



ACESSO:
www.transportmedia.com.br,
o portal de notícias da OTM


Acervo Digital
www.acervodigitalotm.com.br

SEMINÁRIO NACIONAL 2014
27 a 28 de agosto
Hotel Pharis - São Paulo



15º Aniversário das Empresas de Paratransporte e Turismo
FRESIP 2014
Agende-se **12 a 14 Setembro**
IBRA HOTEL / ATIBAIA

16º ETRANSPORT
ETRANSPO
EXPOONIBUS
FEIRA NACIONAL DE ONIBUS
5, 6 e 7 de novembro de 2014
Biocentro, Rio de Janeiro

TECHNI bus
TRANSPORTE COLETIVO E TRÂNSITO
OTM Ano 23 - Nº 113 - R\$ 20,00
www.otmeditora.com.br



OS 125 ANOS DA MULTINACIONAL IRIZAR



Rodoviário interestadual passa a operar no regime de autorização

Com mais 155 ônibus, Volvo domina 78% do BRT de Bogotá

Contexto econômico derruba produção de chassi e carroceria

Chinesa BYD anuncia instalação de fábrica no Brasil

Mercedes-Benz sofre menos em queda do mercado nacional

Ônibus maior deixa frota paulista mais enxuta e eficiente

Marcopolo eleita a Empresa do Ano de 2014



CARUANA
FIDES - HONOR - LABOR

Viabilizar os planos de crescimento ou renovação da frota de ônibus de sua empresa é o nosso negócio.



acesse www.caruanafinanceira.com.br e saiba mais.

Especializada na oferta de crédito para empresas do segmento de transporte de passageiros por ônibus, a Caruana tem um portfólio de produtos e serviços que atendem as demandas financeiras das empresas de ônibus. Seja crédito ou investimento.

Não importa o tamanho de sua empresa. Se você, empresário, quer renovar ou ampliar sua frota fale com a Caruana.

A Caruana Financeira é auditada e fiscalizada por órgãos reguladores

Fale conosco
(11) 5504-7850
caruanafinanceira.com.br

Afastada a incerteza do processo licitatório das linhas interestaduais

Prevaleceu o bom-senso. Depois de idas e vindas, desperdício de energia, tempo e dinheiro, o governo federal reconheceu que era contraproducente desorganizar o atual sistema de transporte rodoviário interestadual de passageiros, atividade lapidada por décadas de atuação de operadores, a maioria deles formada por pioneiros.

Como no aéreo, o transporte rodoviário interestadual de passageiros passa agora a ser autorizado – e não mais por meio de concessão, interpretação, espera-se agora, definitivamente enterrada.

A consequência da acertada decisão gera reflexos imediatos na indústria. Os telefones de montadoras e encarregadoras não param de receber consultas de compra dos empresários, que haviam represado a renovação de suas frotas diante das incertezas que um processo licitatório desencadearia.

É a melhor notícia em um ano que vem sendo marcado por uma queda preocupante na produção de ônibus. Nos primeiros seis meses do ano, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) registrou redução de 13,7% na produção de chassis em relação ao mesmo período de 2013. Para o final do exercício, a Mercedes-Benz, por exemplo, prevê queda de até 18% no mercado – de 33 mil unidades em 2013 para cerca de 26 mil em 2014.

A manutenção do atual modelo de transporte rodoviário interestadual, que tem pelo menos uma frota de 8 mil ônibus com idade avançada, traz novo fôlego. Existe a expectativa de que a partir deste ou do próximo semestre seja retomado o patamar anual de 3,2 mil unidades de ônibus novos somente para o segmento – acrescentando pelo menos mais 700 veículos ao volume registrado nos últimos exercícios.

Com as novas especificações técnicas dos veículos o governo deve determinar dentro dos próximos 12 meses, o transporte interestadual tem tudo para continuar evoluindo. Pois todos estão interessados na melhor prestação de serviço. Não porque o governo quer, mas porque o implacável mercado determina e exige.

**REDAÇÃO
DIRETOR**

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecibeiro@otmeditora.com.br

COLABORADORES

Amarillis Bertachini, Márcia Pirna Raspanti,
Sonia Moraes, Wagner de Oliveira

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

Vanessa Rodrigues
vanessa@otmeditora.com.br

Glenda Pereira
glenda@otmeditora.com.br

CURSOS CORPORATIVOS

Érika Marques
cursoscorporativos@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com.br

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulini/ João Batista A. Silva
Tel.: (41)3027-5565 - spala@spalamkt.com.br

Tiragem

10.000 exemplares

Impressão

Elyon

Assinatura anual: TM R\$ 200,00 (seis edições e quatro anuários);
TB R\$ 180,00 (Seis edições e três anuários).

Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta
corrente, cartão de crédito Visa, Mastercard e American Express
ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoques apenas as
últimas edições.

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são
necessariamente as mesmas da OTM Editora.
A edição circula no mês subsequente ao da capa.



**Redação, Administração, Publicidade
e Correspondência:**

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 705 Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (sequencial)
www.revistatechribus.com.br

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



■ SUMÁRIO

ENCARROÇADORAS

Empresa de origem espanhola, a Irizar completa 125 anos de atividade com a produção de ônibus de reconhecido padrão de qualidade 6

No Brasil, começo da Irizar envolveu percalços, mas ao longo do tempo empresa conquistou clientes com produtos destinados à faixa superior de mercado 10

Revista Exame reconhece a Marcopolo como Empresa do Ano em 2014, quando a companhia gaúcha completa 65 anos de atividades 14

RODOVIÁRIO INTERESTADUAL

Governo institui regime de autorização para transporte rodoviário de passageiros, mantendo os atuais operadores na prestação de serviços 18

UNIDADE INDUSTRIAL

Empresa chinesa BYD anuncia construção fábrica de ônibus elétricos e baterias em Campinas, iniciativa para disputar o almejado mercado brasileiro 22

EXPORTAÇÕES

Em um negócio de US\$ 28 milhões, a Volvo vende mais 155 ônibus e amplia para 78% a participação no sistema de BRT de Bogotá 24

TRANSPORTE PÚBLICO

Em feira europeia da mobilidade, Curitiba apresenta em Paris solução de transporte expresso e ônibus articulados, biarticulados e híbridos da Volvo 26

COMBUSTÍVEL ALTERNATIVO

FPT italiana fornecerá motores GNV ao transporte público da capital francesa para diminuir emissão de poluentes, vibrações e ruídos 28

PRODUÇÃO

Mercedes-Benz, montadora que menos perdeu vendas no primeiro semestre já sente a retomada de encomendas no rodoviário interestadual de passageiros 30

MERCADO

Fabus aponta redução de 27% na produção de carrocerias, enquanto a Anfavea registra queda de 13,7% na produção de chassis no primeiro semestre 34

MARKETING

Quatro unidades do Iveco Daily Minibus foram utilizadas para transportar dirigentes da seleção italiana de futebol durante a Copa no Brasil 36

TURISMO

Para facilitar embarque e desembarque, Infraero reforçou frota de ônibus nos aeroportos nas cidades-sede dos jogos da Copa do Mundo 38

SEGURANÇA

Volvo adota visão Zero Acidentes no Brasil, campanha lançada pelo grupo na Europa, que tem como ideal a futura segurança veicular 40

OPERAÇÃO

Empresa baiana Santana e São Paulo busca diferenciar serviços de fretamento e turismo ao utilizar modelos sofisticados de ônibus da Irizar 42

FROTA EFICIENTE

Com a utilização de ônibus articulados e superarticulados em faixas exclusivas, São Paulo fica com frota mais enxuta e maior número de passageiros 46

Operadora do transporte urbano de São Paulo, Santa Brígida aposta no diesel de cana como combustível alternativo 48

CAMPANHA

Prêmio ANTP-Abrati incentiva boas práticas do transporte terrestre de passageiros com prêmio em uma única categoria este ano: inovação e tecnologia 50

MONITORAMENTO

Transformados em delegacias móveis, 12 ônibus da Volvo foram utilizados durante a Copa para evitar distúrbios dentro e fora dos estádios 52

MOBILIDADE

Plataforma Cittati está em fase de implantação na cidade de Juiz de Fora, em Minas Gerais, com foco na eficiência da gestão pública 54

TECNOLOGIA

Sistema anticollisão desenvolvido em Israel e comercializado pela Zatix no Brasil pode reduzir em 90% risco de acidentes no trânsito 56

PNEUS

Vendas de pneus caem 14,7% no primeiro semestre em decorrência da diminuição de pedidos por parte das montadoras de caminhões e ônibus 59

MEIOS DE PAGAMENTO

Digicon apresenta sistema de validação com novas funções que aumentam as vantagens para os usuários 67

SEÇÕES

Mão de obra especializada, agilidade na reposição e o mais importante: onde você estiver. Ligue:

0800 643 0534



COMIL
ASSIST

Satisfação antes e depois da compra.
Soluções ideais, na medida certa para
seu negócio, quando você mais precisar.

- 65 credenciadas, disponibilizando peças e serviços;
- 20 unidades móveis para atendimento;
- 20 técnicos em campo treinados diretamente pela fábrica.

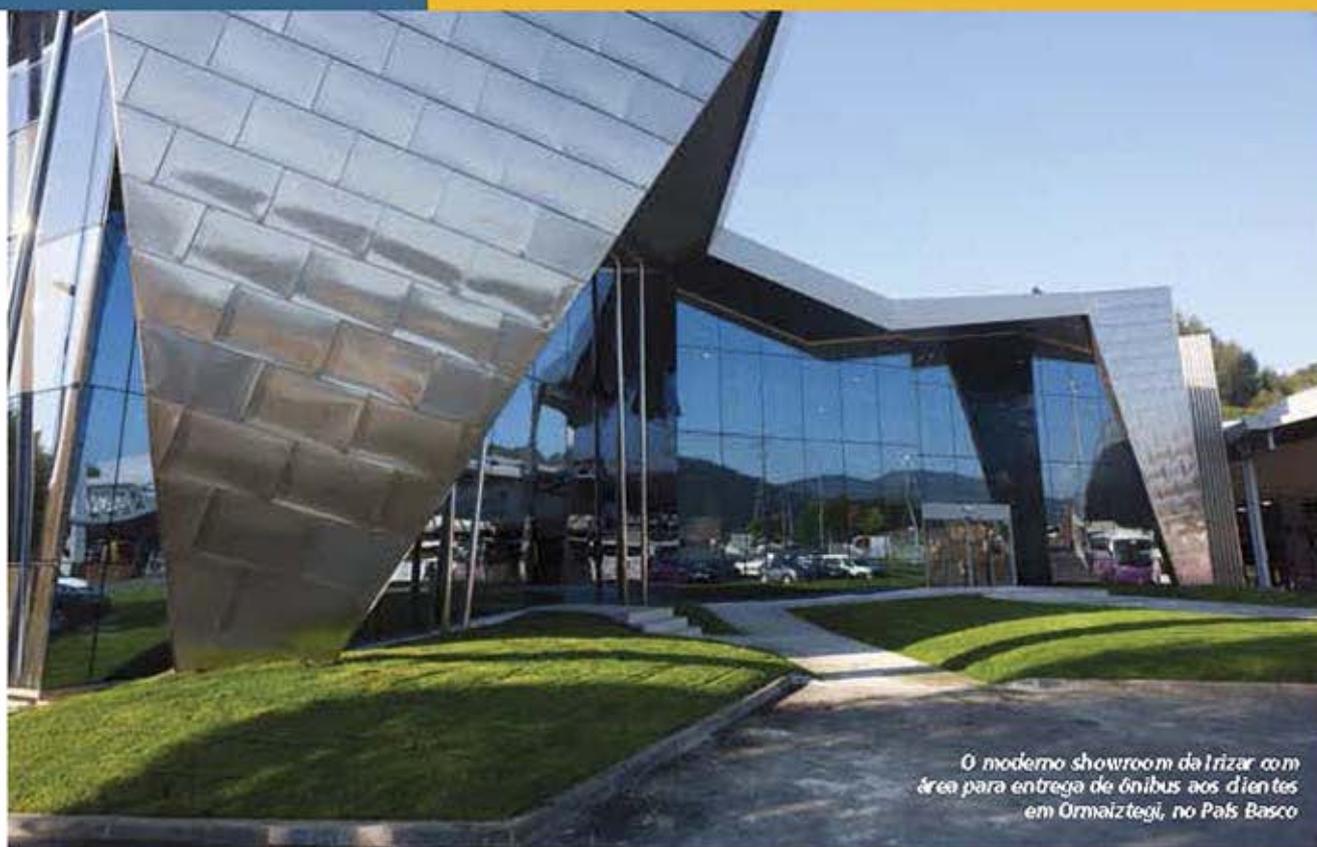
Reduza a velocidade, preserve a vida.



ESTAMOS NO
facebook

ACESSE E CURTA a nossa fanpage:
facebook.com/comilonibus





O moderno showroom da Irizar com área para entrega de ônibus aos clientes em Ormaiztegui, no País Basco

Os 125 anos da Irizar

Com resultados positivos no ano passado, o grupo Irizar comemora 125 anos de atividade e se prepara para os novos desafios do mercado de ônibus

■ AMARILIS BERTACHINI

Na região basca de Ormaiztegui, no norte da Espanha, na pequena e bucólica cidade de Ormaiztegui, com apenas 1,3 mil habitantes, onde o principal símbolo é seu viaduto – uma estrutura metálica construída no século 19 para a linha de trem Madrid-Irun –, a família Irizar começou em 1889 um pequeno negócio de ferragens e rodas para carruagens que deu início a uma das mais sólidas indústrias de carrocerias para ônibus da atualidade.

Cento e vinte e cinco anos depois, a Irizar é hoje o principal motor econômico de Ormaiztegui, mas foi muito além das fronteiras da província de Guipúzcoa, no País Basco, e expandiu suas atividades para outros continentes, reunindo hoje plantas de produção de ônibus em seis diferentes países (Espanha, Brasil, México,

Marrocos, Índia e África do Sul) e outras cinco companhias, fruto de sua diversificação industrial: a Hispacold, especializada em climatização para o setor de transporte rodoviário e ferroviário; a Masats, fabricante de componentes e sistemas de portas pneumáticas e elétricas e elevadores para pessoas com mobilidade reduzida; a Jema, empresa da área de eletrônica de potência; a Datik, que desenvolve soluções ITS para gestão e aumento de segurança no transporte; e a Akonza, fabricante de motores e geradores elétricos.

A despeito da situação econômica mundial dos mercados europeus e, principalmente, do mercado espanhol, o grupo atingiu no ano passado um recorde de faturamento de 556 milhões de euros, um crescimento atribuído pela própria

empresa à solidez da marca Irizar – que é uma referência mundial na produção de ônibus de alta qualidade – e das demais marcas que compõem o grupo.

“É com orgulho e emoção que celebramos este importante aniversário, num momento com uma sólida situação financeira e de grande crescimento do nosso grupo. Irizar deu os seus primeiros passos em 1889, fabricando rodas para carruagens e diligências, e começou a construir carrocerias para ônibus na década 20 do século passado. Após os seus primeiros 74 anos de vida como empresa familiar, propriedade da família à qual deve o seu nome, a Irizar transformou-se numa sociedade cooperativa em 1963 e assim se mantém até hoje”, declara José Manuel Orcasitas, diretor geral do grupo Irizar. “O nosso objetivo

é garantir o futuro e a nossa missão é crescer, gerar riqueza e emprego”, acrescenta.

Ele assinala que, além de ser hoje um grupo sólido, diversificado geograficamente e industrialmente, é uma companhia que se projeta pela marca, pela tecnologia e pela sustentabilidade, além de seus produtos que vão desde ônibus rodoviários até ônibus urbanos elétricos e outros itens dos diferentes setores em que está presente.

A planta industrial de Ormaiztegui manteve participação relevante nas atividades do grupo ao longo dos anos. Do total de 5.368 ônibus produzidos em 2013, cerca de 35%, ou perto de mil veículos, foram fabricados na unidade basca, com destino aos mercados da Europa e de Israel. Do faturamento total, 34% correspondem à fábrica de Ormaiztegui, 46% às demais plantas de ônibus da Irizar no mundo e 20% ao faturamento conjunto com as demais empresas do grupo Irizar. Devido ao alto grau de internacionalização e diversificação, 88% do faturamento total correspondem às exportações.

Essa relevância da unidade-sede refletiu também em novos investimentos realizados no ano passado na Irizar Ormaiztegui, tanto em melhorias das instalações, quanto em Investigação e Desenvolvimento (I+D), num total de 18 milhões de euros. A unidade passou por uma ampliação de 1.200 m² com o objetivo de acomodar o escritório e as instalações do Creatio-Centro de Investigação e Desenvolvimento do grupo Irizar, assim como um showroom e um novo e moderno edifício para a entrega de ônibus aos clientes. Essa ampliação do edifício incluiu uma segunda planta e uma nova recepção para acolher o visitante. O showroom tornou-se um grande espaço destinado, principalmente, aos clientes, com um centro de design, onde o cliente poderá configurar os veículos de acordo com o que necessita.

O Creatio é um centro dedicado à investigação aplicada e ao desenvolvimento tecnológico, que apoia os novos desenvolvimentos de ônibus integrais e elétricos,

assim como os componentes para os mesmos. Foi criado com o objetivo de ser a chave do desenvolvimento futuro da empresa, com vistas à inovação e à melhoria da competitividade sustentável do grupo e de seu crescimento.

Em comparação ao ano anterior, a produção total da Irizar em 2013 cresceu 15%, motivada, principalmente, pela mudança das normas de emissões que entraram em vigor na Europa em 2014, impondo com a nova motorização Euro 6. Prevendo preços superiores, os clientes anteciparam suas compras, impulsionando o resultado de 2013.

“Com relação ao comportamento dos mercados, 2013 foi um ano em que os mercados europeus e, sobretudo, os periféricos, parecem ter chegado ao fundo. Este ano começa-se a vislumbrar certos crescimentos, especialmente na Espanha e Portugal, onde até abril de 2014 o mercado cresceu 9%”, avalia a empresa, em comunicado oficial.

A tecnologia e a capacitação de talentos tomaram-se focos principais. “Os recursos dedicados ao conhecimento e à tecnologia são cada vez mais intensos e estamos criando os produtos que vão marcar nosso futuro a médio prazo. O esforço de pesquisa é realizado nos principais componentes e sistemas de nossas carrocerias para ônibus convencionais e na totalidade dos sistemas de nossa gama de ônibus integrais”, informa a empresa.

Entre essas expectativas para o futuro, a encarregada trabalha no projeto do ônibus urbano 100% elétrico, com zero emissões. Atualmente está finalizando os testes de durabilidade e a primeira unidade estava marcada para ser entregue em San Sebastián neste mês de julho.

O objetivo do projeto chamado de Irizar Electric Bus é desenvolver um novo ônibus elétrico, superando os desafios tecnológicos atualmente existentes na estrutura, com soluções para o sistema de tração, geração e armazenamento de energia, assim como



José Manuel Orcasitas: celebração num momento de “sólida situação financeira e de grande crescimento do grupo”

comunicações, controle e operação. Paralelamente, há a intenção de promover o uso do ônibus como a melhor alternativa para o transporte massivo de pessoas nos entornos urbanos.

BRASIL – Em uma análise individual de suas unidades industriais, a Irizar Brasil cresceu tanto no mercado interno quanto nas exportações no ano passado. As vendas foram alavancadas, principalmente, pela oferta do modelo i6 e pela estratégia de posicionamento no segmento Premium. Isto possibilitou que a unidade brasileira alcançasse um recorde em seus então 16 anos de história no país, com a produção de 800 ônibus em sua fábrica de Botucatu, no interior de São Paulo.

Mas pela análise divulgada pela empresa, esse quadro não se repetirá este ano. Ao contrário, a tendência é de queda nos negócios em 2014. Segundo a empresa, no final do ano passado, o mercado brasileiro começou a dar sinais de enfraquecimento, o que vem se confirmando este ano, com uma queda de 30% do mercado de ônibus até junho. “A economia começa a enfraquecer, não há confiança dos investidores internacionais e há um problema social

EMPRESAS DO GRUPO IRIZAR



IRIZAR MARROCOS

1996: Criação da companhia em Salé (Rabat)
2008: Instalação da nova planta em Skhirat com capacidade produtiva de 1.000 ônibus/ano

IRIZAR BRASIL

1997 (Dez): Criação da Irizar Brasil, Botucatu (São Paulo)

IRIZAR MÉXICO

1999: Criação da Irizar México, na cidade de Queretaro

IRIZAR TVS ÍNDIA

2001: Criação da Joint Venture com Ashok Leyland e TVS.
2010: Nova planta no sul da Índia

IRIZAR ÁFRICA DO SUL

2004: Criação da Irizar Southern Africa, na cidade de Centurion (Pretoria)

HISPACOLD

1998: Incorporação ao Grupo da empresa Hispacold Internacional

- Climatização para o setor de transporte rodoviário e ferroviário
- Líder na Espanha e uma das referências em nível internacional

MASATS

2002: Incorporação ao Grupo da empresa Masats.

- Componentes e sistemas de portas pneumáticas e elétricas, elevadores para pessoas com mobilidade reduzida para o setor de transporte rodoviário e ferroviário.

importante”, avalia a empresa.

MÉXICO – Também com números em alta, a Irizar México tem superado recordes produtivos anuais e em 2013 alcançou a marca histórica de 900 unidades graças a uma estratégia baseada na aproximação ao cliente. O foco da empresa é buscar maior penetração no mercado mexicano até que a maioria das empresas de transporte de passageiros do México possui unidades Irizar em suas frotas.

A marca Irizar já é bastante forte nesse mercado, com uma participação superior a 50%, e os ônibus são considerados os mais rentáveis e avançados do país. Para este ano, entretanto, há a expectativa de uma leve retração no mercado mexicano, devido, principalmente, à influência da reforma fiscal que está ocorrendo no país.

MARROCOS – No mercado marroquino, a Irizar Marrocos, instalada em Skhirat, é outra que registrou resultados positivos. Ali a empresa lançou no ano passado o modelo i6. “Começamos a tornar realidade o objetivo da Irizar de servir ônibus para o mercado europeu, cuidando de forma especial dos padrões de qualidade oferecidos que já são equivalentes ao resto do grupo.”

A estratégia é fabricar os produtos da mais alta gama em sua planta de Ormaiztegui e, em virtude do crescimento dos mercados, atender às demandas dos outros produtos a partir da planta de Skhirat. Já

fabricaram nessa planta as primeiras unidades do modelo i3 low entry para os mercados espanhol, inglês e dinamarquês. Também produziram um lote de 60 ônibus do modelo Irizar Century, sobre chassi Scania, para a Polônia. “Sua economia (do mercado marroquino) tem sido menos afetada pela crise e este ano cresce com força”, analisa a empresa.

ÍNDIA – No final do ano passado a empresa reduziu sua participação na joint venture Irizar TVS India para 5%, permanecendo como sócio tecnológico para, em sintonia com a evolução do mercado e da estratégia dos sócios no futuro, poder apoiar o desenvolvimento do projeto mediante transferências de tecnologia.

ÁFRICA DO SUL – Em setembro de 2004 foi criada a Irizar África do Sul, na cidade de Centurion (próxima a Pretoria), com o objetivo de fabricar unidades PKD para comercialização nos mercados da África do Sul, Namíbia, Zimbábue, Botsuana, Zâmbia, Malawi, Moçambique, Tanzânia, Quênia e Angola.

HISTÓRIA – O primeiro passo dessa trajetória empreendedora foi dado por José Francisco Irizar, que abriu sua ferraria em Ormaiztegui e deslocava-se a todos os cantos da região para atender aos vizinhos e camponeses, a quem reparava e fornecia rodas para as carruagens. Como uma empresa familiar, a Irizar foi fundada em 1889

para fabricação de carruagens para o transporte de passageiros.

Os filhos de José Francisco, José Lorenzo e Cecilio, deram continuidade ao negócio e em 1927 fabricaram o primeiro ônibus da empresa com tração mecânica. Era um veículo de 22 lugares, encarroçado sobre chassi adquirido por um de seus clientes, Julián Apaolaza, na França. O espírito inovador com que os irmãos Irizar enfrentaram esse desafio tornou-se característica nas gerações seguintes até tornar-se sinal de identidade da marca.

Novos progressos no encarroçamento de veículos foram feitos em 1938, com a construção de um ônibus sobre chassi Ford, de quatro cilindros, e em 1948, quando os irmãos Irizar incorporam o metal na produção e lançaram o primeiro veículo semimetálico do mercado, fabricado artesanalmente. Nos anos seguintes sucederam-se novos avanços: ônibus encarroçados sobre chassi Bedford, o primeiro ônibus de dois andares e o ônibus com janelas curvas. A popularidade dos irmãos Irizar aumentou em 1950 com o lançamento da “Rubia” (loira), uma furgoneta de estilo rancheiro que teve uma grande aceitação.

Os veículos totalmente metálicos (estrutura e painéis) começaram em 1954 e diante da possibilidade de continuar crescendo a empresa entrou em contato, dois anos depois, com a companhia italiana Orlandi, que

- Líder na Espanha e uma das referências em nível internacional

JEMA

2009: Incorporação ao Grupo Irizar.

2011: Criação da Jema Eletrônica.

- Eletrônica de potência.
- Forte potencial de crescimento em mercados internacionais.
- Sistemas multiplexados para a indústria do automóvel.
- Redes elétricas inteligentes.

DATIK

2011: Incorporação ao Grupo Irizar.

- Soluções ITS para gestão e aumento da segurança no transporte.
- Informação inteligente.

- Empresa jovem, nativa digital e com uma forte capacidade de adaptação às necessidades dos clientes.
- Forte potencial do crescimento.

ALCONZA

2013: Incorporação ao Grupo Irizar.

- Motores e geradores elétricos de até 400 MVA. 250 t de peso e 5 m de diâmetro embutido.
- Tecnologia e produtos personalizados que estão adaptados às necessidades do cliente.
- Segmentos de mercado: geração off-shore, hidráulica e industrial para fins especiais.

CREATIO – Centro de Pesquisa e Desenvolvimento do Grupo Irizar

2012: Incorporação ao Grupo Irizar.

- É fundamental para o desenvolvimento futuro.
- Potencia a capacidade de pesquisa aplicada e desenvolvimento tecnológico do Grupo.
- Trabalha na inovação com uma visão de longo prazo, pensando na melhoria da competitividade sustentável no futuro e seu crescimento gerador de riqueza e emprego em seu campo de atuação.

125 ANOS DE HISTÓRIA

- Mais de 3.400 pessoas.
- Plantas de produção em seis países.
- Presença comercial em mais de 90 países dos cinco continentes.

fabricava, naquela época, os ônibus que eram considerados os melhores da Europa. Em um ano, a Irizar já estava fabricando o primeiro ônibus com os conceitos de design importados pela fábrica.

Nos anos 1960 é lançado o ônibus urbano e o modelo Leyland. Nessa década, a presença da Irizar expandiu-se graças à relação comercial iniciada com a empresa Auto-Pullman, que abriu o mercado para todo o estado espanhol e permitiu que os veículos da Irizar de Ormaiztegi comessem a ser vistos em Madri, Sevilha, Barcelona e Málaga.

No final dos anos 50 e início da década de 60 surgiu uma nova concepção empresarial nos arredores de Ormaiztegi que reforçava o compromisso das pessoas com a empresa e os trabalhadores passavam a integrar-se como sócios. Foi com essa mentalidade que em 1962 a empresa tornou-se uma cooperativa industrial denominada Irizar Sociedade Cooperativa Industrial, com quarenta e oito sócios fundadores.

Na década de 80, o destaque foi o lançamento, em 1989, do modelo Irizar Century, considerado revolucionário à época, criado para percorrer trechos de média e longa distâncias e indicado para serviços eventuais. A ação coincidiu com a celebração do primeiro centenário da empresa. Este modelo da fabricante é o mais vendido no mundo, com mais de 20 mil unidades

comercializadas até hoje.

Um novo rumo foi traçado para a empresa no início dos anos 1990, quando se definiram novas linhas estratégicas que fizeram com que a Irizar crescesse de forma exponencial e iniciasse sua expansão internacional, levando à criação do Grupo Irizar e lançando as bases do que hoje é a companhia. Koldo Saratxaga se incorporou à Irizar em 1991 e foi quem liderou esse processo, fazendo importantes mudanças que levaram à soma de êxitos nos anos seguintes.

Se no século 19 o desejo de José Francisco Irizar era oferecer soluções inovadoras às demandas dos seus clientes da região basca, no século XXI a Irizar tinha que dar soluções inovadoras aos clientes que se encontravam em todo o mundo, internacionalizando suas atividades. Assim, em 1995 começou o processo de internacionalização com a inauguração de uma planta de produção em Tianjin (China), unidade esta que já encerrou suas atividades há cerca de quatro anos. Um ano depois abriu outra unidade no Marrocos; em 1997 chegou no Brasil e em 1999 começou a operar a fábrica do México, no estado de Querétaro, localização estratégica para entrar no mercado do Canadá e dos Estados Unidos. Em 2001 começou a produzir na Índia, em uma joint venture com Ashok Leyland e TVS, e três anos depois desembarcou na África do Sul.

Nesse mesmo ano lançou o modelo Irizar

pb e em 2007 apresentou ao mercado o Irizar i4, concebido para atender aos segmentos de curtas e médias distâncias. Em 2009 lançou a versão Irizar i4 LE (Low Entry), que foi o primeiro ônibus baseado em conceitos de funcionalidade, com design de um veículo concebido para o serviço de transportes interurbano e metropolitano.

Já em 2009 a empresa anunciou ao mercado a produção dos primeiros protótipos da gama de ônibus integrais, que foram disponibilizados para os clientes em 2011. Em 2010 foi apresentado ao mercado o modelo Irizar i6, um veículo polivalente de alto padrão, ideal para serviços regulares e eventuais que tem tido ótima aceitação no mercado. Dois anos depois um novo produto é lançado: o Irizar i3, o primeiro lowentry da empresa, desenvolvido para atender às necessidades de transporte nas concentrações urbanas.

Em 2011 chega ao mercado a linha de ônibus integrais da marca e começa o projeto de mobilidade sustentável para cidades. Foi desenvolvida uma gama de ônibus que incluem avanços tanto em segurança ativa como passiva e que oferecem ao cliente uma alternativa à oferta de ônibus fabricados sobre chassi de todas as marcas disponíveis nos diferentes mercados. Hoje a empresa fabrica uma gama de ônibus com os seguintes modelos: Irizar Century, Irizar pb, Irizar i4, Irizar i4LE, Irizar i6 e Irizar i3. ■

A Irizar no Brasil

O começo da Irizar no Brasil foi marcado por percalços, mas ao longo dos anos a empresa conquistou o mercado nacional com produtos de alto padrão de qualidade

AMARILIS BERTACHINI



A Irizar produziu na fábrica de Botucatu 804 ônibus rodoviários no ano passado

No começo da década de 1990, a matriz da Irizar, sediada ao norte da Espanha, percebeu uma queda na demanda por ônibus rodoviários nos mercados atendidos até então pela fabricante, situados basicamente no sul da Europa. Na época, as vendas se resumiam à própria Espanha, Itália, França e Israel. Diante desse cenário, a diretoria decidiu que era a hora de abrir novas plantas de produção em outros países, principalmente naqueles onde se enxergava um futuro promissor para os ônibus rodoviários.

A seleção desses países levou em consideração a pouca expressividade das malhas aérea e ferroviária locais para o transporte de passageiros e o alto índice de utilização do modo rodoviário. A Irizar, então, escalou um executivo que se dedicaria

exclusivamente a prospectar novos mercados e a implantar novas fábricas, para expandir sua presença mundial. Depois de analisar ofertas de diversos sócios em potencial, o grupo associou-se a uma empresa da cidade de Botucatu, no interior de São Paulo – que depois acabou indo à falência – e iniciou suas atividades no Brasil em 1997.

O primeiro ônibus rodoviário montado pela encarroçadora foi apresentado oficialmente durante a Expobus, de 1998. “Logo após a boa impressão causada na Expobus, a competitividade mundial da empresa, que era grande, sofreu forte abalo em fevereiro de 1999, quando o real teve uma desvalorização de 40%”, conta João Paulo da Cunha Ranalli, gerente nacional de vendas da Irizar.

A mudança na economia acabou minando um pouco a intenção da fabricante de procurar novos fornecedores nacionais, já que o índice de nacionalização dos ônibus ainda era baixo. “Na época havia muitos comentários da concorrência dizendo que o nosso ônibus era muito fraco e que quebraria facilmente. Os concorrentes espanhóis tinham boatos de que os ônibus da Irizar não eram fabricados em Botucatu, e sim importados. Assim foi o começo da encarroçadora: com pouco mais de 60 funcionários, muitos percalços e uma garra tipicamente espanhola”, relata Ranalli. Entre os principais acontecimentos da história da empresa no país o executivo destaca os lançamentos dos modelos NC, em março de 2005, do PB, em outubro de 2010 e do i6, em novembro de 2012.

No ano passado a Irizar produziu no Brasil 804 ônibus, um crescimento de quase 13% sobre 2012. Este resultado é atribuído à boa aceitação dos ônibus rodoviários i6 que, no mercado interno, tiveram um aumento de 37,5% nas vendas, em comparação ao ano anterior. O i6 representou 80% das unidades produzidas no ano passado, seguido do Century, com 16% de participação e do PB, com 4% da produção. As exportações da unidade brasileira em 2013 somaram 459 unidades destinadas a países da América do Sul, América Central, África e Oceania.

Ranalli avalia que o crescimento da demanda pelo i6 prova que o produto reúne todas as expectativas e necessidades do mercado e contém as inovações exigidas

PEÇAS, VIDROS E ACESSÓRIOS PARA CARROCERIAS DE ÔNIBUS



**Inovação,
credibilidade e liderança.**

O LÍDER NÃO MUDA. EVOLUI.

Respeite os limites de velocidade.

CAIO

Distribuidor:



Mascarello

COMIL

DESCUBRA OS MAIS DE 25.000 ITENS QUE OFERECEMOS PARA O SEU ÔNIBUS.

Líder em seu segmento e atuando há 25 anos, a SOBUS oferece a mais completa linha de peças, vidros e acessórios para carrocerias de ônibus. Além do destaque ao atendimento, sempre prestado com eficiência e qualidade, a equipe SOBUS antecipa os desafios e inovações do mercado de transporte de passageiros.

Representante das maiores encarregadoras de ônibus do país, a empresa conta com duas unidades, sua matriz em São Paulo e uma loja em Recife inaugurada para atender a região nordeste com a mesma excelência.

www.sobus.com.br

São Paulo
11 2955 0008



Recife
81 3476 1083

Al. 2º Sargt. Névio Barracho dos Santos, 480 - Pq. Novo Mundo - São Paulo - SP - CEP 02180-090
Rua Presidente Nilo Peçanha, 302 - Bairro Prazeres - Jaboatão dos Guararapes - PE - CEP 54310-220

pelos usuários e legislações. O i6 foi projetado a partir da coleta de dados técnicos e de mercado dos principais centros consumidores do mundo. "A carroceria tem o menor coeficiente aerodinâmico do mercado, a melhor distribuição de pesos e atende a todas as normas brasileiras e internacionais de segurança. Consequentemente, temos o menor consumo de combustível e o menor custo por quilômetro rodado", defende.

Nos primeiros seis meses deste ano, o segmento rodoviário sofreu uma queda de 47% nos mercados atendidos pela fabricante a partir da unidade do Brasil, sendo que a maior retração está no próprio mercado interno. Esse comportamento originou para a Irizar uma retração no mercado interno de 39% e no mercado externo de 16%, em comparação ao primeiro semestre do ano passado.

Para 2014, a previsão de vendas para o mercado interno é de manutenção do patamar de 2013, mas com o receio de uma possível retração. Para o mercado externo, a expectativa é manter os resultados obtidos no ano passado.

Indagado sobre como a empresa projeta seu crescimento no Brasil para os próximos anos, Ranalli prevê um cenário otimista, apesar das dificuldades. "O Brasil está atravessando um ano complicado industrialmente, com eventos extraordinários, tais como Copa do Mundo e eleições, que fizeram com que a economia tivesse



João da Cunha Ranalli: começo no Brasil foi marcado por muitos percalços e uma garra tipicamente espanhola

uma desaceleração mais acentuada do que estava acontecendo nos anos anteriores. Mesmo assim, a expectativa da Irizar é que nos próximos anos o Brasil vai retornar aos valores esperados de crescimento e, com certeza, a Irizar acompanhará essa tendência", estima.

Hoje a Irizar Brasil ocupa uma área construída de 22 mil m² em Botucatu, com capacidade de produção de quatro veículos por dia. "A produção atual é de três ônibus por dia, o que significa que a unidade está preparada para atender a demandas até 25% superiores ao volume atual, ou o

equivalente a um número próximo de mil ônibus por ano", resume.

Comparativamente à produção da empresa na Espanha, Ranalli acredita que a qualidade dos ônibus feitos na unidade brasileira é equiparável à da planta principal de Ormaiztegui. "Pequenos detalhes diferenciam os produtos fabricados no Brasil, como as poltronas aqui produzidas, que foram desenvolvidas com um maior padrão de conforto, projetadas para acomodar os passageiros em viagens de longas distâncias, considerando a possibilidade de pernoitar nos ônibus", diz.

A Irizar fabrica no Brasil também partes e componentes de seus próprios ônibus, como as poltronas, conjuntos estruturais e equipamentos de ar-condicionado. As poltronas são fabricadas em Botucatu desde 2010; os conjuntos estruturais e os equipamentos de ar-condicionado são fabricados parte na própria planta e parte em terceiros, e são feitos desde que a empresa se instalou no país.

Na Espanha a maioria da produção das partes e componentes é terceirizada. "Na Europa, assim como em alguns países do continente americano, a legislação de impostos contribui e estimula o processo de terceirização; no Brasil, devido à cobrança exagerada e em cascata dos impostos, nós somos obrigados a verticalizar para sermos competitivos", afirma.

TECNOLOGIA – O desenvolvimento tecnológico é uma das apostas da empresa para o futuro. A Irizar possui na Europa o Centro de Investigação e Desenvolvimento – Creatio, que apoia o desenvolvimento de ônibus integrais e elétricos da montadora, assim como os componentes para os mesmos, e o programa de captação de talento (ITP). "Os esforços dedicados ao conhecimento e à tecnologia são cada vez mais intensos e estamos criando os produtos que vão marcar nosso futuro a médio prazo. O esforço da pesquisa ocorre nos principais componentes e sistemas de nossas carrocerias", defende. ■



Vendas do modelo i6 impulsionaram o aumento de 13% na produção de 2013

INCRÍVEIS EM TODOS OS SENTIDOS: TRANSMISSÕES E EIXOS ZF.

Passageiros de ônibus exigem o máximo em conforto e segurança. Os frotistas precisam reduzir constantemente os custos operacionais. A transmissão ZF-Ecolife com 6 marchas proporciona redução no consumo de combustível e aumento de produtividade. Os eixos low-floor ZF, possibilitam o embarque e desembarque rápido e seguro dos passageiros, garantindo uma viagem sempre agradável. E tem mais: nossos produtos são totalmente integrados e oferecem o mais elevado nível de qualidade, além de proporcionarem aceleração dinâmica e condução tranquila, minimizando os impactos sobre o veículo e o meio ambiente. www.zf.com/buses



MOTION AND MOBILITY



Prêmio reconhece expansão e consolidação da Marcopolo



Maior fabricante de carrocerias do Brasil foi eleita a Empresa do Ano pela revista Exame por seu contínuo avanço nacional e internacional

■ WAGNER OLIVEIRA

Desta vez não é por causa da Festa da Uva que a Serra Gaúcha está em festa. É que no dia 6 de agosto a Marcopolo completa 65 anos de atividades. Várias cerimônias estão previstas para a data, já que a empresa fundada em Caxias do Sul contou com a colaboração de participação intensa de sua comunidade para se transformar no que é hoje: uma das empresas de maior prestígio no Brasil e no mundo.

Esse desempenho não para de ser reconhecido. Por sua constante inovação na indústria do ônibus, a Marcopolo foi eleita a Empresa do Ano pela revista Exame, que avalia as Melhores e Maiores em um ranking que engloba as 1.000 mais influentes corporações que atuam no país.

Ao longo dos últimos anos, a Marcopolo surpreendeu seus clientes e usuários com seus produtos de alta performance. Com isso, passou a ditar os rumos e os parâmetros na indústria do ônibus, seja nacional ou internacionalmente. O sucesso interno tem sido a chave para o processo de

globalização da empresa, que comercializa ônibus e componentes em mais de cem países.

“Somos a única empresa brasileira, por exemplo, com produção em todos os países do Brics (bloco de países formados pelo Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul), diz Valter Cruz, diretor de marketing da Marcopolo. “Todo o nosso conhecimento acumulado ao longo de seis décadas e meia, hoje nos faz ser referência na indústria voltada para todos os segmentos do ônibus.”

Para o executivo, o prêmio recebido pela Marcopolo é reconhecimento não pelo trabalho de um ano, mas pelo esforço contínuo de vários exercícios na busca da consolidação de um negócio que começou na Serra Gaúcha e não para de se expandir pelo mundo, criando oportunidades e trazendo divisas. “É um esforço contínuo de evolução, baseado no trabalho de muitas pessoas empenhadas em oferecer produtos de qualidade e durabilidade que gerem lucros para os nossos clientes”, reforça Cruz.

A Marcopolo passou a ser tão influente que o seu CEO, José Rubens de La Rosa, assumiu a presidência de todo o conselho dos Brics, tomando decisões que ajudam os governos deste bloco de países a formular políticas de desenvolvimento social e econômico. Surgiu neste conselho, por exemplo, a decisão de se criar um banco de desenvolvimento que financie projetos estruturais para os Brics, cujos presidentes se reuniram no Brasil para anunciar a criação da instituição.

A Marcopolo foi criada no fim dos anos 40, quando Paulo Bellini, atualmente com 87 anos, montou sociedade com os irmãos Dorval Antônio, Nelson, João e Doracy Luiz Nicola, donos de uma oficina mecânica, para fabricar carrocerias de madeira e adaptá-las a chassis de caminhões. Os Nicola saíram da sociedade em 1968 e desde então a família Bellini tem 17% do capital – 71% está na Bolsa de Valores de São Paulo.

O ponto de virada da empresa aconteceu

nos anos 1980. Após uma crise no início daquela década no Brasil que quase comprometeu a sobrevivência de várias empresas nacionais, o empresário Paulo Bellini, junto com uma comitiva de empresários, conheceu, em 1986, no Japão, o modo de produção nipônico, que envolvia o comprometimento dos empregados e o just-in-time, entre outras técnicas que evita o desperdício e a formação de estoques desnecessários.

A partir dali, a empresa começava a se diferenciar no mercado e se tornar referência nacional. A maior organização abriu as portas para o processo de internacionalização, uma decisão estratégica oriunda da visão empreendedora dos administradores e colaboradores da Marcopolo.

A força da Marcopolo é tanta que, atualmente, 80% dos ônibus rodoviários brasileiros, segundo dados da empresa, levam o emblema da Marcopolo, que monta suas carrocerias em chassis de todos os fabricantes nacionais, como a Mercedes-Benz, Volvo, Scania e MAN.

"Hoje, nas estradas brasileiras, podemos dizer que a Marcopolo é quase sinônimo de ônibus", afirma, sem falsa modéstia, Valter Cruz. No segmento urbano, os modelos da empresa representam mais de 40% do mercado. "Nosso produto é de reconhecida qualidade tanto pelo operador, quando pelo motorista e usuário", declara.

Segundo o diretor de marketing da Marcopolo, a consolidação da família Paradiso, por exemplo, ocorreu quando a empresa lançou o conceito 10+10+10. "Elaboramos dez condições para que o nosso produto fosse o melhor para o operador, dez para que fosse o melhor para o motorista e dez para que representasse o melhor para o usuário. Este mesmo conceito aplicamos em nossos produtos no exterior, replicando o sucesso alcançado internamente. Podemos dizer que nosso ônibus vende igual a pão quente", diz.

Em processo de contínuo crescimento, a



Paulo Bellini conduziu a Marcopolo até chegar hoje à condição de uma das empresas de maior prestígio no Brasil e no mundo

Marcopolo segue sempre em busca de novas oportunidades no Brasil e no exterior. Internamente, tem fábricas em Caxias do Sul e no Rio de Janeiro, onde produz ônibus urbano, cujo Torino é o modelo campeão de vendas. Também investe no Espírito Santo, onde vai concentrar a produção do Volare, micro-ônibus de reconhecida capacidade de vendas.

No exterior, possui produção na Argentina (com duas unidades industriais), Colômbia, México, Canadá (onde tem participação em uma empresa daquele país que possui três unidades nos Estados Unidos), África do Sul (uma fábrica), Egito, Índia (duas fábricas), China, Austrália (três unidades fabris) e um escritório de representação na Rússia.

No ano passado, a produção da Marcopolo chegou a 33 mil unidades – dois em cada cinco ônibus são produzidos para o mercado brasileiro. O faturamento superou os R\$ 3,1 bilhões, com lucro superior a R\$ 250 milhões. De acordo com Valter Cruz, a produção e o faturamento este ano devem registrar pequeno avanço em relação a 2013, dadas as condições mais difíceis nos países em desenvolvimento.

Com a contínua evolução da linha de

produtos, a Marcopolo vem conseguindo uma exposição cada vez maior da marca. Na Copa do Mundo, por exemplo, todas as seleções foram transportadas por modelos da empresa. "Isso nos deu uma visibilidade muito grande no mundo inteiro, reforçando a qualidade dos nossos produtos", enfatiza.

De acordo com o executivo, a produção verticalizada da Marcopolo ajudou no processo de internacionalização da empresa. "Começamos exportando componentes que produzíamos dentro de casa. Conforme viamos a viabilidade do produto, fomos avançando na busca de colocarmos no exterior produtos cada vez mais completos", conta.

Para se manter à frente da concorrência e ditar a moda, Cruz afirma ser importante a Marcopolo buscar constantemente a inovação, pensando no melhor resultado para seus clientes e usuários de seus produtos. "Hoje temos um centro de design em Caxias do Sul com profissionais daqui e de outros países. Buscamos sempre ditar as tendências, além de acompanhar tudo o que surge mundo afora na indústria do ônibus", afirma.

A preocupação com a qualidade é tanta que, num dos desenvolvimentos da família Paradiso, engenheiros chegaram a viajar de ônibus por vários países da América do Sul para entender o que é preciso para proporcionar a melhor viagem tanto para os passageiros quanto para os condutores do veículo.

Para Cruz, o amplo conhecimento das técnicas de produção e a verticalização da produção ajudaram a Marcopolo a se moldar às condições de infraestrutura em diferentes países. Na África do Sul, por exemplo, produz carrocerias que não existem no Brasil, assim como na Ásia e Europa Oriental. Como uma empresa globalizada, também pode compensar custos internos com a flexibilidade da produção em países onde a produção é mais competitiva. ■

RENTABILIDADE



Faça revisões em seu veículo regularmente

E E CONFORTO



 **Irizar**



No fim da linha, caiu a licitação

Após quase seis anos de imbróglio em torno da licitação para concessão das linhas interestaduais e internacionais, é aprovado o modelo de autorização e tudo fica como as atuais operadoras queriam

■ AMARILIS BERTACHINI

Dizem que time que está ganhando não se mexe. Essa máxima passa a valer para o transporte interestadual e internacional de passageiros, um dos poucos que apresentam índices elevados de satisfação por parte dos usuários, em contraste às constantes críticas dirigidas ao transporte coletivo urbano. O segmento tem avaliação positiva de 87,8% dos usuários. Pois a recente aprovação da Lei nº 12.996/2014, que instituiu o modelo de autorização para as empresas de ônibus operarem as cerca de duas mil linhas interestaduais e municipais, encerra definitivamente o processo de licitação iniciado há quase seis anos e

deixa praticamente tudo como está.

"Para que mudar?", indaga José Antonio Martins, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), destacando o índice de 87,8% de satisfação dos usuários. "Eu pergunto qual é o sistema de transporte que tem esse índice de aprovação do usuário? O aéreo talvez nem chegue a 50%, então por que mudar?". A entidade reúne os seis maiores fabricantes nacionais de carrocerias para ônibus, com uma produção de 32.693 unidades no ano passado, que aguardavam com ansiedade a solução desse impasse para destravar as negociações de compra e venda que estavam

emperradas, à espera da decisão. Muitas das 196 empresas que operam linhas interestaduais e internacionais suspenderam as compras de novos ônibus com receio de que a licitação, se concluída, redistribuísse as linhas e lhes tirasse parte da área de concessão. Por precaução, suspenderam as compras e os programas de renovação e expansão das frotas.

Segundo Paulo Porto Lima, presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati) que, ao lado da Fabus, também concentrou esforços para que essa lei fosse aprovada, somente agora o setor passa a

saber qual é o regime jurídico que lhe será aplicado, porque desde 1988 os empresários estavam sem uma definição clara, especialmente sobre prazo, prorrogação e em relação à segurança jurídica no todo. "Quando o regulamento no novo regime for conhecido aí esperamos ter regras mais claras para possibilitar os investimentos necessários à manutenção e melhorias dos serviços", diz.

Com o fim do impasse, o potencial de aquecimento do mercado é promissor. A expectativa, segundo Martins, é de retomada dos negócios da ordem de R\$ 6 bilhões, considerando uma manifesta intenção por parte dos empresários de comprar perto de 2,5 mil ônibus por ano nos próximos quatro anos, resultando em um total de 10 mil novos veículos que poderão entrar no mercado. Essa renovação reduziria a idade média da frota dos atuais nove anos para apenas três anos. A frota desse segmento soma hoje 14 mil ônibus em operação.

VENDAS – O presidente da Fabus prevê que a medida já deverá refletir nas vendas de ônibus no segundo semestre deste ano.

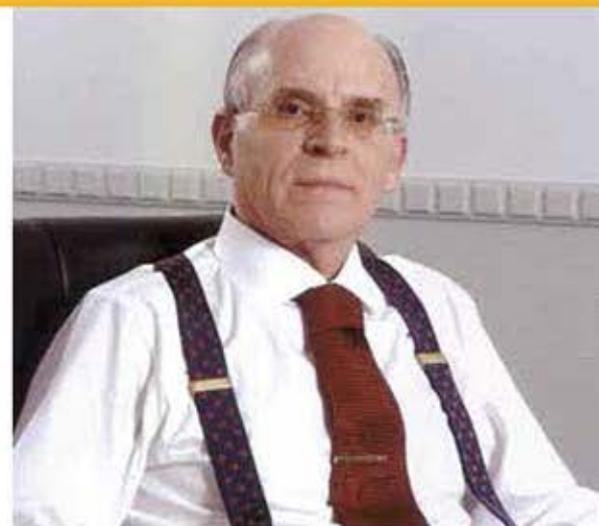
Menos de um mês após o anúncio das autorizações, a maior fabricante de chassis para ônibus no mercado nacional, a Mercedes-Benz, já começou a atender os novos pedidos que brotaram diante dessa definição de mercado. Segundo Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da montadora, clientes de São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia, que antes estavam inseguros diante da indefinição sobre o assunto, foram encorajados pela nova regra e já colocaram pedidos que serão entregues nos próximos dois meses. "O mercado de rodoviário vinha se mantendo num patamar de duas mil unidades por ano e essas indefinições das linhas interestaduais provocavam insegurança da parte dos empresários que não sabiam como

tudo ia ficar", assinala Barbosa.

A notícia já fez inclusive a Mercedes-Benz rever para cima sua projeção de vendas de rodoviários para este ano. Este segmento representa entre 15% e 20% do total de ônibus comercializados anualmente. Em 2013 a empresa licenciou 13.643 chassis para ônibus, um crescimento de 7% sobre o ano anterior, dos quais 3.238 eram modelos rodoviários. A montadora produz quatro principais produtos nesse segmento: chassis O 500 R (4x2), O 500 RS (4x2), O 500 RSD (6x2) e o O 500 RSDD (8x2). O mais vendido no ano passado foi o O 500 RSD, com 536 unidades comercializadas.

"Vejo isto como um fato bastante positivo. A questão da autorização é um pedido do sistema que acontece há mais de cinco anos e com a autorização as empresas que hoje já operam no sistema podem continuar, o que lhes dá possibilidade de planejamento, para fazer eventuais renovações de frotas. Eu diria que isto é um impulso bastante interessante para o nosso negócio de ônibus, em especial o segmento rodoviário que hoje responde por entre duas mil unidades por ano e pode chegar a três mil unidades por ano", calcula o diretor da Mercedes.

Mas Barbosa assinala que os desafios do segmento rodoviário não acabam aqui.



Antonio Martins, da Fabus, prevê que a medida já refletirá nas vendas de ônibus no segundo semestre

Ele diz que essa autorização é uma parte da conquista, mas ainda falta a determinação, nos próximos anos, das especificações técnicas dos veículos. No trâmite da licitação que estava em andamento chegou a ser delineado um desenho de especificação técnica para os veículos, mas não foi alcançado consenso entre empresas e a ANTT, e o assunto deverá voltar a ser discutido nos próximos anos. "Por enquanto os produtos permanecem como estão", comenta Barbosa.

BENEFÍCIO TARIFÁRIO – Para os passageiros que já se manifestam satisfeitos com o nível de qualidade do serviço prestado atualmente, a autorização de linhas pode representar mais conforto e, paralelamente, há a expectativa de benefício tarifário. "No modelo de autorização, a competição é transferida inteiramente para o mercado, enquanto no regime anterior a competição se dava, sobretudo, pelo mercado (na licitação). Este novo regime tem como característica básica maior flexibilidade, permitindo ampliação da concorrência, inclusive mediante a entrada de novos prestadores de serviço. Como resultado deste processo, é esperada melhoria na qualidade do serviço e modicidade tarifária", declara Ana Patrícia Gonçalves Lira, diretora da ANTT, que foi a entidade responsável pela licitação para as concessões.

"Só agora o setor passa a saber qual é o regime jurídico que lhe será aplicado", diz Porto Lima, da Abrati



No ano passado a Mercedes-Benz vendeu 3.238 chassis para ônibus rodoviários e o O-500 RSD foi o mais comercializado

“O usuário poderá pagar uma tarifa menor, usufruir ônibus mais modernos, com muito mais conforto e segurança, além de itens de modernidade, como internet a bordo em algumas linhas. É bom lembrar que hoje o sistema é muito bem avaliado pelos passageiros, como mostra pesquisa feita pela própria ANTT. A Abrati também fez pesquisa com o Instituto Vox Populi e chegou a resultados semelhantes aos da agência reguladora”, observa Porto Lima.

REGRAS – A ANTT tem agora o prazo de um ano para editar uma resolução com as regras aplicáveis aos serviços e às empresas operadoras. Essa norma será submetida à Audiência Pública para discussão com a sociedade. “Nessa ocasião todos os interessados poderão contribuir para seu aperfeiçoamento”, complementa Ana Patrícia Lira.

De acordo com a diretora da agência, não chegou a acontecer a entrega de propostas para o processo licitatório porque este estava suspenso devido à decisão judicial. Ela informou ainda que após os trâmites internos, o encerramento da licitação será comunicado aos interessados no site da ANTT, no Diário Oficial da União e em jornais de grande circulação.

O Artigo 5º da Lei nº 12.996/2014 estabelece que as atuais autorizações especiais deverão ser extintas no prazo de até um ano, período no qual a ANTT deverá editar regulamentação com condições para outorga da autorização.

POLÊMICA – Desde o início do processo licitatório, em 2008, a polêmica pairou sobre o modelo de concessão e várias limitações impediram que a licitação fosse finalizada. No ano passado o edital foi finalmente publicado, mas foi suspenso por força de um pleito da Abrati que novamente adiou o processo. Tanto a Fabus quanto a Abrati, defenderam o modelo de autorização e fizeram um forte trabalho de convencimento do poder Legislativo, da Câmara Federal e do Senado, para que a Medida Provisória nº 638, que estava sendo aprovada pelo Congresso, não fosse vetada pelo governo federal.

A aprovação do sistema de autorização levantou nova polêmica sobre um assunto já tão controverso. A começar pela maneira como foi feita: enquanto corria a licitação para a redistribuição das concessões das linhas, foi incluída uma emenda sobre as autorizações de linhas de ônibus na Medida Provisória nº 638, que originalmente tratava do programa Inovar-Auto, de benefícios ao setor automotivo.

Outro ponto polêmico da questão é a alegação de uma possível inconstitucionalidade do sistema de autorização, uma vez que a Constituição determina que a permissão para prestar serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros seja precedida de licitação.

Mas ao argumento de inconstitucionalidade até a própria ANTT, que ao longo de cerca de seis anos desenvolveu um extenso trabalho para concretizar a licitação, produzindo um calhamaço com mais

de quatro mil páginas que compunham o edital, acabou se resignando. “O artigo 21 da Constituição Federal disciplina sobre o assunto, e nele está previsto que os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros são de competência da União, e podem ser prestados diretamente, ou sob regime de concessão, permissão ou autorização. Publicada a Lei nº 12.996/2014 ela deve ser cumprida, com a delegação dos serviços sob o regime de autorização, excetuado os serviços semiurbanos, que permanecem via permissão” afirma Ana Patrícia.

“A ANTT trabalhará para edição de regulamentação de forma a estabelecer regras visando à melhoria do serviço ao usuário e à modicidade tarifária, muitas das quais estavam presentes no processo de licitação até então em curso”, declara Ana Patrícia Lira.

Porto Lima avalia a nova lei como uma iniciativa do governo e do Congresso para dar ao ônibus tratamento similar ao que já ocorre no modal aéreo e defende o ponto de vista de que a decisão não é inconstitucional. “Na verdade quando é citado que a Constituição exige licitação, trata-se de um engano, na medida em que o serviço de transporte interestadual e internacional de passageiros é definido pela letra “e”, do inciso XII, do artigo 21”, defende, explicando que ali fica clara a definição de que compete à União explorar diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

“Portanto, não restam dúvidas de que a União pode delegar o serviço em questão, para exploração pela iniciativa privada, em qualquer dos regimes jurídicos previstos no inciso XII, com aplicação específica para o setor de transporte. Não há nenhuma regra específica que exija licitação. Esta regra de exigir licitação é uma regra geral para outros serviços públicos, mas não aplicável a serviços de transporte, que por definição da Constituição Federal são de competência da União”, explica. ■



**VOLVO HÍBRIDO. PRODUTIVIDADE
COM MENOS IMPACTO AMBIENTAL.**



**PRATIQUE A
MATEMÁTICA
VOLVO**

Velocidade e álcool: combinação fatal.



Pense em um veículo com tecnologia inteligente que, em pleno funcionamento, muda sozinho sua fonte de energia. Você deve ter pensado no Volvo Híbrido, que utiliza diesel e eletricidade, o que subtrai 35% do consumo de combustível e 50% da emissão de poluentes, além de ser mais silencioso nas arrancadas.



@bus

FAÇA AS CONTAS. UM VOLVO SOMA PRODUTIVIDADE AO SEU NEGÓCIO.

ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/onibus



BYD chinesa e prefeitura de Campinas anunciam instalação de fábrica

Para ingressar no mercado brasileiro, a fabricante chinesa investe R\$ 200 milhões na primeira etapa do projeto de construção da fábrica de ônibus elétricos e baterias na cidade paulista



Ônibus elétrico da BYD chinesa foi testado em São Paulo no ano passado

A prefeitura de Campinas e a BYD Company Limited – empresa chinesa especializada em veículos elétricos e híbridos, baterias e novas energias – anunciaram em julho investimentos na primeira unidade produtiva da empresa na América Latina. Após a instalação de escritório em São Paulo e bem sucedidos testes em muitas cidades brasileiras com ônibus elétricos, Campinas foi a cidade escolhida pela BYD para iniciar o seu projeto de expansão no mercado brasileiro e em todo o Mercosul.

Em Campinas, a BYD, que também conta com o apoio da Investe São Paulo, agência do governo do estado responsável pela atração de empresas, abrirá sua mais nova

fábrica, com investimento de R\$ 200 milhões e criando 450 empregos diretos. A unidade será responsável pela montagem de ônibus elétricos e de baterias de fosfato de ferro. Além disso, a unidade de Campinas abrigará a montagem de painéis solares e o Centro de Pesquisa e Desenvolvimento da empresa no Brasil – focado em estudos e tecnologias para veículos elétricos, baterias, energia solar e iluminação. Serão 32 mil m² e área construída de 20 mil m².

“No primeiro ano de operação a planta industrial terá capacidade máxima de produção de 1.000 ônibus elétricos bem como de todas as suas baterias”, revela o gerente

geral da BYD Brasil, Tyler Li. A operação da unidade, com inauguração prevista para 2015, poderá fazer com que os investimentos, ainda nesta primeira fase, atinjam montante em torno de R\$ 250 milhões.

Segundo o presidente mundial da BYD, Wang Chuanfu, a empresa decidiu se instalar em Campinas ao perceber que a cidade era líder em inovação e desenvolvimento de tecnologias limpas, assim como a BYD. Considerada uma das empresas mais inovadoras do mundo, a BYD vai trazer os ônibus elétricos e a tecnologia de baterias de fosfato de ferro ao Brasil. Sonha também com o desenvolvimento da energia solar para gerar energia limpa e barata, e também soluções fora da rede elétrica (a BYD dispõe de sistemas de geração descentralizada com painéis solares, baterias de ferro e iluminação LED).

O modelo de negócios adotado pela BYD para introdução dos ônibus elétricos no mercado nacional será vendê-los pelo mesmo preço do modelo a diesel, com o contrato de leasing da bateria a ser pago pela economia do combustível. Modelo similar será oferecido para táxis. Sem entrada e sem pagamento pelo veículo, o taxista pagará o custo do combustível para a BYD, via contrato de leasing do veículo com bateria e energia incluídas. Assim, a empresa espera poder viabilizar a troca de amplas frotas de veículos poluentes por veículos de emissões zero, sem aumento nos custos dos sistemas de transporte público. Os ônibus elétricos da BYD no Brasil foram testados em São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Palmas, Sorocaba e Piracicaba.

A fábrica terá capacidade de produção de 500 a 1.000 ônibus elétricos e suas baterias por ano

BYD NO MUNDO – Especialista em veículos elétricos e baterias recarregáveis, a BYD tem 180 mil funcionários em 11 parques industriais em toda a China. A empresa também possui fábricas ou escritórios nos Estados Unidos, Europa, Japão, Coreia do Sul, Índia, Taiwan, Hong Kong e São Paulo. A fábrica de ônibus elétricos de Campinas será a terceira fora da China, após unidade na Califórnia nos EUA.

Na área de novas energias, a BYD desenvolve produtos sustentáveis e inovadores, como painéis fotovoltaicos, sistemas de armazenagem de energia, veículos híbridos e elétricos, lâmpadas e componentes de LED, entre outros produtos associados à economia verde.

Nessas áreas, a BYD também figura entre as maiores produtoras mundiais de painéis solares, LED e sistemas de armazenamento de energia. É também a segunda maior fabricante de componentes eletrônicos para celulares, tablets e computadores portáteis do mundo. Considerada a marca mais inovadora da China e oitava marca mais inovadora do mundo pela Bloomberg Business (2010), a BYD Auto é também a



maior fabricante de ônibus 100% elétricos no mundo e maior produtora de carros elétricos na China.

Como a maior fabricante mundial de baterias recarregáveis, sua busca por criar uma bateria mais segura e sustentável gerou a revolucionária tecnologia da bateria de fosfato ferro. Essa bateria não pega fogo e pode ser reciclada por completo. Com vida útil por toda a vida dos veículos, a bateria de fosfato de ferro se transformou no centro da nova tecnologia que se expandiu para carros, ônibus, caminhões e sistemas de armazenamento de energia. Atualmente, milhares de ônibus 100% elétricos já rodam pelo mundo todo. Segundo metodologia e programa de testes liderados pela C40 Cities & Fundação Clinton, com financiamento

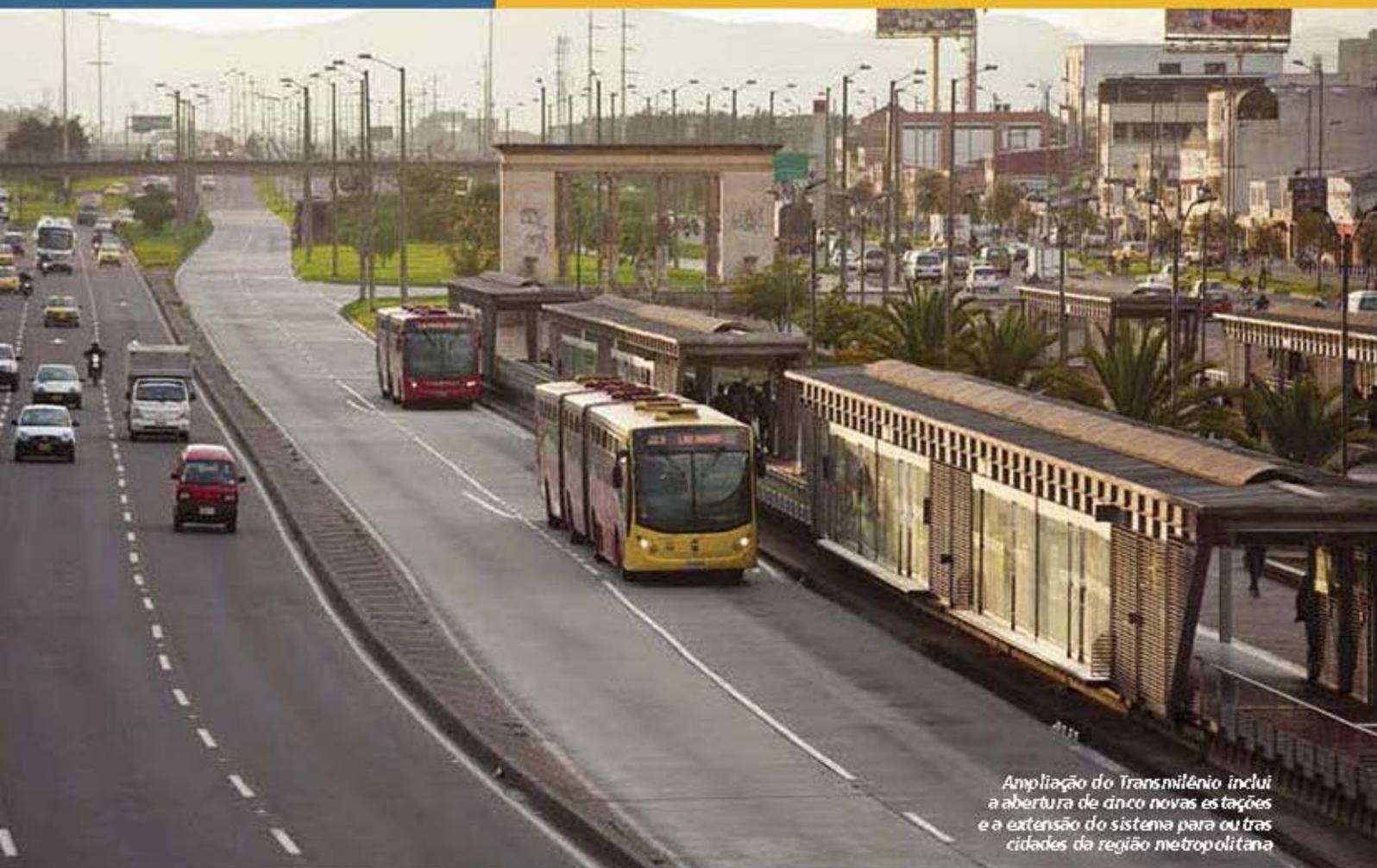
do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), das 16 diferentes tecnologias de ônibus avaliadas em quatro cidades da América Latina (Rio de Janeiro, São Paulo, Santiago e Bogotá), o ônibus elétrico da BYD teve o melhor desempenho nos testes, apresentando redução de 81% no consumo energético e redução de 75% no custo operacional, além de menor custo de manutenção e poucas adaptações nas garagens.

“A BYD encaixa-se muito bem no que se busca para Campinas, é uma empresa que produz bens e tecnologias voltadas ao uso de energias renováveis, ainda atua em segmento fundamental para o futuro das cidades – a mobilidade urbana sustentável”, enfatiza o prefeito de Campinas, Jonas Donizette.

O secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Social e de Turismo de Campinas, Samuel Rossillo, revela que a sua equipe esteve pessoalmente na China por duas vezes. Em maio de 2013, representantes da cidade foram à China conhecer a proposta da BYD e os seus produtos, apresentando na ocasião as características econômicas, sociais e culturais do município para a atração do investimento. Em novembro de 2013, em viagem oficial ao sul da China para assinatura de Memorando de Entendimento entre Campinas e a cidade irmã Dongguan, oficializou-se a finalização dos acordos necessários à recepção em Campinas da primeira fábrica da BYD na América Latina. ■



O CEO da BYD, Wang Chuanfu (de torso cinza), na assinatura do contrato de construção da fábrica, com a presença do presidente Xi Jinping, da China, e da presidente Dilma Rousseff



Ampliação do Transmilenio inclui a abertura de cinco novas estações e a extensão do sistema para outras cidades da região metropolitana

Volvo fornece mais 155 ônibus para Bogotá

O contrato de US\$ 28 milhões envolve o fornecimento de 72 modelos articulados e 83 biarticulados para ampliar a frota e a capacidade do Sistema Integrado de Transporte Público (Sitp) da capital da Colômbia

■ SONIA MORAES

A Volvo Bus Latin America fechou mais um contrato com a cidade de Bogotá, capital da Colômbia. O negócio de US\$ 28 milhões envolve o fornecimento de 155 ônibus, sendo 72 modelos articulados e 83 biarticulados.

Os veículos foram adquiridos pelo Consórcio Express (60 biarticulados e 52 articulados) e pela Gmovil (23 biarticulados e 20 articulados). Os articulados

possuem 18,5 metros de comprimento e capacidade para 160 passageiros e os biarticulados têm 27 metros e transportam 250 passageiros.

Segundo a Volvo, os novos ônibus irão reforçar a frota e a capacidade do Sistema Integrado de Transporte Público (Sitp) da capital da Colômbia, que está investindo na ampliação e estendendo os corredores do chamado Transmilenio

com a abertura de cinco novas estações de embarque e desembarque e a extensão do sistema para outras cidades da região metropolitana.

"Um sistema de transporte urbano de qualidade é prioridade para os gestores públicos de Bogotá. Além de decidirem colocar em circulação veículos mais amigáveis com o meio ambiente, como os nossos híbridos, há um planejamento

para a expansão dos corredores do BRT da cidade”, afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

Os veículos articulados e biarticulados são equipados com caixa de transmissão automática, freio a disco e EBS, um sistema de controle eletrônico dos freios que oferece mais eficiência e estabilidade às frenagens. Estes itens garantem segurança à operação, conforto aos passageiros e diminuem o desgaste dos componentes, contribuindo para a redução dos custos de manutenção. Outra vantagem dos ônibus é que possuem controle de aceleração inteligente.

Alexandre Selski, gerente de ônibus da Volvo Bus Latin America na Colômbia, afirma que a tecnologia permite reduzir o consumo de combustível, pois garante que somente a potência necessária seja empregada nos arranques e nas retomadas de velocidade, evitando aceleração acima da necessária. “São características que oferecem um menor custo por quilômetro rodado”, diz Selski.

O gerente de ônibus da Volvo Bus na Colômbia acrescenta que a alta capacidade de transporte dos veículos garante mais eficiência e qualidade ao sistema, reduz o custo por passageiro transportado e diminui a emissão de poluentes.

Para os clientes da marca na Colômbia,

a Volvo oferece um atendimento personalizado. Além de profissionais qualificados, tem oficinas volantes para suprir as demandas diretamente nas garagens dos operadores e peças para garantir a alta disponibilidade dos veículos.

PRESENÇA LOCAL – A Volvo está presente em Bogotá desde o início do projeto Transmilenio, em 2001. Naquele país a empresa é líder no segmento de ônibus urbanos, com mais de 65% de participação de mercado.

Fora este negócio, a Volvo fechou recentemente um contrato que envolve a venda de 67 ônibus híbridos para a Colômbia. Estes veículos serão produzidos na fábrica de Curitiba e os embarques deverão ocorrer até o final deste ano. “Além dos BRTs, os ônibus híbridos estão começando a conquistar os mercados por causa da sustentabilidade”, diz o presidente da Volvo.

Com o objetivo de oferecer aos clientes o suporte necessário para a operação dos novos ônibus híbridos, a Volvo está construindo uma nova oficina na Colômbia e investindo no treinamento dos motoristas que vão dirigir os híbridos. “A tecnologia ainda é novidade e o treinamento dos motoristas é fundamental para obter a melhor média de consumo, garantir uma baixa emissão de poluentes e recarregar as baterias durante as frenagens”, explica o gerente de ônibus da Volvo Bus Latin America na Colômbia. Os híbridos vão operar com um contrato em que a Volvo assume a manutenção do veículo e a responsabilidade pela bateria dos veículos.

MERCADO – A boa receptividade dos veículos brasileiros no mercado externo tem ajudado a Volvo compensar a

Luis Carlos Pimenta: “Os gestores públicos de Bogotá decidiram colocar em circulação veículos mais amigáveis com o meio ambiente, como os nossos híbridos”



A Volvo detém participação de mais de 65% no mercado de ônibus urbanos da Colômbia

retração do mercado brasileiro. Este bom desempenho a empresa contabiliza no primeiro semestre com a exportação de 730 veículos, volume muito próximo dos 988 ônibus exportados em 2013.

Do volume exportado no acumulado de janeiro a junho, 458 ônibus foram vendidos para a Colômbia, embarque que inclui as 62 unidades dos 155 modelos articulados e biarticulados vendidos para a capital colombiana.

Para o segundo semestre deste ano, a Volvo espera um desempenho ainda melhor por conta da Colômbia que está completando a frota de ônibus para operar o sistema Transmilenio de Bogotá. ■



Curitiba apresenta solução de mobilidade em Paris

Na Feira Europeia de Mobilidade na capital francesa, uma das mais importantes do setor, a cidade de Curitiba mostrou em vídeo seu sistema BRT e os modelos articulados, biarticulados e o Hibribus da Volvo

SONIA MORAES



A capital do Paraná tornou-se a disseminadora do sistema BRT pelo mundo

A Volvo Bus Latin America teve os seus veículos destacados na sexta edição da Feira Europeia de Mobilidade realizada em junho em Paris. Com 30 mil metros quadrados de área, o evento que é considerado um dos mais importantes do setor, reuniu 250 expositores de 55 países e contou com a participação de 10 mil profissionais entre técnicos, especialistas e autoridades em transporte e mobilidade urbana, além de fabricantes e fornecedores do setor.

A cidade de Curitiba foi a convidada de honra nesta feira e recebeu homenagens por ser referência na área de transporte público, com destaque para o sistema BRT

(Bus Rapid Transit) implantado no início da década de 70 e que tornou a capital do Paraná disseminadora deste serviço de transporte rápido pelo mundo.

Considerado pelos organizadores do evento como um sistema de transporte seguro, confortável e inovador, o BRT tem 81 quilômetros de corredores exclusivos, implantados em sistemas trirários, em que as faixas segregadas para os ônibus são ladeadas por vias de trânsito lento e têm, nas paralelas, avenidas de trânsito rápido com mão única e em sentido contrário.

O sistema BRT é a espinha dorsal da rede integrada de Curitiba que transporta cerca

de 2,3 milhões de passageiros por dia. Com seis linhas no sistema parador (uma estação a cada 400 metros) e duas linhas diretas (ligeirão), este corredor expresso tem uma frota de 133 ônibus biarticulados de 28 metros de comprimento e capacidade para 250 passageiros, e outros 33 articulados com capacidade para 170 pessoas.

Composta de 359 estações-tubo e 30 terminais onde é feita a integração, a rede atende 94% da demanda de Curitiba. Por estes terminais passam em torno de um milhão de usuários diariamente.

Com uma frota de 1.940 ônibus, que representa menos de meio por cento da frota

total de veículos de Curitiba (1,5 milhão), o transporte coletivo responde por 45% dos deslocamentos e supre 74% da demanda por transporte da região metropolitana formada por 28 municípios, além da capital. A cidade de Curitiba tem 1,8 milhão de habitantes, somando a população da região metropolitana o número sobe para três milhões de habitantes.

FEIRA – Além de apresentar a rede integrada de transporte público, dando ênfase ao sistema BRT e ao projeto ecolétrico, a prefeitura de Curitiba destacou em seu estande, por meio de vídeos, os ônibus articulados, biarticulados e o Hibribus (modelo híbrido) produzidos pela Volvo Bus Latin America.

“Temos uma longa parceria com a prefeitura de Curitiba e nos sentimos honrados em apresentá-la na feira. A cidade inovou ao apostar em um sistema de transporte urbano baseado em ônibus e virou referência ao criar o primeiro BRT do mundo”, afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America. “O espírito inovador de Curitiba somou-se ao espírito inovador da Volvo e nos levou a desenvolver, no Brasil, o ônibus biarticulado que se tornou um modelo global.”

Desde a instalação do seu complexo industrial em Curitiba, no final da década de 70, a Volvo se comprometeu a trazer para o Brasil o que há de mais moderno e avançado em transporte. Os primeiros ônibus articulados da marca, com capacidade de

transporte 80% superior aos veículos que circulavam na cidade até então, entraram em operação no sistema de transporte urbano em 1980. Equipado com motor entre eixos e suspensão a ar era o que havia de mais avançado na época.

Dez anos depois, a demanda aumentou e o sistema de transporte de Curitiba precisava de um ônibus maior, com mais capacidade de passageiros. Foi então que a Volvo desenvolveu, no Brasil, o ônibus biarticulado. Os primeiros veículos começaram a circular em 1992. Com alta capacidade de transporte, rapidamente o modelo tornou-se um sucesso global e hoje integra sistemas BRTs em todo o mundo.

SUSTENTABILIDADE – Primeira cidade da América Latina a apostar em veículos menos poluentes em seu sistema de transporte urbano, Curitiba colocou em circulação 30 ônibus híbridos em 2012. “Nosso compromisso de trazer para a cidade, e para o Brasil, o que há de mais moderno e inovador para um transporte público de qualidade se mantém”, destaca Pimenta.

Em 2013 a Volvo assinou com a prefeitura de Curitiba um termo de cooperação técnica para testar o Green Light, um dos projetos desenvolvidos pelo Grupo Volvo que contribui para a melhoria da mobilidade urbana. Além de Curitiba, a solução está em demonstração em Gotemburgo, na Suécia; em Viena, na Áustria; e em Salerno, na Itália.

Assim como a Volvo, a Renault também



Estande da prefeitura de Curitiba na feira de mobilidade de Paris

foi destacada nesta feira de mobilidade pela participação na implantação de projetos inovadores na cidade, como o ecolétrico que tem a parceria da Itaipu Binacional e o Centro para a Excelência e Inovação na Indústria do Automóvel (Ceiiia) de Portugal. Este projeto garantirá ainda este ano a inclusão de dez carros elétricos na frota do município. Com isso, Curitiba passa a ser a cidade brasileira com a maior frota de carros elétricos a serviço do município.

Dentro do programa que tem como foco a garantia de qualidade do meio ambiente a cidade de Curitiba tem investido no combustível renovável, mantendo a maior frota em operação regular abastecida exclusivamente com biodiesel. São atualmente 26 ônibus do sistema Expresso Ligeirão e seis modelos articulados que serviram como laboratório, hoje na linha circular sul. A meta da prefeitura é chegar a 140 ônibus movidos B100 (100% biodiesel) o que será atingido à medida que ampliar a frota de veículos do sistema expresso Ligeirão. ■



Visibilidade para seus produtos e serviços.

11-5096.8104

**Peças de reposição
para ar-condicionado
Linha Ônibus**



RSBUS Componentes Automotivos

54 3027.7989

Caxias do Sul - RS
rsbus@rsbus.com.br

FPT fornecerá motores GNV ao transporte público de Paris

O motor FPT Cursor 8 GNV tem baixa emissão de poluentes, menos ruídos e vibrações, além de apresentar potência elevada com um baixo consumo de combustível



Cursor 8 GNV tem 286 cv de potência

Paris terá cerca de mil ônibus urbanos de 12 m equipados com propulsores GNV da FPT

A FPT Industrial é a fornecedora de motores GNV (Gás Natural Veicular) para os ônibus da RATP, empresa francesa responsável pelo transporte público de Paris, a capital francesa. Por meio da Iveco Bus (que ganhou uma concorrência lançada pela RATP), serão entregues cerca de 1.000 ônibus urbanos de 12 metros equipados com propulsores GNV da FPT Industrial entre 2014 e 2017. Líder mundial na produção de motores GNV, a FPT Industrial já atingiu a marca de aproximadamente

22.000 motores GNV vendidos em todo o mundo.

O motor FPT Industrial Cursor 8 GNV que será fornecido possui seis cilindros, 7,8 litros, e desenvolve uma potência de 213 kW (286 cv) e torque máximo de 1.300 Nm. O propulsor conta com um sistema de injeção multiponto de combustível e catalisador de três vias, que trabalham para atender aos limites de emissões Euro 6 (que exige níveis de emissão próximos a zero), legislação vigente na Europa.

"A FPT Industrial incentiva a utilização do gás como combustível alternativo porque ele é uma das escolhas mais adequadas para atingirmos a redução de emissões de poluentes nas áreas urbanas", diz Helton Lage, diretor de Engenharia da FPT Industrial.

Entre as vantagens dos motores a gás, estão: o baixo custo operacional; os menores índices de ruído (cerca de cinco decibéis abaixo de um motor diesel convencional); e as reduzidas vibrações (também quando comparados aos propulsores a diesel).

"Além da França, é importante destacar que na América do Sul a FPT Industrial também fornece motores GNV para o transporte público – em 2013, fechamos um contrato com a empresa peruana Modasa, no qual 1.500 unidades foram entregues", ressalta Lage. "Estas ações comprovam a nossa liderança tecnológica e reforça nosso compromisso em oferecer motores de qualidade que colaboram para a preservação do meio ambiente", afirma o executivo. ■

O mais moderno CCO tem tecnologia 100% M2M Solutions.

Sua frota se movimenta com mais segurança e você curte melhor a vida.



O CCO – Centro de Controle Operacional – agiliza e potencializa o uso das informações coletadas emitindo relatórios precisos que ajudam no desenvolvimento de planejamentos operacionais ainda mais seguros. Como acontece com o BRT carioca, que possui o mais moderno CCO, implementado pela M2M Solutions.

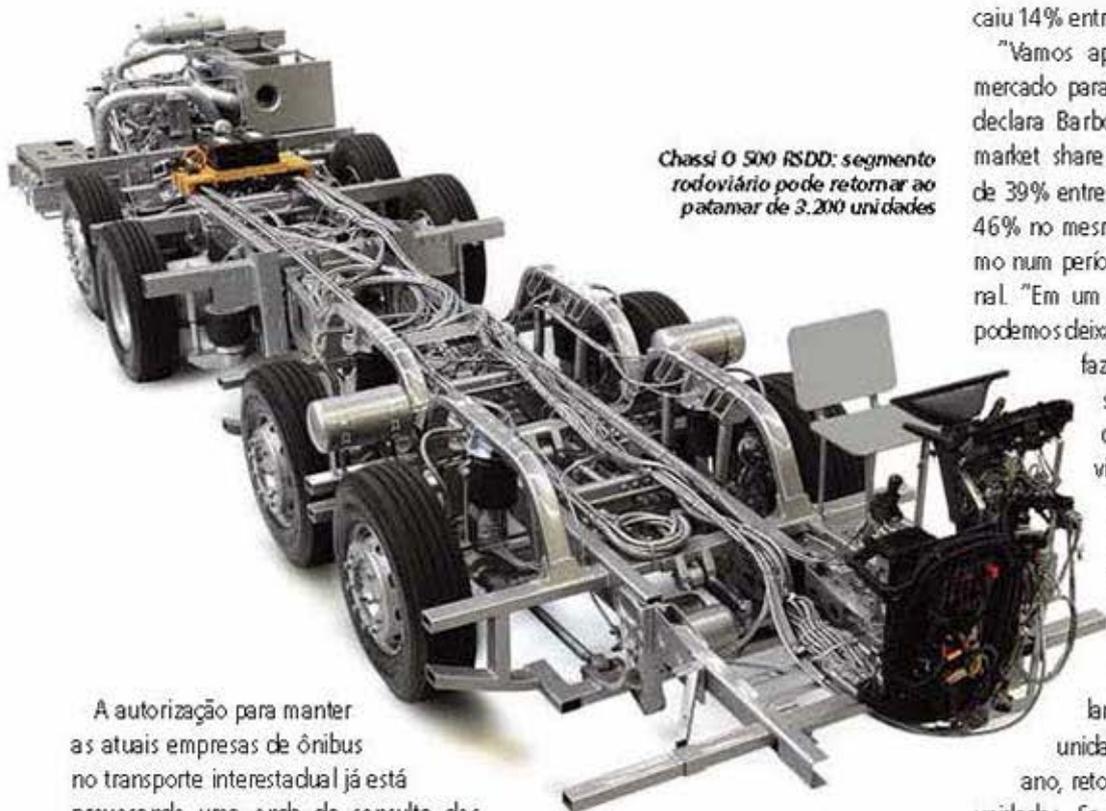
- Gera relatórios importantes para cada tipo de operação.
- Possibilita ações rápidas em situação de emergência.
- Otimiza recursos por meio de análise de dados.
- Identifica imediatamente as ocorrências no sistema.
- Atua rapidamente na solução de problemas identificados.

CCO – Centro de Controle Operacional – com tecnologia 100% M2M Solutions.
É mobilidade urbana com qualidade para você curtir mais a vida.

Manutenção das linhas interestaduais reativa encomendas de operadoras

Mercedes-Benz já sente reflexos da confiança dos empresários do transporte interestadual de passageiro e prevê retomada das vendas de ônibus rodoviários em momento difícil

■ WAGNER OLIVEIRA



Chassi O 500 RSDD: segmento rodoviário pode retornar ao patamar de 3.200 unidades

A autorização para manter as atuais empresas de ônibus no transporte interestadual já está provocando uma onda de consulta dos operadores à indústria, que espera que as vendas no segmento rodoviário compensem em parte a redução do mercado de ônibus em 2014. De acordo com Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz, o Brasil deverá emplacar 26 mil ônibus novos este ano, podendo acumular uma retração de até 18% em relação a 2013.

Segundo o executivo, a Mercedes-Benz

é das montadoras que menos vem sofrendo neste momento de baixa demanda. Ter uma linha extensa de produtos, ser de reconhecida tradição e ter elaborado um bom planejamento fizeram com que, segundo Barbosa, a Mercedes-Benz tenha registrado uma retração de 2,8% no primeiro semestre em relação ao mesmo período de 2013 – enquanto o mercado como um todo

caiu 14% entre janeiro e junho.

“Vamos aproveitar essa confiança do mercado para consolidar nosso negócio”, declara Barbosa. De acordo com ele, o market share da Mercedes-Benz avançou de 39% entre janeiro e junho de 2013 para 46% no mesmo período deste ano – mesmo num período difícil da economia nacional. “Em um ano atípico como 2014 não podemos deixar de reconhecer que estamos fazendo um bom trabalho”, disse. Mesmo com a expectativa de uma recuperação do rodoviário, Barbosa acredita que o mercado para a Mercedes-Benz possa recuar até 5% ao final deste ano.

Na avaliação da Mercedes-Benz, o segmento rodoviário, que vinha acumulando vendas anuais de 2.500 unidades, poderá já, a partir deste ano, retomar a um patamar de 3.200 unidades. Se incluídas as 4 mil unidades destinadas ao fretamento, a indústria poderá superar 7 mil chassis por ano no segmento. “Este potencial é bastante real”, confiou Barbosa. Para ele, as empresas de transporte rodoviário interestadual de passageiros vão demandar cerca de 8.000 mil novos ônibus nos próximos cinco anos. “Essa decisão do governo traz um novo alento não só aos operadores como para todos os que sobrevivem do mundo do ônibus”, disse.

Para a Mercedes-Benz, apenas com a decisão do governo de manter o transporte de passageiros interestadual por meio de autorização e não mais concessão, como era o entendimento anterior do órgão regulador, já resolve 60% dos problemas que afetavam as encomendas à indústria. "Os 40% restantes estão ligados à regulamentação dos veículos a serem operados, questões que serão resolvidas dentro de um ano", informou.

Para Barbosa, a aprovação por mais de 80% dos usuários do transportes interestadual mostra que operadores e indústria já estão no caminho correto. "Poderão vir mudanças quanto alguma especificação do produto, mas tanto nós indústria como operadores e encarregadores entendemos que essa é preocupação menor, porque sabemos como fazer para oferecer o melhor serviço ao usuário", assegurou.

Segundo levantamento utilizado pela Mercedes-Benz, a frota de ônibus que fazem o transporte interestadual é composta atualmente por 14.500 veículos com idade média de 9,2 anos. O objetivo é fazer com que essa idade diminua para cinco anos, o que deve gerar uma nova onda de encomendas à indústria, que sofreu com o represamento dos operadores que estavam com receio de investir e perder linhas que vinham operando por décadas.

De acordo com Barbosa, a Mercedes-Benz já tem em sua família de produtos veículos que atendem todas as necessidades dos operadores rodoviários, com modelos de tração 4x2, 6x2 e 8x2. Ele disse também que a empresa prepara o lançamento de um chassi rodoviário com motor de 410 cavalos, que terá opção de tração 6x2 e 8x2, para o reforço da linha.

Ainda que Brasil passe de 33 mil unidades em 2013 para 26 mil neste ano, a Mercedes-Benz diz que ainda o país mantém um mercado robusto, já que mantém a terceira colocação mundial – atrás apenas da China, com 220 mil unidades por ano, e de Índia, com cerca de 45 mil emplacamentos



Walter Barbosa diz que mercado nacional ainda é robusto, apesar do declínio em 2014

por ano. "Por isso, ninguém desiste do Brasil, e mantém os investimentos aqui", avaliou Barbosa. Ele disse acreditar que pelo menos um novo fabricante chinês (BYD) deverá disputar o mercado nacional, inclusive com modelo elétrico.

ESCOLAR – Ajudou a consolidar o mercado de ônibus no Brasil a decisão do governo federal de apoiar o transporte escolar por meio de ônibus na zona rural. Para Barbosa, o programa, que começou em 2007, veio para ficar. "Não tem mais volta, é um projeto que criou um novo nicho para a indústria", disse.

O maior saldo de encomendas foi registrado ano passado, com 10 mil unidades. "Foi um volume muito bom, mas atípico", observou. Para 2014, em razão das restrições eleitorais, as encomendas ficarão limitadas a 3.500 unidades. "Ainda assim não podemos reclamar, é um bom número. Se este novo nicho não tivesse surgido, as coisas seriam bem piores hoje", refletiu o executivo.

Para Barbosa, o Programa Caminho da Escola virou uma política de estado,

independentemente do partido que venha ganhar as eleições presidenciais. "Acreditamos na continuidade do Caminho da Escola por muito anos, já que o programa trouxe benefícios para toda a sociedade brasileira."

Na avaliação de Barbosa, o projeto deverá demandar cerca de 6.500 unidades por ano nos próximos exercícios. "Esta é uma média anual que consideramos bastante provável, já que nos próximos anos começaremos a entrar no ciclo de renovação da frota, se considerarmos que os primeiros veículos já chegarão a oito anos de uso", reforçou.

Barbosa disse que a Mercedes-Benz participa apenas das licitações que exigem veículos de 15 toneladas. "Em parceria com a Caio, desenvolvemos um modelo reforçado que atende uma grande parte dos pedidos das cidades autorizadas a comprar pelo programa Caminho da Escola", afirmou. O modelo de chassi OF 1519R com tração 4x4 pode transportar até 60 alunos. "Estamos muito satisfeitos com o produto, que tem se mostrado bastante vitorioso nas licitações", acrescentou.



Mercedes-Benz vem cumprindo sua meta de vendas de ônibus articulados e superarticulados

O executivo afirmou que a Mercedes-Benz tem planos para disputar outros nichos do programa do transporte escolar rural, mas depende do planejamento interno da montadora. "O Brasil é centro de desenvolvimento mundial de chassis de ônibus da Mercedes-Benz. Às vezes, a prioridade pode estar no desenvolvimento de produto para outro mercado. Cada lançamento depende de muito planejamento e testes. Por isso, não é tão simples criar um novo produto. Mas não descartamos outros nichos do Caminho da Escola, com modelos de ônibus de menor capacidade", reconheceu.

Segundo Barbosa, esse é um dos fatores que impediu a Mercedes-Benz de participar de todas as licitações desde 2007. "Entramos no primeiro ano, mas a partir do segundo vieram exigências técnicas que não atendíamos. Depois de desenvolvido o modelo atual que temos, passamos a atuar firmemente a partir de 2012. Atualmente, somos muito competitivos", garantiu.

Segundo Barbosa, o modelo da Mercedes-Benz de 60 lugares só não participa de licitações em regiões que exigem veículos de dimensões menores por falta de infraestrutura viária. "São lugares em que é necessário um veículo com entre-eixos menores e

onde há estradas muito estreitas."

Para a Mercedes-Benz, o programa do transporte escolar pode ser ainda mais intensificado se o governo, a exemplo do programa rural, instituir uma regulamentação do transporte escolar urbano. "Não há uma especificação clara para o urbano. Não seria por meio de financiamento público como aconteceu com o rural, mas poderia haver incentivos para a padronização por meio de concessão ou autorização à iniciativa privada, que poderia investir para melhorar e padronizar a qualidade do serviço", teorizou.

URBANOS – Baborsa disse que a Mercedes-Benz avançou seu share nos modelos urbanos no primeiro semestre, alcançado em algumas regiões 70% do mercado. "Prevaleceu nossa linha extensa e robusta, o reconhecimento da tradição de nossa marca pelos nossos clientes, que sabem que podem contar com o produto confiável e de muita aceitação no momento da revenda", afirmou.

Apesar dos atrasos nos projetos de BRT pelo país, ele disse que a Mercedes-Benz vem conseguindo cumprir sua meta na venda de articulados e superarticulados. Neste ano, só para a cidade de São Paulo

a empresa tem encomendas de 400 superarticulados. Também realizou negócios com os BRTs do Rio e de Belo Horizonte e outras cidades.

Segundo Barbosa, os urbanos vêm reagindo porque muitas cidades vêm conseguindo equacionar o equilíbrio financeiro das tarifas de transporte de passageiro, depois de um período difícil marcado pelas manifestações populares contra reajustes. "Nem sempre é pelo aumento da tarifa. Algumas localidades resolveram a equação com diminuição de impostos sobre combustíveis ou revendo a gratuidade, entre outros fatores."

Estudo obtido pela Mercedes-Benz indica que a instalação de faixas exclusivas em São Paulo atraiu novos passageiros. Segundo o levantamento, aumentou em 5% o número de usuários do sistema público de transporte, fazendo a capital paulista registrar 272 milhões de passageiros por mês. "Todas essas informações dão novo alento à indústria, que vê nesse business um negócio ainda muito promissor", afirmou.

Segundo ele, o problema da mobilidade nas grandes cidades coloca o ônibus no centro do debate. "Somos a forma mais eficiente, mais barata e mais rápida de contornar os problemas de deslocamento das pessoas. Por isso, acreditamos na longevidade do nosso negócio, que é parte essencial na solução dos problemas modernos", enfatizou.

TECNOLOGIA – De acordo com Barbosa, o Brasil também precisaria sinalizar com clareza quais caminhos pretende seguir na questão das fontes renováveis de energia. "Nós, da Mercedes-Benz, temos várias soluções, mas não sabemos qual será a mais utilizada. Algumas cidades apostam no uso misto do gás e do diesel, outras no biodiesel. Temos a questão do elétrico e do híbrido. Há muitas oportunidades, não descartamos nenhuma, mas achamos que o governo deveria sinalizar com clareza por onde pretende seguir", disse. ■

TDMax Rod Transdata é

agilidade

por km rodado.



O TD MAX ROD é a tecnologia desenvolvida para oferecer às empresas de ônibus com linhas rodoviárias a facilidade de cobrar o valor correto do passageiro pelo trecho percorrido, identificando por GPS o local de embarque e desembarque, calculando os impostos, além de permitir a compra prévia de créditos via Internet, garantindo assim segurança e rentabilidade para empresa. Outro grande benefício é a emissão de bilhetes com valor fiscal ao passageiro através da impressora embarcada, pois o produto é homologado para operar em diversos estados signatários do PAF.

TD MAX Rod. Segurança, Agilidade e Satisfação para todos.



BRASIL • ARGENTINA • COLÔMBIA
+55 19 3515.1100 | www.transdatasmart.com.br
comercial@transdatasmart.com.br



Tecnologia é nossa arte

Contexto econômico derruba produção de chassis e carrocerias de ônibus

Fabus registra retração de 27,1% em carrocerias; indústria espera compensar parte das perdas no segundo semestre

WAGNER OLIVEIRA



O cenário econômico de incertezas comprometeu o negócio do ônibus no primeiro semestre do ano. Tanto a indústria de chassis quanto a de carrocerias sofreram com o ambiente de incertezas, resultando em números negativos de produção. Como no restante de toda a indústria automobilística, fica a expectativa para uma eventual recuperação no segundo semestre que compense, em parte, as perdas registradas nos primeiros seis meses de 2014.

De acordo com a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), a produção de carrocerias caiu 27,1% entre janeiro e junho deste ano quando comparado ao mesmo período de 2013. Nos primeiros seis meses de 2014, a produção alcançou 11.703 unidades, ante 16.054 carrocerias de ônibus produzidas no primeiro semestre

do ano passado.

Entre as associadas da Fabus, os números só não ficaram negativos para a Mascarello, que emplacou no primeiro semestre deste ano 1.449 unidades, comparadas com 1.176 veículos no mesmo período do ano passado. Os números estão apoiados na produção de micro-ônibus, já que a empresa paranaense comercializou 771 unidades deste modelo no primeiro semestre. No mesmo período do ano passado, a Mascarello tinha produzido 274 carrocerias de micro-ônibus.

A recente renovação dos modelos Gran Via e Gran Via Midi também evitou queda na produção de urbano, ficando o segmento praticamente empatado com os números registrados no ano passado pela empresa: foram 330 unidades produzidas

neste primeiro semestre, ante 321 registradas nos primeiros seis meses de 2013.

A Comil foi outra empresa que quase não sentiu a queda do mercado, ficando com números praticamente idênticos ao do primeiro semestre do ano passado. Em 2013, a Comil havia registrado uma produção de 1.476 unidades em comparação a 1.454 carrocerias entregues no mesmo período deste ano.

Já a maior encarroçadora do Brasil, Marcopolo, não conseguiu se livrar do contexto ruim. De acordo com a Fabus, a produção da unidade Marcopolo, de Caxias do Sul, registrou no primeiro semestre 2.679 unidades, abaixo dos 3.707 modelos produzidos no mesmo período do ano passado. Houve queda nos segmentos de ônibus rodoviário, intermunicipal e micro-ônibus.

A Marcopolo Rio também registrou números negativos. Fabricante exclusiva de modelos urbanos, a unidade produziu entre janeiro e junho 2.140 ônibus. No mesmo período do ano passado, a Marcopolo Rio havia produzido 2.809 unidades de coletivos destinados ao transporte urbano.

Pelos números divulgados pela Fabus, a Caio Induscar teve uma forte retração na produção, chegando a 50% de queda. Nos primeiros seis meses do ano passado, a empresa entregou 4.826 unidades encarroçadas, sendo 4.562 modelos urbanos. Mas no primeiro semestre deste ano, a produção divulgada pela Fabus é de 2.038 unidades, sendo 1.961 ônibus urbanos.

Produtora apenas de carrocerias para rodoviários, a Irizar também apresentou números negativos. Nos primeiros seis meses

Comparativo da produção acumulada de carrocerias 2013-2014 | Jan-Jun

Fonte: Fabus

Empresa	Urbano		Rodoviário		Intermunicipal		Micro		Mini		Especiais		Trólebus		Total	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
MARCOPOLO	185	320	2.021	1.314	842	614	659	431	0	0	0	0	0	0	3.707	2.679
MARCOPOLO RIO	2.890	2.140	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.809	2.140
COMIL	500	604	496	460	274	209	206	181	0	0	0	0	0	0	1.476	1.454
CAIO INDUSCAR	4.562	1.961	147	54	0	0	117	23	0	0	0	0	0	0	4.826	2.038
IRIZAR	0	0	400	296	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	400	296
NEOBUS	496	823	205	157	0	0	959	667	0	0	0	0	0	0	1.660	1.647
MASCARELLO	321	330	397	179	184	169	274	771	0	0	0	0	0	0	1.176	1.449
TOTAL	8.873	6.178	3.666	2.460	1.300	992	2.215	2.073	0	0	0	0	0	0	16.054	11.703
% em relação Total:	55,27	52,79	22,84	21,02	8,10	8,48	13,80	17,71	0	0	0	0	0	0	100	100

de 2014, a empresa registrou 296 unidades encarroçadas quando no mesmo período do ano passado entregou 400 ônibus.

A Neobus conseguiu uma maior participação em urbanos nos seis primeiros meses de 2014, salvando a queda em rodoviários e micro-ônibus. A empresa entregou 823 modelos urbanos no primeiro semestre deste ano, em comparação com 496 unidades no mesmo período do ano passado no segmento. Em 2013, havia produzido 959 micro-ônibus – este ano o número ficou 771 unidades. No total, produziu este ano 1.660 unidades, ante 1.647 no ano passado entre janeiro e junho.

CHASSI – Números divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) mostram

uma redução de 13,7% no licenciamento de chassis de ônibus entre janeiro e junho deste ano em relação ao mesmo período do ano passado.

Líder no segmento, a Mercedes-Benz registrou o menor índice de queda em relação aos concorrentes. As vendas da empresa caíram 2,2% nos primeiros seis meses de 2014, quando registrou comercialização de 5.710 chassis – no mesmo período de 2013 havia vendido 5.840 unidades.

Segunda colocada no ranking de vendas, a MAN apresentou uma queda de 24,6% no primeiro semestre. Ante vendas de 4.640 unidades nos primeiros seis meses de 2013, a MAN ficou com 3.499 unidades no primeiro semestre de 2014.

Já a Scania passou de 555 chassis comercializados em 2013 para 448 unidades em

2014 – queda de 19,3%. A Volvo, que havia vendido 889 chassis de ônibus nos seis primeiros meses do ano passado, ficou com uma comercialização de 797 nos seis primeiros meses deste ano, recuo de 10,3%.

O contexto econômico também afetou a Agrale. Suas vendas caíram 16,6% no semestre, passando de 3.057 ônibus no primeiro semestre de 2013 para 2.550 unidades nos seis primeiros meses deste ano.

A Iveco, que vem com recentes lançamentos no mercado do ônibus, também experimentou números ruins: de 541 unidades vendidas no primeiro semestre de 2013, o resultado caiu para 371 nos primeiros seis meses deste ano.

O presidente da Anfavea, Luiz Moan, considera que a indústria vai recuperar parte das perdas no segundo semestre, compensando a queda na produção da primeira metade do ano. “Vamos ter mais dias úteis, além da sazonalidade que incentiva mais a compra de veículos nos meses finais do ano”, afirmou.

Ele disse que a maior disponibilidade de crédito por parte do governo vai incentivar a venda de veículos comerciais, como caminhões e ônibus. “Alguns empresários estão em compasso de espera, mas acreditamos que no segundo semestre o ambiente de negócios vai melhorar e incentivar o mercado a se recuperar”, disse. ■

Licenciamento total

Fonte: Anfavea

Produção de chassis	2014			2013		Variações percentuais		
	A	B	C	D	E	A/B	A/D	C/E
Empresas	Jun	Mai	Jan-Jun	Jun	Jan-Jun			
Agrale	353	445	2.550	414	3.057	-20,7	-14,7	-16,6
International	4	4	22	1	8	0,0	300	175
Iveco	28	31	371	53	541	-9,7	-47,2	-31,4
MAN	450	607	3.499	649	4.640	-25,9	-30,7	-24,6
Mercedes-Benz	889	940	5.710	980	5.840	-5,4	-9,3	-2,2
Scania	87	90	448	152	555	-3,3	-42,8	-19,3
Volvo	153	127	797	221	889	20,5	-30,8	-10,3
Total:	1.964	2.244	13.397	2.471	15.530	-12,5	-20,5	-13,7

Iveco Daily Minibus transporta dirigentes da Azzurra

Marca cede quatro unidades de seu modelo mais procurado na categoria dos leves para conduzir executivos da seleção italiana de futebol durante a Copa

O apoio às mais diferentes modalidades do esporte é uma constante na Iveco, marca que, na América do Sul, conseguiu, nos últimos anos, resultados excelentes em competições como a Fórmula Truck e o Rally Dakar – além de obter grande destaque também em ações realizadas no mundo do futebol. E é para dentro das quatro linhas que a Iveco se voltou novamente, com uma de suas parcerias mais antigas: a seleção italiana de futebol. A marca foi a responsável por transportar o corpo técnico da Azzurra durante a Copa do Mundo no Brasil.

Para isso, a Iveco cedeu quatro veículos Daily Minibus para levar os dirigentes da sede administrativa da seleção – chamada Casa Azzurri – para os estádios



Iveco Daily Minibus

onde aconteceram alguns dos jogos da Itália no país. A Casa Azzurri estava localizada no município de Mangaratiba, a 110 km do centro da capital fluminense, distante também 16 km da base de treinamentos da seleção italiana, situada no Hotel Resort Porto Real.

“A Iveco já tem uma longa história no transporte de equipes de futebol na Europa, como é o caso da Juventus, de Turim, e da própria seleção italiana. Mostramos que, também no Brasil, continuamos de braços abertos para prestar esse tipo de apoio, cedendo veículos mundialmente reconhecidos pelo conforto e pela confiabilidade para que os traslados sejam feitos sempre com comodidade”, afirma

Christian Gonzalez: a Iveco tem uma longa história no transporte de equipes de futebol na Europa

Christian Gonzalez, diretor de marketing da Iveco.

Além do Rio de Janeiro, os veículos Iveco também realizaram o transporte do staff italiano em Recife e em Natal, onde a Azzurra também disputou partidas válidas pela primeira fase da Copa do Mundo.

Com tradicional atuação em práticas esportivas, a Iveco coleciona campanhas de sucesso. No último ano, a marca realizou campanha digital para escolher o novo visual do “Mosqueteiro”, o ônibus responsável pelo transporte da equipe do Corinthians. A campanha, realizada no Facebook, mobilizou um imenso número de seguidores do time, que é dono de uma das maiores torcidas do país, ampliando o número de fãs da página da Iveco na rede social.

A recente campanha pelo visual do





Casa Azzurri, sede administrativa da seleção italiana em Mangaratiba, no Rio de Janeiro

"Mosqueteiro" foi a continuidade de uma parceria que começou em 2012, quando a fabricante de caminhões

decidiu estampar seu logo na camisa alvinegra com um patrocínio pontual nos jogos das semifinais e finais da Taça

Libertadores da América.

Mas não apenas no futebol a Iveco tem frentes no esporte. O Campeonato Brasileiro de Fórmula Truck é outro bom exemplo de êxito, em que a resistência dos caminhões Iveco é testada em algumas das mais difíceis condições de operação. A Scuderia Iveco é a atual campeã brasileira e sul-americana da competição.

Assim também é no Rally Dakar, realizado todos os anos nas primeiras duas semanas de janeiro em países da América do Sul, que a Iveco oferece ao público uma visão diferente do que seus caminhões são capazes. Estradas estreitas e esburacadas, com aclives impressionantes, como os apresentados nas Cordilheiras dos Andes, mostram a robustez e capacidade de encarar qualquer terreno dos chassis da marca. ■

Equipamento de gravação para seu ônibus?

Compre o que funciona. Compre Canguru!

- 100% Digital
- Luz Infravermelho
- Grava em até 8 câmeras
- Velocidade de gravação de até 60fps
- Imagens criptografadas
- Garantia de 1 Ano
- Software de Visualização - AlltecView Pro
- Software de Gerenciamento de Ocorrências
- Resoluções de imagem - CIF, VGA ou D1
- Modo de Gravação com detecção de Movimento,
- Acionamento extremo e contínuo.

Com 2 SD card Grátis

Canguru®

Sistema de Gravação Digital

www.vejasuafrota.com.br



Dê um salto de qualidade.



alltec
Tecnologia
www.alltectecnologia.com.br

Canguru® uma unanimidade nacional.



Superarticulado Mercedes-Benz O 500 UDA transporta 170 pessoas facilita manobras nos aeroportos

Infraero reforçou frota de veículos nos aeroportos durante a Copa

Para facilitar o embarque e o desembarque de turistas, a empresa colocou 14 ônibus a mais em cinco aeroportos instalados nas cidades-sede dos jogos

■ SONIA MORAES

A Copa do Mundo exigiu atenção redobrada nos aeroportos do Brasil. Para facilitar o embarque e o desembarque de turistas nos dias de jogos, a Empresa de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) reforçou a frota de ônibus durante o evento, colocando 14 veículos em operação nos aeroportos de Fortaleza (CE), Salvador (BA), Galeão (Rio), Curitiba (PR) e Porto Alegre (RS).

Do total de veículos distribuídos, seis foram para o aeroporto internacional do Galeão, no Rio de Janeiro, sendo três modelos padronizados da Scania: o K 250 4x2 de carroceria Caio Millennium com capacidade para 100 passageiros, o K 270 6x2*4 de carroceria Caio Millennium movido a etanol e o K 310 6x2*4

com carroceria Viale da Marcopolo, ambos de 15 metros; dois modelos da MAN (VW 17.280 VW com carroceria Marcopolo) e um superarticulado Mercedes-Benz (O 500 UDA com carroceria Caio) de piso baixo e 23 metros de comprimento, o maior de todos os ônibus em operação nos aeroportos do Brasil durante o evento.

"O ônibus O 500 UDA tem capacidade para até 170 pessoas, podendo transportar quase todos os passageiros de um Boeing 737-800, uma das aeronaves mais utilizadas no Brasil", afirma Curt Axtheim, gerente sênior de marketing de produto ônibus da Mercedes-Benz.

Apesar do grande porte, o ônibus O 500 UDA da Mercedes-Benz traz vantagem ao

motorista. Por ter o quarto eixo direcional este veículo possui grande facilidade para manobras, uma característica essencial nas operações em aeroportos, assegurando agilidade na transferência de passageiros entre o avião na pista do aeroporto e o terminal de desembarque.

Para facilitar a utilização do veículo durante o evento, a equipe de motoristas da Infraero recebeu um treinamento de operação ministrado por um instrutor técnico da área de demonstração de ônibus da Mercedes-Benz.

Com a intenção de destacar o serviço durante a Copa do Mundo, os ônibus foram adesivados com as cores verde e amarelo. "Além de reforçar a frota destinada às

operações de embarque e desembarque remotos no aeroporto, a parceria entre Infraero e a Scania deu oportunidade de avaliar melhor os veículos, principalmente o modelo de 15 metros”, afirma Renato Pires de Lacerda Abreu, superintendente de gestão operacional da Infraero.

O aeroporto internacional de Fortaleza recebeu um ônibus modelo VW 17.280 com carroceria Marcopolo. O de Curitiba ganhou reforço com dois veículos, sendo um VW 17.280 com carroceria Marcopolo e um articulado da Volvo de 18,6 m e capacidade para 160 passageiros.

O ônibus da Volvo utilizado no aeroporto de Curitiba durante a Copa do Mundo é produzido com o que há de mais avançado em tecnologia para o transporte de pessoas, assegurando conforto aos passageiros e a segurança da operação, segundo a montadora. O



Ônibus VW 17.280 com carroceria Marcopolo foram utilizados em vários aeroportos

modelo é equipado com caixa de câmbio automática, freio a disco e EBS, um sistema de controle eletrônico dos freios que oferece mais eficiência e estabilidade às frenagens. Além disso, possui

controle de aceleração inteligente, exclusivo da marca, que garante que só a potência necessária seja empregada nos arranques e retomada de velocidade, o que reduz o consumo de combustível e a emissão de poluentes.

No aeroporto de Salvador, a frota foi reforçada com dois ônibus modelo VW 17.280 encarroçado pela Marcopolo. Para Porto Alegre foram enviados três veículos, sendo um ônibus VW 17.280 e dois micro-ônibus Volare.

Os ônibus fornecidos pela Marcopolo incluíram modelos Viale BRS piso baixo que foram desenvolvidos para aplicação nos avançados sistemas de transporte coletivo em grandes centros urbanos. Os veículos têm 13,4 metros de comprimento e capacidade para transportar mais de 81 passageiros, com conforto, segurança e eficiência.



Infraero também avaliou o modelo Scania de 15 m na operação especial da Copa



Aeroporto de Curitiba optou por articulado da Volvo para transportar passageiros aéreos na Copa

EQUIPE DE OPERAÇÃO - Além de ampliar a frota de veículos, a Infraero reforçou a estrutura operacional para receber os turistas durante a realização do Mundial, aumentando em 49% o número de “amaralinhos” que circularam pelos terminais durante o evento, de 473 para 704 pessoas. O efetivo da área operacional também foi ampliado em 18%, passando de 1.424 para 1.675 funcionários. ■

Volvo adota visão Zero Acidentes no Brasil

A Volvo aderiu, no Brasil, à visão Zero Acidentes lançada recentemente pelo Grupo Volvo na Europa, que tem como ideal de futuro zero acidentes envolvendo seus veículos

“É uma meta bastante ousada e desafiadora, que traduz e reforça o compromisso da marca com a segurança no transporte comercial. No Brasil, com o Programa Volvo de Segurança no Trânsito, fomos pioneiros em reunir a sociedade para desenvolver ações que contribuam para o aumento da segurança, e este objetivo se mantém com uma visão

ainda mais ousada”, afirma Solange Fusco, gerente de comunicação corporativa do Grupo Volvo América Latina.

Para atingir esta meta o Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST) está desenvolvendo uma série de ações – com foco de atuação no transporte comercial – para engajar os concessionários da marca, clientes, transportadores, funcionários, fornecedores, governo e a sociedade na visão de zero acidentes.

“Mesmo com os veículos considerados os mais seguros do mercado, sabemos que eles, isoladamente, não podem evitar todos os acidentes. Queremos somar esforços. Para atingir este ideal de futuro é importante contar com o envolvimento das empresas e entidades do setor de



**PROGRAMA VOLVO DE
SEGURANÇA NO TRÂNSITO
TRANSPORTANDO RESPEITO**

transportes, que serão diretamente beneficiadas pelo aumento da segurança e redução de prejuízos humanos e financeiros decorrentes dos acidentes”, destaca Anaelse Oliveira, responsável pelo Programa Volvo de Segurança no Trânsito.

Para envolver os públicos estratégicos serão realizadas campanhas de mobilização, eventos nacionais e regionais que promovam o debate sobre temas voltados à segurança no transporte comercial. O Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito há anos reconhece e valoriza práticas que contribuem



Solange Fusco: a Volvo foi pioneira em reunir a sociedade para desenvolver ações que contribuam para o aumento da segurança

de forma eficaz para a redução de acidentes com veículos comerciais.

Além disso, o PVST dará continuidade à publicação de pesquisas e livros sobre o tema; atualização do Atlas da Acidentalidade, que traz um panorama dos acidentes nas principais rodovias federais do país; e a realização de treinamentos como o Programa TransFormar, que tem como foco incentivar os motoristas profissionais a adotarem comportamentos seguros e se tornarem gerenciadores de riscos.

A promoção do Zero Acidentes é ainda uma contribuição da Volvo/PVST para a Década Mundial de Ações para a Segurança no Trânsito, promovida pela Organização das Nações Unidas (ONU) e coordenada pela Organização Mundial de Saúde (OMS), que tem o objetivo de reduzir em 50% a taxa mundial de fatalidades no trânsito até 2020. ■



Anaelse Oliveira: isoladamente, os veículos, mesmo seguros, não evitam todos os acidentes



Proteja seus bens com quem entende do assunto e tenha uma vida mais tranquila.

A **Paluama Corretora de Seguros** está no mercado há mais de 20 anos, dedicando-se integralmente para que você e sua família possam estar tranquilos no seu dia a dia. Procure um dos nossos corretores e descubra as vantagens e diferenciais que temos a oferecer na contratação dos seus seguros para que sua segurança e tranquilidade falem mais alto; afinal de contas **o nosso negócio é seguro.**

São Paulo - (11) 2105-6777 | Curitiba - (41) 3222-9179
Goiânia - (62) 4018-6635 | Marília - (14) 3413-7758
Maringá - (44) 3025-5880 | Ribeirão Preto - (16) 3610-1144
Rio de Janeiro - (21) 2461-2277 | Salvador - (71) 3358-5588
São José dos Campos - (12) 3911-3822



PALUAMA
CORRETORA DE SEGUROS

www.paluama.com.br



No ano passado a empresa adquiriu 23 ônibus Irizar i6 e este ano mais oito

Modelo i6 incentiva negócios de empresa baiana

Com a compra de novos Irizar i6, a operadora Santana e São Paulo passou a oferecer um diferencial no mercado como forma de combater o transporte clandestino intermunicipal e atrair mais passageiros para suas linhas

AMARILIS BERTACHINI

Desde que colocou em circulação os ônibus modelo Irizar i6 no serviço de fretamento e turismo que presta na Bahia, a operadora Empresas de Transporte Santana e São Paulo tem visto crescer a demanda de passageiros em suas linhas. "Tivemos um resultado positivo, sentimos uma demanda maior e até uma curiosidade por parte dos usuários por ser um carro com um design diferente, mais moderno, que aliado ao novo projeto visual chama a atenção dos passageiros", declara Décio Barros, sócio-diretor da transportadora.

A Santana e São Paulo, sediada em Salvador, faz cerca de 320 horários de partidas por dia nas linhas intermunicipais que opera no estado baiano, sendo a mais importante a que liga a capital baiana a Feira de Santana, com 120 horários diários. Na opinião de Barros, o mercado tem sido prejudicado pelo transporte clandestino, agravado pela falta de fiscalização do governo, o que tem afetado o crescimento dos negócios nessa área. Para combater esse transporte irregular a empresa procura oferecer um serviço de melhor

qualidade e passou a trabalhar com os veículos Irizar i6 para ter um diferencial que a destaque no mercado. Ele aguarda agora a conclusão do processo de renovação das concessões das linhas intermunicipais da Bahia, o que deverá acontecer até setembro próximo, para definir eventuais planos de expansão.

No serviço de fretamento, até no período da Copa do Mundo, para o qual não estava previsto atendimento, a empresa começou a receber solicitações, inclusive das famílias de jogadores europeus e da

imprensa espanhola em Salvador para realizar o transporte do aeroporto para os hotéis e para o estádio. "Só em ver que nosso ônibus era um Irizar i6 eles já se identificaram com o modelo, aprovaram de imediato porque também são espanhóis e conhecem a qualidade dos veículos da marca", relata Barros, acrescentando que como feedback a empresa foi muito elogiada graças ao serviço que presta, mas também pelos veículos usados. "Hoje sou fã dessa carroceria, introduzimos melhorias, como sistema wi-fi nos carros, mas o que atrai é o visual e o conforto do equipamento e é o que tem feito o nosso marketing", elogia.

Atualmente toda a frota de fretamento e turismo da Santana e São Paulo, com cerca de 25 ônibus, é composta por veículos Irizar i6. A operadora atende ao polo petroquímico de Camaçari e a uma empresa química da região de Caieiras. Também para

este segmento de fretamento contínuo o diretor aposta que os novos carros colocam a empresa em outro patamar, como um prestador de serviço diferenciado.

"Compramos nosso primeiro Irizar em 2001, um Century, que já era um produto diferenciado, mas o i6 é algo realmente novo no mercado. Desde o ano passado só temos comprado esse modelo de ônibus para a empresa, tanto para o serviço de fretamento quanto para as linhas intermunicipais", relata Barros. No ano passado a empresa adquiriu 23 ônibus i6, este ano já comprou oito e planeja investir em mais cerca de 30 unidades em 2015, para renovação e expansão da frota que hoje soma 150 veículos, com idade média de cinco anos e meio.

Barros aposta no aquecimento do mercado de fretamento e turismo ainda este ano porque é um segmento que foi

impulsionado com a Copa do Mundo e pelos novos ônibus que viraram um chamariz para conquistar novos clientes. "Os estrangeiros que estiveram aqui ficaram encantados e avaliaram positivamente a cidade, acho que o crescimento turístico vai ser grande nos próximos meses", avalia. O turismo e o fretamento juntos têm participação de 20% dos negócios da empresa e o restante cabe às linhas intermunicipais.

HISTÓRIA – Décio Barros, que também é presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros do Estado da Bahia (Sintran), conta que o controle da Santana e São Paulo foi adquirido em 1985, mas a empresa já tem cerca de 63 anos de atividade. Foi fundada por Pedro Falcão, mas após a sua morte os herdeiros administraram por um tempo a empresa e depois decidiram vendê-la. ■



Acervo Digital OTM - acesse

A história dos últimos 50 anos do transporte no Brasil.

1963

www.acervodigitalotm.com.br

2013



SEMINÁRIO NACI



TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: COMO ATENDER AS DEMANDAS SOCIAIS?

27 E 28 DE AGOSTO | HOTEL ROYAL TULIP | BRASÍLIA

WWW.NTU.ORG.BR

Realização



Organização



CONFERÊNCIA NACIONAL NTU 2014

PROGRAMAÇÃO

27 DE AGOSTO

Q U A R T A - F E I R A

10h00: Abertura

10h30: Painel "Transporte público urbano: como atender as demandas sociais?"

O debate, mediado pelo jornalista Alexandre Garcia, contará com a participação de lideranças do setor de transportes, do governo federal e da sociedade civil em busca de respostas e soluções para as principais necessidades dos usuários do transporte público urbano.

13h00: Almoço

14h30: Painel "Qualidade e segurança nos sistemas BRT"

Especialistas vão debater as medidas necessárias para garantir que os sistemas BRT operem com a máxima eficiência, qualidade e segurança.

17h30: Encerramento

28 DE AGOSTO

Q U I N T A - F E I R A

9h30: Painel "Lei Anticorrupção e Política de Compliance"

Painel vai abordar as responsabilidades das empresas, geradas pela Lei nº 12.846/2013, e os componentes de uma estrutura de compliance com experiências do setor.

Oficina "Sistemas Inteligentes de Transporte"

Especialistas, operadores e representantes da indústria vão apresentar e discutir as inovações em tecnologia para a operação dos sistemas de transportes.

11h30: Perspectivas do ITS no Brasil

13h00: Almoço

14h30: Bilhetagem eletrônica e tecnologias para controle das gratuidades

16h00: Gestão Operacional e Informação ao Usuário

17h30: Encerramento

Menos ônibus, mais passageiros

Sistema de transporte da cidade de São Paulo tem apresentado leve redução na frota, mas a inclusão de veículos maiores trouxe aumento no número de pessoas transportadas

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



O Programa Ecofrota prevê a utilização progressiva de combustíveis limpos nos ônibus

À primeira vista pode parecer que a frota de ônibus de São Paulo está encolhendo a cada ano, mas a aquisição de modelos maiores e mais modernos está aumentando a sua capacidade de transporte. De acordo com a SPTrans, empresa responsável pela gestão do sistema de transportes na cidade, a oferta de lugares, entre 2012 e 2013, aumentou de 510.329 para 518.438 (0,6%). Enquanto isso, no mesmo período, a frota total da cidade teve um pequeno decréscimo, chegando a 14.757 ônibus em 2013, ante 14.960 em 2012 (-0,7%). Atualmente, 14.721 ônibus

circulam pela cidade. No ano passado, foram incluídos novos 216 modelos articulados, com maior capacidade de transporte, passando para 1.498 veículos deste tipo. A cidade conta ainda com 259 biarticulados, de 23 metros, com capacidade para 171 passageiros.

A SPTrans informa que com ônibus maiores, a frota consegue transportar mais passageiros, com mais qualidade. "Na medida em que os veículos são trocados por modelos de tecnologia mais nova, os usuários viajam em veículos mais confortáveis e de maior capacidade para transportar os

passageiros", afirma a empresa por meio da assessoria de comunicação. Atualmente, do total de ônibus em operação na cidade de São Paulo, 69% da frota já são acessíveis a pessoas portadoras de deficiência.

Todos os dias são registrados, em média, 4,5 milhões de cartões do Bilhete Único utilizados, que realizam seis milhões de viagens e 9,8 milhões de embarques por dia útil no sistema de transporte municipal. No primeiro trimestre de 2014, foram realizadas 702,6 milhões de viagens, em comparação com 688,3 milhões no mesmo período do ano passado, o que representa um aumento de 2,7%.

O valor do subsídio pago pela prefeitura de São Paulo ao sistema de transportes é utilizado para complementar sua receita, a fim de fazer frente as suas despesas. No ano de 2013, o montante de subsídio repassado foi de R\$ 1,18 bilhão. Para o ano de 2014, foi aprovado o recurso de compensações tarifárias no montante total de R\$ 1,48 bilhão.

ECOFROTA – O Programa Ecofrota reduziu em 14% as emissões dos poluentes dos ônibus no primeiro ano de sua implantação, entre fevereiro de 2011 e janeiro de 2012. O programa prevê a utilização progressiva de combustíveis limpos na frota de ônibus de São Paulo, em consonância com a Lei de Mudanças do Clima. A Lei, aprovada em junho de 2009, determina

CARACTERÍSTICAS DA OPERAÇÃO

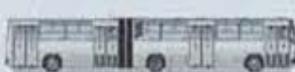
FROTA TOTAL: 14.721 veículos

FROTA ACESSÍVEL: 10.143 veículos (69% da frota)

TIPOS DE VEÍCULOS:



BÁSICO
3.778



ARTICULADO
1.557



PADRÃO
3.949



MINIÔNIBUS
3.849



MICROÔNIBUS
26



MIDIÔNIBUS
1.301

OPERAÇÃO:

8.768

veículos são operados
por concessionárias

5.953

veículos são operados
por permissionárias

NÚMERO DE PASSAGEIROS:

9,8 milhões

de embarques, nos dias úteis

SUBSÍDIO EM 2013:

R\$ 1.188.630.571

SUBSÍDIO PREVISTO PARA 2014:

R\$ 1.488.609.171

CORREDORES: 120,9 km

PREVISÃO PARA 2015: 270,9 km

Fonte: SPTrans

que todo o sistema de transporte público do município deverá operar com combustível renovável até 2018.

Segundo o edital do programa, fica estabelecido que: "A concessionária deverá atender às determinações do poder concedente referente à composição da frota operacional quanto ao que estabelece a Lei Municipal nº 14.933/09, em vista da substituição do combustível óleo diesel de petróleo por outro(s) de origem não fóssil e de fonte renovável ou da substituição de veículos movidos por motor de combustível

interna por outros de tração elétrica."

Apesar de algumas notícias veiculadas na imprensa, a SPTrans informa que o programa Ecofrota não foi paralisado e que o diesel de cana-de-açúcar continua sendo utilizado normalmente, na forma que já está em operação. Até 2013, com a utilização deste tipo de diesel na proporção de 10% de mistura em 395 ônibus, do etanol em 60 ônibus, e da energia elétrica em 202 trólebus, houve redução anual de 5 milhões de litros de combustível fóssil. A SPTrans ressalta que, em 2013, houve um

acréscimo de dez novos trólebus e mais cem ônibus operando com 10% de diesel de cana-de-açúcar.

Foram registrados problemas no uso do B20 (mistura de 20% de biodiesel no diesel), como corrosão de motores e perda de desempenho. Isto levou a operadora a parar a utilização deste combustível. Segundo a SPTrans, o combustível não foi excluído do programa e a prefeitura também não teria parado de subsidiar o B20, no entanto, nenhuma operadora o está utilizando no momento. Uma frota de 1.110 veículos era abastecida com o B20 e agora decidiu optar pelo B6.

CORREDORES E FAIXAS DE ÔNIBUS—

Segundo a SPTrans, a cidade de São Paulo conta hoje com 120,9 quilômetros de corredores de ônibus. A meta da atual administração é implantar mais 150 quilômetros até 2016, mais que dobrando a quilometragem existente hoje. Os novos corredores serão implantados em importantes vias da capital, principalmente nas regiões sul e leste. De 2013 até agora, também foram criados 341,8 quilômetros de faixas exclusivas para ônibus. Antes de 2013, estimase que havia 100 quilômetros de vias segregadas. ■



A frota de São Paulo totaliza 14.721 ônibus, incluindo 1.498 modelos articulados

Santa Brígida aposta no diesel de cana

A Viação Santa Brígida, que opera em São Paulo com 800 ônibus, possui 275 veículos movidos a diesel de cana

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



A frota movida a diesel de cana é formada por modelos Mercedes-Benz, MAN, Scania e Volvo

A Ecofrota da cidade de São Paulo é composta por 1,2 mil ônibus que circulam com diferentes combustíveis "limpos": 1,2 mil com biodiesel (B6), 495 veículos abastecidos com diesel de cana-de-açúcar, 212 trólebus (movidos a energia elétrica) e 60 que utilizam etanol. O diesel de cana-de-açúcar, que foi trazido ao mercado pela empresa americana Amyris, tem apresentado resultados muito positivos, tanto em termos de desempenho, quanto no que se refere à emissão de poluentes (são menos 160 milhões de toneladas de CO₂ por mês).

A Viação Santa Brígida, que opera com 800 ônibus em São Paulo, possui 275 veículos movidos a diesel de cana, com

modelos das marcas Mercedes-Benz, MAN, Scania e Volvo. Segundo a empresa, o comportamento e o desempenho técnico da frota não sofreram alterações, já que as características originais dos carros foram mantidas. "Podemos afirmar que o rendimento também ficou em patamares equivalentes de consumo nessa proporção de mistura. Quanto às emissões, a redução de particulado atingiu a faixa de 12% a 30%, variando de acordo com o modelo ou características do carro", informa Itamar Lopes dos Santos, gerente de manutenção da Viação Santa Brígida.

De acordo com Santos, a empresa optou por este tipo de combustível devido a

uma série de benefícios que este apresenta. "O diesel de cana, também conhecido como diesel sintético, por ser de base sintética, reduz significativamente as emissões de fumaça preta. Além disso, não requer alteração técnica do veículo, ou seja, possibilita resposta rápida e disponibilidade imediata da frota. É receber o produto, abastecer o veículo e fazer rodar imediatamente. Não impacta sobre o custo de manutenção, uma vez que não requer alteração nos procedimentos de manutenção, não exige alteração no ferramental e dispensa qualquer investimento em treinamento operacional", afirma.

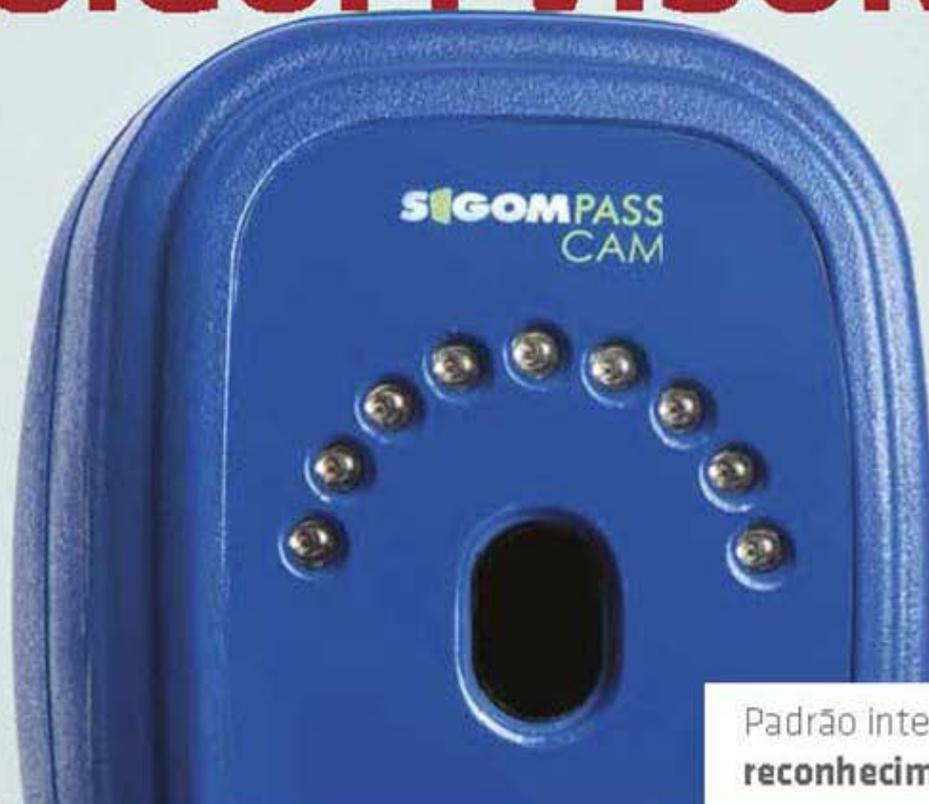
O combustível também traz vantagens estratégicas, pois a falta eventual do produto não compromete a oferta do serviço, basta abastecer com o diesel convencional pela mesma linha de abastecimento. "Por manter a originalidade do veículo, favorece sua disponibilização para o mercado quando da renovação da frota, visto que está apto a rodar também com o diesel convencional de mercado. E também não exige alteração na infraestrutura da garagem, tendo em vista que os reservatórios de armazenamento do diesel fóssil são compatíveis com o que se exige para o diesel de cana. Devemos destacar que se trata de um recurso renovável e gerador de divisas para o país, praticamente autossuficiente na produção, o que torna a alternativa atraente", observa Santos.

O diesel é distribuído pela Petrobrás, que já entrega na mistura correta de 10% de diesel de cana, acrescido de 5% de biodiesel, com mais 85% do diesel S50, ou seja, para cada mil litros do diesel metropolitano fóssil, corresponde a dosagem de cem litros de diesel de cana. A tendência é de que o produto tenha preços competitivos. "O custo está se definindo pelo aumento gradual do produto e o consequente aumento na escala de produção, mas a expectativa é o preço estar alinhado com o diesel fóssil", diz Santos. ■



É assim que sua
empresa pretende
controlar gratuidades?

Então você precisa conhecer o
SIGOM VISON



Padrão internacional em
reconhecimento facial

Reconhecido

Premiado pela
UITP em *Inovação
Tecnológica*.

Integrável

Interoperabilidade
com qualquer sistema
de bilhetagem.

Funcional

Mais de 40
cidades brasileiras
já aderiram.

Eficiente

Verificação
automática das
imagens no sistema.

Boas práticas no transporte

Prêmio ANTP-Abrati Boas Práticas do Transporte Terrestre de Passageiros terá uma única categoria este ano: Inovação e Tecnologia

AMARILIS BERTACHINI



Fazer mais com menos recursos, conquistar ganhos de eficiência na operação, introduzir determinada ação que resulte em uma mudança positiva no comportamento da empresa. São diversas as iniciativas dos empresários na busca por ganhos de produtividade e competitividade em seus negócios e essas ações serão reconhecidas no segundo semestre deste ano com a entrega do Prêmio ANTP-Abrati Boas Práticas do Transporte Terrestre de Passageiros, promovido pela Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati) e pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

Este ano, em sua quarta edição, a premiação terá uma única categoria e haverá apenas um vencedor que receberá o troféu, um selo de referência e o certificado. A categoria escolhida para 2014 é Inovação e Tecnologia.

Em 2013 a Expresso Guanabara ficou em 1º lugar na categoria Adesão aos Colaboradores

A escolha desse tema visa a incentivar novas ações nessa área. "Entendemos que as empresas têm que, cada vez mais, se preparar para um ambiente mais competitivo no atual sistema jurídico e também com outros modais. Assim, quem investir em inovação e tecnologia com certeza



sairá na frente", declara Paulo Porto Lima, presidente da Abrati.

Ele assinala que o papel da Abrati na premiação é motivar ganhos de qualidade entre suas associadas. Já a ANTP, pela sua ampla experiência e expertise no assunto, é a encarregada de toda a coordenação do prêmio, incluindo inscrição, entrega e informações, conduz as reuniões preliminares com os associados, orienta e julga com a colaboração de uma banca de juizes externos especialistas no setor.

A expectativa, segundo Porto Lima, é de que este ano sejam feitas cerca de 20 inscrições. O prêmio, que vem sendo concedido desde 2011, tem caráter institucional e de reconhecimento público e seu objetivo é dar visibilidade aos esforços das empresas operadoras que se preocupam em promover o transporte rodoviário de passageiros de média e longa distâncias.

Os trabalhos inscritos devem descrever uma ação de melhoria que tenha proporcionado uma mudança positiva de comportamento na empresa, e que pode ser direcionada tanto aos clientes internos ou externos, quanto a processos internos da empresa.

"Por Inovação entende-se uma novidade ou uma renovação de uma ideia, método, processo ou ação criada e que pouco se pareça com os padrões anteriores. Ela pode ter envolvido atividades técnicas, de concepção, de desenvolvimento, de gestão, e que resultou na melhoria dos

processos. Também pode ser uma ação que possibilitou fazer mais com menos recursos, por permitir ganhos de eficiência em processos produtivos, administrativos ou financeiros, que gerou aumento de competitividade”, informa a Abrati, em comunicado oficial.

No tema Inovação, a boa prática pode estar relacionada tanto à qualidade da prestação do serviço destinado ao cliente, quanto à implantação de novos métodos organizacionais na prática do negócio e na organização do trabalho. “Não se trata de apenas fazer coisas diferentes, mas, também, de fazer as mesmas coisas de formas diferentes”, acrescenta a entidade.

A empresa interessada pode se inscrever no site da Abrati, formalizando sua participação com o preenchimento do formulário de inscrição com dados



Viação Águia Branca: 1º lugar em Responsabilidade Socioambiental em 2013

cadastrais, nomes dos dirigentes e nome do responsável pela entrega do trabalho, anexando o relatório descritivo de

uma única boa prática. Cada organização pode fazer apenas uma inscrição.

A empresa vencedora somente será conhecida na solenidade de premiação, no dia 2 de dezembro durante o encontro anual de confraternização da Abrati, no Clube Naval, em Brasília. Posteriormente, os relatórios da empresa vencedora e da possível menção honrosa estarão no site da ANTP e na Revista Abrati. Segundo a entidade, a avaliação será feita por uma banca de juízes integrada por especialistas de transporte público e por profissionais com experiência nas áreas de marketing e comunicação.

No ano passado foram premiadas três categorias: Adesão aos Colaboradores (1º lugar – Expresso Guarabara), Atendimento ao Cliente (1º lugar – Viação Ouro e Prata) e Responsabilidade Socioambiental (1º lugar – Viação Águia Branca). ■

SOLUÇÕES PARA CLIMATIZAÇÃO E VENTILAÇÃO DE ÔNIBUS


SPHEROS



EMPRESA CAMPEÃ EM INOVAÇÃO 2013

BEM ESTAR, TRANQUILIDADE E CONFORTO.
A SPHEROS ACOMPANHA SEUS CAMINHOS,
FAZENDO O SEU CLIMA ONDE VOCÊ ESTIVER.

SISTEMA BRT
• ARTICULADO
• BIARTICULADO



WWW.SPHEROS.COM.BR



Ônibus ajudaram a reforçar a segurança durante os jogos

Transformados em delegacias móveis os 12 veículos Volvo com carrocerias Comil utilizados durante o evento ficaram à disposição da Secretaria de Segurança das cidades-sede do Mundial

■ SONIA MORAES

Os ônibus da Volvo transformados em delegacias móveis para reforçar a segurança durante o evento da Copa do Mundo ficaram à disposição das cidades-sede dos jogos para uso das Secretarias de Segurança Pública de cada estado.

Foram ao todo 12 chassis Volvo na versão rodoviária, o B290R, com carroceria especial desenvolvida pela Comil com o modelo Campione 3.45. Os veículos têm equipamentos e detalhes em seu interior para suprir as necessidades da Secretaria Extraordinária de Segurança de Grandes Eventos (Sesge). A área interna possui

um escritório completo, cela com capacidade para dois detentos e equipamentos para conexão via satélite e internet para a comunicação entre as polícias locais, estaduais e federal.

O Volvo B290R tem o chassi fabricado

com um tipo de aço especial, mais leve e resistente, permitindo ao conjunto robustez, agilidade e maior capacidade de carga. O veículo é fácil de ser encarroçado e caracteriza-se pela alta disponibilidade, segurança, economia de combustível e baixa emissão de poluentes.

"O B290R é um modelo extremamente versátil, com versões rodoviária, urbana e de fretamento que podem ser adaptados para diferentes tipos de aplicações", destaca Jefferson Cunha, gerente de ônibus rodoviários da Volvo Bus Latin America.

Os chassis foram adquiridos pela Comil por meio de licitação, para atender ao pedido do Ministério da Justiça. Antes da operação os agentes de segurança passaram por treinamento oferecido pela Comil e Volvo. ■



Interior possui escritório completo, cela para dois detentos e equipamentos para conexão via satélite

Neoband | w, exclusivamente comunicação visual.

Ajustando o foco para sua maior competência, a **Neoband | w** passa a concentrar as atividades na produção de peças de comunicação visual. As soluções para pdv e sinalização que o mercado já conhece agora ainda mais ágeis e diversificadas.

De um pequeno display ao mais impactante megapainel, conte sempre com a **Neoband | w**.

vendas@neobandw.com.br
(11) 2199 1256

neobandw.com.br



Mais inteligência e tecnologia nos transportes

Plataforma Cittati está em fase de implantação na cidade de Juiz de Fora, em Minas Gerais, e tem como principal objetivo dar mais eficiência à gestão pública no atendimento aos passageiros

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

As cidades brasileiras de diferentes tamanhos vivem o desafio de melhorar a mobilidade urbana, em um cenário de trânsito congestionado, infraestrutura deficiente e transporte público sobrecarregado. Para facilitar o gerenciamento do sistema de transportes, a Cittati desenvolveu a Plataforma de Gestão, Monitoramento e Informações da Mobilidade Urbana, que está em processo de implantação na cidade mineira de Juiz de Fora e deve entrar em operação nos próximos meses.

A solução pode ser acessada por meio da central de monitoramento da mobilidade urbana, instalada na cidade que fizer uso da solução, e também pelo cidadão pela internet, celular e painéis nas ruas e paradas. O gestor e o usuário poderão ter acesso a serviços e informações tais como: integração intermodal, integração com os

operadores, previsão de chegada, planejamento de rotas, notificações de trânsito, opções de transporte para diferentes rotas.

A ferramenta tecnológica funciona como fornecedora de inteligência, provendo soluções integradas para mobilidade urbana, o que traz ganhos na velocidade de consultas aos diversos sistemas envolvidos em uma operação de transporte público e aumenta a eficácia de análise de informações provenientes dessas diversas soluções. Os módulos foram desenvolvidos para atuar na melhoria da comunicação entre os integrantes (órgão gestor, operadora e usuários) do sistema, proporcionando maior integração entre os atuantes da operação diária e gerando mais informações, transparência e, conseqüentemente, maior qualidade ao usuário final de transporte público.

A plataforma tem como um dos principais objetivos suportar o conceito de Smart Cities, em que o cruzamento dos dados vindos de outros modais possibilita um planejamento mais eficiente do sistema. "A inteligência de informação gerada pela concentração de dados a respeito do transporte coletivo vai trazer ainda mais ganhos para a população em geral, e expandir os usuários da solução (entidades de engenharia de tráfego, segurança pública, transportes especiais). Tudo isso oferecido como serviço SaaS (Software as a Service), disponível em cloud, sem custo de infraestrutura", explica Ramon Canales, gerente de produto da Cittati.

A solução foi especialmente desenvolvida para integrar e monitorar todos os serviços e modais da cidade, como ônibus, VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), BRT (Bus

CLARIAR

Iluminando
com Tecnologia

TECNOLOGIA POWER LED

- ☑ Vida útil estimada de 10 anos
- ☑ Resistente a trepidação, pois não possui filamentos
- ☑ Não necessita descarte como lâmpada fluorescentes
- ☑ Proteção contra inversão de polaridades
- ☑ Única com LED de alta potência para iluminação



FRT Tecnologia Eletrônica Ltda.
www.frt.com.br - F: +55 (81) 3081-1850
vendas@frt.com.br



Rapid Transit), bicicletas, segurança pública, balsas, transporte escolar, acessibilidade. "A gestão da mobilidade se torna mais transparente, simples e rápida para a gestão pública que terá todos os serviços integrados na sua plataforma centralizada e para os operadores e usuários que terão a certeza de contar com as informações reais e atualizadas do que está acontecendo no transporte público de suas cidades. A abordagem de centralização da gestão multimodal proposta pela plataforma proporcionará muitos benefícios ao usuário que necessita diariamente utilizar diversos tipos de transporte para chegar ao trabalho", informa Canales.

BENEFÍCIOS – De acordo com Canales, os benefícios para a cidade e para o cidadão são "gigantescos". Ele cita a melhoria na percepção do transporte público por parte dos usuários, sem a necessidade de grandes investimentos em infraestrutura; facilidade no fluxo de comunicação do órgão gestor com as empresas concessionárias; mais controle sobre eventos que ocorrem na cidade e impactam diretamente e indiretamente o transporte público (trânsito, enchentes, acidentes). O produto também facilita o planejamento de linhas, atendimentos e quadros horários por meio de relatórios de origem, destino e carregamento fornecidos pela plataforma, baseados no

cruzamento de dados.

Apesar de a plataforma ainda não estar em operação, a Cittati acredita que um dos maiores avanços do produto está em sua concepção, baseada na visão unificada e integrada da mobilidade, mas preservando a independência na gestão do transporte da cidade. Outro avanço seria no campo da comunicação entre operadores e usuários, com a disponibilização de informações em tempo real à população. A solução ainda permite que o gestor obtenha rapidamente um retorno do cidadão em relação à qualidade dos serviços prestados.

A Cittati destaca a importância de uma ferramenta como esta, que pode contribuir para o incremento da mobilidade urbana. Segundo pesquisa recente da FGV (Fundação Getúlio Vargas), mais de 1,6 mil municípios são obrigados a realizar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, que passa a ser obrigatório para as cidades com mais de 20 mil habitantes. Cerca de 75% deles, entretanto, ainda não iniciaram a sua elaboração. "O plano é o instrumento principal da política em questão. Cabe também ressaltar que o Plano de Mobilidade Urbana é, hoje, pré-requisito para a liberação de recursos federais destinados a projetos de mobilidade", diz Canales. ■

ITINERÁRIO ELETRÔNICO

com tecnologia LightDot

- Tecnologia LightDot
- Para todos tipos de ônibus
- Controle automático de intensidade
- Programação por wifi
- A maior garantia, 5 anos*
- A melhor durabilidade e preço



5
anos de
garantia



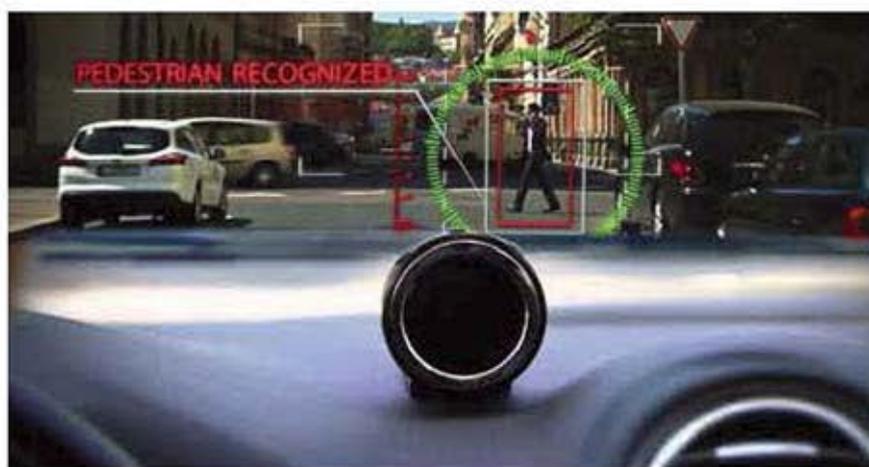
FRT Tecnologia Eletrônica Ltda.
Tel.: +55 (81) 3081-1850
vendas@ftr.com.br - www.ftr.com.br

*Garantia limitada contra defeitos de fabricação com condições conforme certificado emitido pela FRT

Sistema que previne colisões é certificado pelo Cesvi

Solução desenvolvida pela Mobileye em Israel e distribuída com exclusividade pela Zatix no Brasil pode reduzir em até 90% o risco de colisão no trânsito

■ SONIA MORAES



Sistema Mobileye monitora a área à frente do veículo e alerta sobre iminência de colisões

A tecnologia que pode reduzir em até 90% o risco de colisão no trânsito acaba de receber a certificação de avaliação técnica do Centro de Experimentação e Segurança Viária (Cesvi Brasil). Esta solução, desenvolvida pela Mobileye em Israel e distribuída com exclusividade pela Zatix no Brasil, é composta por câmera e sensores que identificam colisões iminentes e geram alertas sonoros e visuais para o motorista.

Segundo a Zatix, durante a fase de testes realizados em rodovias e em pista controlada foram feitas análises e medições do comportamento do equipamento por meio de simulações de situações de trânsito. Também ocorreram avaliações de saída de faixa contínua e não contínua sem e com sinalizações. O principal objetivo da avaliação do produto é confirmar as

especificações técnicas informadas pelo fabricante e comprovar as suas funcionalidades.

Segundo a Zatix, a solução desenvolvida pela Mobileye é composta por uma câmera instalada no para-brisa para monitorar a área à frente do veículo e sinalizar ao motorista, por meio de alertas sonoros, a iminência de colisões contra veículo e pedestres com cerca de dois segundos

de antecedência em relação ao tempo médio de reação de um motorista. Esse tempo adicional diminui em até 90% o risco de uma colisão.

O sistema identifica, por exemplo, pedestres e ciclistas nas proximidades do veículo, avisa quando o motorista está saindo da faixa sem acionar a seta e pode até controlar os faróis para não ofuscar a visão dos condutores que vêm na direção oposta. A Zatix informa que pesquisas mostram que 1,5 segundo a mais no tempo de reação é o bastante para quase eliminar a chance de uma colisão traseira.

Segundo Cileneu Nunes, presidente da Zatix, o sistema vem tendo aceitação no mercado. "As empresas sabem que uma grande parte dos acidentes acontece por distração do motorista, o que envolve prejuízos materiais e humanos e, reconhecem no safe driving uma solução inteligente para diminuir este risco", diz o presidente da Zatix.

Nunes lembra que um estudo de Virginia Tech Transportation Institute, nos Estados Unidos, indica que 80% de todos os acidentes acontecem por falta de atenção dos condutores envolvidos.

No Brasil, o sistema desenvolvido pela Mobileye faz parte do safe driving, módulo adicional do portal de telemetria Omnilink, que visa à prevenção de acidentes. Integrado aos rastreadores Omnilink, essa tecnologia também gera uma série de informações para as empresas sobre o modo de condução dos veículos e motorista de sua frota. ■



Maiores & Melhores | 2014

DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

Lançamento
da edição

Maiores & Melhores



2014

O EVENTO QUE VAI PREMIAR A EFICIÊNCIA DO SETOR
TEM UM LUGAR RESERVADO PARA SUA EMPRESA.



ANUNCIE NA EDIÇÃO, PARTICIPE DO EVENTO.

mais informações:

11 5096-8104 - marcelofontana@otmeditora.com.br



Agende-se

22 e 23
setembro
AMCHAM | SP



FÓRUM DE GESTÃO E EFICIÊNCIA DE FROTAS

ÔNIBUS | CAMINHÕES | VANS | UTILITÁRIOS | AUTOMÓVEIS | MOBILIDADE

Na gestão de frota, a inovação está ao alcance de todos. No entanto os profissionais precisam estar bem preparados para executarem com competência a gestão de seus departamentos e a liderança de suas equipes, não importa o tamanho da frota. Não há mais lugar para amadores.

A figura do gestor de frotas assume cada vez mais a obrigação de ser um profissional artilhado com toda a evolução tecnológica que o segmento vem absorvendo e, acima de tudo, alguém capacitado para inovar no dia a dia.

Segundo o conceito mundialmente mais aceito, a inovação é a im-

plementação de algo novo, ou significativamente melhorado, que gera aumentos de produtividade e competitividade. Os embarcadores exigem, cada vez mais, processos seguros e amplamente confiáveis: serviços feitos com profissionalismo.

É para acompanhar o elevado grau de profissionalização do setor que OTM Editora tem procurado, a cada ano, abordar os principais assuntos em seu Fórum de Gestão e Eficiência de Frotas, trazendo informações pertinentes e direcionadas.

► Públicos de interesse

Gestores e executivos com poder de decisão, que participam da cadeia de valor de frotas e logística. Encarregados, gerentes, diretores e profissionais do mercado.

► Tipo do evento

Palestras com apresentação das melhores práticas, inovações e tendências do mercado de gestão de frotas, através de palestrantes contratados e profissionais e executivos de empresas compradoras ou vendedoras de produtos e serviços para frotas e logística.

www.otmeditora.com.br
[11] 5096-8104

Realização:



Organização:



Apoio editorial:



Gestão de frotas





Vendas de pneus caem 14,7% no primeiro semestre

O impacto negativo dos negócios fechados diretamente com as montadoras foi decorrente da queda na produção de veículos comerciais registrada no período

■ SONIA MORAES

A retração na produção de veículos comerciais refletiu negativamente nos resultados das fabricantes de pneus que fecharam o primeiro semestre com queda 14,7% nas vendas diretas de modelos destinados a veículos pesados para as montadoras, com 1,04 milhão de unidades, ante 1,22 milhão de pneus entregues no mesmo período de 2013, segundo balanço divulgado pela Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip).

Para o mercado de reposição a venda de pneus para veículos pesados teve um aumento de 5,9% no primeiro semestre, com 2,79 milhões de unidades, em comparação com 2,63 milhões comercializados no mesmo período de 2013.

Já as exportações avançaram 24,9%, saltando de 535,4 mil unidades para 668,5 mil unidades. Incluindo todos os setores, a indústria de pneumáticos fechou o primeiro semestre com a venda de 4,50 milhões de unidades, o que representa um crescimento de 2,5% sobre os 4,40 milhões de pneus vendidos no mesmo período de 2013.

Incluindo todos os setores industriais, as vendas de pneus totalizaram 37,28 milhões de unidades, um crescimento de 1,3% sobre os 36,80 milhões de pneus vendidos no período de janeiro a junho de 2013. A este volume somam-se os 3,75 milhões de pneus importados pelas empresas para suprir principalmente nichos de mercado.

"Acompanhamos de perto e com temor

as perspectivas de expansão das vendas da indústria automotiva, nosso principal cliente, mesmo porque o mercado de reposição, que vem segurando o total comercializado, reflete a produção de veículos novos, com certa defasagem", afirma Alberto Mayer, presidente-executivo da Anip.

Em seu comunicado a Anip informa que mesmo com o cenário de retração a indústria de pneumáticos vem mantendo os 28.560 empregados, mas diante da atual conjuntura adversa no mercado consumidor está dando férias coletivas para evitar a dispensa desses profissionais.

A Anip estima que dos 42,9 milhões de consumo aparente de pneus no primeiro semestre, cerca de um terço seja de modelos importados. No período foram

RECICLANIP COMEMORA 15 ANOS DE ATIVIDADES

A Recidanip, entidade criada pela Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip), comemora 15 anos de atividades com a coleta e destinação de 2,8 milhões de toneladas de pneus. Este volume equivale a cerca de 560 milhões de unidades de pneus de automóveis.

No primeiro semestre deste ano a entidade coletou e destinou de forma ambientalmente correta mais de 223 mil toneladas de pneus inservíveis, quantia equivalente a 44,6 milhões de unidades de pneus de automóveis.

A entidade informa que até junho de 2014 as fabricantes de pneus investiram R\$ 571 milhões no programa de reciclagem. A previsão para 2014 era de gastar R\$ 99 milhões, valor superior ao investido no ano passado, mas o aumento do recolhimento deve elevar o montante. "Os recursos são utilizados para os gastos logísticos e de sua tributação, que hoje representam mais de 60% dos nossos pagamentos, e também para todos os investimentos na destinação correta", explica Alberto Mayer, presidente da Anip e da Reclanip.

Para esta operação de logística reversa, a Recidanip mantém 834 pontos de coletas em todos os estados brasileiros e no Distrito Federal e a coleta dos pneus é feita diariamente por cerca de 70 caminhões. O presidente executivo da Anip esclarece que este recolhimento representa cerca de R\$ 100 milhões por ano, valor pago pelas fabricantes de pneus.

Segundo a Recidanip, os pontos de coleta de pneus, em sua maioria, são locais de propriedade das prefeituras municipais e os recintos devem ser

cobertos, conforme as exigências das normas de segurança ambiental. O volume limite estabelecido para a retirada é de 2.000 pneus de automóveis ou 300 pneus de carga.

Após o recolhimento os pneus são encaminhados às empresas de trituração e moagem ou fabricantes de cimento equipados com filtros adequados que permitam seu co-processamento, locais aprovados pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (Ibama).

No caso das empresas de trituração e moagem, a borracha pode ser separada dos outros materiais (aço e tecido) e reutilizada, seja para produzir o asfalto-borracha ou para transformação em outros produtos como solados de sapato, materiais de vedação, dutos pluviais, pisos para quadras poliesportivas, pisos industriais e tapetes para automóveis.

Segundo a entidade, a maioria dos pneus inservíveis é queimada utilizada como combustível alternativo nas indústrias de cimento, pelo seu alto poder calorífico. O processo é cercado de todos os cuidados ambientais necessários, que envolve o uso de sistemas especiais de filtração e retenção.

O presidente da Anip explica que por lei os municípios com mais de 100 mil habitantes precisam ter um ou mais pontos de coleta e há 299 municípios com essa população ou mais em todo o país, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). "Cidades menores devem se coligar para estabelecer pontos comuns. Assim, o número de municípios atendidos é bem superior a mil", afirma Mayer.

importados 18,18 milhões de pneus, um volume de 11,54 milhões de unidades superior às exportações que totalizaram 6,64 milhões. Do total importado, mais

de 50% foram pneus provenientes da China, com 9,53 milhões de unidades.

"Nossas associadas colaboraram com US\$ 416,9 milhões para o saldo da

Vendas do setor por produto

Jan-jun 2014 em comparação com o mesmo período de 2013

REPOSIÇÃO	CARGA
Jan-Jun 2013	2.637.741
Jan-Jun 2014	2.793.189
Evolução	5,9%

EXPORTAÇÃO	CARGA
Jan-Jun 2013	535.464
Jan-Jun 2014	668.588
Evolução	24,9%

MONTADORAS	CARGA
Jan-Jun 2013	1.227.215
Jan-Jun 2014	1.047.368
Evolução	-14,7%

TOTAL DE VENDAS	CARGA
Jan-Jun 2013	4.400.420
Jan-Jun 2014	4.509.145
Evolução	2,5%

Fonte: Anip

balança comercial brasileira, mas devido às demais importações, no final houve um déficit de US\$ 117,8 milhões na balança global de pneus no semestre", observa o presidente da Anip.

PRODUÇÃO – A Anip informa que a entrada da Sumitomo no seu quadro de associadas ajudou no desempenho positivo da produção de pneus e o primeiro semestre fechou com crescimento de 3,9%, passando de 33,79 para 35,12 milhões de unidades.

"Embora se trate de um dado positivo, é preciso analisar dentro de um contexto mais amplo que, apesar da mudança de pneus importados para a produção nacional, os dados mostram a inversão da balança comercial brasileira do setor, de um saldo positivo de US\$ 443,9 milhões em 2008 para o déficit de US\$ 117,8 milhões no primeiro semestre deste ano, indicando a contínua perda de competitividade da produção local", diz o presidente da Anip. ■

qualidade



Agende-se
12 a 14
Setembro

TAUÁ HOTEL | ATIBAIA

sustentabilidade

15º Encontro das Empresas
de Fretamento e Turismo

FRESP 2014

Global Position System



Intelligent Transportation System

Mobilidade

Fretamento e Turismo:
conexões mais inteligentes

Apoio editorial:



Realização:



Organização:





Volare fornece veículo para brigada militar

A Volare, empresa pertencente à Marcopolo, entregou uma unidade do Volare V5 para a brigada militar de Caxias do Sul (RS). O veículo será utilizado no transporte do efetivo em operações da corporação que exijam reforço policial.

Com 2,04 metros de largura

e 5.755 mm de comprimento, o Volare V5 possui configuração interna diferenciada, com espaço para o transporte de equipamentos e capacidade para 13 passageiros. Pelas suas características, proporciona deslocamento rápido para o atendimento de ocorrências.

Belmetal participa de obra do BRT de Belo Horizonte

A Belmetal, uma das maiores distribuidoras de ACM (chapa de alumínio composto) no mercado brasileiro, foi a principal fornecedora de chapa de alumínio para o revestimento de estações e terminais do corredor BRT (Bus Rapid Transit) do sistema Move Metropolitano de Belo Horizonte.

Segundo Rildo Brito, supervisor de vendas da divisão plásticos da Belmetal, a

empresa forneceu 21 mil m² de ACM Alucoat (nas cores prata e verde) para 94 estações de embarque e desembarque do BRT e para dois terminais finais do sistema.

Com o objetivo de melhorar o transporte da população e reduzir o tempo das viagens, o projeto BRT conta com mais de 40 quilômetros de corredores e capacidade para atender a cerca de um milhão de passageiros por dia.

Marcopolo exporta 32 ônibus com vidros duplos termoacústicos

Os 32 ônibus rodoviários da Marcopolo, modelo Paradiso 1200, produzidos na fábrica de Ana Rech, em Caxias do Sul (RS), e exportados para os Emirados Árabes Unidos, estão equipados com vidros da Tecnovidro.

Esta empresa gaúcha instalada em Farroupilha fornece para a Marcopolo vidros duplos termoacústicos que conseguem minimizar os efeitos das variações de temperaturas existentes no Oriente Médio, além de garantir maior isolamento acústico. "Essa

tecnologia transparente empregada em nossos vidros é ideal para enfrentar o calor, o frio e o barulho em um dos mercados mais exigentes do mundo", comenta Marco De Bastiani, diretor geral do Grupo Tecnovidro, empresa especializada no beneficiamento de vidro.

Nos Emirados Árabes Unidos os ônibus da Marcopolo serão utilizados para transporte dos empregados da empresa Abu Dhabi Gas Industries (Gasco).

Corredor de ônibus ABD instala placas de identificação de itinerário

Os corredores de ônibus ABD na Grande São Paulo já dispõem de recursos tecnológicos, o código QR (Resposta Rápida), para informar sobre as linhas, itinerários e postos credenciados, além de ajudar os passageiros a se situarem. As 110 novas placas estão instaladas nas paradas entre São Mateus e Jabaquara.

Segundo a Metra, empresa de ônibus responsável pela operação neste trecho, o projeto de criação e instalação dessas novas placas começou a ser desenvolvido no início deste ano. "Já estamos na fase de conclusão, restando só alguns pontos no trecho

São Mateus, Piraporinha e Jabaquara", afirma Thiago Terzi, da área de comunicação da Metra.

Com uma frota de 270 ônibus, a Metra transporta cerca de 7,5 milhões de passageiros por mês, pelos 33 quilômetros do corredor ABD, sendo 30 quilômetros exclusivos para o uso dos ônibus da empresa. Toda a operação da Metra abrange nove terminais, 110 paradas e 13 linhas que atendem passageiros das zonas sul e leste de São Paulo e também das cidades de Mauá, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema.

panorama



Vendas da MAN crescem 40% no México

A MAN anunciou a conquista de bons resultados de vendas no México. A montadora afirmou ter alcançado crescimento de 40% vendas de ônibus naquela país, onde

a marca tem a nomenclatura de MAN Truck & Bus Mexico. O share saltou de 9% para 13% nos últimos cinco meses de 2014 em relação ao mesmo período do ano

passado. Além disso, a empresa, considerada a terceira maior na indústria de ônibus do México, lidera o segmento de micro-ônibus, com 63% de participação, com veículos de oito e nove toneladas (classes 5 e 6).

“Este feito comprova a confiança que os clientes depositam nas marcas Volkswagen e MAN. Temos uma gama de produtos muito abrangente no México, com veículos com motores dianteiros e traseiros, dando opções de tecnologia a praticamente todos os segmentos. Além disso, baixo custo e robustez são características

marcantes e que fazem diferença para o consumidor final”, destaca Ricardo Albuquerque, gerente de Vendas Internacionais da MAN Latin America.

Um dos novos produtos que impulsionaram o crescimento da montadora no México é o modelo 15.190 OD (classes 7 e 8). Também são destaques os Volksbus 8.150 OD e 9.150 OD, que já conquistaram a preferência dos clientes em todo o país. Somente este segmento foi responsável pela venda de 3.700 unidades no ano passado, o que representa 47% de todo o mercado.

REI

Soluções em Tecnologia Embarcada

Mais segurança e confiança no transporte coletivo. Disso nós entendemos!

Produto líder de vendas há mais de 20 anos nos E.U.A.



[● REC] MONITORANDO SUA SEGURANÇA EM ALTA RESOLUÇÃO

BUS-WATCH®

Sistema de Monitoramento Veicular



Hard Disk
1TB



Infravermelho
Inteligente



120fps/Sistema
30fps/Câmera



Software Gratuito
BUS-WATCH HD420

Câmeras Internas



Artandaleto



Minibex

Câmeras Externas



Quazada



Redonda

▲ Captura e Armazena imagens em alta resolução
▲ Vários acessórios (Opcionais)

▲ Tecnologia adequada para aplicação em veículos de transporte de passageiros



WWW.REIBRASIL.COM.BR - contato@reibrasil.com.br

Rod. Eng. Ermênio de Oliveira Penteado - SP75, Km 57,7 - Indaiatuba - SP - Fone: +55 (19) 3801-5888 | (19) 3500-4860 | (19) 3500-4859



ZF é premiada nos EUA por transmissão inovadora

A ZF Friedrichshafen AG foi a vencedora do prêmio Automotive News PACE 2014 em reconhecimento da contribuição à excelência dos fornecedores de autopeças, na categoria de produto, pela sua transmissão automática de 9 marchas (9HP). A cerimônia de premiação ocorreu em

Detroit, Michigan, nos Estados Unidos. Com seu design compacto e maior economia de combustível, a 9HP é um produto de lançamento exclusivo.

Desde o lançamento da 9HP em 2011 no Salão Internacional do Automóvel Norte-Americano (North American International Auto Show), a transmissão premiada da ZF tem atraído a atenção da indústria e da mídia. Com a Chrysler e a Jaguar Land Rover sendo os primeiros clientes da 9HP em 2013, a 9HP foi posteriormente apontada para o prêmio Automotive News PACE Award.

“É realmente uma honra ter

a nossa transmissão automática de 9 marchas reconhecida como uma das melhores inovações do setor”, disse o CEO da ZF, Stefan Sommer. “Parabenizamos toda a equipe de desenvolvimento pelo seu compromisso com a criação de uma tecnologia que aumenta a performance de condução, a eficiência e a confiabilidade. Acreditamos que este seja um produto inovador que já está mudando a indústria automotiva”, comentou o diretor executivo.

Como parte do processo de julgamento para o prêmio, a ZF recebeu uma visita dos

jurados à sua fábrica de Gray Court, o local de produção exclusiva da 9HP, na cidade de Gray Court, nos Estados Unidos. A ZF já investiu US\$ 430 milhões em novas instalações de última geração, cuja inauguração ocorreu oficialmente em 2013, e tornou a planta de Gray Court a primeira fábrica da ZF de transmissões automáticas para automóveis nos Estados Unidos. Na fábrica americana, a ZF prevê a produção de cerca de 1,2 milhão de transmissões por ano; e isto inclui 800 mil modelos 9HP e 400 mil transmissões automáticas de 8 marchas.

Bridgestone é patrocinadora oficial dos jogos olímpicos até 2024



A Bridgestone, maior fabricante de pneus do mundo, fechou acordo com o Comitê Olímpico Internacional (COI) para ser patrocinadora dos jogos olímpicos até as Olimpíadas de 2024.

A relação da Bridgestone com os jogos olímpicos e com o movimento olímpico tem início imediato e inclui ativação nos jogos olímpicos Rio 2016.

Também foram concedidos para a empresa os direitos de patrocínio no Brasil, Coreia, Japão e Estados Unidos até 2016.

Em 2017, o direito da Bridgestone se estenderá mundialmente e incluirá os Jogos Olímpicos de Inverno 2018, a serem realizados em Pyeongchang (Coreia do Sul), os Jogos Olímpicos de Tóquio 2020 e os jogos de inverno e de verão, que serão realizados em 2022 e 2024, em cidades ainda a serem eleitas pelo COI. O acordo inclui ainda os direitos de ativação em quaisquer jogos olímpicos da juventude, realizados entre o período de 2017-2024.

Auto Sueco São Paulo reforça pós-venda de ônibus

A Auto Sueco, rede exclusiva de revendas de caminhões e ônibus Volvo, reforça o serviço pós-venda com o Mr. Bus, um especialista em ônibus criado para coordenar as equipes desde as áreas administrativas até técnicas.

Na capital paulista, a matriz da Auto Sueco, dois profissionais com elevado conhecimento técnico dividem a função de Mr. Bus para identificar as melhores soluções, dentro da necessidade de cada cliente.

Segundo Augusto Ramos, gerente geral de pós-venda da Auto Sueco São Paulo, a função de Mr. Bus veio como excelente solução para

o mercado. “Temos muitos ônibus no BRT e empresas que já possuem boa estrutura de serviço, mas todos precisam de apoio personalizado para manter alta disponibilidade da frota”, afirma Ramos.

Ferrando Ferreira, diretor executivo da Auto Sueco São Paulo, acredita que a concretização da venda não é o ponto final, mas o início da relação mais próxima com o cliente. “Uma boa entrega e uma assistência qualificada passam confiança a quem compra um ônibus, já que a empresa vai trabalhar com aquele veículo por vários anos”, afirma Ferreira.

Já estão abertas as inscrições para o 46º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas



acesse www.otmeditora.com.br, consulte o regulamento e faça já sua inscrição.



ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS

GESTÃO DE FROTAS em 16 horas de treinamento

2014

Administrar transportes implica gerenciar com menores custos, consequentemente com maior produtividade e rentabilidade. Grande parte das decisões estratégicas da administração de uma frota tem como principais questões o controle e a redução de custos operacionais dos veículos. Os sistemas de manutenção, bem como o modo de substituir os procedimentos

subjetivos ou sentimentais na hora de vender o veículo, adotando processos matemáticos, identificam o momento econômico exato para sua substituição. Mediante o desenvolvimento de uma abordagem objetiva e descomplicada, o curso oferece inúmeras alternativas para o alcance dos objetivos a que se propõe o treinamento.

14 e 15 | Agosto | 2014

Eventos Corporativos

O curso "Administração de Frotas de Veículos" faz parte dos Eventos Corporativos. Para saber mais, ligue 11-5096-8104.

OS TÓPICOS ABORDADOS

MANUTENÇÃO DE FROTA

Sistema de manutenção
Oficinas de manutenção
Custos de oficinas de manutenção

CUSTOS OPERACIONAIS DE VEÍCULOS

Classificação dos clientes
Custos fixos
Custos variáveis
Método de cálculo para custos fixos
Método de cálculo para custos variáveis
Administração de custos
Fatores que influenciam na variação dos custos
Mapas de custos, relatórios gerenciais e sistemas de controle

PLANEJAMENTO DE RENOVACÃO DE FROTA

Política de renovação de frota
Dimensionamento de frota
Adequação de frota
Frota própria x frota contratada

INFORMAÇÕES GERAIS

INCLUSOS:
Material Didático, coffee break, almoço, estacionamento e certificação ao término do curso.

FORMAS DE PAGAMENTO:
Depósito Bancário:

Banco Itaú - Agência 0772
Conta Corrente 54283-3.
Cartão de Crédito: Visa (Através do número do seu cartão).
Cheque Nominal, no local do evento.
Boleto Bancário:
Emissão de Recibo mediante a

apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.
SUBSTITUIÇÃO:
O Titular da inscrição poderá indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo, devendo informar por escrito. O não comparecimento do inscrito, ilicite

na não devolução da taxa de inscrição. Em caso de cancelamento, deverá ser informado até 72 horas antes do início do treinamento, caso contrário será cobrado 50% do valor da taxa de inscrição.
e-mail: cursoscorporativos@otmeditora.com.br

A AGENDA

8h00 - 8h30 Credenciamento
10h00 - 10h15 Coffee Break
12h00 - 13h00 Almoço
15h30 - 15h45 Coffee Break
17h30 Encerramento

O INSTRUCTOR



Piero Di Sora - Técnico em máquinas e motores pela Escola Técnica Federal de São Paulo; engenheiro industrial mecânico pela Pontifícia Universidade Católica; especialista em treinamento gerencial na área de Administração de Transportes; coordenador do Sub-Comitê de Transportes (por Santos) e do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras; ex-superintendente de Transportes e Serviços da Eletropaul. Experiência de mais de 25 anos na área de transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grande portes e multinacionais.

O LOCAL



Transamérica Flat Congonhas
Rua Vieira de Moraes, 1960 - Campo Belo - São Paulo - SP
Preços promocionais para participantes OTM - Tel: (11) 5094-3377

Para mais informações ligue:
11-5096-8104

ou pelo e-mail:
cursoscorporativos@otmeditora.com.br

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

11-5096-8104
cursoscorporativos@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Nova geração de validadores chega a São Paulo

Lançamento da Digicon passa por processo de homologação pela SPTrans, trazendo diferentes funcionalidades e soluções

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

A última geração de validador eletrônico da Digicon está em processo de homologação pela SPTrans. Caso o produto seja aprovado, estará apto para ser escolhido pelos consórcios operadores do sistema de transporte de São Paulo. O DG Smart possui alto poder de processamento e está preparado para validação de cartões Mifare Classic e Plus com alta velocidade, tornando mais rápido o embarque de passageiros. O equipamento pode ser utilizado para ônibus municipais e intermunicipais.

De acordo com o diretor de Mobilidade Urbana da Digicon, Héglio Trindade, o validador representa uma nova geração de equipamentos, que agregam uma série de funcionalidades e soluções tecnológicas. Para ela, os diferenciais do produto da companhia são: nova arquitetura de hardware, mais capacidade de processamento e memória, comunicação via wi-fi e 3G, em alta velocidade. "Com a tecnologia 3G (usada em celulares) é possível fazer a recarga embarcada e ainda manter uma lista de restrição de cartões, para caso de roubo ou má utilização, entre outros usos. Os dados de cada veículo são enviados para as garagens por wi-fi, para uma melhor gestão da operação", explica.

A primeira fase de homologação na SPTrans já foi concluída com sucesso. Na ocasião, foi realizada uma avaliação técnica do equipamento relacionada às características de hardware necessárias. Entre os principais aspectos analisados, a empresa destaca a grande capacidade de armazenamento e processamento de parâmetros



e transações e de armazenamento de fotos. "A SPTrans também avalia a empresa fabricante sob o ponto de vista estratégico, verificando a capacidade de fornecimento e manutenção", informa Trindade. O processo deve estar concluído até o início do próximo ano.

Outras tecnologias comprovadas nesta avaliação foram: display gráfico e colorido "touch screen" de LCD, semelhante a uma tela de smartphone, o que a torna mais amigável ao usuário. O leitor biométrico de impressão digital pode ser incorporado ao validador sem necessidade de módulos externos. "Temos uma câmera acoplada ao

equipamento para verificar as gratuidades e benefícios. A SPTrans optou pela biometria facial, por ser menos invasiva e mais precisa. Entretanto, é possível utilizar também a biometria pela impressão digital, caso o operador decida por ela, no futuro", diz Trindade.

Após concluir a homologação na SPTrans, que envolverá ainda testes funcionais e do software aplicativo, o DG Smart estará pronto para ser instalado no sistema de transporte de São Paulo. Outros produtos de diferentes fabricantes também passam pelo mesmo processo, permitindo assim que os consórcios tenham mais de uma alternativa na hora de escolher os validadores. "Além da capital paulista, outros clientes também querem receber essa nova solução para atualizar a sua frota com esta tecnologia de última geração", informa Trindade.

A Digicon atua no segmento de controle de tráfego no Brasil há mais de 35 anos. Nos últimos dez anos, desenvolveu uma linha de negócios voltada para automação de estacionamentos rotativos, com a fabricação do primeiro parquímetro 100% nacional, o Street. Atualmente, são mais três mil equipamentos em 50 cidades de dez estados brasileiros, controlando mais de 65 mil vagas. A divisão de Mobilidade Urbana da Digicon fornece sistemas inteligentes para controle de tráfego, bilheteria eletrônica, além dos sistemas para estacionamentos urbanos com parquímetros. A unidade tem previsão de crescer 15% em 2014. O segmento já representa 40% no faturamento total da empresa. ■

O Etransport traz ao Brasil pela primeira vez a 8ª BUS Conference.

Em 2014, o **Etransport** será anfitrião da 8ª BUS Conference, a Conferência Internacional de ônibus da UITP, a mais importante organização internacional do setor.

Na **Fetransrio**, você verá de perto os mais novos produtos e serviços voltados para o nosso segmento.

MOBILIDADE INTELIGENTE

- ▶ Excelência no Transporte
- ▶ Novos Negócios
- ▶ 3º Seminário de Tecnologia Sustentável
- ▶ Fórum RioCard
- ▶ Assembleia Geral da UITP Latino Americana
- ▶ 8ª Bus Conference:
A Conferência Internacional de Ônibus da UITP

Organização Fetransrio

Apoio Editorial



fetransrio2014@otmeditora.com.br | (11) 5096 8104
etransport@fetranspor.com.br | (21) 3221 6300

16° ETRASPORT

10ª FETRASRIO



O melhor do **debate**
O melhor dos **negócios**

5, 6 e 7 de novembro de 2014
RioCentro, Rio de Janeiro

Participe!

www.etransport.com.br

Realização

FETRASPOR
Mobilidade com Qualidade

Câmeras de segurança embarcam no transporte público

Andrei Junqueira (*)

Quem anda de metrô em São Paulo já deve ter notado a presença de pequenas câmeras de segurança dentro dos vagões. Elas servem não só para inibir roubos ou a prática de abuso sexual e identificar a presença de vendedores ambulantes, mas também para os operadores visualizarem o fluxo de usuários e fazerem uma melhor gestão do serviço. Diferentemente das câmeras maiores que encontramos em postes e paredes, elas são feitas especificamente para o setor de transportes e deverão ser cada vez mais comuns em grandes centros urbanos.

Seguindo o exemplo de cidades como Madri e Estocolmo, frota inteira de ônibus no Brasil também estão começando a receber câmeras para acompanhar o que ocorre à frente do veículo, monitorar as interações com o condutor e proteger os passageiros. Diante de um acidente, é possível conferir o que houve na frente ou atrás do ônibus para justificar a batida.

Trata-se de algo novo em termos tecnológicos. Historicamente, as câmeras de segurança foram inicialmente pensadas para uma instalação estática, como o teto de um escritório. Seu uso em cidades para monitoramento urbano já se tornou uma exigência da população para inibir o crime, identificar suspeitos e oferecer à polícia ferramentas inteligentes de prevenção. Mas, quando se trata de transporte público por ônibus, as câmeras são normalmente empregadas em estações, chegando até a plataforma de embarque, mas sem entrar nos veículos. As mais antigas utilizadas dentro das composições geralmente não são de alta definição e tampouco são preparadas para lidar com a diferença de iluminação enfrentada durante os deslocamentos. É isso o que está mudando.

Trens e metrô que percorrem a superfície passam pelo mesmo problema que um ônibus: variação de luz. Com a

incidência de iluminação natural e, abruptamente, a chegada de algum túnel com luz artificial, as câmeras de segurança têm extrema dificuldade para manter a qualidade da imagem. Mas as câmeras digitais mais modernas têm a capacidade de melhor aproveitar a luz disponível para criar uma imagem mais definida, em que todos os detalhes se tornam mais visíveis. Elas fazem uma compensação imediata dessa iluminação variada, tornando visíveis pessoas que antes apareciam como sombras nas áreas mais escuras do vídeo e mostrando imagens melhores do que aquelas observadas a olho nu. Por conta dessa capacidade superior de visualização, cuja qualidade torna as imagens recomendáveis para investigações e uso como provas em processos judiciais, a tecnologia foi batizada de Captura Forense. Parece algo saído de uma série americana de televisão, mas é real.

No caso específico de metrô, outro problema é que o sistema precisa continuar armazenando imagens mesmo quando a conexão se perde por alguns minutos. Em muitos casos, é extremamente conveniente poder armazenar as imagens na própria câmera, dentro de cartões de memória iguais aos usados em câmeras fotográficas, mas que podem armazenar vídeos ao longo de vários dias. Essa maior capacidade dos cartões de memória também colabora com a atual mudança no conceito de videomonitoramento para o setor de transportes.

As câmeras para esse propósito ainda precisam ser resistentes às trepidações e balanços. E, se forem feitas com material resistente a atos de vandalismo (como muitos novos modelos) ou estiverem embutidas na estrutura do veículo (como as câmeras ocultas), dificilmente serão depredadas por vândalos. Tudo isso sem falar no uso de câmeras para contagem de pessoas que sobem nos ônibus e reconhecimento facial para evitar fraudes.

Todos esses avanços tecnológicos, que envolvem melhor resolução de imagem, melhor capacidade para compensar a variação de luz, armazenamento de vídeos na própria câmera e resistência a trepidações, já estão disponíveis no Brasil, e estão permitindo levar mais segurança a ambientes que antes eram difíceis de atender por razões técnicas. Depois de terem chegado a vários municípios do país, as câmeras de segurança agora começarão a circular entre as cidades.

(*) **Andrei Junqueira** é gerente de desenvolvimento de negócios da Axis Communications

Assine as publicações da OTM Editora e tenha o máximo de informação:



6 edições + 4 Anuários:
Anuário de Carga, Anuário de Logística,
Gestão de Frotas e Maiores & Melhores



TM é a mais tradicional publicação do setor de transporte de carga. Editada há 50 anos a revista tem conteúdo específico sobre as melhores formas de transportar, de otimizar equipamentos de transporte, e traz as últimas novidades sobre manutenção, caminhões, custos, peças e equipamentos, implementos, serviços e empresas, além de cases de sucesso recente no setor. Publicação especializada para transportadores, operadores logísticos, compradores de frete (embarcadores), e quem administra frotas em todos os modais de transporte de carga (rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo, fluvial) e de passageiros.

R\$ 200,00



6 edições + 3 Anuários:
Anuário do Ônibus,
Gestão de Frotas
e Maiores & Melhores



Publicada há 21 anos, a Technibus aborda o transporte de passageiros urbano, rodoviário e fretamento e turismo por ônibus e circulará em 2011 com 6 edições. Seu conteúdo é específico sobre as melhores formas de otimizar o equipamento ônibus, traz artigos sobre sistemas de transporte público, operações de transportadoras, produtos e serviços, além das últimas novidades sobre manutenção, custos, equipamentos e de cases de sucesso recente no setor. Publicação especializada para quem atua no mercado, como gestores de frotas, empresários e executivos de empresas e transportadoras e técnicos de transportes.

R\$ 180,00

Para mais informações ligue:
11-5096-8104

ou pelo e-mail:
assinaturas: circulacao@otmeditora.com.br



Acesse www.otmeditora.com.br e faça já sua assinatura

CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO	MICRO-ÔNIBUS RODOVIÁRIO C/AR		
MODELO/CARROCERIA	AGRALE 8.5 4X2 E-TRONIC		
QUILÔMETROS RODADOS	8.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	1.435,42	0,1794	9,1
Remuneração do capital	1.588,75	0,1986	10,1
Salário do motorista	3.890,45	0,4863	24,8
Licenciamento e seguro obrigatório	389,48	0,0487	2,5
Seguro facultativo	512,50	0,0641	3,3
Despesas administrativas	748,28	0,0935	4,8
Subtotal custos fixos	8.564,88	1,0706	54,5
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
Combustível	3.640,73	0,4551	23,2
Pneus, câmaras e recapagens	630,00	0,0788	4,0
Manutenção (peças e mão de obra)	1.312,00	0,1640	8,3
Lubrificante do motor	235,52	0,0294	1,5
Lubrificante da transmissão	10,80	0,0014	0,1
Lavagem e lubrificação	1320,00	0,1650	8,4
Subtotal custos variáveis	7.149,05	0,8936	45,5
CUSTO TOTAL (mensal e por km rodado)	15.713,92	1,9642	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS DE FRETAMENTO		
MODELO/CARROCERIA	VW 17230-EOD 4X2 - PARADISO 1200		
QUILÔMETROS RODADOS	10.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	2.148,47	0,2148	8,9
Remuneração do capital	2.363,75	0,2364	9,8
Salário do motorista	3.890,45	0,3890	16,1
Licenciamento e seguro obrigatório	556,14	0,0556	2,3
Seguro facultativo	610,00	0,0610	2,5
Despesas administrativas	1147,19	0,1147	4,8
Subtotal custos fixos	10.716,01	1,0716	44,5
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
Combustível	7.821,88	0,7822	32,5
Pneus, câmaras e recapagens	797,50	0,0798	3,3
Manutenção (peças e mão de obra)	2.501,00	0,2501	10,4
Lubrificante do motor	524,80	0,0525	2,2
Lubrificante da transmissão	79,80	0,0080	0,3
Lavagem e lubrificação	1650,00	0,1650	6,8
Subtotal custos variáveis	13.374,98	1,3375	55,5
CUSTO TOTAL (mensal e por km rodado)	24.090,98	2,4091	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS ROD. DOUBLE DECKER C/AR		
MODELO/CARROCERIA	SV K 420 6X2 3EB PARADISO 1800		
QUILÔMETROS RODADOS	12.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	3.207,22	0,2673	9,1
Remuneração do capital	3.642,50	0,3035	10,4
Salário do motorista	3.890,45	0,3242	11,1
Licenciamento e seguro obrigatório	831,14	0,0693	2,4
Seguro facultativo	1.018,33	0,0849	2,9
Despesas administrativas	1.671,07	0,1393	4,8
Subtotal custos fixos	14.260,72	1,1884	40,6
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
Combustível	11.552,31	0,9627	32,9
Pneus, câmaras e recapagens	2.352,00	0,1960	6,7
Manutenção (peças e mão de obra)	3.835,20	0,3196	10,9
Lubrificante do motor	1.075,20	0,0896	3,1
Lubrificante da transmissão	37,12	0,0031	0,1
Lavagem e lubrificação	1.980,00	0,1650	5,6
Subtotal custos variáveis	20.831,83	1,7360	59,4
CUSTO TOTAL (mensal e por km rodado)	35.092,55	2,9244	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS RODOVIÁRIO C/AR		
MODELO/CARROCERIA	M.B.B O-500 RSD 4X2		
QUILÔMETROS RODADOS	10.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	3.435,28	0,3435	11,3
Remuneração do capital	3.758,75	0,3759	12,3
Salário do motorista	3.890,45	0,3890	12,8
Licenciamento e seguro obrigatório	856,14	0,0856	2,8
Seguro facultativo	808,33	0,0808	2,7
Despesas administrativas	1.450,87	0,1451	4,8
Subtotal custos fixos	14.199,82	1,4200	46,6
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
Combustível	8.939,29	0,8939	29,3
Pneus, câmaras e recapagens	1.160,00	0,1160	3,8
Manutenção (peças e mão de obra)	3.492,00	0,3492	11,5
Lubrificante do motor	521,60	0,0522	1,7
Lubrificante da transmissão	55,50	0,0056	0,2
Lavagem e lubrificação	2.100,00	0,2100	7,2
Subtotal custos variáveis	16.268,39	1,6268	53,4
CUSTO TOTAL (mensal e por km rodado)	30.468,21	3,0468	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS URBANO		
MODELO/CARROCERIA	VOLVO B270 F 4X2 - TORINO		
QUILÔMETROS RODADOS	5.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	2.231,53	0,4463	10,0
Remuneração do capital	2.514,88	0,5030	11,3
Salário do motorista	5.932,19	1,1864	26,6
Licenciamento e seguro obrigatório	588,64	0,1177	2,6
Seguro facultativo	540,83	0,1082	2,4
Despesas administrativas	1.062,89	0,2126	4,8
Subtotal custos fixos	12.870,96	2,5742	57,7
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
Combustível	5.441,30	1,0883	24,4
Pneus, câmaras e recapagens	832,00	0,1664	3,7
Manutenção (peças e mão de obra)	1.622,50	0,3245	7,3
Lubrificante do motor	472,00	0,0944	2,1
Lubrificante da transmissão	32,00	0,0064	0,1
Lavagem e lubrificação	1.050,00	0,2100	4,7
Subtotal custos variáveis	9.449,80	1,8900	42,3
CUSTO TOTAL (mensale por km rodado)	22.320,77	4,4642	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS URBANO		
MODELO/CARROCERIA	OF-1722 M BUSSCAR CONMETRO I		
QUILÔMETROS RODADOS	5.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	2.065,78	0,4132	9,7
Remuneração do capital	2.348,60	0,4687	11,0
Salário do motorista	5.932,19	1,1864	27,8
Licenciamento e seguro obrigatório	551,81	0,1104	2,6
Seguro facultativo	579,60	0,1159	2,7
Despesas administrativas	1.014,73	0,2029	4,8
Subtotal custos fixos	12.487,70	2,4975	58,6
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
Combustível	5.214,58	1,0429	24,5
Pneus, câmaras e recapagens	832,00	0,1664	3,9
Manutenção (peças e mão de obra)	1.436,40	0,2873	6,7
Lubrificante do motor	260,80	0,0522	1,2
Lubrificante da transmissão	27,75	0,0056	0,1
Lavagem e lubrificação	1.050,00	0,2100	4,9
Subtotal custos variáveis	8.821,53	1,7643	41,4
CUSTO TOTAL (mensale por km rodado)	21.309,24	4,2618	100,0

GELADEIRAS PARA ÔNIBUS

ELBER
GELADEIRAS

FUNCIONAMENTO BIVOLTS 12 E 24 VCC

**BADES PARA VEÍCULOS
GELADEIRAS, BEBIDOURAS,
AQUECEDORES E TÊRMICAS**

elber@elber.ind.br - www.elber.ind.br

Tecno Suporte
Indústria Metalúrgica Ltda

"A Tecno Suporte busca a qualidade em cada detalhe. A tecnologia aplicada aos seus produtos atende com eficiência as necessidades da indústria automotiva, tornando cada item produzido pela empresa, o componente ideal para a garantia do bom funcionamento dos aparelhos de ar condicionado."

Avenida Mariland, 135
Caxias do Sul - RS, 95057-460
54 3229.5699
www.tecnosuporte.ind.br

Copa, mobilidade e o legado possível

Regina Rocha (*)

Chegado o tempo do maior evento esportivo de 2014, a Copa do Mundo de Futebol no Brasil traz à tona um importante capítulo do planejamento das cidades: a mobilidade urbana.

Mesmo que metade dos projetos de mobilidade para a Copa tenha ficado apenas no papel, ou atendido somente aos entornos de estádios, não nos falta a oportunidade de cobrar por eles, ainda que não dentro do prazo ideal da competição. Certamente esses projetos de mobilidade – se corrigidos (já que para o governo federal foram falhas neles que não permitiram suas execuções) ainda são bastante úteis à população, e para o setor de transportes em especial. Novos VLT (trens urbanos), estações de metrô e corredores específicos de ônibus têm sua importância reconhecida. Quanto mais alternativas que barrem a crescente de automóveis nas ruas, melhor.

Ao fim deste mundial teremos a oportunidade de avaliar se o transporte público foi eficaz conforme o esperado. Acreditamos que sim, porém sabemos o quanto o segmento de transportes pode ser potencializado com a parceria da iniciativa privada. Nesse ponto, o setor de fretamento regularizado e cumpridor da lei tem nada menos que uma frota de 15 mil ônibus, micro-ônibus e similares no Estado de São Paulo pronta a atender às demandas de passageiros que cada vez crescem mais, seja para ir ao trabalho, à escola ou mesmo para o passeio de fim de semana, e para acontecimentos grandiosos como a Copa.

A previsão do Ministério do Turismo é de que 600 mil turistas estrangeiros estariam por aqui neste período. Para conhecer melhor o Brasil, eles devem engrossar dados como estes de 2012, que apontam a preferência de 71% das pessoas que viajaram pelo país pelo transporte rodoviário, segundo dados da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe).

O transporte regular de pessoas por fretamento também é saída eficaz na mobilidade urbana, tanto que ganhou destaque aos olhos do Banco Mundial, órgão ligado à Organização das Nações Unidas (ONU). Há cerca de dez meses um programa piloto do banco vem sendo aplicado em conjunto com dez grandes empresas 'da Berrini', a famosa área de executivos na zona sul da cidade de São Paulo. Sediadas na avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, essas empresas foram convidadas a incentivar seus funcionários a deixarem em casa carros particulares – uma experiência semelhante à adotada nos Estados Unidos, que buscou na iniciativa privada parte da solução para o problema da mobilidade.

Resultado paulista: entre outros meios de chegar ao trabalho, destacou-se o fretamento, com um aumento de adesão em 4% até agora. Há menos de um ano, 6% dos trabalhadores dessas empresas utilizam os ônibus de fretamento. Hoje, são 10%. Mesmo que nem todos os trabalhadores relatem diminuição de tempo no trajeto, todos os que passaram a usar o fretamento celebraram a melhora na qualidade de vida: o stress do trânsito hoje se converteu em tempo para descansar ou ler durante o caminho.

O fretamento é uma das bem sucedidas alternativas do programa, que junto com as demais, como incentivo ao transporte público, resultou até o momento em uma redução de 3% entre os usuários de carro (eram 53%, passaram a 50% e a tendência é diminuir ainda mais esses números) e numa melhor fluidez no trânsito nos horários de pico da região. Iniciativas como esta mostram que um novo olhar do poder público e iniciativa privada sobre fretamento é possível, e benéfico, sobretudo em grandes cidades. As que ainda não têm trânsito intenso ganham mais uma competente forma de evitá-lo, e as que têm, de diminuí-lo.

(*) **Regina Rocha** é diretora executiva da Fresp (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo), e atua há mais de dez anos no transporte rodoviário e turístico, tendo sido por seis anos titular da cadeira de fretamento junto a Comissão de Transportes da Artesp, onde hoje é primeira suplente.

LEMFÖRDER



Em time que está ganhando não se mexe.

A LEMFÖRDER é líder nacional no fornecimento de componentes originais de direção e suspensão para veículos leves e pesados. Na hora da reposição, conte com a mesma qualidade, segurança e tecnologia inovadora que as montadoras aprovam.

LEMFÖRDER. Líder no fornecimento de componentes originais nas linhas leve e pesada.

Líder original



www.zf.com/br/lemforder



Faça revisões em seu veículo regularmente.



Fabricar a melhor transmissão
é uma parte do nosso trabalho.
Continuar ao seu lado é outra.

Na Rede de Concessionárias ZF
você encontra a qualidade ZF.

Encontre a concessionária mais próxima
em www.zf.com/br/rede ou 0800 019 44 77



A ZF faz questão de continuar ao seu lado mesmo depois que o produto sai da fábrica. Por isso é a única a possuir uma Rede de Concessionárias própria. Onde você conta com peças originais, técnicos treinados, diagnósticos precisos e um ano de garantia*. Quando se trata da sua segurança e dos seus passageiros, contar com a melhor pós-venda é a certeza de rodar com segurança e tranquilidade. A ZF sabe disso.

*Consulte aplicações.

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Transmissões para veículos e tecnologia de chassis

