



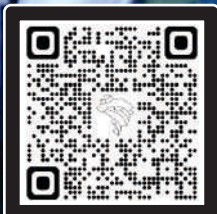
ANATRIP

Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros



Impactos da
REFORMA TRIBUTÁRIA
no setor de transporte

MARCO REGULATÓRIO
deve trazer equilíbrio
econômico



ACESSE O
QR CODE E
SAIBA MAIS
DA ANATRIP.

Design, inovação e robustez.

NB1 é a nova família de ônibus da Busscar, que chega para iluminar as estradas de todo o mundo. Cada detalhe foi projetado para entregar uma experiência única em viagens.



Cabine, uma experiência envolvente



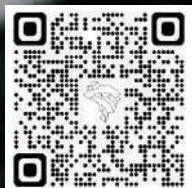
Salão amplo e poltronas ergonômicas



Conjunto óptico de iluminação modular



Novo conjunto de iluminação dianteira em full LED



Acesse
o QR Code
e saiba mais
da ANATRIP.

VÁ DE ÔNIBUS, É MAIS LEGAL!

Com as novidades de entretenimento, conforto e segurança disponíveis nos ônibus atuais, viajar de ônibus, seja para o turismo ou a trabalho, está se tornando uma experiência cada vez mais agradável. A opção é uma tendência mundial para viagens de até 600 quilômetros e já é a principal escolha e a melhor opção para muitos destinos em todo o Brasil.

O ônibus é o transporte que move o Brasil. Além de ser mais econômico, ele permite novas experiências, a cada trecho, e novos horizontes a cada viagem.

**Vá de ônibus legal. É mais legal
e seguro para todos.**



ANATRIP

Associação Nacional das Empresas
de Transporte Rodoviário de Passageiros



DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente e diretor executivo - Acir Marcos Gurgacz

DIRETORIA COLEGIADA

Diretor administrativo: Clayton de Freitas Vidal

Diretor institucional: Márcio Geraldo Carletto

CONSELHO ARBITRAL

1º Conselheiro arbitral: Emerson Cortes Garcia

2º Conselheiro arbitral - Luiz Antônio Ramos Serão

Assessoria Jurídica

Gustavo Souza

Secretaria Executiva

Gabriel Oliveira

Assessoria de Comunicação

Guarim Liberato

Econexus – Comunicação e Sustentabilidade

IT PRESS Comunicação Integrada

Marketing

Projeto gráfico: Paulo Alcântara (Viação Catedral)

Expediente

REVISTA ANATRIP – # 2 – JANEIRO/ 2024

Redação e edição: Guarim Liberato (SC 041 JP)

🌐 www.anatrip.org.br

📷 @anatripbrasil



Reforma Tributária	07
	08
	09
Economia	10
	11
Marco Regulatório	12
	13
Turismo	14
Mercado	15
Gratuidades	16
	17
Entorno DF/GO	18
Fiscalização	19
Acessibilidade	20
Crédito	21



Um novo marco para o setor

O novo marco regulatório voltado ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros foi amplamente discutido em 2023 e aprovado pelo colegiado da ANTT no final do ano. Ele incorporou algumas das últimas decisões dos tribunais e contribuições das entidades do setor.

A Anatrip sempre alertou para a importância de atualização da regulamentação do setor, defendendo a necessidade de estudos de viabilidade econômica das linhas e os cuidados para se evitar as sobreposições horizontais de mercados, o que em parte foi incorporado no novo marco.

A própria ANTT reconhecia necessidade dessa regulação do setor, que ainda se encontra em grave desequilíbrio, seja por conta do longo período sem atualização, como pelos recentes impactos causados pela pandemia da Covid-19.

Além disso, a maior parte da regulamentação existente foi implementada quando ainda surtia efeito o sistema de permissão como único instrumento de delegação da prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

A Anatrip sempre defendeu que novo marco deveria incorporar regras concorrenciais que foram, inclusive, discutidas no âmbito do TCU e do STF.

Essas decisões e a lei demonstram que o modelo de autorização pode de fato trazer mais dinamicidade e flexibilidade ao setor, além de contornar barreiras à entrada, bem como proporcionar e garantir tratamento igual aos agentes de mercado.

A instituição de regras operacionais convergentes com a legislação atual, bem como a

realização de estudos de viabilidade operacional, técnica e econômica dos mercados, certamente vai aumentar a competitividade do setor e, por consequência, ampliar as alternativas de transporte para o passageiro, de maneira objetiva, segura e responsável.

Esperamos que o novo TRIP traga, efetivamente, mais segurança jurídica para o setor, tanto para as empresas como também aos direitos dos passageiros. Todos queremos mais segurança, qualidade, opções e tarifas com modicidade no transporte rodoviário de passageiros, mas o equilíbrio econômico e concorrencial é necessário. Acredito que o novo marco vai tornar o setor e também o Brasil, mais competitivos, fortes e desenvolvidos.

* **Acir Gurgacz** é presidente da Anatrip e foi Senador da República por dois mandatos.

Anatrip faz recomendações aos congressistas

Há mais de 30 anos em discussão no Brasil e considerado o principal desafio da agenda econômica do governo Lula, a reforma tributária (PEC 45/2019) foi aprovada em dois turnos na Câmara do Deputados e no Senado Federal e promulgada em sessão do Congresso Nacional no dia 20 de dezembro de 2023, passando a valer a partir de sua publicação no Diário Oficial da União.

A Anatrip participou ativamente das discussões sobre a reforma tributária, nas comissões temáticas por onde ela tramitou na Câmara e também no Senado, em seminários organizados pelo setor, especialmente pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e ANTT, e em reuniões com os parlamentares e relatores da PEC na Câmara e no Senado, indicando pontos importantes que deveriam ser observados na proposta em debate e fazendo diversas recomendações.

As principais preocupações da Anatrip são relacionadas à incidência de imposto sobre os principais insumos do setor de transporte: combustível, energia elétrica e mão de obra; o fim das desonerações de alguns tributos –

considerando que teremos a unificação de impostos; e o impacto das gratuidades na formação das tarifas, o que pode ser visto como mais um imposto.

“Alertamos os legisladores sobre esses impactos e sugerimos emendas para assegurar a isenção do IBS e da CBS incidentes sobre os serviços de transporte de passageiros coletivo urbano, semiurbano, metropolitano e interestadual, além da necessidade de garantir o pagamento pelo Poder Público das gratuidades de estudantes, idosos, portadores de necessidades especiais e demais conferidas por lei”, detalha o presidente da Anatrip, Acir Gurgacz.

A Reforma Tributária vai mudar toda a sistemática da cobrança de impostos no Brasil. O objetivo é simplificar a tributação para as empresas e para todos os brasileiros, facilitando o crescimento econômico do país.

Esta é a primeira parte da reforma, que trata dos impostos cobrados sobre o consumo. A tributação da renda será objeto de uma segunda etapa da reforma que, pelos planos do governo, deverá ser discutida no segundo semestre.



Presidente da Anatrip, Acir Gurgacz, com o presidente da CNT, **Vander Francisco Costa**, o vice-presidente da CNT, **Eudo Laranjeiras Costa**, e o vice-presidente da Anatrip, **Clayton Vidal**.



Senador Eduardo Braga, relator da reforma, e o presidente da Anatrip, Acir Gurgacz



Advogado da Anatrip, Gustavo Lopes, apresenta propostas na Comissão de Viação da Câmara.

Propostas da Anatrip e da CNT para a Reforma Tributária



1. Redução da carga tributária

A reforma tributária tem que simplificar e unificar os impostos, tornando o sistema tributário mais transparente e de fácil cumprimento para as empresas. No que tange ao setor de transporte, uma maior carga tributária acarretará no aumento na tarifa de transporte coletivo e rodoviário; mais veículos nas ruas e aumento do preço de mercadorias e serviços (inflação).



2. Combustíveis e insumos

A tributação sobre os combustíveis é um aspecto crítico para o setor. Qualquer reforma tributária tem que considerar a redução das alíquotas ou a simplificação da estrutura de impostos sobre esses produtos para reduzir os custos operacionais das empresas. A proposta aprovada no Senado aponta restrições ao creditamento de combustível, mão de obra e energia elétrica pelo setor de transporte. Por isso, defendemos a manutenção dos créditos acumulados dos tributos que serão extintos.



3. Folha de salário como crédito

A revisão da tributação da folha de pagamento é fundamental para reduzir os custos trabalhistas das empresas de transporte rodoviário. Isso pode incluir a simplificação das contribuições previdenciárias e a redução da carga tributária sobre a mão de obra. Quase 44% dos custos do setor de transporte são para despesa com pessoal. Por isso, deve ser permitida a apropriação dos valores de folha de salário como créditos de dedução do tributo sobre valor agregado.



4. Unificação dos tributos

O ICMS é um imposto estadual que impacta diretamente as empresas de transporte, uma vez que incide sobre o transporte interestadual de passageiros. A unificação no Imposto sobre Valor Agregado (IVA) é positiva, mas tem que assegurar a simplificação, eliminando a complexidade das alíquotas em diferentes estados e buscando uma harmonização.

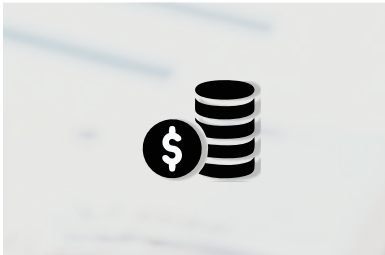


5. Estímulo ao transporte público

A reforma tributária deve considerar medidas para estimular o uso do transporte público como direito social, como a redução da tributação sobre o transporte coletivo, tornando-o mais acessível e atraente para os passageiros.

**6. Manutenção do Serviço Social e de Aprendizagem Setorial**

A criação do Serviço Social do Transporte (SEST) e do Serviço Nacional de Aprendizagem no Transporte (SENAT) foi uma das grandes conquistas do setor, com impactos diretos na melhoria e qualidade de vida dos trabalhadores no setor de transporte. Dessa forma, é necessário assegurar a manutenção do SEST/SENAT, como mecanismo de garantia da segurança da própria população, beneficiária do serviço de transporte.

**7. Exoneração integral na exportação**

As receitas decorrentes do transporte de mercadorias e pessoas, assim como os combustíveis adquiridos para o transporte de bens e pessoas para o exterior, devem ser totalmente desoneradas.

**8. Tratamento diferenciado na infraestrutura**

Os serviços de infraestrutura são de interesse público e estão voltados ao desenvolvimento brasileiro. Por isso, as propostas de reforma tributária devem promover e estimular a prestação desses serviços, por meio de mecanismos tributários que os resguardem.

**9. Transparência dos dados**

As propostas devem estar acompanhadas de estudos de impacto econômico. Além disso, devem ser estabelecidos parâmetros para avaliar os resultados e os impactos da reforma tributária na sociedade, principalmente quanto à perda de competitividade de alguns setores.

**10. Prazo de transição ajustado**

Ainda existem incertezas sobre quanto, quando e como pagar os tributos. Por isso, a manutenção simultânea de dois regimes diferentes por um longo espaço de tempo favorecerá o aumento dessa insegurança por parte dos brasileiros, atrasando o pronto crescimento e desenvolvimento do país, objetivos principais da reforma tributária.

Fonte: Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e ANATRIP



Recuperação do setor é lenta e gradual

O transporte rodoviário de passageiros está se recuperando de forma lenta e gradual de sua principal crise em toda a história, que ocorreu durante o período da pandemia da Covid-19, entre 2020 e 2022, quando houve uma redução de até 60% no volume de passageiros transportados.

Em julho de 2022, o setor registrou, pela primeira vez em dois anos e meio, um desempenho semelhante ao do período pré-pandemia, com um incremento de 0,43% no faturamento em relação a fevereiro de 2020, segundo dados da CNT.

A recuperação ainda é lenta e gradual, e, depois do bom desempenho de 2022, no primeiro semestre de 2023, o volume de passageiros no transporte rodoviário cresceu 4,1% em todo o país, segundo dados do IBGE.

Em agosto de 2023, o segmento se encontrava 0,5% acima do nível de fevereiro de 2020 (pré-pandemia) e 22,6% abaixo de fevereiro de 2014 (ponto mais alto da série histórica).

Já PIB (Produto Interno Bruto) do setor de Transporte, Armazenagem e Correios cresceu 1,2% no primeiro trimestre de 2023. Comparando com o primeiro trimestre de 2022, o crescimento foi de 5,1%.

O presidente da ANATRIP, Acir Gurgacz, destaca que o setor está conseguindo superar o momento de crise graças à capacidade dos empresários do setor em enfrentar dificuldades e criar oportunidades.



Empresas associadas à Anatrip podem adquirir ônibus sem plataformas elevatórias

A Anatrip conseguiu restabelecer uma liminar na Justiça para que as empresas associadas possam adquirir os veículos sem a necessidade das plataformas elevatórias ou dispositivo de poltrona móvel.

A decisão foi proferida nesta terça-feira, 30 de janeiro de 2024, pela Juíza Federal Rosimayre Gonçalves de Carvalho, do Tribunal Regional Federal da 1ª Região.

A decisão atende um pedido da Anatrip, de 2020, em ação contra a portaria nº 205, de 17 junho de 2017, do INMETRO, que exigia a instalação destes dispositivos de acessibilidade nos ônibus interestaduais.

A Anatrip alega que o INMETRO não apresentou os estudos e laudos técnicos que comprovem a segurança dos ônibus com as plataformas elevatórias instaladas.

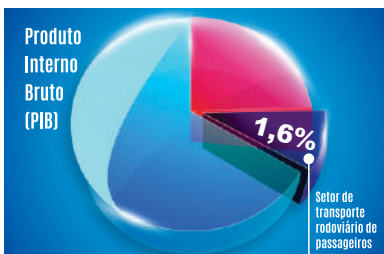
No processo, a associação argumenta que a instalação das plataformas elevatórias aumentaria o peso do ônibus em 300 quilos, sobrecarregando o lado direito do ônibus, podendo causar instabilidade e colocar em risco a segurança dos passageiros.

A Anatrip destaca que as empresas de transporte rodoviário interestadual de passageiros já possuem a acessibilidade veicular, com a utilização da cadeira de transbordo, e estão adequadas à necessidade de acessibilidade da população com deficiência.



ÔNIBUS: o meio de transporte de 89% dos brasileiros

O Brasil, com suas vastas dimensões territoriais e diversidade geográfica, depende do transporte rodoviário de passageiros para conectar cidades, estados e regiões. Esse setor desempenha um papel crucial na integração do país, impulsionando a economia e promovendo a mobilidade de milhões de brasileiros diariamente. Levantamento da CNT revela que 89% dos usuários de transporte público no Brasil dependem do ônibus, o que equivale a mais 170 milhões de pessoas.



Contribuição para o PIB:

O setor de transporte rodoviário de passageiros é responsável por uma fatia substancial do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2020, o transporte terrestre, que inclui o transporte rodoviário de passageiros, representou aproximadamente 1,6% do PIB nacional, equivalente a cerca de R\$ 284 bilhões.



Empresas:

O transporte rodoviário coletivo urbano conta com 1.577 empresas de ônibus em todo o país, que operam uma frota de 107 mil ônibus, segundo levantamento da Confederação Nacional dos Transportes (CNT). O segmento é responsável pela geração de 315 mil empregos diretos. Já o transporte interestadual de passageiros tem 230 empresas cadastradas e ativas na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).



Empregos Gerados:

O transporte rodoviário de passageiros é um grande empregador no Brasil. Milhares de pessoas trabalham como motoristas, cobradores, mecânicos, e em diversas outras funções relacionadas ao setor. Estima-se que mais de um milhão de empregos diretos e indiretos dependem do transporte rodoviário de passageiros.



Turismo:

O setor desempenha um papel crucial no fomento do turismo interno, permitindo que brasileiros explorem a rica diversidade cultural e natural do país. Além disso, contribui para o desenvolvimento de regiões menos desenvolvidas, gerando empregos e oportunidades.



Desafios e oportunidades:

Apesar de sua importância, o transporte rodoviário de passageiros enfrenta desafios, como a necessidade de melhorias na infraestrutura das rodovias, a busca por eficiência energética e a adaptação às demandas modernas de mobilidade. No entanto, esses desafios também representam oportunidades para inovação e investimento, tanto do setor privado quanto do governo.



ANTT aprova novo marco regulatório do TRIP

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou, no dia 21 de dezembro de 2023, o novo Marco Regulatório que trata da prestação do serviço de Transporte Regular Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros (TRIP). A Resolução nº 6.033, aprovada por unanimidade pela Diretoria Colegiada da Agência, passou por alterações sugeridas pelo diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale, e foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) do dia 26 de dezembro de 2023.

De acordo com a Agência, a revisão do marco setorial tem como alicerce a garantia da prestação adequada do serviço ao usuário, o que constitui a diretriz do trabalho realizado na criação do documento e ressalta a importância do papel da Agência, "tendo em vista que o Estado continua legalmente responsável pelos aspectos da conveniência pública do serviço". Ainda segundo a ANTT, a proposta geral do marco visa promover uma maior concorrência entre os operadores, reduzindo o chamado fardo regulatório, trazendo menos burocracia. "O Tribunal de Contas da União (TCU) empreendeu uma rigorosa fiscalização na Agência, especialmente no tema aqui tratado, e concluiu que a atuação regulatória aqui empreendida está dentro das balizas legais e sociais. É um grande desafio encontrar o equilíbrio da intervenção estatal perante a participação de agentes privados e, nesta seara, a regulação se coloca na busca de uma eficiência produtiva e alocativa", destacou o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale.

A Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros (ANATRIP) fez as suas

contribuições considerando a legislação em vigor, a necessidade de modernização e aperfeiçoamento do setor, e considerando também as posições do Tribunal de Contas da União (TCU) e do Supremo Tribunal Federal (STF).

A ANATRIP sempre se posicionou a favor de um novo marco regulatório e atuou para que as novas regras tragam mais segurança, qualidade, tarifas com modicidade e preservem o equilíbrio econômico e concorrencial do setor.

A ANATRIP reconhece que a regulamentação é essencial para garantir a qualidade, a legalidade e a segurança dos serviços de transporte rodoviário de passageiros. No entanto, sempre enfatizou a importância de equilíbrio adequado, econômico e concorrencial, permitindo que as empresas, especialmente as pequenas e médias, continuem operando com qualidade, sem que sejam criadas barreiras desnecessárias à entrada de novos operadores no mercado.

No entanto, para que isso aconteça, é necessária a instituição de regras operacionais convergentes com a legislação atual, bem como a realização de estudos de inviabilidade operacional, técnica e econômica dos mercados. Esses são aspectos fundamentais ao equilíbrio concorrencial, necessidade de todos os mercados.

"Todos queremos mais segurança, qualidade e tarifas com modicidade no transporte rodoviário de passageiros, mas o equilíbrio econômico e concorrencial é necessário", defende Acir Gurgacz, presidente da ANATRIP.

Posições da ANATRIP sobre o Marco Regulatório

1. Regime de autorização

A Anatrip defende o regime de autorização, estabelecido nas Leis 12.996/2014 e 14.298/2022, e em decisões do TCU e STF, desde que cumpridos os requisitos legais e normativos pelos interessados em entrar ou se manter no segmento, tais como as exigências legais de segurança e acessibilidade; capacidades técnica, operacional e econômica para prestar o serviço, capital social mínimo exigido e inscrição estadual em todas as unidades da Federação nas quais queira operar.

2. Equilíbrio econômico concorrencial

Regras operacionais convergentes com a legislação atual, bem como a realização de estudos de viabilidade operacional, técnica e econômica dos mercados.

Esses são aspectos fundamentais ao equilíbrio concorrencial, necessidade de todos os mercados, mas quemerece ser especialmente acalentada no transporte rodoviário de passageiros que teve nos últimos três anos seu pior cenário. O equilíbrio econômico e concorrencial é necessário.

3. Estudos de mercado

Realização de estudos de análise de impacto nos mercados pré-existentes, de forma a não prejudicar empresas sérias e idôneas que há muito atuam no setor e muito investiram para se adequar às regras vigentes desde então. Não é justo que desiguais sejam tratados como iguais. As empresas têm um custo muito grande. Se vai entrar um novo concorrente é necessário que se façam estudos sobre o impacto nesses mercados que já estão sendo operados.

4. Infraestrutura

O novo marco regulatório deve ser construído com base em princípios sólidos, que promovam a transparência, a igualdade de condições e a justa competição entre os atores do setor, exigindo uma estrutura mínima para operação das empresas, como pontos de apoio, garagens, oficinas, rodoviárias, motoristas capacitados, equipes de apoio, etc.

5. Regulação de tarifas

A ANATRIP defende um novo marco regulatório que permita uma regulação mais flexível das tarifas de transporte rodoviário de passageiros, com a capacidade de ajustá-las de acordo com as condições de mercado e custos operacionais, promovendo a sustentabilidade financeira das empresas.

6. Incentivos fiscais

A ANATRIP defende incentivos fiscais, visando a redução de impostos e contribuições sociais que incidem sobre as operações do setor, com objetivo de reduzir as tarifas e aumentar a qualidade dos serviços. Da mesma forma, também defende subsídios públicos para as empresas de transporte coletivo urbano, semiurbano e interestadual.

7. Desburocratização

A simplificação dos processos regulatórios e burocráticos relacionados ao transporte rodoviário de passageiros é uma preocupação, visando tornar mais ágil a obtenção de licenças, autorizações e outros documentos necessários para a operação das empresas.

8. Segurança e qualidade

A ANATRIP defende padrões rigorosos de segurança e qualidade dos serviços de transporte rodoviário, a fim de garantir a satisfação dos passageiros e a integridade das operações. Bem como a fiscalização rigorosa sobre as empresas irregulares e piratas.

9. Parcerias público-privada

A ANATRIP considera relevante a criação de normas para as parcerias público-privadas no desenvolvimento de projetos de infraestrutura, como terminais rodoviários, que beneficiem tanto as empresas quanto os passageiros.

10. Modernização da frota

A ANATRIP defende políticas que incentivem a modernização da frota de ônibus de forma a torná-la mais eficiente em termos de consumo de combustível e menos poluente, considerando a aquisição de veículos mais tecnologicamente avançados e ecologicamente corretos.





Conforto, segurança e o melhor preço

Viajar de ônibus tem sido uma escolha cada vez maior dos brasileiros,

Turistas brasileiros estão optando cada vez mais pelo ônibus na hora de viajar. O aumento no preço dos combustíveis e das passagens aéreas têm estimulado procura por alternativas mais baratas.

Com isso, o avião e o carro de passeio voltam a dar lugar ao ônibus, que oferece mais conforto, segurança e o melhor preço.

Com a melhora da economia brasileira, mas com o dólar ainda em alta, o turismo interno voltou a crescer em 2022 e segue nesta tendência, alcançando no primeiro semestre de 2023 o maior faturamento desde 2014.

E uma grande parcela desse turismo está sendo feita de ônibus, visto que o crescimento da venda de passagens rodoviárias foi de 60% nesse período, segundo a ANTT.

Esses indicadores estão beneficiando o setor de transporte rodoviário de passageiros, que aproveita o momento para consolidar as viagens de ônibus como a melhor forma para o turismo interno.

"Viajar de ônibus é uma tendência entre todas as classes sociais, pois além de ser mais econômico, é mais sustentável e hoje oferece mais conforto que o próprio avião", avalia Clayton Vidal, diretor administrativo da Anatrip e diretor presidente da Catedral Turismo.

Para compensar o tempo de viagem maiores, as empresas de ônibus estão oferecendo mais conforto do que o avião: poltronas reclináveis ou leito, maior espaço para as pernas, ar-condicionado, wifi, filmes e entretenimentos eletrônicos, tomadas para carregar telefones ou computadores, bagagem grátis e água mineral, entre outros serviços.

A migração do avião para o ônibus pode até ser forçada pelos preços altos dos bilhetes aéreos, mas uma nova tendência também está aumentando a procura pelo ônibus: a migração do automóvel para o ônibus e a questão da sustentabilidade. Viajar de ônibus é mais barato e sustentável.

Marcopolo mostra a força da indústria brasileira na Busworld



A Marcopolo, principal desenvolvedora de soluções de mobilidade do Brasil e posicionada entre as maiores do mundo, fortalece a presença no mercado internacional com participação na Busworld Europe, um dos mais importantes eventos da indústria do ônibus do planeta.

Realizado entre os dias 7 e 12 de outubro, em Bruxelas, na Bélgica, o evento reúne fabricantes, fornecedores, operadores de transportes e de serviços.

Em um estande de 500 m², a marca que já atua em grande parte do mercado global, expos dois grandes projetos: o Marcopolo G8, nova geração de veículos rodoviários da companhia, e um modelo movido a célula de hidrogênio.

A estratégia é destacar os avanços da companhia no segmento de mobilidade e apresentar diferenciais, como a união do reconhecido design brasileiro e a tecnologia global, e o elevado padrão de qualidade e sofisticação dos produtos, resultado da expertise adquirida nas operações em países como África do Sul, Argentina, Austrália, China, Colômbia e México, além do Brasil.

"Estar presente na Busworld Europe é fundamental, pois, ao mesmo tempo, podemos apresentar o que desenvolvemos de mais avançado em soluções de mobilidade

para o transporte de passageiros, e estreitar o relacionamento com nossos clientes e parceiros do mundo todo e que, tradicionalmente, visitam a feira", comenta André Armaganijan, CEO da Marcopolo.

Além da expertise mercadológica adquirida ao longo de 74 anos de atuação — sendo mais de 60 anos com presença no mercado internacional, com atuação em mais de cem países — a Marcopolo investe de forma contínua em inovação, tecnologia, otimização da gestão fabril e de engenharia em todas as plantas. Com isso, a empresa se tornou muito mais ágil e eficiente, capaz de desenvolver e produzir



modelos de ônibus rodoviários e urbanos para quaisquer demandas.

A estratégia é reforçada pelos números da companhia que, no primeiro semestre de 2023, registrou receita líquida consolidada de R\$ 3 bilhões, crescimento de 43,3% em relação ao 2S22.

Desse total, R\$ 378,4 milhões vieram das exportações a partir do Brasil e R\$ 770,3 milhões das operações internacionais da companhia.

Além disso, nos primeiros seis meses de 2023, foram faturadas 1.105 unidades no exterior, crescimento de 16,1% na comparação

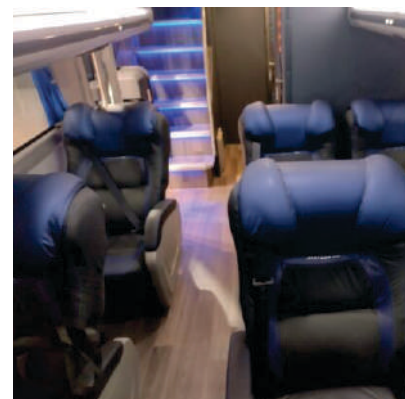
com o mesmo período do ano anterior, concretizando a força mundial da marca.

Inovações para o público

Para reforçar conceitos como o elevado padrão de qualidade e sofisticação, além do compromisso com o futuro da mobilidade, a companhia vai apresentar pela primeira vez na Europa um modelo rodoviário Double Decker Marcopolo Geração 8, um dos sucessos de vendas em 2022, no Brasil e no exterior, com mais de mil unidades comercializadas em dois anos de lançamento.

Outro destaque é o veículo movido a célula de hidrogênio, desenvolvido a partir da carroceria do ônibus modelo Audace 1050, produzida na unidade da China. A Sinosynergy fornece a parte central da tecnologia de células de combustível, incluindo as membranas e o acionamento Fuel Cell.

Já a Allenbus é responsável pelo chassi de célula de combustível do veículo.



Todos pagam a conta. Não existe passagem grátis

Quem paga a conta das gratuidades ou passe livre? O usuário do transporte coletivo, seja ele urbano ou interestadual, pode até ter dificuldades para responder essa questão. Mas, as empresas do setor sabem muito bem quem paga essa conta: são os demais usuários que não possuem direito às gratuidades.

Isso porque o valor estimado das gratuidades – concedidas aos idosos, crianças, estudantes, militares, pessoas de baixa renda, deficientes físicos, etc –, é incorporado nas planilhas para formação das tarifas.

Portanto, quem paga a tarifa cheia, paga também a conta das gratuidades.

Essa situação é mais grave se considerarmos que são os pagantes de menor renda, mais propensos ao uso do transporte público, que arcam com as gratuidades concedidas a pessoas de renda mais alta (estudantes e idosos de alta renda, por exemplo).

"Se o transporte coletivo é um direito social e as gratuidades são uma expressão desse direito, temos que fazer uma discussão séria e para valer, que passa pelas fontes de financiamento", ressalta do advogado da Anatrip, Gustavo Souza. A Anatrip e as empresas associadas não são contra as gratuidades. Pelo contrário, reconhecem

que o transporte coletivo é um direito social e um serviço essencial aos cidadãos – conforme consta na Constituição Federal do Brasil. A Anatrip apenas defende que as gratuidades sejam pagas pelo Poder Público e não pelos demais usuários e pelas empresas, o que constitui a cobrança de mais um imposto.

"Se o serviço é público e um direito social, temos que socializar a tarifa e o poder público precisa pagar essa conta", reforça Acir Gurgacz, presidente da Anatrip.

A Anatrip tem cobrado que as prefeituras, os governos estaduais e a União assumam as gratuidades nas suas respectivas escalas, para que haja o equilíbrio tarifário.

Atualmente, há consenso de que é impraticável repassar o custo total da prestação dos serviços e, especialmente das gratuidades, aos demais passageiros.

Ou seja, para que o transporte público possa ser atrativo e continuar sendo o meio preponderante de deslocamento da população, é fundamental que as empresas operadoras trabalhem com a máxima eficiência e que as cidades, Estados e a União, comecem a subsidiar os seus sistemas de transporte, especialmente no que diz respeito às gratuidades.





Anatrip busca subsídio para transporte semiurbano

O presidente da Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros (Anatrip), Acir Gurgacz, juntamente com o diretor executivo, Clayton Vidal, e o advogado Gustavo Lopes, se reuniram com governador do Distrito Federal, Ibaneis Rocha, e com o governador de Goiás, Ronaldo Caiado, para discutir uma política tarifária de longo prazo para o transporte semiurbano do entorno do DF/GO.

De acordo com Gurgacz, a Anatrip busca uma política de subsídios dos governos do DF e do Goiás para as

empresas que operam as linhas do entorno do DF e do Goiás.

Ao contrário do transporte coletivo urbano de Brasília e de Goiânia, as empresas que operam no semiurbano da região do entorno não recebem nenhum tipo de subsídio ou benefício fiscal.

"É justo que as empresas do semiurbano tenham o mesmo tratamento dado pelo poder público às empresas do transporte coletivo, pois estamos falando de uma região metropolitana que interliga o DF e Goiás,

e somente dessa forma conseguiremos uma tarifa mais baixa para os usuários e melhorar os serviços", frisou Gurgacz.

A diretoria da Anatrip também se reuniu com o governador de Goiás, Ronaldo Caiado para tratar do mesmo assunto. A proposta é que cada ente da federação participe com um percentual neste subsídio ao transporte semiurbano do DF/GO.

Uma minuta desta proposta está sendo preparada pelos dois governos, com apoio da Anatrip.

REAJUSTE TARIFÁRIO

Uma importante conquista da Anatrip para o semiurbano foi intermediar junto à ANTT o reajuste de 15% na tarifa de ônibus do entorno do Distrito Federal/GO. A tarifa estava com defasagem de 40%, considerando a inflação acumulada nos últimos dois anos e o aumento dos insumos, como combustíveis, pneus, peças e chassis.

O reajuste foi visto com alívio pelas empresas que compõem o sistema semiurbano e serviu para a manutenção do equilíbrio econômico e financeiro do sistema.

De acordo com o presidente da Anatrip, Acir Gurgacz, esse acordo, com reajuste escalonado, sendo 15% a partir do dia 13 de agosto e 12% em fevereiro de 2024, deve servir para que as empresas possam sair do

vermelho, melhorar os serviços e honrar o compromisso com os trabalhadores, que já tiveram reajuste de salário no acordo coletivo deste ano. Ao contrário dos sistemas urbanos de Brasília e de Goiânia, que recebem subsídios do governo e da prefeitura, o sistema semi-urbano do DF/GO não recebe nenhum tipo de subsídio, ficando somente com as empresas todo custo operacional. O subsídio é a diferença entre a tarifa técnica, custo suficiente para manter o sistema, e a tarifa pública, a passagem de ônibus que o usuário paga ao utilizar o transporte.

Em cidades que adotam o subsídio, o poder público custeia a diferença para manter a qualidade no transporte.



ANATRIP ganha na Justiça liminar defendendo empresas associadas

A ANATRIP conquistou decisão de tutela de urgência na 6ª Vara Federal Cível do Distrito Federal defendendo as empresas associadas de fiscalização considerada abusiva exercida pela Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS), da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), que em só em novembro de 2023 apreendeu mais de 100 ônibus de empresas associadas.

Os ônibus apreendidos estavam devidamente regularizados e autorizados pela ANTT, operando legalmente em linhas autorizadas pela agência reguladora. A infração alegada era o seccionamento de viagem, como se fosse ilegal, por exemplo, emitir passagem de Brasília para Goiânia e permitir que o passageiro desembarque em Anápolis ou antes de chegar na rodoviária da Capital de Goiás.

Na decisão judicial, o juiz Manoel Pedro Martins de Castro Filho determinou a imediata liberação dos ônibus apreendidos das empresas associadas à ANATRIP, independente do pagamento de multas ou despesas decorrentes da indevida e ilegal apreensão.

A decisão judicial também levou em conta o transtorno causado aos usuários das empresas que operam as linhas regularmente, que passaram por momentos de constrangimento e tiveram que esperar outro ônibus para seguir viagem. Mais de 5 mil passageiros foram prejudicados pela fiscalização abusiva. Mulheres, idosos e crianças apresentaram reclamações.

Por conta disso, o juiz da 6ª Vara Federal também determinou que a ANTT se abstenha de realizar qualquer termo de apreensão dos veículos das empresas associadas à ANATRIP que estejam devidamente autorizadas e regularizadas pela ANTT.

O presidente da Anatrip, Acir Gurgacz, disse que a

decisão judicial reforça as reclamações sistemáticas que as empresas de ônibus que operam legalmente, com a devida autorização da ANTT, tem feito sobre a emissão de multas abusivas, feitas de forma indiscriminada, pela Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS) da ANTT.

O advogado da ANATRIP, Gustavo Souza, sustenta que a fiscalização da ANTT não pode agir da forma abusiva contra as empresas regulares, cadastradas na agência e que operam dentro da legalidade, buscando infrações que não existem ou não encontram amparo legal. "O seccionamento da linha é um direito da empresa de ônibus para atender o direito de ir e vir do passageiro, que pode pedir para desembarcar antes de destino final", explica Souza.

O vice-presidente da ANATRIP, Clayton Vidal, reforça que a fiscalização da ANTT sobre empresas regularmente credenciadas tem sido intensa e, por vezes, excessivamente rigorosa, resultando em multas substanciais e acumulativas.

Diante disso, salienta Vidal, a ANATRIP reivindica diretrizes mais claras para a fiscalização do setor e, em especial, sobre a aplicação abusiva de penalidades, como multas e apreensão de veículos.

Por outro lado, a ANATRIP também cobra mais rigor da SUFIS contra a circulação de veículos que não possuam o devido registro e autorização para operar no transporte interestadual de passageiros, as chamadas empresas piratas. Essas operações ilegais ocorrem sem a documentação adequada, sem motoristas qualificados e habilitados, sem estrutura de apoio e sem os equipamentos de segurança essenciais para garantir viagens tranquilas e seguras.

ANATRIP cobra fiscalização mais rigorosa contra transporte irregular

Um trágico acidente envolvendo um ônibus que transportava torcedores do Corinthians, no dia 20 de agosto, ocorrido no km 525 da Rodovia Fernão Dias (BR-381), entre Minas Gerais e São Paulo, levantou sérias preocupações quanto à segurança do transporte rodoviário. Dois meses depois, no dia 21 de outubro, outro trágico acidente envolvendo um ônibus que transportava passageiros do Maranhão para Brasília também foi destaque na imprensa nacional.

Nos dois casos, os ônibus envolvidos nos acidentes não possuíam o devido credenciamento na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), levantando questões sérias sobre a eficácia da fiscalização do órgão regulador sobre o serviço clandestino de transporte de passageiros.

Segundo a ANTT, os dois ônibus envolvidos nesses dois acidentes operavam de forma clandestina e não tinha seguro. Além das preocupações relacionadas ao serviço clandestino, a Anatrip ressalta os perigos aos quais os passageiros estão expostos. Operadores piratas, que atuam à margem da lei e sem as devidas autorizações da ANTT, representam riscos significativos para os Passageiros. Essas operações ilegais ocorrem sem a documentação adequada, sem motoristas qualificados e habilitados, e sem os equipamentos de segurança essenciais para garantir viagens tranquilas e seguras.

A Anatrip destaca a necessidade premente de ampliar os esforços da Superintendência de Fiscalização de

Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros da ANTT para coibir a circulação de veículos que não possuam o devido registro e autorização para operar no transporte interestadual de passageiros.

Contudo, a Anatrip não se limita a criticar apenas as empresas irregulares e a falta de fiscalização sobre elas.

A associação também identificou que a fiscalização sobre empresas regularmente credenciadas tem sido intensa e, por vezes, excessivamente rigorosa, esultando em multas substanciais e acumulativas.

Diante disso, a Anatrip reivindica diretrizes mais claras para a fiscalização do setor e, em particular, para a aplicação de penalidades.



Boas práticas de inclusão e acessibilidade

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou em agosto a segunda palestra de "Boas Práticas" com as empresas de transporte rodoviário interestadual de passageiros, com o tema da acessibilidade. A instrução tem como objetivo esclarecer a observância das legislações vigentes acerca da acessibilidade e fomentar a melhoria do serviço.

O projeto das palestras teve início com a Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (Sufis/ANTT), com o objetivo de aproximar as empresas e propiciar o entendimento acerca das legislações que são verificadas nas fiscalizações da Agência, como explica o coordenador de Comandos da Sufis, Fábio Querino.

"A ideia da Agência é capacitar as

empresas para que compreendam os itens de acessibilidade que são exigidos durante a fiscalização. Para que seja ofertado o serviço adequado a todos usuários, cumprindo as legislações vigentes", destacou Fábio.

Entre as legislações que abordam acessibilidade estão: prioridade de atendimento, critérios para promover a acessibilidade, selo de acessibilidade, dispositivos e inscrição de acessibilidade no Certificado de Registro e

Licenciamento de Veículo (CRLV-e). Checklist – Sobre a verificação dos itens de acessibilidade realizada pelos fiscais da ANTT, que visam garantir segurança, conforto e higiene para os passageiros, a SUFIS explicou que tem início com a consulta da placa e informações de acessibilidade contidas no documento do veículo.

Com relação aos elementos de

acessibilidade observados na parte externa do ônibus, é verificado o letreiro acessível, presença do adesivo do Símbolo Internacional de Acesso (SIA), sinal de alerta sonoro na marcha a ré e bagageiro com local específico para acomodação e fixação adequada para a cadeira de rodas.

Na parte interna, é analisado o corrimão, sinalização dos degraus sinalizados com revestimento antiderrapante, sistema de iluminação do salão de passageiros e assentos com indicação numérica luminosa

Com relação às poltronas preferenciais, é obrigatório que todo ônibus possua, no mínimo, dois assentos disponíveis e identificados para uso preferencial de pessoas com deficiência. Além disso, o assento deve possuir dispositivo sonoro ou visual que permita o usuário sinalizar a necessidade de atendimento.



Associado João Gurgacz, com Letícia Peres Françoso e Ariani Queiroz Sá, respectivamente, presidente e vice-presidente do Conselho Estadual para Assuntos da Pessoa com Deficiência de São Paulo.





BNDES libera R\$ 2,5 bilhões para ônibus elétricos

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES sinalizou a aprovação do financiamento de R\$ 2,5 bilhões para a aquisição de 1.600 ônibus elétricos para São Paulo, como plano de renovação da frota da cidade.

O município vai pagar a diferença de preço para as operadoras, visto que os ônibus elétricos custam três vezes mais que os movidos a diesel.

A administração municipal informa que a meta é chegar a 20% da frota de ônibus movidos com energia sustentável até o fim de 2024, e com a nova frota serão 2.400 veículos elétricos circulando na cidade de São Paulo.

O presidente da Anatrip, Acir Gurgacz, também se reuniu com diretores do BNDES para tratar da renovação da frota das operadoras do transporte interestadual.



Anatrip busca linha de crédito para renovação de frota

Gerir a frota de veículos é algo que exige muito planejamento do setor rodoviário, de forma a evitar riscos de segurança, queda na produtividade e na eficiência, aumento nos custos operacionais e perda de competitividade. Além de atender uma demanda do mercado, beneficiando diretamente os usuários do serviço de transporte, renovar a frota é também investir em benefícios para a companhia,

para os funcionários e para o meio ambiente. Para estimular e permitir que as empresas façam a renovação das suas frotas da melhor forma possível, a ANATRIP tem buscado junto ao BNDES e aos bancos públicos e privados, linhas de crédito especial para o setor, além de apoio técnico para auxiliar as empresas na elaboração dos projetos para obtenção do crédito.



SOLIMÕES
TRANSPORTES

CAPITAL DO CAFÉ
TRANSPORTE

Nobre®

VIAÇÃO
CETRO

CT EXPRESSO

T
TAGUATUR
TAGUATINGA TRANSPORTES E TURISMO LTDA.

BUSER
LOCADORA E TRANSPORTES

S
Serra Azul

Santa Izabel
TRANSPORTES E TURISMO

TrânsitoLivre

PRA VIAJAR
 BRASIL AFORA,
 DO NORTE AO
 SUL SEM DEMORA,
 MINHA PASSAGEM
 VOU PEGANDO
 DE MARCOPOLO
 JÁ TÔ CHEGANDO.



A Marcopolo é líder nacional e uma das maiores fabricantes de ônibus do mundo. Estamos sempre investindo em inovação e conforto para te levar com segurança para qualquer destino.

**Para onde quer que você vá,
 Embarque com a Marcopolo.**



**Acesse o QR Code
 e assista ao vídeo
 da campanha.**



onibus.marcopolo.com.br
 @onibusmarcopolo



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