquem receitas acessórias e extras do serviço para reduzir a necessidade de subsídios federais para ofertar o transporte dos estudantes até as escolas”.



Software Globus

GESTÃO DE PONTA A PONTA.

Especialista nas operações dos transportes urbano, rodoviário, fretamento e turismo, a tecnologia do ERP da Praxio **integra todas as áreas da operação.**



PRAXIO.COM.BR



SP (11) 5018-2525 | MG (31) 2533-5050 | RJ (21) 3525-2929

praxio
by **nstech**

Direções
conectadas
ao futuro.



O que vem POR AÍ

Empresas de tecnologia apresentam no Seminário Nacional NTU o que há de mais atual em ferramentas, sistemas de gerenciamento e monitoramento de frotas inteligentes



As novidades em soluções tecnológicas voltadas para o transporte público urbano no Brasil estarão presentes na 36ª edição do Seminário Nacional NTU 2023, em Brasília. O evento vai reunir as principais empresas de inovações tecnológicas nas mais diversas áreas de gestão de frotas e demais ferramentas que trazem mais agilidade, segurança e confiabilidade nos serviços de transporte público coletivo de passageiros.

Biometria facial e inteligência artificial

Em sintonia com a busca pela inovação constante, a TACOM levará ao Seminário Nacional NTU 2023 — entre outras novidades — duas grandes inovações: a tecnologia de pagamento da tarifa do transporte por meio de biometria facial diretamente no validador e a ampliação e intensificação do uso de Inteligência Artificial (IA) nos módulos integrados que compõem a plataforma.

"O evento representa um importante marco anual para o segmento. As principais tendências no setor são sempre refletidas nos seminários e feiras que a NTU promove. Acreditamos que neste evento serão abordados temas que estão alinhados com a proposta das *Smart Cities*, que passa pelo desenvolvimento de tecnologias centradas na melhoria da experiência dos usuários e na convergência tecnológica entre os vários serviços públicos e de mobilidade da cidade", destaca o superintendente comercial da TACOM, Paulo Celso Dantas.

A empresa trabalha com os sistemas de pagamento dentro do transporte público com a utilização de carteiras virtuais com diversas opções de recarga para a comodidade dos usuários, presentes no CITbus NEXT GENERATION. A novidade vem da experiência do usuário com o processo de pagamento embarcado por meio da biometria facial, de forma simplificada, e que ocorre em três etapas: cadastro por "selfie" e associação da biometria facial do usuário a um cartão *virtual*, através do aplicativo KIM; a inserção de créditos neste mesmo cartão virtual; e o uso destes créditos nos ônibus, com aprovação por meio do reconhecimento biométrico do usuário, suportada por algoritmos de IA.

O aplicativo KIM é uma plataforma de multisserviços que possibilita recarga on-line do cartão de transporte, geração de QR Code para pagamento da passagem pelo próprio celular e mapa com atualização dos horários dos ônibus, entre outras funcionalidades. Presente em 50 cidades brasileiras e com mais de 800 mil usuários, o app recebeu reconhecimento internacional no *UITP Global Public Transport Summit*, na Espanha, em junho deste ano, devido aos trabalhos de inovação desenvolvidos no Sistema de Transporte Metropolitano da Grande Vitória - Transcol. Também foi destaque regional com certificação do UITP Latin America, pelo mesmo projeto, na categoria de sustentabilidade.

Já a ampliação e intensificação do uso de Inteligência Artificial nos processos e análises do CITbus abrirão um novo leque de benefícios e melhorias, como aumento da eficiência e precisão nos cruzamentos de informações e análises; menor tempo de resposta aos passageiros, aos empresários e ao órgão gestor; e ganhos na produtividade e aprimoramento da gestão.

A TACOM também desenvolve novas tecnologias baseadas em IA para outras aplicações, como a identificação de passageiros a bordo, volume de ocupação do veículo e identificação de sobe e desce de usuários por amostragem. Os benefícios serão *extensíveis para a área de segurança do sistema*, com a funcionalidade de identificação de placas nas câmeras frontais dos ônibus, por exemplo.

Controle da frota pelo celular

Já a empresa Praxio traz para o evento os aplicativos que possibilitam a digitalização da operação das empresas de transporte: da comunicação do RH com o colaborador ao controle dos pneus, passando por documentos de aprovação, além de tecnologia mobile para diversas áreas da empresa.

"Estivemos presentes em todas as edições. Somos fornecedores dos maiores grupos do setor e adoramos encontrá-los em momentos como esse, para atualizá-los com novidades e possibilidades. A visita ao nosso estande e nossa participação nos painéis também ampliam nosso networking com o setor. É o momento de estreitar laços", afirma a *head* de Marketing da Praxio, Maryse Cunha.

O sistema Globus, destaque da empresa, é um software para a gestão do transporte de passageiros e oferece recursos focados na rotina, do embarque ao destino. Dentro da plataforma, os clientes contam com diversos aplicativos que oferecem soluções específicas para auxiliar as empresas de transporte. A empresa levará ao Seminário alguns desses apps: o Praxio Afere Fácil funciona como um sistema para gestão de frotas que, integrado ao Sistema Globus, consolida informações precisas sobre o uso dos pneus, proporcionando aumento no desempenho e prolongamento da vida útil de cada um deles, reduzindo tempo, esforços e custos totais com a operação.



Com o Aplicativo Estoque, o operador de transporte otimiza e digitaliza a abertura de requisição de materiais com ou sem a leitura do código de barras. O app trabalha de forma integrada ao Globus, trazendo agilidade e segurança nas rotinas de requisição e transferência de materiais. Possui uma configuração flexível, permitindo ao cliente registrar e controlar as saídas por requisições e transferências de materiais diretamente no seu celular.

Com automação completa do sistema de ponto eletrônico, o app para Controle Virtual do Ponto oferece precisão nesse quesito. A solução usa certificação digital, que substitui o tradicional relógio do ponto físico e amplia o acesso e a mobilidade do trabalhador de forma segura e inviolável. "Com os nossos aplicativos, conseguimos aliar a transparência das informações ligadas à gestão da empresa a um conjunto de boas práticas ambientais e sociais como a diminuição do consumo de papel, da gestão do combustível, CO₂, controle do descarte e recapagem de pneus, entre outros", destaca Maryse Cunha.

Outra tecnologia que promete otimizar a rotina é o aplicativo Tá On, que simplifica a comunicação entre o RH e o colaborador. Com o app, o funcionário terá na palma de suas mãos os dados de escala, convocação do RH, consulta a benefícios, férias e recibos de pagamento, *download* de informe de rendimentos, histórico salarial e consulta ao contrato da empresa, viabilizando a diminuição do uso de papel e dando maior autonomia ao colaborador.

Novos meios de pagamento

Pioneira na implementação dos sistemas de bilhetagem eletrônica no país, a Prodata Mobility Brasil estará presente no Seminário Nacional NTU com os produtos desenvolvidos nos 30 anos de atividades, em sintonia com as principais novidades e tendências em mobilidade 3.0. Quem visitar o estande da empresa terá acesso aos validadores, câmeras e equipamentos de wi-fi. Segundo o gerente Comercial da Prodata Mobility, Roberto Pavan, "estaremos expondo tudo o que temos de mais moderno hoje, no mercado brasileiro e internacional. Vamos levar o melhor que temos em soluções", afirma.

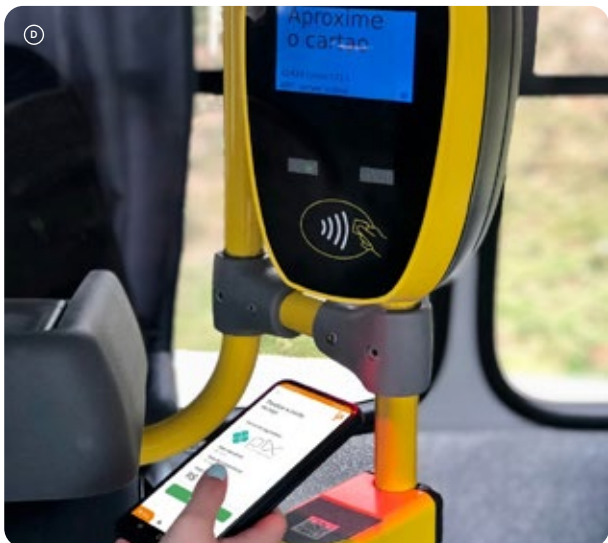
Dos 90 mil validadores em operação, mais de 20 mil ônibus são monitorados e contam com a gestão e operação de conectividade da empresa. A nova geração de validadores da Prodata tem capacidade de operar on-line em ônibus, terminais de acesso, barcas e trens. São capazes de realizar transações em tempo real e integrar com equipamentos de Biometria Digital e Facial, leitores de QR Code, soluções de monitoramento de frota - GPS e sistemas de vídeo embarcado - CFTV.

"O que a gente deve falar com um pouco mais de detalhes no evento é sobre os meios de pagamento. É novo no mercado, mas não novo para nós. O mercado está começando a conhecer e a pedir esse tipo de solução. São soluções que nós já temos e vamos aproveitar o evento para esclarecer um pouco mais às pessoas quais são as facilidades e os benefícios para a operação", afirma Pavan.



Outra tecnologia que estará presente no evento, inclusive com interação com os visitantes, será um leitor biométrico capaz de comparar duas capturas e medir a probabilidade de similaridade entre elas com fotos em alta resolução e câmera IP com processamento automático por motor biométrico. A ferramenta possui tecnologia que avalia com grande assertividade as características faciais de uma pessoa, mesmo com o uso de máscara, mediante parâmetros digitais. As transações de usuários cadastrados no sistema são validadas pelo confronto entre as informações cadastrais do usuário e as imagens coletadas durante a transação.

Para o monitoramento da frota, o Circuito Fechado de TV da Prodata possui câmera de alta resolução com infravermelho, 100% da gravação local, gravações baixadas por wi-fi, sistema de monitoramento de avarias e auditoria de eventos para tornar as viagens de ônibus mais seguras. Outra solução é o wi-fi embarcado que possui *dashboard* de monitoramento, painel de conectividade, gerenciamento de consumo de dados, mapa de disponibilidade e gerenciamento de eventos e ocorrências.



Plataforma TOP

Presente no mercado desde dezembro de 2020, a Plataforma TOP será o destaque da Autopass no Seminário. A plataforma surgiu com a proposta de transformar o processo de compra e acesso ao transporte público, introduzindo simultaneamente o Bilhete Digital QR Code e o App TOP. As inovações implantadas com a Plataforma TOP possibilitaram uma renovação na forma de adquirir bilhetes e controle de gastos pelos passageiros no transporte público.

Em maio de 2021, a empresa trouxe para o mercado uma ação inédita no mundo da mobilidade, a compra pelo WhatsApp TOP dos bilhetes, com pagamento via PIX. Além disso, a Autopass promoveu uma mudança tecnológica que impactou o dia a dia dos passageiros, dando a eles um amplo leque de opções, que vão desde compra antecipada e controle dos bilhetes pelo App TOP a 800 ATMs espalhadas por todas as estações do Metrô e da CPTM em São Paulo (SP), para compra e recarga no local, além da possibilidade de adquirir o bilhete em 8 mil pontos comerciais.

Em 2023, a empresa anunciou mais novidades: a instalação de catracas que aceitam pagamento via NFC em 12 estações do Metrô, CPTM e ViaMobilidade, em São Paulo (SP); a presença do NFC em todos os ônibus da EMTU; e, por último, a parceria com o Google para compra e armazenamento do bilhete QR Code dentro do Google Wallet. Hoje, números expressivos já comprovam na prática o avanço e a consolidação da Plataforma TOP, tanto do ponto de vista da entrega técnica de produtos e serviços, como também da aceitação entre os passageiros. Até junho de 2023, mais de 315 milhões de bilhetes QR Code tinham sido emitidos entre os canais físicos e digitais; mais de 1,7 milhão de cartões TOP emitidos; e mais de 2 milhões de cadastros no aplicativo TOP.

Gestão de recarga

Dentro da sua proposta de oferecer soluções tecnológicas completas para sistemas de transporte coletivo urbano, semiurbano e rodoviário, a Transdata apresentará, no Seminário NTU 2023, novas funcionalidades da plataforma Atlas e também novas soluções para serviços de fretamento e transporte escolar.

Para os sistemas de transporte urbano e semiurbano, a novidade é a incorporação de um novo módulo de gestão de recarga e relacionamento com o cliente. O novo módulo opera com conceito *Omnichannel* e permite que o usuário do transporte público se relacione com a empresa operadora e/ou órgão gestor, por meio de múltiplos canais, incluindo as redes sociais.

"Outra novidade é a possibilidade de usar os validadores para realização da telemetria e monitoramento do estilo de condução, por meio de integração direta do validador com a CAN (módulo de controle) de cada ônibus", destaca o diretor de Produtos da Transdata, Rafael Teles.



TRANSPORTE-SE PARA O FUTURO COM A TACOM

Há 40 anos sendo pioneira em
lançamentos de novas tecnologias
para a mobilidade urbana.

**MAIS
POSSIBILIDADES
DE NEGÓCIOS,
ECONOMIA
OPERACIONAL &
CONFORTO AO
PASSAGEIRO**

Conheça
iA.mobi.

**CHAT
BOT**

**BIG
DATA**
EMBARCADA EM
TEMPO REAL

**PAGA
MENTO
BIOMÉ
TRICO**

**INTELI
GÊNCIA
ARTI
FICIAL**



Descubra nossas soluções

tacom.com.br

+55 31 3348.1000

TACOM
Soluções em mobilidade

**RUBEN BISI**

É presidente da Associação
Nacional dos Fabricantes
de Ônibus (FABUS)

Caminhos para a Renovação DO TRANSPORTE COLETIVO



A pandemia teve efeitos devastadores sobre a vida de muitas pessoas e também deixou sequelas em outras. Além das questões de saúde, criou problemas em muitos setores da economia. Um dos segmentos que foram muito afetados foi o das operações dos sistemas de transporte público e, conseqüentemente, a produção de ônibus.

Os operadores dos sistemas de transporte público sofreram com a queda brutal de passageiros, crise que aliás já vinha acontecendo ao longo dos últimos anos, conse-

quentemente com a diminuição das receitas, criando um desequilíbrio financeiro considerável. Isso fez com que muitas empresas desistissem de operar e outras entrassem em recuperação judicial. As empresas sofreram também com o aumento dos insumos como o óleo diesel, dos equipamentos em função dos aumentos de todas as commodities que compõem esses equipamentos e, mais recentemente, com mais um aumento dos preços dos chassis, em função da introdução do Euro 6 (Proconve 8), a partir de 2023.

Além dos altos custos dos equipamentos e debilidade econômica das empresas, o setor enfrentou ainda os altos custos dos financiamentos, em função das altas taxas de juros, o que fez com que os operadores dos transportes públicos diminuíssem as compras de veículos novos.

As vendas de ônibus sofreram uma redução considerável: no ano de 2019, pré-covid, a produção de ônibus urbanos no Brasil foi de 11.292 unidades; já nos anos da pandemia (2020 e 2021) foram produzidos 6.561 e 4.489 ônibus, respectivamente, uma queda de mais de 60%. Em 2022, a produção se recuperou um pouco e atingiu o número de 8.040 unidades, mas ainda bem abaixo do patamar pré-pandemia.

Essa baixa compra de ônibus fez com que a idade média da frota brasileira atingisse níveis extremamente altos e preocupantes, na casa de mais de 8 anos em algumas capitais, chegando em algumas cidades importantes do país a mais de 13 anos, quando o ideal seria menos de 5 anos.

Quando temos veículos com idade média muito alta, isso significa maiores custos de manutenção e de operação. Com as introduções constantes de novos itens de segurança, conforto, tecnologias menos poluentes e com mais eficiência energética, se não houver uma redução da idade média, usaremos veículos cada vez mais defasados em relação ao que há de mais moderno e eficaz.


Portanto, precisamos ter um plano urgente de renovação veicular para podermos trazer eficiência, conforto e produtividade aos sistemas de transportes urbanos do país. Um plano que poderá ser desenvolvido em várias frentes.

“PRECISAMOS TER UM PLANO URGENTE DE RENOVAÇÃO VEICULAR PARA PODERMOS TRAZER EFICIÊNCIA, CONFORTO E PRODUTIVIDADE AOS SISTEMAS DE TRANSPORTES URBANOS DO PAÍS.”

Em primeiro lugar, precisamos ter um novo Fundo de Financiamento para Aquisição de Máquinas e Equipamentos Industriais – Finame, do BNDES, com prazos e taxas adequadas. Precisamos também rever todos os conceitos de financiamento do Programa de Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano – Refrota, passando a utilizar os bancos das montadoras e encarregadoras para compartilhar os sistemas de financiamento atualmente liderados pela Caixa Econômica Federal. O novo Marco Legal do Transporte Público, ora em tramitação, deverá viabilizar a criação de um Fundo Federal para a Renovação da Frota. Podemos também alongar o prazo atual e tornar permanente o Plano de Renovação de Frota com o mecanismo de “desconto patrocinado”, lançado recentemente pelo governo federal, por meio da Medida Provisória 1175, de 5 de junho de 2023.

Outra possibilidade é ter um fundo de financiamento de bancos internacionais, com recursos do Fundo Clima, para incentivar a renovação dos ônibus com tecnologias verdes, impulsionando assim a descarbonização do país.

Precisamos, ainda, criar um programa específico de leasing para os sistemas de transportes, que seja menos burocrático e contemple a revisão dos conceitos fiscais adotados, facilitando aos operadores a aquisição de equipamentos sem a necessidade de imobilizar patrimônio.

Por fim, precisamos que os municípios aportem recursos específicos para incentivar a renovação da frota e necessitamos de maior envolvimento do governo federal, estados, municípios e bancos de desenvolvimento para facilitar a renovação da frota do transporte público, com foco na descarbonização, melhoria da produtividade das cidades e do país, como também no desenvolvimento econômico e social das cidades e de sua população. 

O Attivi, ônibus elétrico da Marcopolo, conta com inovação global desenvolvida 100% no Brasil. Sempre com a segurança e robustez de um Marcopolo que você já conhece.



tecnologia
mundial feita
no Brasil

Marcopolo
ATTIVI

Tecnologia de ponta
que não precisa de
legenda.



Marcopolo Attivi.
A energia da inovação sustentável.

onibus.marcopolo.com.br
@onibusmarcopolo

Imagem meramente ilustrativa. Consulte o representante da sua região para saber mais sobre os modelos e suas configurações.



Finep
INOVAÇÃO E PESQUISA

Marcopolo



ELIANE GOMES é
executiva do
Programa COLETIVO



Inovação em Mobilidade Urbana

COLETIVO 4.0

– o programa que se propõe a ser o protagonista no fomento ao desenvolvimento de práticas e soluções inovadoras para a mobilidade coletiva

“O FUTURO TEM MUITOS NOMES.
PARA OS FRACOS É INALCANÇÁVEL.
PARA OS TEMEROSOS, O DESCONHECIDO.
PARA OS VALENTES, É A OPORTUNIDADE.”

Victor Hugo
(1802-1885)



O poema de Victor Hugo reflete muito bem o espírito da nova versão do programa COLETIVO, denominada *COLETIVO 4.0*. Com quatro anos de vida, o programa passou por diversos desafios, incluindo uma pandemia, que proporcionou diversas provocações. Com o espírito de valentia, visualizando muitas oportunidades; e convictos de que engajar os principais agentes do ecossistema para o desenvolvimento de práticas e soluções inovadoras para a mobilidade coletiva é o único caminho para a entrega de valor e a construção de um novo futuro para o setor de transporte de passageiros por ônibus.

O programa COLETIVO 4.0 acredita que a união, reunião e junção de conhecimento, experiência e inovação, por meio de pessoas e parceiros estratégicos, são capazes de fazer todo esse movimento. Para isso, a estrutura, governança e projetos do programa foram ajustados para cumprir sua missão de protagonizar a evolução do Transporte Público Coletivo (TPC), visando à mobilidade sustentável nas cidades para o desenvolvimento das pessoas e da qualidade de vida.

No aspecto estrutural, as mudanças ocorreram para transformar um modelo verticalizado em uma estrutura em rede, mais flexível e adaptativa (FIGURA 1). Nesse modelo existem vários atores, internos e externos, se conectando sem a rigidez de uma estrutura convencional. O objetivo, com essa mudança, é dar fluidez à gestão do dia a dia do programa, inovando na forma de envolver todos os agentes do ecossistema.

A estrutura do Conselho de Inovação (CI) também foi modernizada e passa a contar com uma presidência e seis vice-presidências; uma diretoria executiva; uma gerência de projetos; duas áreas organizacionais, sendo a primeira de Capacitação para Inovação e a segunda de Gestão da Reputação e Comunicação; e cinco áreas temáticas, lideradas por um dos vice-presidentes:

(1) Eletromobilidade: responsável por promover o protagonismo dos operadores na transição tecnológica para a eletromobilidade.

(2) Hub/Laboratório: conectar os atores que desenvolvem soluções e tecnologias inovadoras, por meio de um laboratório aberto à troca de experiências.

(3) Bilhetagem: melhorar o acesso, a competitividade e a interoperabilidade dos serviços por meio da integração da bilhetagem eletrônica com a bilhetagem digital, para desenvolver o conceito de mobilidade como serviço.

(4) Fórum de Inovação: liderar o movimento e discussões voltados à inovação do transporte público no país.

(5) Plataforma de Investimento: oferecer oportunidades de investimento ao setor, promovendo captação de recursos que viabilizem negócios inovadores voltados ao TPC.

Em relação ao tema Governança, o Conselho de Inovação passa a estar vinculado diretamente ao Conselho Diretor da NTU e não mais a uma diretoria da Associação. Esse reposicionamento objetiva dar autonomia ao CI na condução diária do programa.

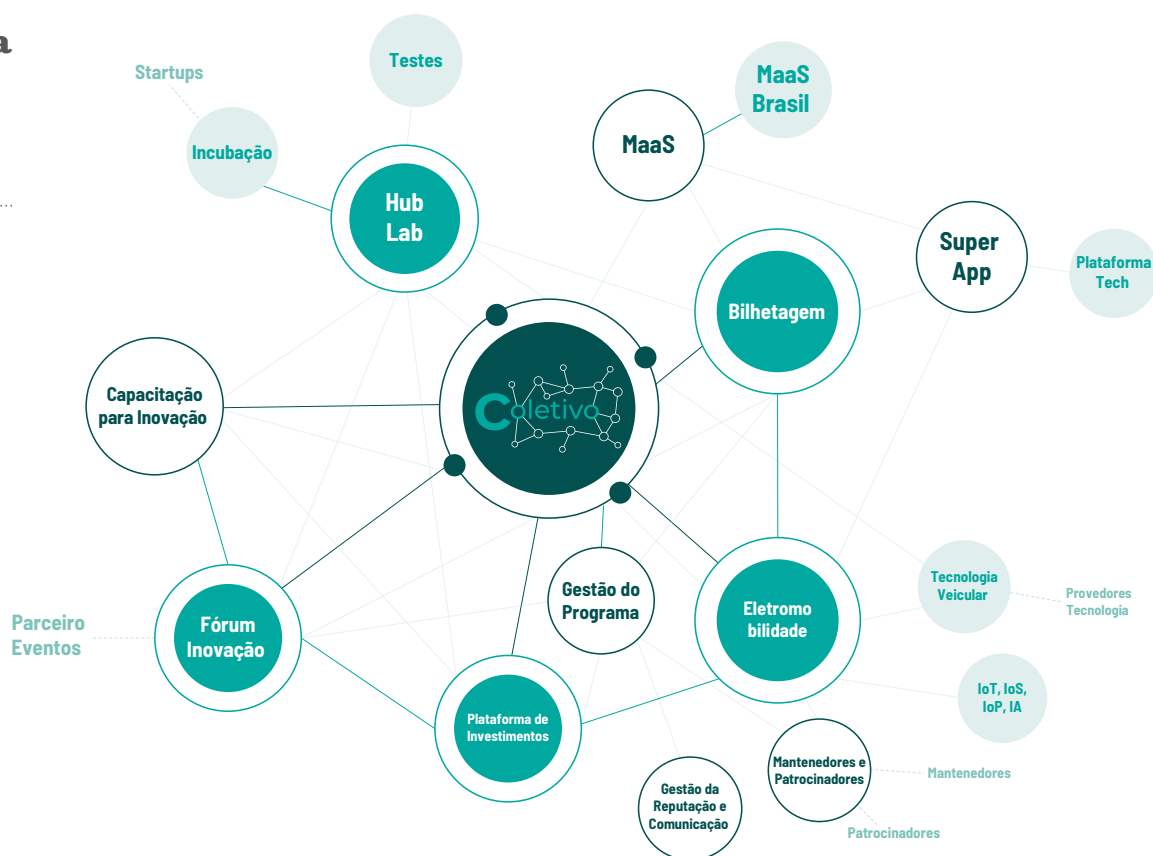
Acreditamos que, com esses ajustes, estamos prontos para entrar em campo e protagonizar o movimento de inovação para o TPC no país. E, desde já, estão todos convidados a fazer parte dessa grande rede chamada COLETIVO 4.0. Venham construir essa rede conosco!!!!

SAIBA MAIS EM [HTTP://COLETIVO.ORG.BR/](http://coletivo.org.br/)



Programa Coletivo 4.0

ESTRUTURA EM REDE COLETIVO



Transcol recebe prêmio internacional



O secretário de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo, Fábio Damasceno, e o membro do comitê executivo do GVBus, Murilo Lara, receberam o prêmio em Barcelona

O Projeto Transcol Mais Sustentável, desenvolvido pela Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo (Semobi), em parceria com o Sindicato das Empresas de Transporte Metropolitano da Grande Vitória – GVBus, por meio das empresas do Grupo Santa Zita, Unimar e Grande Vitória, recebeu o título de melhor projeto na categoria “Clima e Saúde” da América Latina do prêmio *UITP Awards 2023*. A iniciativa se destacou entre as três melhores do mundo na categoria. O projeto visa separar todo o lixo gerado pelas empresas entre o que é reutilizável, reciclável, lixo comum e resíduo perigoso. Posteriormente, esses materiais são enviados para empresas terceirizadas, para serem destinados de forma adequada. ●

Rio Ônibus recebe prêmio do Maio Amarelo

Durante o mês de maio, o Rio Ônibus (Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro) realizou uma ação de adesivação da frota de ônibus carioca para conscientização e mobilização da sociedade sobre a existência de áreas externas nas laterais e traseira dos ônibus que não aparecem nos retrovisores, causando os chamados “pontos cegos”. A ação, que fez parte da campanha do Movimento Maio Amarelo, foi premiada pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, em evento realizado em julho, em São Paulo (SP). A condecoração foi recebida por João Gouveia, presidente da entidade, que participou da cerimônia com mais 30 homenageados pelo Conselho Deliberativo do Observatório. Além da ação Ponto Cego, o Rio Ônibus também promoveu atividades educativas em terminais e treinamentos internos nas empresas sobre segurança viária. ●



João Gouveia, presidente do Rio Ônibus, recebe a homenagem do Observatório Nacional de Segurança Viária pela ação desenvolvida na campanha Maio Amarelo

Attivi inicia demonstrações em cidades brasileiras

Ônibus elétrico da Marcopolo valoriza a expertise da engenharia automotiva brasileira que desenvolveu modelo robusto e adequado para o mercado nacional.



Com capacidade de fabricar até 1.000 ônibus elétricos em um ano, de acordo com a demanda do mercado, a Marcopolo inicia o cronograma de operações das primeiras unidades do Attivi Integral, ônibus elétrico com chassi e carroceria desenvolvidos pela marca. O projeto avança para a fase de demonstrações em diferentes cidades do país e reforça a alta capacidade produtiva da indústria, graças a expertise da engenharia nacional.

“O Attivi consolida o desenvolvimento de uma solução completa de mobilidade urbana sustentável, com planos de serviços, atendimento pós-vendas e peças de reposição, incluindo sistema de recarga e manutenção das baterias. Além disso, não podemos deixar de reforçar que é um projeto que estimula a contratação de mão de obra local, por ser feito integralmente por uma indústria nacional”, explica Ricardo Portolan, diretor de Operações Comerciais Mercado Interno e Marketing da Marcopolo.

Os modelos vão contar com configurações diferenciadas e adaptáveis, capazes de atender às condições de operação e durabilidade exigidas pelas cidades brasileiras que buscam por soluções de mobilidade. Curitiba e Porto Alegre, em junho, foram as primeiras capitais a receber demonstrações das primeiras unidades do lote inicial de 130 veículos produzidos pela companhia

“Como principal fabricante brasileira de ônibus, reforçamos que estamos prontos para suprir às necessidades de transporte coletivo eletrificado de conglomerados urbanos. O Attivi Integral é uma solução que prioriza o uso de componentes nacionais e que conta com a tradição e confiança de uma marca que está no mercado há mais de 70 anos”, pontua Portolan.

Marcopolo Attivi.
A energia da inovação sustentável.

A produção do Attivi Integral está alinhada com a estratégia da Marcopolo, que tem a eletromobilidade como uma das principais iniciativas para contribuir com a descarbonização do transporte coletivo mundial.



Conheça mais acessando
[onibus.marcopolo.com.br/
producao/urbanos/attivi](https://onibus.marcopolo.com.br/producao/urbanos/attivi)

Ficha Técnica Attivi

- Chassi Integral Low Entry com capacidade total de 20,6 mil kg
- Capacidade – até 90 passageiros de acordo com a configuração
- Autonomia de até 250 km e Tempo de Carga de até 4 horas
- Modelo de Plug de carregamento utilizado no chassi PLUG CCS 2
- Motor de tração Central com potência de 395 KW e torque de 2800Nm
- Capacidade do Eixo Dianteiro - 7,6 mil kg

- Capacidade do Eixo Traseiro - 13,0 mil kg
- Comprimento – até 13 m
- Largura – 2,55 m
- Freios a disco com ABS/EBS (Door Brake)
- Direção eletro-hidráulica
- Suspensão pneumática



Alemanha e Dinamarca

Investindo em ônibus a hidrogênio e elétricos

As cidades de Duisburg, ao oeste da Alemanha, e Aarhus, na Dinamarca, querem transformar o transporte público e deixá-lo livre de emissões e mais sustentável. Para isso, adquiriram 81 ônibus Solaris elétricos ou movidos a hidrogênio.

Duisburg investiu 20,5 milhões de euros em 25 ônibus movidos a hidrogênio. Até 2025, a cidade irá colocar os novos veículos em circulação. O hidrogênio, armazenado na forma gasosa em tanques localizados no teto do veículo, será utilizado para gerar a eletricidade necessária para mover os veículos, pelo processo de eletrólise reversa. Os ônibus contarão com módulos avançados de células de combustível com capacidade de 70 kW ou 100 kW.

Com tanques totalmente cheios, os ônibus podem cobrir uma distância de até 400 quilômetros com uma única carga.

Já Aarhus, a segunda maior cidade da Dinamarca, pretende ter transporte público livre de combustíveis fósseis até 2030. Para isso, adquiriu 56 ônibus elétricos articulados Solaris Urbino de 18 metros. Assim, 80% da frota local de ônibus será elétrica. O novo pedido custou 37 milhões de euros e serão fornecidos em dois lotes: 31 unidades serão entregues em 2024 e as 25 restantes no ano seguinte. Eles serão equipados com baterias Solaris High Energy com capacidade superior a 450 kWh, proporcionando à frota amplo alcance e operacionalidade durante o serviço. ●



Irlanda

Dublin começa a testar primeiro lote de ônibus elétricos a bateria

A capital da Irlanda, Dublin, recebeu em julho nove dos 120 veículos elétricos a bateria adquiridos em 2022. A expectativa é substituir 421 ônibus urbanos da cidade pela tecnologia limpa nos próximos

dois anos. Os motoristas já estão sendo treinados e os testes-piloto das rotas já começaram. Ao longo dos próximos meses serão formados um total de 760 condutores. Por enquanto, os ônibus estão sendo recarregados com carregadores usados para ônibus híbridos diesel-elétricos. No entanto, serão instalados carregadores elétricos nas garagens específicos para a nova frota. ● COM INFORMAÇÕES DO SITE INTELLIGENT TRANSPORT. ●

Integrando tecnologia e inovação à serviço da **mobilidade humana**

Visite o estande da Autopass no **Seminário NTU 2023**

auto∞pass

Na **Autopass**, o que nos move é criar novos modelos de negócios, formas de atuação e jeitos de pensar o amanhã. Sempre com foco em nossos clientes.

Venha visitar o nosso estande para conferir mais um marco em nossa história, e como seguiremos inovando com a **Plataforma TOP** e outras **soluções aplicadas à bilhetagem eletrônica**.

Esperamos por você!

**#MOVEMOS
OFUTURO**



Quer saber mais?
Acesse nosso site





Descarbonização

MADE IN BRAZIL

A indústria de ônibus elétricos no Brasil vem passando por um período de crescimento, seja com o investimento por parte de montadoras já estabelecidas, seja com a chegada de novas fabricantes. Sinalizações positivas do governo federal e de cidades brasileiras como São Paulo ajudam a tornar o cenário ainda mais positivo



Em meio aos debates referentes à eletrificação da frota do transporte coletivo por ônibus no Brasil, as fabricantes vêm se movendo para nacionalizar a fabricação de coletivos elétricos no país. E, ainda que o movimento seja considerado tardio em relação até mesmo a outros países sul-americanos, a perspectiva é otimista, especialmente diante de sinalizações positivas do governo federal quanto ao incentivo à indústria.

"Do ponto de vista dos fornecedores de produtos, o mercado está se estruturando rapidamente para poder apresentar soluções às cidades que lançaram programas de eletrificação de frotas. Houve uma mudança qualitativa e quantitativa desse mercado", comentou o presidente da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), Ricardo Bastos.

(A) Marcos Casiano/shutterstock.com; (B,D) Lia May/NTU; (C) Ronaldo Santos; (E) Joa Souza/shutterstock.com

Ele afirma que o Brasil já conta com uma cadeia produtiva completa de ônibus elétricos, formada por empresas que já existiam no Brasil, mas que ainda não tinham se unido em parcerias estratégicas para fornecer produtos percebidos como confiáveis pelos operadores e pelas autoridades de transporte. Bastos cita como exemplo empresas como Eletra, Caio, Mercedes-Benz, Scania e WEG, que mostraram ao mercado que podem produzir ônibus elétricos com tecnologia nacional, inclusive baterias, e além disso oferecer assistência técnica e garantia de reposição no país. Menciona também empresas novas no segmento, que estão apostando no tamanho desse mercado e se organizam para produzir diferentes modelos de ônibus elétricos no Brasil, como BYD, Marcopolo e Volkswagen, além da Higer, que anunciou a instalação de uma fábrica no Ceará.

“Do ponto de vista dos operadores de transporte, essa diversidade de oferta deu confiança às empresas de ônibus de que poderiam apostar na troca dos veículos a diesel por elétricos. Diria que foi um paciente processo de sedução e conquista da confiança dos operadores de transporte e das autoridades municipais, que, em última instância, têm a responsabilidade pela gestão do sistema”, completa.

Os especialistas do setor são praticamente unânimes em afirmar que o Brasil atrasou a eletrificação da sua frota e perdeu a oportunidade de liderar o movimento na América Latina, especialmente considerando a solidez da indústria de ônibus convencionais.

Os últimos números do E-Bus Radar, aplicativo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), que mapeia a evolução das frotas de ônibus elétricos na América Latina, indicam que o Brasil tinha menos de 380 ônibus elétricos em circulação até maio deste ano, dos quais menos de 100 são elétricos puros. Trata-se de números inferiores a demais países latino-americanos como Colômbia (1.589 ônibus elétricos), Chile (1.223) e México (623).

Bastos observa que não se trata simplesmente de “trazer a produção dos ônibus elétricos para o país”, seja para abastecer o mercado interno, seja para exportação. “O desafio era definir as políticas públicas necessárias para que essas empresas comesçassem a produzir ônibus elétricos. Quando essas condições surgiram, essa indústria mostrou competência e agilidade. E hoje produz veículos elétricos de alta qualidade e com tecnologia nacional, gerando empregos e renda no país”.

O grande trunfo para o crescimento do setor, nos próximos anos, está na aprovação da lei paulistana 16.802/2018, que determina que toda a frota da cidade de São Paulo passe a praticamente zerar suas emissões de poluentes até 2038, inclusive CO₂. O entendimento é de que a lei organizou o mercado de ônibus elétricos no Brasil, ao prever uma demanda obrigatória por esse tipo de tecnologia, tornando São Paulo o principal protagonista na implementação da rota da eletrificação para os ônibus urbanos no Brasil.

“Ainda não temos vendas regulares e estabilizadas, mas vemos um bom início, puxado pela cidade de São Paulo. Acreditamos que, com financiamentos adequados e subsídios governamentais, possamos ter vendas regulares e em volume adequado, também sendo usado por mais municípios”, ressalta o presidente da Associação Nacional de Fabricantes de Ônibus (FABUS), Ruben Bisi.

Bisi não teme dificuldades tecnológicas ou estruturais tanto na produção dos chassis quanto de carrocerias, uma vez que a indústria brasileira é considerada moderna e atualizada, exportando para mais de 120 países. “Como a tecnologia de tração elétrica é recente, temos dificuldades de adquirir alguns insumos como baterias, conversores, inversores e semicondutores, que hoje têm produção limitada a poucos países. Precisamos ter escala para justificar que esses componentes possam ser produzidos no Brasil”, disse.

A Mercedes-Benz, uma das montadoras de veículos pesados mais consolidadas no país, é uma das que se prepararam para fortalecer sua presença no segmento, por meio de financiamento via Finame, do BNDES. Além disso, a Mercedes também ampliou sua rede de peças e serviços no hemisfério sul, preparada para o atendimento especializado, com equipes de vendas e pós-venda treinadas para os novos produtos, além de fornecedores de sistemas e componentes de ônibus elétricos, como de energia e infraestrutura de recarga de baterias.

“Há no mercado um movimento mais acelerado de opção pela eletromobilidade no segmento de ônibus urbanos, devido aos seus ganhos ambientais com ar mais limpo e mais qualidade de vida no transporte coletivo, com impactos positivos especialmente nas grandes cidades. Prefeituras de grandes capitais — como, por exemplo, São Paulo e Curitiba — estão avançadas nas discussões sobre eletrificação no transporte coletivo urbano e já testam amplamente os ônibus elétricos em operações regulares, com planos ambiciosos de inclusão em suas frotas até 2024”, explica o diretor de Vendas e Marketing Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, Walter Barbosa.



Entre as novidades para o setor, a Mercedes-Benz já começou a produção em série de seu chassi ônibus urbano elétrico EO500U, que utiliza baterias modulares que podem atingir até 300 km de autonomia, tem piso baixo e configuração padrão de leiaute para até 83 passageiros, além do Fleetbus, sistema de gestão de frota que fará todo o gerenciamento da operação, bem como gestão de carregamento das baterias, entre outros.

“Devido a sua experiência de mais de seis décadas de pioneirismo e inovação no segmento de ônibus no Brasil, a Mercedes-Benz está preparada para o desenvolvimento e produção de novas soluções para o mercado. Isso ocorreu também com o EO500U, que foi 100% desenvolvido pelos engenheiros da nossa empresa. Também nos destacamos pela sinergia com nossa matriz Daimler Buses na Alemanha. Nosso ônibus elétrico tem como referência o consagrado ônibus elétrico eCitaro, solução utilizada regularmente em várias cidades da Europa desde 2018”, completa Walter.

A chegada das novas fabricantes

Um ponto que chama a atenção é a variedade de montadoras que estão investindo na oferta de novos veículos de tração elétrica: além das empresas já estabelecidas, novas fabricantes vêm chegando com novidades. É o caso da chinesa BYD, estabelecida há sete anos no país, com fábrica em Campinas (SP), responsável pela produção de 2 mil chassis por ano, além de uma fábrica em Manaus (AM), onde fabrica as baterias.

“Atualmente, temos a maior frota de ônibus elétricos a bateria em circulação na América Latina. No Brasil temos a cidade de São Paulo, que avança nas negociações para ter uma frota de mais de 3.000 veículos para os próximos 3 anos. Temos também São José dos Campos, Goiânia, Cuiabá e Salvador fazendo licitações. Acreditamos que o movimento de eletrificação de São Paulo vai virar referência para as outras cidades do país”, afirma a BYD.

Para o mercado brasileiro, a BYD oferece chassis de ônibus 100% elétricos com carrocerias fabricadas por parceiros locais. Os ônibus são seguros, silenciosos e podem diminuir os custos operacionais em até 70%, segundo a empresa. O chassi D9W do ônibus elétrico—que será apresentado em Brasília, durante o Seminário Nacional NTU em agosto—é utilizado para carrocerias com até 13,2 metros de comprimento. Ele é equipado com dois motores de 150 kW, equivalentes a 402 cavalos de potência, que estão integrados nas rodas do eixo traseiro, e contam com um módulo de controle eletrônico de tração.

“Para a BYD é muito importante estarmos no Brasil, que hoje está entre os três maiores mercados de ônibus do mundo. As oportunidades são grandes aqui no país, que é referência neste mercado. Estar no Brasil ajuda muito o desenvolvimento dos produtos, pois as condições de operação são bem severas. Essa interação faz com que a BYD consiga fazer um produto específico para operar no país”, continua.

Em outra frente, a também chinesa Higer busca aprimorar a infraestrutura existente no país para a circulação dos modelos elétricos. A montadora estabeleceu parceria com a empresa de energia elétrica Enel. No caso de São Paulo, a Enel fica responsável por verificar o endereço de cada garagem e a capacidade instalada de energia; caso ela não seja a ideal, a Enel fará os investimentos necessários no bairro de referência, de forma a viabilizar a oferta de energia necessária para recarregar a frota de ônibus sem comprometer o atendimento dos demais consumidores.

Marcelo Barella, diretor da Higer Bus para a América Latina, ressalta a importância desse aprimoramento para a melhora da mobilidade urbana: "Quando se fala em ônibus, por exemplo, esse é um detalhe importante. Uma casa padrão gasta cerca de 500 kilowatts por mês, enquanto um ônibus pequeno consome, em média, 385 kilowatts por dia. Imagine a quantidade de energia que será necessária numa garagem para o carregamento de uma frota?", indaga.

"Para que um ônibus consiga trabalhar um dia inteiro com uma carga só, a infraestrutura de energia é tão grande que, se você não fizer uma adaptação na região onde está a garagem, ela terá problemas quando os carregadores forem acionados" prossegue.

A Higer pretende trabalhar no Brasil com os mesmos fornecedores que atendem a empresa mundialmente. Todos eles já atuam no país e passarão a produzir componentes que anteriormente eram construídos somente na Europa e na China, de forma a atender a demanda. A montadora também buscará capacitar mão de obra para assistência técnica especializada em cada um desses componentes.

Empresa brasileira já estabelecida, a Marcopolo — tradicionalmente conhecida pela fabricação de carrocerias — também conta agora em seu catálogo com um ônibus elétrico totalmente fabricado pela montadora: já está prevista a produção de 130 ônibus elétricos do modelo Attivi Integral, 100% elétrico. A empresa informa que tem capacidade para fabricação de 1.000 unidades do modelo, dependendo apenas do crescimento da demanda brasileira. Além disso, a empresa tem parceria com diferentes fabricantes de chassis para fornecer carrocerias para chassis de ônibus elétricos que venham a ser produzidos ou importados para comercialização no mercado local.

O Attivi conta com tecnologia brasileira e internacional, com alto conteúdo nacional, além de parceiros e fornecedores locais. O projeto envolveu o desenvolvimento, nos últimos três anos, de um chassi próprio e de todo o sistema de eletrificação e recarga, inclusive do software de gestão e gerenciamento de todas as funcionalidades.

O objetivo da Marcopolo é fornecer uma solução completa de mobilidade urbana sustentável, incluindo o veículo, plano de serviços e atendimento de pós-vendas e peças de reposição, inclusive para o sistema de recarga e manutenção das baterias, além de ferramentas de telemetria, diagnose remota e gestão da energia de recarregamento, entre outros.

Desde outubro de 2021, o Attivi vem sendo testado em operação assistida pela Marcopolo, em parceria com a Suzantur, em área urbana central de Santo André (SP), em trajeto curto e sem passageiros, para análise e avaliação de desempenho. Este ano, a empresa concluiu o processo de homologação do modelo e realizou os testes de validação para atender às condições severas das ruas brasileiras.



Colaboração com o governo e desafios do financiamento

No início de junho, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, acompanhado do vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB), compareceu à inauguração da nova fábrica da Eletra para a produção de ônibus elétricos com tecnologia 100% brasileira, localizada em São Bernardo do Campo (SP). Em sua fala, Lula enfatizou a importância da eletrificação para a competitividade do setor.

“As sinalizações têm sido as melhores possíveis, desde os discursos de posse do presidente e dos novos ministros. Há uma nítida mudança de tom sobre esse tema. O vice-presidente chegou a dizer que essa indústria é um exemplo da “neoindustrialização” que o governo pretende apoiar”, ressaltou Lêda de Oliveira, diretora executiva da Eletra, diretora do Grupo de Veículos Pesados e integrante do Conselho Diretor da ABVE.

Para ela, a prioridade das empresas que produzem ônibus elétricos atualmente é conquistar a confiança dos operadores privados e das autoridades públicas de transporte das principais cidades brasileiras: “Nosso objetivo é provar que o Brasil já tem uma cadeia produtiva completa para fornecer às prefeituras todos os ônibus elétricos necessários a seus programas de transição de frotas”, continua.

Dessa forma, seria criado um círculo virtuoso: à medida que mais autoridades e operadoras de transporte se convencem de que a indústria brasileira poderá entregar os ônibus elétricos necessários a seus municípios, mais prefeitos se sentiriam seguros para lançar programas e aprovar leis de transição de frotas.

Lêda afirma também que o principal problema foi a ausência de políticas públicas efetivas para incentivar a eletrificação das frotas, o que teria gerado uma inércia de todo o sistema de transporte, que hesitou em mudar um modelo de negócio baseado há décadas em veículos a diesel. “O ponto central era a falta de demanda para ônibus elétricos, pois capacidade industrial o Brasil sempre teve”, comenta.





Mobilidade **limpa**
transportando o futuro.



A mais completa linha de ônibus elétricos da América Latina



21,5m
articulado



10m
midi



15m



12,1m



12,8m



21,5m
e-trol

Eletra

Tecnologia De Tração Elétrica

Rua García Lorca, 176, Paulicéia
São Bernardo do Campo/SP – 09695-900
(11) 4177-6400



✉ eletra@eletrabus.com
🌐 www.eletrabus.com
📱 @Eletrabus



Ônibus **Elétrico**
100% Brasileiro

“Penso que a inércia começa a ser rompida. Vemos cada vez mais prefeitos interessados em levar frotas elétricas para seus municípios e cada vez mais empresários de ônibus confiantes em apostar na nova tecnologia. Precisamos agora de um alinhamento de propósitos entre as indústrias, as empresas de ônibus, as autoridades municipais e federais e as agências de crédito. Acredito que estamos próximos disso”, disse.

A virada de chave, segundo ela, se deu por dois fatores: quando a WEG lançou uma bateria para ônibus fabricada no Brasil, com alto índice de nacionalização de componentes, minimizando o risco da dependência do produto importado; e quando a Enel propôs ao mercado brasileiro o mesmo modelo de negócio que adotou no Chile, no qual se responsabiliza pela compra dos ônibus elétricos e pela infraestrutura de recarga.

A ABVE enxerga as movimentações do governo federal em incentivar a indústria de ônibus elétricos com otimismo: “Temos percebido um grande interesse das principais autoridades do governo federal na pauta da eletromobilidade e das energias renováveis. Esse governo percebeu que essa é uma agenda do maior interesse do país, sob qualquer ponto de vista. Acredito que poderemos recuperar boa parte do tempo perdido nos últimos anos e apostar que teremos em breve um plano nacional de eletromobilidade equilibrado e coerente para desenvolver esse mercado”.

Entre as ações do governo federal que corroboram com esse otimismo, está o foco nas energias renováveis dentro da segunda fase do programa Rota 2030 e a recriação do GT-7, um grupo de trabalho integrado pelas principais organizações industriais brasileiras, cujo foco será lançar um plano nacional de eletromobilidade. E as próprias manifestações do presidente Lula e do vice-presidente Alckmin quanto ao papel dos investimentos em energia limpa para a reindustrialização do país.

Marcelo Barella, por outro lado, defende um olhar para a exportação, argumentando que o intercâmbio deve ser incentivado para que a indústria brasileira se mantenha atualizada: “É importante olhar para o todo e também incentivar a importação de novas tecnologias, bem como estabelecer igualdade tributária — não faz sentido um ônibus elétrico, que transporta milhares de pessoas diariamente, pagar 35% de impostos enquanto um carro elétrico, que majoritariamente é de uso individual, e caminhões que carregam carga, sejam completamente isentos. Tudo isso contribuirá para a diminuição da defasagem em relação a outros países”, afirmou.

VANTAGENS AMBIENTAIS E SOCIAIS

O presidente da Associação Nacional de Fabricantes de Ônibus (FABUS), Ruben Bisi, listou alguns dos benefícios de uma eventual eletrificação da frota brasileira de ônibus urbanos: “A primeira vantagem é a melhora considerável da saúde pública: como o veículo não emite gases e material particulado, haverá uma diminuição drástica das doenças pulmonares e respiratórias”, afirma. Outros benefícios incluem:

- » Diminuição da poluição sonora, já que os motores elétricos são silenciosos.
- » Diminuição do calor das cidades, visto que a produção de calor por um veículo elétrico é menor que a de um veículo com combustão interna.
- » Melhoria da produtividade da frota, uma vez que a velocidade de transição entre paradas é maior em função da velocidade da aceleração.
- » Redução do custo operacional, em função de um menor custo de manutenção, custo da energia, e uma quantidade menor de veículos pela diminuição de ônibus em manutenção/reserva.
- » Maior durabilidade estimada do veículo, o que diminui o custo da reposição.



Seu lugar está reservado. Vai perder essa viagem?

A revista NTUrbano
agora é 100% digital



Aqui, sua empresa ou
produto aparece para
quem realmente importa:



**gente que faz e trabalha
pelo setor do Transporte
Público Urbano no Brasil.**

**Não perca o seu lugar:
anuncie hoje mesmo!**

CONTATO COMERCIAL:

(61) 99636-2846

Contato@zionhub.online



Nossas dicas

PUBLICAÇÃO

Energia no Transporte

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) disponibiliza em seu site e de forma gratuita uma série de publicações intitulada **Energia no Transporte**, que detalha diversos tipos de fontes energéticas, principalmente combustíveis renováveis e limpos. Até o momento, estão disponíveis para *download* as seguintes edições: **BIOMETANO - UMA ALTERNATIVA LIMPA PARA O MODAL RODOVIÁRIO**; **ELETROMOBILIDADE - UMA DAS SOLUÇÕES PARA ALCANÇAR A NEUTRALIDADE DE CARBONO**; e **HIDROGÊNIO RENOVÁVEL**. O objetivo desse trabalho é levar o conhecimento às empresas de transporte sobre o que está sendo discutido e em processo de implementação dentro do universo das fontes limpas de energia e combustíveis alternativos.



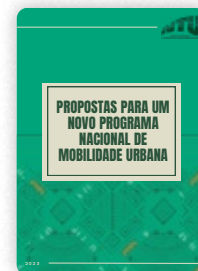
PUBLICAÇÃO

Revista on-line

O *Journal of Sustainable Urban Mobility - Josum* é uma plataforma on-line dedicada a publicar conteúdos científicos com foco em mobilidade urbana sustentável, que tenham impacto social, ambiental, econômico e de governança. O **Josum** foi desenvolvido pelo Instituto de Pesquisa Multiplicidade Mobilidade Urbana. O acesso aos artigos é gratuito pelo site [HTTPS://IPMMU.COM.BR/JOSUM/INDEX](https://ipmmu.com.br/josum/index). Atualmente, o **DOSSIÊ TARIFA ZERO: TRANSIÇÃO ENERGÉTICA, COMBATE ÀS DESIGUALDADES E AMPLIAÇÃO DA DEMOCRACIA NAS CIDADES** está disponível para leitura e *download*.

PUBLICAÇÃO

Propostas para um Novo Programa Nacional de Mobilidade Urbana



Com o intuito de contribuir para a priorização do transporte público coletivo nas cidades, fortalecer e modernizar o segmento, representantes do setor e especialistas da área apresentaram, em maio, ao ministro das Cidades, Jader Barbalho Filho, e ao secretário nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Denis Andia, propostas para um novo programa nacional de mobilidade. O documento, com 79 páginas, traz uma série de sugestões de melhorias para o transporte público brasileiro, entre elas aumentar a inclusão de beneficiários do Bolsa Família no transporte público e renovar a frota nacional de ônibus. Confira e baixe o documento [AQUI](#) e o sumário executivo [AQUI](#)!

PODCAST

Marco regulatório do transporte público

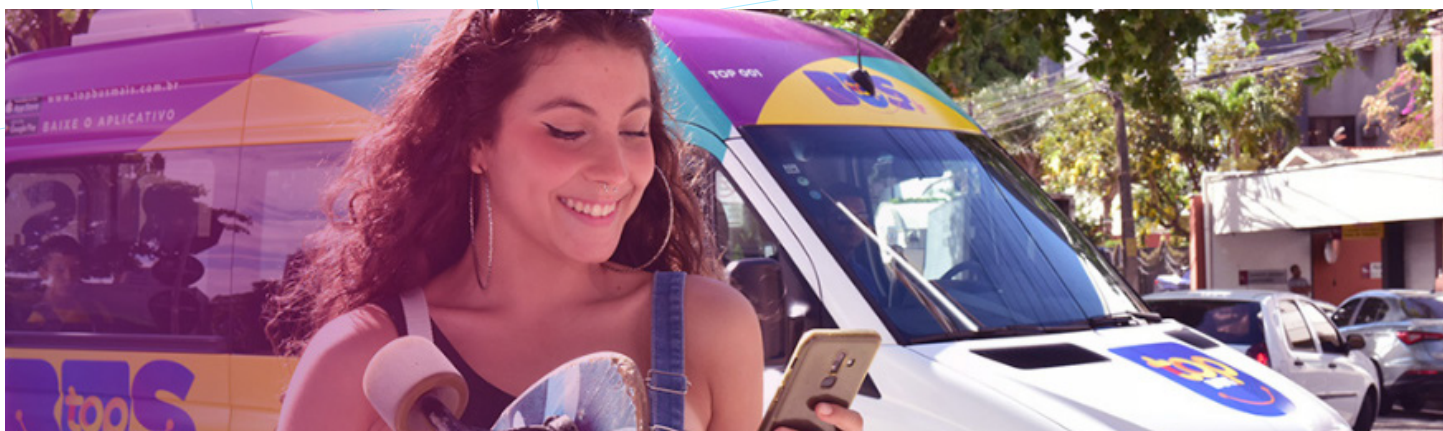
No episódio de 13 de junho, o Podcast do Rio Ônibus tratou sobre o tema **Marco regulatório do transporte público**, no qual foi possível compreender qual é a importância da aprovação do projeto de lei que cria o novo marco regulatório para o setor e o porquê de ele ser tão defendido por especialistas em mobilidade urbana. A edição usa como base o artigo **Marco Legal do transporte público entra em nova e decisiva fase**, escrito por Francisco Christovam, presidente executivo da NTU. [OUÇA AQUI](#)!



Informe Publicitário

Operadores de transporte implementam novas tecnologias para oferecer um serviço diferencial, otimizando recursos de mão de obra e combustível — e os passageiros podem se beneficiar

A empresa de tecnologia de transporte Via está trazendo sua plataforma tecnológica de transporte coletivo sob demanda para o Brasil, onde já está aumentando a eficiência e conquistando a confiança dos passageiros.



Nos últimos três anos, gestores e operadores do transporte coletivo enfrentaram uma série de grandes abalos no setor: primeiro, a pandemia da COVID-19 e a cultura do home office mudaram os padrões de viagem habituais; depois, uma contínua escassez de motoristas aumentou os custos de mão de obra; e, finalmente, a inflação e o aumento dos custos de combustível ocasionaram maiores despesas operacionais. Este novo clima difícil exige que os sistemas

de transporte sejam mais eficientes e flexíveis, mantendo a confiança e a comunicação com passageiros cada vez mais conscientes dos custos — uma tarefa difícil, mas que o novo software de transporte integrado é projetado especificamente para oferecer.

Leia mais em ridewithvia.com



David Cañabate


Diretor geral | América Latina
david.canabate@ridewithvia.com
Tel.: (57) 318 347 4481



**SEBASTIÃO MELO**

é Prefeito de Porto Alegre
e Vice-presidente de
Mobilidade da Frente
Nacional de Prefeitos (FNP)

O Brasil precisa do SUS no transporte público

 Serviço de qualidade a um preço que caiba no bolso do usuário. Essa é a equação ideal que o poder público deveria prover ao cidadão no transporte coletivo. Mas, infelizmente, não é a nossa realidade no Brasil. O mundo já viveu diferentes configurações sociais; hoje, vivemos a era das cidades. No Brasil, 86% dos cidadãos já vivem nos centros urbanos, especialmente nas grandes metrópoles. E especificamente aqui no Rio Grande do Sul, dos quase 11 milhões de gaúchos e gaúchas, um terço habita a Região Metropolitana da capital.


Sair de casa cedo para trabalhar e voltar tarde, dependendo do transporte público para se deslocar de bairros periféricos ao centro ou partindo ainda de cidades vizinhas é a realidade de milhões de brasileiros. Entregar transporte público de qualidade requer alto investimento e olhar tanto para o sistema e diversidade de modais como para a infraestrutura de tráfego das localidades. E isso não se faz apenas com os cofres enxutos dos governos locais. Infelizmente não veio para a vida real o comprometimento de todas as esferas na busca de soluções para qualificar o atendimento ao cidadão, com uma tarifa justa.

Os governos brasileiros acumulam encorajamento histórico ao transporte individual por carros, com incentivos substanciais à compra de automóveis, enquanto há uma triste ausência de políticas públicas nacionais com linhas de juro zero para modais como metrô, VLT e ônibus elétrico, por exemplo. Somado ao problema real de financiamento, existe uma lei federal que sobrecarrega o custo da passagem e hoje não tem contrapartida da União — a isenção irrestrita aos idosos a partir de 65 anos. Uma conta que acaba sendo paga pelos demais passageiros e pelos municípios.



Em Porto Alegre, é a prefeitura quem custeia a isenção dos idosos, que corresponde a R\$ 85 milhões ao ano. Uma decisão que implica sacrifício financeiro para que o usuário não tenha aumento de tarifa desde 2021. Mas é uma conta injusta e que não fecha. O Plano Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (Pnami), já aprovado pelo Senado, poderá resolver parte do problema.

Mas é urgente a criação de um marco regulatório — como na saúde (SUS) e na assistência social (SUAS) — para uma verdadeira divisão de responsabilidades. Essa é a nossa bandeira na Frente Nacional de Prefeitos (FNP). Não é o caso de apenas cobrar do governo federal e dos governos estaduais; os municípios querem e devem manter seu protagonismo nessa estratégia de atendimento essencial ao cidadão. O que não pode é o transporte coletivo ser somente competência das cidades, com as finanças cada vez mais combalidas e compromissos crescentes — vide a reforma tributária, que vai concentrar ainda mais na União a gestão das receitas dos impostos.

Assim como saúde, assistência social e educação, transporte público é qualidade de vida para a população mais vulnerável e que mais precisa do poder público. Nossa nação precisa abrir os olhos para a mobilidade humana  como símbolo de dignidade e cidadania.



LIDERANÇA INCONTESTÁVEL EM QUALQUER PONTO.

Pelo 16º ano consecutivo a Prodata foi eleita a maior empresa provedora de tecnologia de bilhetagem eletrônica no Brasil, no Prêmio Maiores e Melhores do Transporte - OTM Editora

32

anos
de história

80

mil
validadores
instalados

400

mil usuários
cadastrados no App
Prodata em mais
de 10 cidades

+de **110**

projetos
ativos

+de **200**

cidades
Líder no mercado
brasileiro

10

capitais
Incluindo
São Paulo e
Rio de Janeiro

PRODATA
mobility Brasil

prodatamobility.com.br

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

Prepare-se para o melhor
evento de mobilidade em 2024!
Não perca o Seminário NTU e a Feira
Latinoamericana do Transporte.
Marque na agenda agora!

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2024



LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte

06 — 08 AGOSTO — 2024

SÃO PAULO SÃO PAULO EXPO SP
RODOVIA DOS MIGRANTES, KM 1,5

Realização



Organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio

