



www.transportemidia.com.br
o portal de notícias da OTM



Acervo Digital

www.acervodigitalotm.com.br



EXPOONIBUS

FEIRA NACIONAL DE ONIBUS

5, 6 e 7 de novembro de 2014

Riocentro, Rio de Janeiro

TECHNI

bus

TRANSPORTE COLETIVO
E TRÁNSITO

OTM Ano 23 - Nº 115 - R\$ 20,00
www.otmeditora.com.br

OS LANÇAMENTOS NO SALÃO DE HANNOVER

Superarticulado Mercedes-Benz
ganha status premium

Rápido, BRT do Distrito Federal,
já é sucesso de público

Volvo vende mais 274 ônibus
para a frota de Bogotá

Reposicionamento facilita
escolha do portfólio Volare

Fretamento é parte da
solução na mobilidade urbana

Michelin investe para crescer
no mercado de veículos pesados

FINANCIAMENTO DE ÔNIBUS

Financiamento rápido e fácil. Aproveite e renove sua frota.



CARTÕES

As modalidades oferecidas atendem de forma simples e prática às necessidades dos colaboradores da sua empresa.

INVESTIMENTO

Os produtos oferecidos possuem excelente rentabilidade, solidez e transparência.

Especializada na oferta de crédito para empresas do segmento de transporte de passageiros de 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.

Contra custos, não há argumentos

São Paulo vai gastar neste ano R\$ 1,7 bilhão com subsídio ao ônibus – o maior valor já desembolsado pela prefeitura para bancar o sistema de transporte urbano com o maior número de passageiros no Brasil.

A cifra recorde é resultado de uma série de fatores. Entre eles, destacam-se fuga de passageiros para o transporte individual, aumento de custos de insumos e mão de obra, baixos investimentos em infraestrutura e tarifas defasadas.

A maior capital do país não está só. Cidades de médio e grande portes estão tendo de bancar subsídios com recursos de outras áreas da administração para manter o valor defasado da tarifa sem a quebra de contratos com os operadores.

Dados apresentados no Seminário Nacional NTU, em Brasília, mostram que o custo do transporte público subiu 192% de 2002 a 2012. Neste período em que a inflação foi de 125% o custo do transporte individual subiu 44%.

Todos já estamos pagando caro por políticas que não incentivaram o transporte coletivo nos últimos anos. Além de doer no bolso, a sociedade sofre com a imobilização nos grandes e médios centros com reflexos na baixa produtividade econômica.

As soluções já estão a caminho, desde que haja vontade política para planejamento e avanço da gestão. Tecnologia, produtos e operação já dispõem de ferramentas e pessoas para dar um choque na operação do ônibus, que vem tendo investimento em infraestrutura viária.

O fretamento, por exemplo, é um dos segmentos que ainda têm muito para contribuir para a fluidez das pessoas. O serviço pode se integrar com outros modos de transporte e harmonizar a convivência dos diversos operadores.

Fez bem a NTU encaminhar aos presidenciais propostas para o Brasil avançar no transporte público. Eleição sempre é um bom momento para se cobrar comprometimento com a causa pública.

Ano 23 - Nº 115 - Set-Out 2014 - R\$ 20,00

**REDAÇÃO
DIRETOR**

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

COLABORADORES

Amarilis Bertachini, Márcia Pinna 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

Erika 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. Paullin/ 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 (seqüencial)
www.revistatechnibus.com.br

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



IAA

A 65ª edição do Salão em Hannover foi palco de dezenas de lançamentos direcionados ao aprimoramento da operação de transporte 6

ZF ÔNIBUS

Fabricante alemã levou à IAA nova transmissão manual para ônibus EcoShift e transmissão automática Ecolife com alto desempenho e baixos níveis de ruído 9

VOLVO HÍBRIDOS

Em teste desde maio do ano passado, ônibus híbrido da Volvo sueca foi apresentado na feira de Hannover 10

SEMINÁRIO

- NTU aponta soluções para adequar tarifas a um modelo de transporte público eficiente nas cidades brasileiras 12

- Fabricantes aproveitam evento da entidade em Brasília para expor ônibus direcionados às aplicações do transporte urbano 16

- Carta aos presidentes aponta sete recomendações para um salto de qualidade na gestão do transporte público 20

OPERAÇÃO URBANA

- Equipados com ar-condicionado e wi-fi, superarticulados da Mercedes-Benz ganham status premium na maior cidade do Brasil 22

- Sindicato das Empresas de Ônibus de São Paulo prevê que administração municipal desembolsará este ano R\$ 1,7 bilhão com subsídio 26

BRT

Com investimento de R\$ 648 milhões, sistema do Distrito Federal já tem demanda maior que o previsto por conta da gratuidade em período de teste 30

FRETAMENTO

- Fresp prepara estudo para reivindicar maior participação na solução da mobilidade dos grandes centros urbanos 34

- Economista Eduardo Giannetti da Fonseca prevê um 2015 de correção de rumos da atual política econômica 38

MARKETING

Volare muda seu portfólio para facilitar escolha de cliente por seus modelos, agora divididos na linha Attack e Premium 40

EXPORTAÇÃO

Volvo vende mais 204 ônibus e amplia participação da marca no BRT de Bogotá, que busca veículos mais limpos 42

MICHELIN

O modelo radial da Michelin traz a nova tecnologia X Core que oferece mais resistência e durabilidade à carcaça, proporcionando ganhos de até 10% no rendimento quilométrico 44

RIO DE JANEIRO

BRT Transcarioca começa a testar biarticulado da Volvo com capacidade para transportar 270 passageiros 46

LANÇAMENTO

Continental apresenta pneus híbrido para ônibus e caminhões com melhor desempenho para carga e passageiro 48

MERCADO

Dados da Anfavea apontam estabilização das vendas de ônibus em agosto e perspectiva de alta com Finame 100% 50

FROTA

Cidade de Mauá renova e amplia ônibus para aumentar em 20% a frequência das partidas em todas as linhas 52

SUSTENTABILIDADE

Especialista holandês fala em seminário da Dersa sobre a integração da ecologia e engenharia na construção de estradas amigáveis ao ambiente 56

SEÇÕES

Editorial	3
Panorama	60
Custos	62
Artigo	64
Anuário da Mobilidade	67

Fretamento na medida certa!

A Comil coloca a sua disposição, opções que se encaixam às necessidades da sua empresa. São veículos com design premiado, amplo espaço interno e excelente conforto, atendendo às demandas dos passageiros e oferecendo ao frotista a melhor relação custo-benefício do mercado.

Procure o representante mais próximo e escolha o ônibus na medida certa para sua empresa.



Reduza a velocidade, preserve a vida.

www.comilonibus.com.br



0800 643 0534
Cada vez mais perto de você.

Ônibus na medida certa.

COMIL

/comilonibus @comilonibusoficial



>> IAA



Salão de Hannover destaca inovações no transporte de passageiros

A 65ª edição do Salão Internacional de Veículos Comerciais (IAA 2014), em Hannover, na Alemanha, foi palco de dezenas de lançamentos de ônibus, carrocerias e componentes direcionados ao aprimoramento da operação de transporte

■ EDUARDO CHAU RIBEIRO, DE HANNOVER

“O 65º Salão Internacional de Veículos Comerciais (IAA 2014) vai empolgar os visitantes com um grande número de inovações em veículos comerciais, tecnologias e apresentações por especialistas. Um total de 322 estreias mundiais será apresentado na mais importante feira comercial do mundial para mobilidade, transporte e logísticas. O mundo inteiro de veículos comerciais se reunirá em Hannover. Outro acréscimo de 9% no número de expositores para 2.066 – provenientes de 45 países – a também um fator positivo”, ressaltou Mathias Wissmann, presidente da Associação da Indústria Automotiva alemã (VDA), pouco antes da abertura da exposição, que é organizada pela entidade. A inauguração oficial da feira IAA 2014 aconteceu no dia 25 de setembro passado. Nos dois dias anteriores reservados à imprensa, representantes de publicações

especializadas, sites e programas de televisão do mundo todo tiveram a oportunidade de conhecer as novidades do setor.

Entre os fabricantes de ônibus que levaram seus novos modelos à feira estavam as montadoras Mercedes-Benz, MAN, Volvo, Scania e Iveco, que se empenham em conseguir reverter o declínio das vendas em muito mercado do mundo, em comparação com o ano passado.

Em Hannover, além de outros veículos comerciais, a Mercedes-Benz apresentou no seu pavilhão exclusivo seis ônibus Mercedes-Benz, sete modelos Setra e diversas vans Sprinter. O foco principal da marca Mercedes-Benz foi para o ônibus rodoviário premium Travego high deck, que combina todos os sistemas de segurança hoje disponíveis. Outro destaque foi o articulado

Citaro G, veículo de linhas regulares. A Setra deu destaque à estreia mundial do modelo ComfortClass MD e as novas variantes de comprimento – o ComfortClass S 511 HD e o ComfortClass S 519 HD.

Durante o evento, Harmut Schick, presidente da Daimler Buses, apresentou os dados mais recentes da divisão de ônibus da marca. Segundo ele, 2014 foi um bom ano até agora. Houve um aumento de 13% na receita no primeiro semestre, em relação ao mesmo período de 2013 e um crescimento de 6% nas vendas. Mas no Brasil as vendas foram influenciadas pelo cenário econômico da América Latina e registraram queda de 17%, enquanto o share de mercado da marca continuou superior a 46%, com 7.900 unidades comercializadas. Segundo Schick, 33 sistemas no mundo dependem da



Mercedes-Benz, que oferece assistência em implantação desses sistemas, com a missão de fornecer as melhores soluções.

Quanto aos novos modelos superarticulados desenvolvidos para corredores de ônibus, cujas vendas já chegaram a 600 veículos no Brasil, Schick destacou que diversas cidades fora do exterior, como na Espanha e no Canadá, manifestaram interesse em implantar sistemas com esses ônibus superarticulados.

Para a Mercedes-Benz a força vem das vendas mundiais e da sua linha completa de ônibus.

A MAN, por sua vez, exibiu no seu amplo estande na IAA, um novo modelo do seu modelo top, o Neoplan Skyliner. Este estará disponível a partir de junho de 2015 na versão Euro 6 e será então o veículo com as taxas de emissão de CO2 mais baixas por passageiro da sua classe. O ônibus de dois andares em design premiado oferece espaço para até 83 pessoas. A versão de exposição dispõe de dois lugares para usuários de cadeiras de rodas.

Outro destaque no estande foi o recentemente eleito "Ônibus do Ano 2015", o MAN Lion's City GL CNG. Este ônibus urbano movido a gás natural convenceu o júri de jornalistas internacionais do setor com o seu acionamento especialmente ecológico,

potente e, simultaneamente, econômico. O ônibus a gás natural não só é mais ecológico do que um ônibus com acionamento a diesel como é também cerca de 15% mais econômico na manutenção e na operação ao longo de todo o seu ciclo de vida.

A MAN foi a única fabricante a levar ônibus fabricado no Brasil para a IAA: o VW 18.280 OT, com piso baixo e preparado para operar com diesel de cana-de-açúcar, que reforça a opção da fabricante por estudos de combustíveis renováveis.

Durante a exposição, Roberto Cortes, presidente da MAN Latin America, anunciou que a empresa acabara de vencer uma licitação para fornecer 750 ônibus Volksbus para Salvador. Com isso, a marca vice-líder no mercado brasileiro fica responsável pela renovação de mais de 90% da frota a cidade. Os chassis adquiridos por seis operadores de transporte urbano são do modelo Volksbus 17.230 V-Tronic, com transmissão automatizada. "Os clientes de Salvador testaram nosso ônibus automatizado por quase um ano antes de fecharem as compras. O dedicado aos clientes de ônibus de nossa rede de distribuidores e o baixo consumo de combustível foram os pontos-chave para este importante negócio. Segundo os compradores, a economia poderá atingir R\$ 3

milhões por ano", salientou Cortes.

A MAN Latin America também anunciou novas vendas de ônibus para mercados internacionais como Bolívia, Colômbia, Peru e Equador.

"Evidentemente, a IAA tem foco nos novos veículos comerciais, furgões e vans. Contudo, uma grande proporção dos veículos comerciais aperfeiçoados criados pelos fornecedores é indicada por outro dado: só os fabricantes anunciaram 226 estreias mundiais nesta feira – 70% do total. Os fabricantes de ônibus, carrocerias e implementos também mostraram um grande número de inovações. Junto com as 322 estreias mundiais, a IAA apresentou 78 lançamentos europeus e 52 lançamentos alemães", disse Wissmann.

"Com o impulso coordenado para inovação, o enorme número de expositores e a crescente natureza internacional do evento, tudo contribui para aumentar o papel da IAA como a maior e a mais importante exposição comercial do mundo de mobilidade relacionada a veículos comerciais e a mobilidade", declarou o presidente da VDA. Ele ressaltou que os 1.216 expositores internacionais representaram 59% do total. "É um novo recorde". Há dois anos, a proporção era de 55%. Os expositores estrangeiros



vieram de 44 países e, juntos ocuparam 38% da área total de quase 265 mil metros quadrados, área que também aumentou.

Os dez principais países representados na feira foram novamente liderados pela China. O número de expositores chineses subiu em um terço, para 200. A Itália veio em seguida, com 137 expositores, a Turquia em terceiro lugar com 113 expositores, e a seguir estavam a Holanda, França, Suécia, Polônia, Reino Unido, Estados Unidos e Bélgica.

Esta importante feira comercial concentrou-se em três tópicos voltados para o futuro, que podem ser expressas em termos de eficiência, conectividade e flexibilidade. Por exemplo, comparadas com a norma Euro 5 anterior, as emissões de óxido de nitrogênio

dos novos veículos Euro 6 diminuíram 80% e suas emissões de particulados caíram em dois terços. “Os veículos Euro 6, portanto, tornaram-se realmente ‘máquinas limpas’”, afirmou Wissmann. Ao mesmo tempo, os fabricantes e fornecedores conseguiram reduzir um pouco o consumo de combustível e, conseqüentemente, também as emissões de CO2. Esta “façanha tecnológica” representou um grande aumento de eficiência, explicou Wissmann, acrescentando que isso ocorreu devido aos elevados níveis de investimento. No futuro, segundo o presidente da VDA, a tarefa mais importante será alcançar novas reduções no consumo de combustível. Mais redução nas atuais emissões de poluentes que mal podem ser mensuradas teria pouco sentido econômico ou ambiental. A aerodinâmica, construção leve e treinamento dos motoristas foram as soluções para o progresso em níveis de CO2. Os políticos devem agora agir para tornar o transporte de carga e de passageiros mais eficiente, preservando ao mesmo tempo os recursos naturais.

importante nesta IAA é a conectividade. Os veículos comerciais do futuro estarão sempre online, comunicando-se com outros veículos, com a transportadora e, sem dúvida, com o cliente”, comentou Wissmann. A conectividade também oferece enormes oportunidades em logística. Os atuais sistemas de direção assistida serão desenvolvidos firmemente. Durante a próxima década, ele acrescentou, com toda a probabilidade veículos comerciais automatizados poderiam circular em rotas claramente definidas como certos trechos de rodovia. “Isso aliviaria o estresse do condutor que resulta de tarefas rotineiras cansativas e, deste modo, aumentaria a segurança rodoviária”, afirmou Wissmann.

“Em comparação com outros meios de transporte, a grande vantagem dos veículos comerciais sempre foram sua elevada flexibilidade. Esta IAA mostra como são importantes os veículos comerciais para cada cidadão individual – nas nossas rotinas diárias”, salientou.

Além disso, a IAA caracterizou-se por suas muitas mostras e atividades especiais, incluindo test drives em 21 veículos elétricos na área aberta da feira e em 54 veículos comerciais nas estradas públicas. Estas demonstrações destacaram a segurança rodoviária, eficiência no transporte, sistemas de propulsão ambientalmente corretas, incluindo propulsão elétrica, conectividade e o uso de sistemas de direção assistida.

“Um foco muito



Transmissões para ônibus da ZF ficam mais eficientes e silenciosas

A fabricante alemã levou à exposição de Hannover nova transmissão manual para ônibus EcoShift e transmissão automática EcoLife com alto desempenho e baixos níveis de ruído

■ EDUARDO CHAU RIBEIRO, DE HANNOVER

A ZF apresentou na feira de veículos comerciais a gama de produtos que vai desde a nova transmissão manual EcoShift, que pode ser aplicada de forma modular, passando pela transmissão automática ZF EcoLife de 6 marchas, conhecida em termos de desempenho e baixo nível de ruído, e vai até a transmissão automatizada AS-Tronic Lite, que a empresa oferece para os ônibus leves, intermunicipais e rodoviários.

Projetada para atender aos requisitos futuros do mercado, a inovadora EcoShift faz parte da última geração de transmissões manuais para ônibus da ZF. A nova transmissão manual de seis velocidades é usada como uma plataforma para variações de transmissões e assim forma a base de um kit modular.

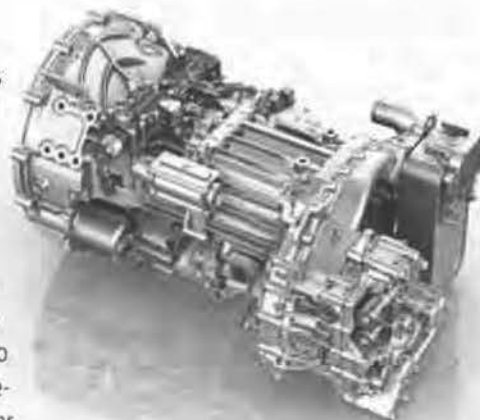
A transmissão básica permite a padronização no que diz respeito às dimensões da transmissão, posição de montagem e possíveis conexões. Isso significa maior flexibilidade para as montadoras de veículos, porque eles podem decidir por uma transmissão para atender a uma série de veículos. A EcoShift é projetada para uma faixa de torque de 1.000 a 2.100 Nm, portanto é adequada para ônibus intermunicipais e ônibus rodoviários de até 24 toneladas. Segundo a fabricante, a nova transmissão se sobressai devido à redução de ruído e a mudanças de marchas mais suaves, que também pode ser combinada com o sistema de assistência de mudanças de marchas Servoshift e com o freio de transmissão livre de desgaste ZF-Intarder.

Para serem aceitos como uma alternativa

verdadeira para o transporte público, os ônibus não só precisam ter baixo nível de emissões como também devem ser silenciosos. As frequentes paradas e partidas dos ônibus geram um nível alto de ruídos para as pessoas que vivem nas proximidades dos pontos de ônibus, pedestres e passageiros. Neste caso, emissões de gases e ruídos estão do mesmo lado da moeda. Afinal, a redução do consumo de combustível por causa da baixa rotação significa baixo nível de ruído. As seis velocidades da transmissão automática ZF EcoLife possuem um escalonamento entre as marchas muito próximo e uma alta desmultiplicação total de 12,6 – deste modo, o motor pode trabalhar em uma faixa de rotação muito baixa em qualquer condição de operação. Já o software que vem de série, TopoDyn Life, é responsável por todas as mudanças de marchas de forma rápida e confortável, independentemente das características topográficas e de carga, o que resulta, na prática, em redução do nível de ruídos e combustível.

Desde o seu lançamento no mercado, a ZF EcoLife vem estabelecendo novos padrões em relação à eficiência de consumo de combustível. Como resultado do seu software de controle de topografia TopoDyn Life, a ZF EcoLife reduz em até 10% o consumo de combustível em comparação com a sua precursora Ecomat.

Muitos detalhes técnicos contribuem para a redução do consumo de combustível, como por exemplo, o controle da demanda da bomba hidráulica. Ele coloca à



Nova transmissão ZF-EcoShift de 6 marchas para ônibus

disposição toda a potência da bomba somente quando se conduz em plena carga. O software de controle não somente coloca a transmissão em posição neutra ao parar no ponto de ônibus, mas também um pouco antes, ou seja, durante a desaceleração a partir de 12 km/h. Desta forma, se evita que o motor e o freio trabalhem um contra o outro, o que teria um efeito negativo sobre o consumo de combustível.

AS-TRONIC LITE - No segmento de veículos comerciais, a série de transmissões automatizadas AS-Tronic tem sido muito bem sucedida durante muitos anos. Segundo a fabricante, a versão de 12 velocidades para ônibus rodoviário é referência desde seu lançamento no mercado em 2002.

A ZF também oferece a AS-Tronic Lite para ônibus intermunicipais leves e rodoviários. A transmissão automatizada de seis velocidades destina-se particularmente ao mercado de ônibus do Leste Europeu, Ásia, América Latina e África. ■

Após testes, a estreia oficial do híbrido elétrico Volvo 7900



Em teste desde maio do ano passado em Gotemburgo, o ônibus híbrido da Volvo sueca que teve boa avaliação pelos passageiros foi apresentado na feira de Hannover

■ EDUARDO CHAU RIBEIRO, DE HANNOVER

O ônibus híbrido elétrico Volvo 7900, silencioso, ecologicamente mais limpo e com redução significativa de combustível, representa uma nova geração de soluções de transporte público. A Volvo já assinou contratos com diversas cidades europeias para as primeiras entregas do modelo.

A empresa sueca está dando o próximo passo na eletrificação com o lançamento desse novo veículo híbrido. Sua tecnologia plug-in reduz o consumo de combustível e de dióxido de carbono em até 75% em comparação com os ônibus convencionais a diesel. O consumo total de energia diminuiu 60%, segundo a Volvo.

“Estou muito orgulhoso em lançar este sistema de ônibus inovador. Os ônibus híbridos elétricos e ônibus totalmente elétricos são a solução de amanhã para o transporte público urbano. Isto nos permitirá reduzir o consumo de energia, poluição do ar, impacto no clima e o barulho, que são alguns dos maiores desafios as grandes cidades encontram pela frente no mundo todo”, declarou Hakan Agnevall, presidente da Volvo Bus Corporation.

O barulho é um problema crescente em muitas cidades. O nível de ruído ao lado do ônibus híbrido elétrico pode ser comparado com o som da conversa normal. O modelo Volvo 7900 roda no modo elétrico numa média de 70% da rota, silencioso e sem emissões.

O híbrido elétrico da Volvo oferece grande flexibilidade na operação: pode rodar como ônibus elétrico em determinadas áreas, mas opera como um veículo híbrido em qualquer percurso. Recarregar as baterias nos terminais das linhas demora apenas seis minutos. O híbrido elétrico Volvo 7900 compartilha a tecnologia do bem comprovado modelo Volvo 7900 híbrido, assegurando a produtividade operacional e disponibilidade. Três híbridos elétricos Volvo em testes desde maio de 2013 na cidade sueca de Gotemburgo, onde fica a sede da Volvo, ganharam muita popularidade entre os passageiros e os motoristas de ônibus. Os testes comprovaram a redução de consumo de energia e de emissões.

Um número de cidades vem mostrando um grande interesse nos híbridos elétricos

da Volvo. Hamburgo, Luxemburgo e a capital sueca Estocolmo estão implantando os novos sistemas de ônibus em 2014 e também em 2015. A partir de outubro e durante dois anos oito ônibus híbridos elétricos serão colocados em operação regular em trajeto que corta a área central de Estocolmo. O início da produção em série do modelo está previsto o primeiro trimestre de 2016.

O Volvo 7900 é equipado com um motor elétrico acionado por baterias de lítio-íon, além de um pequeno motor a diesel. Pode ser carregado rapidamente (cerca de seis minutos) nos terminais por meio de uma ligação sobre o teto. O motor elétrico tem potência de 150 kW e torque máximo de 1.200 Nm.

Pode rodar cerca de sete quilômetros só com energia elétrica, cobrindo a distância silenciosamente, o que é apreciado pelos residentes ao longo da rota, revelado em pesquisa feita durante os testes.

O modelo tem 12 metros de comprimento, altura de 2,55 metros e largura de 3,58 metros. Tem 32 assentos mais um dobrável e transporta 95 passageiros. ■



Para todos os destinos,
a inovação é o caminho.



nik&v

Cinto de segurança salva vidas.



nas redes sociais:
OnibusMarcopolo

Paradiso 1600 LD

www.marcopolo.com.br



O Sol que nasceu para todos



Empresários debatem capacitação e tarifas

Em seminário da NTU, painéis focaram na necessidade de viabilizar recursos para reduzir tarifas, investir em infraestrutura e capacitar órgãos gestores

■ ALEXANDRE ASQUINI

Definir fontes permanentes de recursos para reduzir tarifas, investir em infraestrutura e capacitar órgãos gestores, sobretudo nos municípios, de modo que tenham condições de elaborar projetos e melhorar a gestão dos sistemas. Assim podem ser sintetizadas algumas das principais recomendações que emergiram dos debates no painel inaugural do Seminário Nacional NTU 2014 - Transporte Público Urbano: Como atender às demandas sociais? O encontro foi promovido em Brasília, nos dias 27 e 28 de agosto de 2014, pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

Esse primeiro painel teve como debatedores o presidente da NTU, Otávio Vieira da Cunha; o secretário-executivo da Frente Nacional de Prefeitos, Gilberto Perre; o presidente do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de

Transporte Urbano e Trânsito e presidente da empresa pública Urbes - Trânsito e Transportes, da cidade paulista de Sorocaba, Renato Gianolla; e dois representantes do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público para Todos (MDT): o arquiteto e urbanista Nazareno Affonso, da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), e Getúlio Vargas, diretor de Juventude da Confederação Nacional das Associações de Moradores (Conam).

Os outros painéis oficinas do seminário tiveram como foco Sistemas de BRT, Lei Anticorrupção e tecnologias inteligentes para qualificação dos serviços de transporte público urbano. O ministro Gilberto Occhi, das Cidades, participou da sessão de abertura. O encontro reuniu aproximadamente 800 participantes nos dois dias dos trabalhos.

TARIFAS – Um dos aspectos evidenciados na sessão sobre as demandas sociais se refere às dificuldades vividas pelos prefeitos por conta da questão tarifária. Renato Gianolla destacou que em 2013, em razão das manifestações, muitos prefeitos não concederam o reajuste de tarifa e alguns chegaram mesmo a voltar atrás, desfazendo aumentos já concedidos. Neste ano, observa-se que alguns prefeitos autorizaram reajustes e outros ainda esperam o término das eleições. Para manter o valor da tarifa pública sem quebrar contratos com os operadores, o poder público municipal precisa subsidiar o sistema e os recursos acabam saindo de outras áreas da administração, situação que, obviamente, não se sustenta por muito tempo.

O secretário-executivo da Frente Nacional de Prefeitos, Gilberto Perre, afirmou que determinadas políticas públicas definidas nas esferas federal e estadual têm

impacto sobre os municípios, sem que os prefeitos contem com instrumentos para enfrentar de forma adequada os problemas gerados a partir disso. Talvez o exemplo mais dramático no que tange à mobilidade urbana esteja nas medidas de estímulo à compra e ao uso dos automóveis – envolvendo a redução da alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e o estabelecimento de alíquota zero para a Cide/Combustíveis –, o que favorece ocorrência de engarrafamentos nas cidades e a redução do desempenho do transporte público por ônibus e seu encarecimento.

Perre levou ao painel dados evidenciando que, em razão de medidas que beneficiam o automóvel e penalizam o transporte coletivo, o custo dos deslocamentos por transporte público nas 44 maiores cidades do país cresceu muito mais do que o custo para uso do transporte individual. Ele informou que no período de 2002 e 2012, a inflação foi de 125%, enquanto o custo do transporte individual teve elevação de apenas 44% e o custo do transporte público alcançou variação de 192%.

A Frente Nacional de Prefeitos defende a aprovação do projeto de lei em estágio final de tramitação no Congresso, que institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (Reitup). Uma vez aprovado, o Reitup, por adesão dos entes federativos, permitirá alguma redução de tarifas via desoneração fiscal, exigindo ainda licitação dos serviços e a instituição de conselhos de usuários para opinar sobre as políticas para o setor.

Getúlio Vargas assinalou que, para atender aos anseios da sociedade, é preciso primeiramente ouvir a população, organizada em conselhos de transportes nos municípios e no Conselho Nacional das Cidades. Ele vê como um desafio mudar a cultura da população, mas se mostra confiante, porque esse passo pode ser dado mais facilmente com a aplicação da Política Nacional de Mobilidade Urbana,

conforme preconiza a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

URGÊNCIA – Ainda a respeito da questão tarifária, o engenheiro e consultor Frederico Bussinger alertou sobre o fato de os sistemas de transporte público estarem começando a se desorganizar em algumas cidades e pediu urgência para a efetivação de soluções. Reiterou que a decisão sobre como financiar os sistemas com recursos externos ao tesouro municipal tem que ser tomada ainda em 2014 e garantiu que a Cide/Combustíveis é a saída de mais fácil operacionalização, pois requer somente ajustes legais ou regulamentares e apresenta como vantagem o fato de oferecer mecanismos já submetidos a testes e que se mostraram confiáveis. Ele afirmou no debate que o uso dessa contribuição terá certo impacto inflacionário inicial, mas permitirá ganhos logo em seguida.

Uma sondagem com 91 formadores de opinião, realizada pela própria NTU e pelo instituto Soma e Mercado aponta a subvenção dos custos do serviço como uma das soluções possíveis para baratear as passagens do transporte público. O levantamento revelou adicionalmente que 92,3% aprovam que os recursos tenham como fonte os estacionamentos públicos; 85% concordam que venham da taxação da gasolina; 65,9% aceitam a cobrança de pedágio urbano para esse fim e 51,6% concordam com o aumento do IPTU dos imóveis mais caros como forma de subvencionar as tarifas.

CAPACITAÇÃO – Um ponto realçado nos debates foi a questão da capacitação dos municípios para promoverem o planejamento do transporte. Otávio Cunha assinalou que, no passado, o governo federal – por intermédio das extintas Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) e Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) – atuou na preparação de quadros municipais para promoverem a gestão do transporte

e que, mais tarde – após a Constituição de 1988 – essa tarefa foi entregue aos próprios municípios, que, contudo, não possuem pessoal nem recursos para exercê-la adequadamente. O presidente da NTU entende que soluções para as dificuldades do setor serão viabilizadas com a manutenção dos investimentos federais no segmento, a construção de redes integradas e inteligentes, com a participação do poder público em questões como gratuidades, subvenção dos serviços e com uma política diferenciada para atender às necessidades específicas para a implantação dos projetos de mobilidade urbana em todo o país.

Renato Gianolla propôs que parte do R\$ 50 bilhões prometidos pelo governo federal após as manifestações de junho de 2013, no bojo da construção do Pacto Nacional de Mobilidade Urbana, seja destinada a capacitar órgãos gestores do transporte.

O arquiteto e urbanista Nazareno Affonso também concorda que recursos federais sejam destinados também para qualificar a gestão pública do setor. “Há disponíveis para investimentos em projetos de mobilidade urbana R\$ 145 bilhões, entre recursos do Orçamento Geral da União (OGU), linhas de financiamento e contrapartidas de outros entes federados e do setor privado, mas os municípios não conseguem fazer projetos. Só 10% foram gastos porque os municípios, sem projetos, não têm condições de acessar os recursos.”

Nazareno afirmou que é preciso melhorar a gestão pública do setor também no âmbito federal. “A Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades conta com poucos recursos. Já o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) é menor que o menor Detran do país e deveria ser transformado em uma autarquia, passando a contar com recursos e pessoal para desenvolver o seu trabalho.” ■

A VANGUARDA DA TECNOLOGIA



Faça revisões em seu veículo regularmente





125

 Irizar

years

Cada época, um clássico.

Vitrine de ônibus urbanos

Fabricantes aproveitam evento da NTU para expor seus modelos direcionados ao transporte público de passageiros

■ AMARILIS BERTACHINI, DE BRASÍLIA



O superarticulado Mercedes-Benz apresentado tem carroceria Mascarello Gran Metro

Os investimentos mais recentes em obras de infraestrutura para a mobilidade urbana – que, considerando todos os PACs lançados nos últimos anos pelo governo federal, somam recursos disponíveis da ordem de R\$ 143 bilhões – têm refletido em novas oportunidades para a indústria de ônibus. Fabricantes de chassis e carrocerias disputam uma fatia das novas encomendas para renovação e expansão das frotas destinadas ao transporte público dos municípios, ofertando desde os modelos mais conhecidos de ônibus, como o padrão e o articulado, aos gigantes biarticulados e aos novíssimos superarticulados, direcionados aos corredores exclusivos para ônibus.

Em um ambiente apropriado para exibir seus produtos, os fabricantes aproveitaram

o seminário da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), realizado em agosto último no Distrito Federal, para expor uma variedade de veículos na feira paralela que aconteceu durante o evento.

A Mercedes-Benz e a encarroçadora Caio Induscar levaram à exposição o superarticulado O-500 UDA, com carroceria Millennium BRT, indicado para operações urbanas de alta demanda de passageiros, como os corredores de ônibus e sistemas BRT (Bus Rapid Transit). Lançados no ano passado, os superarticulados já podem ser vistos atualmente circulando em corredores do município de São Paulo, do ABC paulista (corredor ABD) e do Rio de Janeiro (BRTs Transoeste e Transcarioca).

Segundo Gustavo Nogueira, gerente de marketing ônibus da Mercedes-Benz, um dos principais atributos da linha de chassis superarticulados O-500 UDA (low-entry) e O-500 MDA (piso alto) é a grande flexibilidade que possibilita aos operadores utilizar esses veículos tanto na operação nos horários de pico de demanda quanto no período entre picos, com um baixo custo operacional e grande capacidade de passageiros.

A versão do superarticulado apresentada no evento, chassi O 500 UDA com carroceria Caio Induscar nos padrões da SPTrans, órgão gestor de São Paulo, tem capacidade para 57 passageiros sentados e um total de 170 passageiros (sentados e em pé). Na versão O-500 MDA – com piso alto, utilizada no Rio de Janeiro – a capacidade total é de 202 passageiros. Para efeito de comparação, os articulados convencionais têm capacidade para 38 passageiros sentados e 72 em pé.

O comprimento máximo desse veículo é de 23 metros e o motor é o OM-457 LA, com potência de 354 cv e 1.600 Nm de torque. As caixas de mudanças são automáticas, com retardador de frenagem integrado. Outro destaque dos superarticulados da Mercedes-Benz é a fácil manobrabilidade graças ao quarto eixo direcional na traseira do veículo. Este quarto eixo proporciona mais estabilidade e maior capacidade de frenagem, principalmente quando comparado aos articulados de apenas três eixos, que têm até 21 metros de comprimento. A Mercedes emplacou até o mês de agosto 415 unidades

deste modelo, desde seu lançamento.

O evento, na avaliação de Nogueira, foi importante para a Mercedes-Benz para a exposição da marca e de seus produtos para os operadores, órgãos gestores e empresas fornecedoras do setor de transporte urbano. "O intercâmbio de informações com todos os envolvidos na melhora da mobilidade urbana no Brasil, contribuindo com a expertise da Mercedes-Benz, também norteia a histórica participação da Mercedes-Benz em eventos da NTU", declarou o executivo.

A encarroçadora Caio Induscar também levou um superarticulado com chassis Mercedes ao evento, com carroceria Millennium BRT de 23 metros de comprimento e capacidade para transportar 57 passageiros sentados, 115 em pé e um portador de necessidades especiais. "Para a Caio Induscar, é fundamental participar de eventos que buscam soluções para melhorar a mobilidade urbana das cidades", declarou a empresa, em nota oficial.

A Scania, por sua vez, levou dois modelos ao evento. Um deles foi o ônibus K 310 6x2*4, de 15 metros, com carroceria da Marcopolo, modelo Viale. Esse mesmo veículo foi utilizado numa parceria entre a Scania e a Infraero durante a Copa do Mundo. No período de 12 de junho a 14 de julho ele esteve no Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro, para servir como reforço na frota destinada às operações de embarque e desembarque remotos.

O K 310 6x2*4 tem 310 cavalos e desenvolve um torque de 1.550 Nm. De acordo com a configuração, o veículo tem capacidade para transportar 130 passageiros e a opção de piso baixo facilita o embarque e desembarque dos usuários. O modelo tem 15 metros de comprimento, uma exclusividade da Scania no Brasil, e recebeu um terceiro eixo direcional, que permite um maior grau de manobrabilidade, especialmente em cidades com ruas estreitas com



A Caio Induscar mostrou um superarticulado Mercedes-Benz que circula em corredores de São Paulo



Indicado para BRTs, o biarticulado Volvo com carroceria Neobus transporta 270 passageiros

pouco espaço para realizar curvas normais ou acentuadas.

O K 310 6x2*4 circula atualmente nos sistemas de transporte público de São Paulo em São Bernardo Campo, Sorocaba, São José dos Campos, Barueri e capital, além de Caxias do Sul (RS). A Viação Santa Terezinha (Visate) tem oito unidades em operação em Caxias do Sul e foi a primeira operadora do Sul a comprar o modelo. Em São Paulo, a frota desse modelo soma

mais de 350 unidades, segundo informações da Scania.

O segundo modelo levado à feira pela montadora foi o K 310 6x2/2, um articulado com carroceria modelo Millennium BRT feita pela Caio Induscar. O modelo, de 18,6 metros de comprimento, tem como apelos a alta qualidade, economia de combustível, robustez e baixo índice de manutenção. É equipado com freios ABS, sistema EBS, controle de tração, sistema



O Scania K 310 6x2+4, de 15 metros, com carroceria da Marcopolo, é exclusividade da marca



A Mercedes também levou ao evento um superarticulado com carroceria Caio Millennium BRT

de "ajoelamento" e freio auxiliar incorporado.

De acordo com Eduardo Monteiro, chefe de vendas de chassis urbanos da Scania no Brasil, o K 310 6x2/2 exposto é o mesmo modelo de chassis que foi recentemente vendido para o BRT Move de Belo Horizonte. A Scania já comercializou 38 chassis do modelo articulado que estão sendo utilizados por quatro operadoras: Transportes Milênio, Transportes São Dimas, Turillessa e

Bettania Ônibus. Cada articulado tem capacidade para transportar 127 passageiros. Os 38 articulados Scania circulam em dois dos três corredores do Move: Cristiano Machado e Antônio Carlos.

"A feira e o Seminário Nacional da NTU são dois dos principais pontos de encontro de fabricantes de chassis, empresários, encarregadores, atores do poder público e demais protagonistas do mercado de ônibus urbanos. É uma grande oportunidade

de negócios e relacionamento. Além disso, todo o conteúdo do seminário é motivo de reflexões para o presente e o futuro do setor que contribui diretamente no dia a dia do brasileiro", afirmou Monteiro.

A Volvo Bus Latin America expôs no evento um modelo biarticulado com carroceria da gaúcha Neobus. O veículo tem 28 metros de comprimento e capacidade para 270 passageiros. O modelo é indicado para sistemas de BRT com alta demanda de passageiros, que operem em vias exclusivas e tenham estações de embarque em nível.

Alguns de seus principais atributos são a alta capacidade de transporte e a redução dos custos operacionais. Ao transportar um número maior de pessoas, o modelo oferece mais agilidade e eficiência ao sistema. O biarticulado transporta 85% mais passageiros que um articulado de 18,6 metros, o que possibilita operar com número menor de carros. Isso representa redução de gastos com manutenção e consumo de combustível na planilha de custos operacionais. "A redução de custos operacionais garante um menor custo por passageiro transportado, o que permite manter as tarifas acessíveis", avaliou Euclides Castro, gerente de ônibus urbanos da Volvo Bus Latin America.

Atualmente, este modelo da Volvo circula no BRT de Curitiba, na operação do grupo Gulim; na cidade de São Paulo, na frota do grupo Ruas, e no corredor da Metrobus, em Goiânia. Nos últimos cinco anos foram emplacados 287 biarticulados no Brasil, informou a Volvo.

"A feira é uma oportunidade de relacionamento com os clientes e para reforçarmos os atributos dos nossos veículos, como a alta disponibilidade, a segurança, a capacidade de transporte, a eficiência em consumo de combustível e a redução e emissões. Além disso, as discussões de plenário sobre os assuntos relacionados ao tema também são importantes para buscar soluções que contribuam para melhorar a qualidade do transporte urbano",

declarou Castro.

Em meio às fabricantes nacionais de ônibus, a chinesa BYD aproveitou a feira para divulgar seu modelo urbano 100% elétrico, alimentado por baterias de fosfato de ferro, cuja tecnologia tem o apelo de ser ambientalmente correta. O modelo K9 tem chassi piso baixo com 12 metros de comprimento e carroceria para 80 passageiros, sendo 23+1 sentados e 57 em pé. A empresa oferece também a opção de chassi com 12,5 metros para mesmo modelo e três alternativas de carrocerias nesse modelo: com duas portas, três portas ou quatro portas.

Esse veículo é indicado para operações com carga intensa e trânsito intenso, em virtude da alta eficiência do sistema de tração elétrica com freios regenerativos que absorvem 20% da energia da frenagem. "Os testes feitos em Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro por instituições independentes mostraram redução de 80% no consumo energético equivalente", afirmou Adalberto Maluf, diretor de relações governamentais e marketing da BYD Brasil.

Entre os atributos do carro chinês, Maluf destacou que por ter o motor diretamente na roda, esse modelo tem grande eficiência energética, o que gera redução nos custos de operação e manutenção, mesmo em comparação com modelos convencionais a diesel. Além disso, ele permite piso baixo total por toda a extensão do ônibus, é silencioso e com zero emissão de poluentes.

A BYD tem atualmente ônibus em operação em pelo menos 60 cidades pelo mundo, sendo 40 na China; dez na Ásia, incluindo Cingapura, Macau, Malásia e Índia; dez cidades da Europa, entre elas Amsterdã, Londres, Copenhague, Barcelona e Bonn; e em cinco locais nos Estados Unidos, em Nova York, Los Angeles, Stanford University, Lancaster e Miami. No Brasil duas cidades têm exemplares em circulação até o momento, Campinas e Brasília. "Já fizemos testes que foram



O ônibus elétrico BYD K9 tem chassi piso baixo e carroceria de 12 m de comprimento

aprovados pela SPTrans, além de outros no Rio de Janeiro, Salvador, Sorocaba e Piracicaba", relatou o diretor.

"Foi muito oportuno poder ouvir boas práticas e considerações dos operadores de ônibus no Brasil e, assim, entender as oportunidades de melhoria no serviço, em um momento em que a sociedade vem demandando serviço melhor, porém sem aumentar os custos. Esse contexto gera uma oportunidade incrível para a BYD, uma vez que temos os ônibus perfeitos para estabilizar os custos da mobilidade urbana ao mesmo tempo em que qualificamos e melhoramos a qualidade dos serviços", declarou.

Segundo informou Maluf, a BYD tem hoje em carteira pedidos de mais 15 mil unidades desse modelo para serem produzidas e entregues entre 2014 e 2016 para o mercado chinês.

Para mercado Brasileiro, a BYD pretende produzir somente chassis elétricos, focando em três modelos principais: 12 metros, 12,5 metros e 18 metros. A empresa planeja investir US\$ 400 milhões em três unidades industriais. A primeira será um centro de pesquisa e desenvolvimento e montagem final de baterias e chassis vindos de conjuntos CKD, com previsão de inauguração para janeiro de 2015, na cidade paulista de Campinas.

A segunda unidade fabricará células de baterias, colocando o Brasil entre os países detentores dessa tecnologia, como China, Japão, Coreia e Estados Unidos. A terceira unidade produzirá chassis para ônibus elétricos em nova planta cuja localização deverá ser definida até final de 2014. A previsão é de que entre em operação em 2016, no mesmo ano da fábrica de células de baterias. ■

Carta aos presidentiáveis

NTU entrega aos candidatos à presidência da República texto com sete propostas de melhorias para o transporte público do país

■ AMARILIS BERTACHINI

No início de setembro, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) enviou uma carta aberta aos então candidatos à presidência da República, contendo sete propostas para melhorar o transporte público no país. No texto, a entidade fez uma breve retrospectiva dos últimos 20 anos, destacando os problemas decorrentes da falta de investimentos e da priorização do transporte individual nesse período.

“A ausência de políticas públicas na área de mobilidade urbana, que imperou por mais de duas décadas no país, trouxe como consequência a degradação da qualidade dos serviços de transporte público por ônibus nas cidades brasileiras. Esse foi o resultado da falta de investimentos na infraestrutura e dos incentivos ao uso do transporte individual”, diz a carta.

Nos últimos dez anos, a inflação do transporte público foi quatro vezes maior que a inflação do transporte individual. Enquanto o preço da tarifa de ônibus subiu 111% no período de 2002 a 2012, o IPCA, que mede a inflação, subiu 82,9%, o preço do carro novo subiu apenas 6,3% e a gasolina 43,9%.

Como reflexo, a NTU mostrou a queda do número de passageiros no transporte coletivo, a redução da velocidade média das viagens em torno de 50% – de 25 km/h para 12 km/h nos últimos dez anos –, a falta de priorização dos ônibus nas vias urbanas e a carência de uma tarifa justa. “Esses aspectos refletem diretamente na qualidade do serviço prestado à população, que pediu melhorias do transporte nas manifestações de junho de 2013”, diz o texto.



Otávio Cunha: “É preciso que haja um comprometimento das lideranças políticas do país em relação ao transporte coletivo urbano”

Na avaliação de Otávio Cunha, presidente da entidade, o transporte público de qualidade custa caro, mas é um fator fundamental para o desenvolvimento econômico e social da nação brasileira. Como as tarifas precisam manter um nível acessível para permitir o acesso de todas as classes sociais, o caminho, defende a entidade, é a subvenção pública, uma realidade que já é observada em grande parte dos países desenvolvidos.

“É preciso que haja um comprometimento das lideranças políticas do país em relação ao transporte coletivo urbano. Investir na melhoria do serviço significa mais qualidade de vida e aumento da produtividade de todos os setores econômicos instalados nas áreas urbanas”, destaca Cunha.

A operação do transporte coletivo nacional é feita por cerca de 1.800 empresas privadas, com frota estimada em 107 mil ônibus. A atividade gera cerca de 535 mil empregos diretos. O transporte público atende a aproximadamente 46 milhões de passageiros diariamente, dos quais 40 milhões, ou cerca de 87%, são viagens feitas por ônibus. Os 13% restantes são realizados por trens urbanos, metrô e barcas.

Veja as propostas levadas pela NTU aos presidentiáveis:

- Priorizar o transporte coletivo sobre o transporte individual no sistema viário.
- Avançar na construção de redes de transporte modernas, integradas, multimodais, racionais e de alto desempenho.
- Garantir a continuidade dos investimentos federais, estaduais e municipais na infraestrutura destinada aos transportes públicos coletivos.
- Prosseguir na desoneração dos tributos federais, estaduais e municipais incidentes sobre os serviços e sobre os insumos do setor.
- Utilizar os orçamentos públicos para custear os benefícios tarifários que tanto sobrecarregam os usuários comuns.
- Instituir um fundo com recursos dos combustíveis para subvencionar o transporte público coletivo viabilizando um transporte de qualidade com tarifa acessível a toda a população; ou seja, distinguir a tarifa pública cobrada dos usuários da tarifa de remuneração do operador.
- Implantar uma política de preços reduzidos para o óleo diesel consumido no transporte público urbano e de caráter urbano por ônibus.

AUTORIZADOR DE TRANSAÇÕES

EMPRESA 1

Sua rede de vendas ampliada.

A Empresa 1 criou o Autorizador de Transações: uma ferramenta que centraliza todas as solicitações e autorizações de créditos em um ambiente único, eliminando o armazenamento de valores nos PDV's. Com ele você diminui o custo e a complexidade operacional da sua rede de vendas e centraliza a administração de postos próprios ou de terceiros.

Reduz o custo da operação de venda.

Diminui a circulação de dinheiro embarcado.

Viabiliza a integração com redes de venda de mercado.





São Paulo recebeu um lote de 20 superarticulados equipados com ar-condicionado e sinal de internet disponível aos passageiros

Superarticulados ganham visibilidade em São Paulo

Grupo Ruas começa a operar modelos Mercedes-Benz que trazem internet e ar-condicionado e operam em corredores

■ WAGNER OLIVEIRA

Ar-condicionado, câmeras internas e catracas que fotografam o passageiro contra fraudes, sinal para internet e sistemas mecânicos para proporcionar maior conforto. Estes são alguns dos itens que São Paulo busca incorporar nos modelos mais novos de sua frota de ônibus para tentar atrair cada vez mais passageiros para o transporte coletivo em detrimento do individual.

Por enquanto, os novos atributos estão sendo testados em 20 ônibus que fazem parte de um novo lote de 600 superarticulados Mercedes-Benz, encarroçados pela Caio Induscar, encomendados pelo operador Grupo Ruas. A previsão é que até o final de 2015 deverão ser comprados mais 1.000 ônibus com a renovação natural da frota de São Paulo, que proíbe a circulação urbana de veículos com mais

de dez anos de uso.

O lançamento dos novos 20 veículos contou com a presença do prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, que conheceu os superarticulados no terminal Pinheiros. Acompanhado pelo empresário Paulo Ruas, o prefeito disse que o objetivo é proporcionar maior conforto e comodidade aos passageiros. "Com a implantação das faixas exclusivas, estamos

conseguindo aumentar a rapidez do ônibus. Os novos atributos são mais um benefício, sobretudo para a classe trabalhadora”, disse o prefeito.

O ar-condicionado está em teste porque encomendas feitas em administrações passadas mostraram que os passageiros preferiram andar com as janelas de ônibus abertas. Para a atual administração, o fato de São Paulo estar registrando temperaturas mais altas, principalmente no verão, deverá aumentar a aceitação pelo ar-condicionado.

Os novos veículos agora já saem de fábrica com as janelas lacradas, o que aumenta a eficiência do ar-condicionado e impede que os passageiros as abram. Se o teste for bem-sucedido, o ar-condicionado deverá ser item básico na próxima licitação do sistema público de transporte de São Paulo, previsto para 2015.

“Esta é a ideia. Incorporar a toda a frota as tecnologias utilizadas nos chassis mais avançados”, disse Gustavo Nogueira, gerente de marketing BRT, da Mercedes-Benz do Brasil. Para ele, a montadora está apta para atender às necessidades de um transporte de maior qualidade, desde que encomendadas pelo operador. “A Mercedes-Benz tem no Brasil seu centro mundial de desenvolvimento de ônibus. Tudo o que mais sofisticado no mundo do ônibus podemos oferecer”, reforçou.

Com longa tradição no mercado de veículos urbanos no país, a Mercedes-Benz tem destaque na renovação da frota de ônibus urbanos na cidade de São Paulo. De acordo com dados da empresa, já foram adquiridos 565 chassis da família O 500 para várias empresas que operam na capital paulista.

“Assim como reafirma a confiança das empresas de São Paulo nos produtos da nossa marca, essa renovação de frota consolida especialmente o êxito do chassis superarticulado O 500 no complexo e exigente transporte coletivo urbano de

São Paulo”, disse Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. “Do total de 565 chassis adquiridos pelo cliente, 342 unidades são do O 500 superarticulado.”

Os 342 superarticulados, do modelo O 500 UDA de piso baixo receberam carroceria Millennium BRT da Caio Induscar. O lote adquirido pelo cliente junto à Mercedes-Benz engloba mais 50 chassis articulados e 173 chassis para ônibus do tipo padron, igualmente da linha O 500 e também com carrocerias Caio Induscar.

“Os veículos da linha O 500, amplamente reconhecidos no mercado por seu elevado padrão de qualidade e conforto, contribuem muito para a melhoria do transporte público e a mobilidade urbana, conquistando a satisfação dos usuários”, reforçou Barbosa. Segundo ele, esses chassis se destacam pela suspensão pneumática, que proporciona elevado nível de conforto a bordo, bem como pelo piso baixo e pelo sistema de ajoelamento, que facilitam o embarque e o desembarque de passageiros. A segurança dos

usuários também melhora com o sistema de freios, que inclui ABS, Top Brake e freios a disco.

“Os ônibus O 500 da Mercedes-Benz também se caracterizam por um baixo custo operacional, com reduzido consumo de combustível, maiores intervalos de manutenção, alta produtividade, longa durabilidade e uma excelente relação custo-benefício”, disse Barbosa. “A Mercedes-Benz sempre desenvolve seus produtos pensando no conforto do passageiro, normas do gestor e rentabilidade do operador”, reforçou Nogueira.

Além de São Paulo, os ônibus Mercedes-Benz circulam hoje nos principais sistemas BRT do Brasil, como o Move, de Belo Horizonte; a Transoeste e a Transcarioca, no Rio de Janeiro; e o Expresso DF, de Brasília.

“Com o BRT, a população dessas regiões metropolitanas passa a contar com mais qualidade de vida, graças ao transporte mais rápido, confortável e seguro, o que resulta em ganhos significativos para a mobilidade urbana”, disse o gerente de



Gustavo Nogueira, gerente da Mercedes-Benz, diz que há novas tecnologias disponíveis



Em teste, os novos superarticulados Mercedes-Benz operam em corredores exclusivos para ônibus em São Paulo

marketing BRT da Mercedes-Benz do Brasil. "Some-se a isso os benefícios ambientais, uma vez que as novas frotas Mercedes-Benz consomem menos combustível, emitem menos poluentes e contribuem para a melhoria da qualidade do ar graças à exclusiva tecnologia Blue Tec 5".

MERCADO – Com as unidades comercializadas em outubro de 2012, a Mercedes-Benz superou, no mês de julho, a marca de 400 superarticulados já comercializados e entregues no Brasil. "Isso confirma o amplo sucesso deste produto, uma solução especialmente concebida para os sistemas de transporte coletivo urbano, como BRT e corredores exclusivos, devido à sua alta capacidade de transporte",

afirmou Walter Barbosa.

O êxito comercial do superarticulado contribui para que a Mercedes-Benz mantenha sua liderança de mercado no segmento de ônibus urbanos. A marca também é tradicional líder nas vendas totais de ônibus no Brasil, com aproximadamente 50% de participação de mercado.

O superarticulado O 500 da Mercedes-Benz é oferecido ao mercado nas versões UDA (piso baixo) e MDA (piso normal). O principal destaque do veículo são seus quatro eixos, sendo o último eixo na parte traseira direcional, o que possibilita a instalação de carrocerias de até 23 metros, para o transporte de mais de 200 passageiros no modelo O 500 MDA, dependendo da configuração interna do ônibus.

Nogueira lembrou que outro grande diferencial dos superarticulados Mercedes-Benz é que eles são operacionalmente rentáveis durante todo o período de sua utilização e não apenas nos horários de pico, aumentando assim as vantagens para os operadores, gestores e planejadores dos sistemas de transporte urbano de passageiros.

Com os superarticulados, a Mercedes-Benz oferece mais opções para os clientes. Às já conhecidas versões de articulados O 500 MA e UA, a marca agregou os O 500 MDA e UDA (piso baixo). Estes são indicados para pontos de embarque ao nível da calçada.

Já os O 500 MA e MDA são mais adequados para corredores que utilizam plataformas de embarque elevadas. Todos esses chassis Mercedes-Benz são recomendados para corredores exclusivos e para o sistema BRT (Bus Rapid Transit), ficando a cargo dos gestores e operadores a escolha do modelo que melhor atenda ao dimensionamento da capacidade do seu sistema de transporte.





Nós temos as soluções certas para sua empresa e seus clientes estarem sempre tranquilos.

A **Paluama Corretora de Seguros** está no mercado há mais de 20 anos, dedicando-se integralmente para que sua empresa possa estar tranquila em 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 tranquilidade e segurança falem sempre 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

Ônibus tem maior subsídio em São Paulo

Com menos passageiros e custos maiores, cidade terá que disponibilizar R\$ 1,7 bilhão para garantir viabilidade financeira

■ WAGNER OLIVEIRA



Sem reajuste de tarifa desde 2013 e com número de passageiros em queda, São Paulo gasta mais para bancar sistema

São Paulo vai pagar neste ano o maior subsídio da história para fechar a conta do transporte coletivo de ônibus urbano. Sem reajustar o valor da tarifa desde as manifestações de meados de 2013, a prefeitura paulistana deverá arcar este ano com despesa de R\$ 1,7 bilhão – repasse necessário para fechar o custo de R\$ 6 bilhões do sistema da maior cidade do Brasil.

O número é do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss). De acordo com levantamento da entidade, a cidade havia repassado no ano passado R\$ 1,2 bilhão para garantir a viabilidade financeira do sistema. Em 2012, o subsídio foi de R\$ 953 milhões.

Segundo o presidente do SPUrbanuss, Francisco Christovam, a passagem de R\$ 3 não cobre todos os custos da operação do

ônibus urbano na capital paulista. “Sem ter reajuste de tarifa por dois anos e com todos os custos de insumos e mão de obra subindo, não há como o valor do subsídio não aumentar”, disse o executivo.

Está em andamento em São Paulo uma auditoria sobre as contas de todo o sistema de ônibus. A partir do resultado do trabalho, o prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, poderá alterar o modelo de concessão do serviço, que precisa ser aperfeiçoado para também atrair novos usuários para o transporte público.

“A existência ou não do subsídio depende do modelo que a cidade vier a adotar. Se vai custar mais ou menos para os cofres públicos é uma questão política”, afirmou Christovam. “Para as empresas de ônibus é indiferente, já que cabe a elas o papel de melhorar prestação do serviço desde que

a remuneração garanta a rentabilidade financeira da operação.”

Gratuidade para uma parcela da população, passe estudantil e bilhete único que permite ao usuário fazer vários trechos pagando uma só tarifa são algumas das questões que implicam o subsídio por parte da administração municipal. “Cabe à sociedade, por meio de seu representante na prefeitura, decidir como bancar o sistema de transporte”, observou Christovam.

Além do aumento de custos, o ônibus também perde passageiros para o transporte individual, o que onera ainda mais o sistema. De acordo com dados do SPUrbanuss, pode cair em até 20% o número de usuários em 2014. No ano passado, a capital movimentou 2,92 bilhões de passageiros. A projeção indica que o número feche pouco acima de 2,6 bilhões este ano.

“Nosso primeiro objetivo é resgatar o passageiro da classe C, que ascendeu economicamente e migrou para o automóvel. Só que, para isso, precisamos oferecer um serviço melhor, pois esse usuário ficou mais exigente. O investimento em novos ônibus, tecnologias que melhorem a pontualidade e aumento da velocidade contribuem para isso”, afirmou.

Para aperfeiçoar a mobilidade da cidade mais congestionada do país, o ônibus também tem de seduzir usuários de classe média que atualmente nem cogitam deixar o carro na garagem. A integração de modais e constantes investimentos na infraestrutura podem fazer com que mais paulistanos comecem a pensar na possibilidade do transporte público.

A administração do prefeito Haddad já contabiliza 350 quilômetros de faixas segregadas somente para o ônibus nos principais corredores de São Paulo. Além disso, a cidade possui 130 quilômetros de corredores exclusivos. Atualmente, outros 150 quilômetros de corredores estão em construção, alguns deles em avenidas importantes como a Engenheiro Luis Carlos Berrini, na zona sul da cidade. Outros 150 quilômetros estão em estudo.

“É uma infraestrutura que trará uma nova perspectiva para o ônibus em São Paulo”, afirmou Christovam. Na sua opinião, a integração ao trem, metrô, linhas de monitrilho, ciclofaixas e automóvel deverá melhorar a mobilidade na cidade, que tenta encontrar fórmulas contra o desperdício de tempo em longos congestionamentos.

Essa integração pode, segundo o SPURbanuss, ser ainda melhor aproveitada por meio da informação. “O usuário pode usar melhor o sistema de transporte público se buscar os meios corretos de informação. Com isso, pode programar melhor seus deslocamentos”, disse Christovam. “Muitas pessoas ainda não sabem tirar proveito de tudo o que é oferecido.”

Para o SPURbanuss, os aplicativos que



Francisco Christovam, presidente do SPURbanuss: novos corredores vão atrair passageiros

informam ao passageiro por meio do celular do passageiro o trajeto do ônibus dará maior comodidade aos usuários. Por outro lado, essa informação em tempo real exigirá mais eficiência das empresas, que não poderão mais encobrir erros operacionais da linha.

A São Paulo Transportes (SPTTrans, órgão municipal que faz a gestão do sistema de ônibus) está testando um projeto piloto que deverá contribuir para a formulação de um novo modelo para a concessão do serviço. Trata-se da Operação Controlada, que vem mudando o conceito em 12 linhas noturnas. Com ela, a empresa fornece o veículo e a tripulação. Todo o resto da operação passa a ser feita pelo gestor e não mais pela empresa de ônibus.

De acordo com Christovam, a prefeitura já estuda a possibilidade de implantar a Operação Controlada ao domingos, quando cerca de 40% da frota de cerca de 15 mil ônibus estão em movimentação. “Uma das ideias é que o ônibus tenha o mesmo cuidado de um avião, que precisa ter uma qualidade impecável, desde a confiabilidade mecânica até o visual da tripulação”, admitiu.

Para o presidente do SPURbanuss, um dos maiores problemas de avaliação do ônibus passa pela má formação do

motorista. Excesso de velocidade, direção perigosa e desrepeito ao passageiro são reclamações comuns dos passageiros. “A melhora da imagem do ônibus passa por um profissional cada vez mais qualificado e também valorizado”, declarou.

Além do treinamento, é imprescindível remunerar melhor esse profissional, que atualmente é castigado pelo trânsito caótico. “O novo modelo de concessão também deve pensar em fórmulas que permitam melhorar o nível do motorista. Também existe o problema da migração para o transporte rodoviário dos melhores profissionais”, disse.

A greve que paralisou São Paulo dias antes da Copa do Mundo também é uma consequência do atual sistema, que tem de conviver com custos desnecessários. Com 93% das passagens pagas por bilhetagem eletrônica, já não faz mais sentido a figura do cobrador, segundo o SPURbanuss. Só que o sindicato da categoria não quer nem ouvir falar do assunto.

“Para evitar prejuízos sociais, boa parte desses cobradores que hoje estão sem função poderia ser aproveitada em outros serviços, como o de fiscais. Mas não existe ainda uma determinação política para vencer esta questão”, comentou o presidente Christovam. ■

**PARA CADA
APLICAÇÃO,
UMA SOLUÇÃO.**





A Neobus está sempre inovando para oferecer veículos para as mais variadas necessidades e aplicações. Acesse nosso site e conheça uma linha completa de soluções para o transporte coletivo de passageiros.

NEOBUS

www.neobus.com.br

"Operação branca"

Com investimentos de R\$ 648 milhões, BRT do Distrito Federal registra demanda acima do previsto nos primeiros meses de operação e reduz em 40 minutos o tempo de trajeto entre o Plano Piloto e as cidades satélites

■ AMARIUS BERTACHINI, DE BRASÍLIA



Sistema BRT de Brasília funcionou por cerca de cinco meses sem cobrança de tarifa

A operação do BRT (Bus Rapid Transit) do Distrito Federal sem cobrança de tarifa desde sua inauguração, entre março e abril deste ano, foi um atrativo a mais para o novo modelo de transporte massivo de passageiros de Brasília, mas pode ter inflado artificialmente o número real de usuários do sistema. Os operadores do chamado Expresso DF estimam que a demanda esteja acima do real, como decorrência do embarque gratuito e preveem que esse nível deverá ajustar-se com o início da

cobrança tarifária.

Neste período chamado de Operação Branca, quando o sistema funcionou sem tarifação, a catraca ainda não estava registrando a contagem do número de passageiros, conforme informações de Maurício Moreira, diretor de planejamento da Viação Pioneira, empresa encarregada da operação do BRT Corredor Eixo Sul. "Em toda a operação que envolve o BRT não se está cobrando tarifa (inclusive nos ônibus alimentadores do sistema), por isso

está havendo uma superdemanda. Quando começar a cobrança essa demanda se adequará", previa o diretor no início de setembro.

Tanto o Corredor Eixo Sul, que liga o Plano Piloto às cidades satélites do Gama e Santa Maria, quanto as linhas Expressas e Paradoras, que ligam Gama e Santa Maria ao Plano Piloto, continuavam gratuitas até o fechamento desta edição.

A tarifa deverá ser mantida no mesmo nível da praticada no sistema de ônibus

convencional, hoje em R\$ 3, independentemente das integrações que forem realizadas e a cobrança será feita antes do embarque de passageiros no veículo, conforme é característico dos sistemas BRT. A passagem será tarifada por meio do cartão integrado que já é usado no transporte público do Distrito Federal.

Segundo Moreira, o DFTrans é quem tem feito as pesquisas junto aos usuários para determinar os horários que devem ser cumpridos atualmente. Moreira ressalta que o fluxo está tão elevado que até mesmo os moradores das cidades atendidas já estão perguntando aos funcionários da operadora quando começará a cobrança para ver se diminui um pouco o volume de passageiros. Os usuários têm reclamado do tempo de espera nas estações. Até o início de cobrança, a remuneração do órgão gestor para a Viação Pioneira estava sendo feita com base no quilômetro rodado.

De acordo com Thiago Pereira Sales, encarregado do Centro de Controle Operacional (CCO) da Pioneira, o volume de passageiros hoje está em torno de 1,7 milhão por mês, somente no BRT. O projeto do Expresso DF estima transportar aproximadamente 1,5 milhão de passageiros por mês, sendo 20 mil passageiros/hora por sentido no horário de pico.

A operação deste Corredor Eixo Sul foi delegada à Viação Pioneira porque este trecho está na área de concessão da empresa, a Bacia 2 (o sistema convencional de transporte por ônibus de Brasília é dividido em cinco bacias).

O corredor, construído no canteiro central, tem 43 quilômetros de extensão e o tempo médio de viagem de um ponto a outro, que antes era de uma hora e meia a duas horas, hoje leva entre 50 minutos e uma hora e dez minutos, o que representa um ganho de 40 a 50 minutos por viagem. O sistema tem ramais no Gama, com 8,7 quilômetros de extensão, e em Santa Maria, com 5,3 quilômetros de extensão e o trecho se torna único a partir de um ponto



Frota do BRT é composta por 62 articulados e 38 ônibus padrão

de encontro na BR-040.

Segundo Eduardo Dias, administrador de tráfego da Pioneira, a média de espera tem sido de sete a oito minutos entre um e outro ônibus. A velocidade máxima permitida no corredor é de 60 quilômetros por hora. Uma visita técnica ao corredor brasileiro mostrou que estão funcionando apenas duas das 15 estações projetadas: a Park Way e a Caub. São plataformas com embarque em nível e com passarelas para a travessia dos pedestres até as plataformas. As demais estações ainda não estão

terminadas, todas estão abertas, mas, segundo Dias, ainda serão fechadas de acordo com o projeto. O corredor é segregado apenas com tachões e, segundo relatos, os automóveis têm invadido a via do BRT.

A frota é composta por 62 articulados com carroceria Mascarello, com capacidade para 48 passageiros sentados, e 38 ônibus padrão com carroceria Marcopolo que acomodam 37 pessoas sentadas. Todos os veículos têm motor traseiro, piso baixo e foram 100% encarroçados sobre chassis Mercedes-Benz. A frota total da Pioneira em Brasília, incluindo os veículos que circulam na Bacia 2 e os que estão no BRT, caiu de 1.100 carros para 625 ônibus porque os veículos do BRT têm maior capacidade de passageiros.

Os ônibus do BRT têm porta dos dois lados para poderem atender também aos corredores fora do BRT e todos os carros possuem sistema de segurança na partida que inibe a movimentação do carro caso a porta do veículo ainda esteja aberta. Também para incrementar a segurança foram instalados nas plataformas sensores que só permitem a abertura da porta de vidro quando o ônibus estiver posicionado corretamente no vão da estação por onde desembarcam os passageiros.

O projeto contempla três terminais de integração com ônibus convencionais e com



Mauricio Moreira, da Pioneira: demanda ainda passará por ajuste



o metrô, mas essa conexão ainda não está acontecendo, com exceção do ponto de embarque/desembarque da rodoviária do Plano Piloto, onde há interligação com o metrô e com linhas convencionais de ônibus.

O custo inicial estava estimado em R\$ 530 milhões, mas já foram investidos, até o momento, R\$ 648 milhões. A maior parte do investimento corresponde a recursos federais, do PAC Mobilidade Grandes Cidades.

CCO – A Transdata Smart, empresa encarregada do sistema de bilhetagem eletrônica do transporte público convencional do Distrito Federal, desde 2006, foi quem forneceu a tecnologia para o Centro de Controle Operacional (CCO) do Corredor Eixo Sul.

Brasília é a primeira experiência de BRT da Transdata no Brasil. “Nós desenvolvemos o hardware e o software. Desenvolvemos a tecnologia de acordo com a infraestrutura do Brasil”, explica Rafael Lagos, gerente da Transdata Smart.

Através do CCO é possível

enviar comandos para os ônibus que estão circulando no corredor, interferindo na operação seja para reduzir ou aumentar a velocidade, ou para retirar um carro da linha, quando necessário.

A central acompanha online, 24 horas, todas as informações e mantém contato constante com os motoristas dos ônibus através de mensagens. Qualquer anomalia que aconteça é reportada ao CCO que entra em contato imediato com os encarregados de cada estação para serem feitos os ajustes necessários para evitar furos de horário e atraso nas linhas.

Se houver um problema de quebra de um veículo, por exemplo, é possível mandar imediatamente um guincho para prestar socorro e caso o carro não possa prosseguir viagem é enviado um veículo em substituição para apanhar os passageiros e seguir até o terminal mais próximo. Futuramente, o CCO operado pela Pioneira será conectado ao CCO do DFTrans, que está em fase de processo licitatório.

Cada operador do CCO da Pioneira acompanha de 45 a 55 linhas. O sistema tem entre 128 e 145 linhas no pico. A tecnologia aplicada permite também repassar informações aos usuários, através de painéis eletrônicos, com maior precisão sobre os horários e as linhas dos ônibus.

Segundo Lagos, a tecnologia da Transdata para CCO, monitora atualmente cerca de quatro mil veículos em diferentes cidades, incluindo municípios do Paraná e do Nordeste. Em Brasília, a Transdata atende não só à Pioneira, mas também às viações São José e Piracicabana. A empresa está hoje em mais de 150 clientes no Brasil e tem avanços como o de reconhecimento facial e a biometria digital para a bilhetagem eletrônica.

“Pretendemos entrar também com um CCO diferenciado, um CMO – Central de Monitoramento Operacional – que está um patamar acima, um sistema que pode enxergar não só a própria empresa que está operando, mas também toda a cidade. Já estamos ofertando para o DFTrans”, declara Lagos. O CMO envolverá o monitoramento e a fiscalização, sem interferir na operação. Essa central de monitoramento pode contribuir até com a segurança viária, porque permite a integração com polícia, ambulância, táxi e o que mais o governo local tiver interesse em incluir nessa central. ■

Mapas nas estações orientam os passageiros





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

**PRATIQUE A
MATEMÁTICA
VOLVO**



Todos juntos fazem um trânsito melhor.



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.

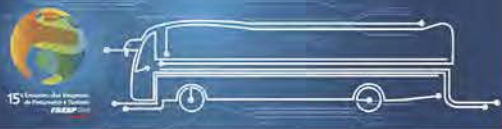
@bus

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

ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/onibus





Soluções para o fretamento

Entidades preparam estudo mostrando a importância do fretamento para a mobilidade urbana e planejam propor a ampliação da participação deste segmento nos centros urbanos

■ AMARILIS BERTACHINI

As empresas de fretamento e turismo de São Paulo estão preparando um trabalho para mostrar ao governo e a toda a sociedade brasileira qual é o papel hoje do transporte de passageiros por fretamento e sua importância e contribuição para melhoria da mobilidade urbana.

De acordo com Claudinei Brogliato, presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), o estudo deverá ser concluído antes do final do ano. Ele explica que, apesar de todas as avaliações positivas dos usuários para o serviço de fretamento, existe um grande preconceito por parte da sociedade e do poder público, que ainda acham que este serviço não é significativo e que os ônibus do fretamento atrapalham o trânsito.

“Nossos ônibus não ficam andando o dia todo, eles levam e buscam os funcionários das indústrias completamente fora dos horários de pico”, defende Brogliato.

O assunto foi tema durante do 15º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo, realizado em Atibaia, interior paulista. “Nossa proposta em curto prazo é traçar um plano de como podemos contribuir nos planos de mobilidade, queremos chegar a esse grau de amadurecimento”, acrescenta Regina Rocha, diretora-executiva da Fresp. O trabalho começou a ser desenvolvido há cerca de seis meses e está sob a coordenação do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e para Turismo de São Paulo e Região (Transfretur).

Inicialmente, diz Regina, a entidade cercou-se da assessoria de especialistas – entre eles Eduardo Alcântara Vasconcellos, consultor da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) – que já alertaram sobre a necessidade de vencer o preconceito que existe neste segmento. “A sociedade acha que se tiver que cortar alguém da rua tem que ser o ônibus de fretamento, não o automóvel ou o táxi”, comenta Regina.

Entre os resultados, esse levantamento mostrará onde o fretamento pode operar, quantos automóveis vai tirar das ruas, e os horários em que pode circular sem atrapalhar ninguém. É o caso do tempo ocioso das faixas exclusivas para ônibus

que poderia ser ocupado pelo fretamento. Regina defende a ideia de ser fazer um teste, permitir que os ônibus circulem durante um período experimental, em alguns corredores pré-estabelecidos, para se ter uma avaliação realista se os ônibus de fretamento atrapalhariam, ou não, o tráfego dos coletivos.

Brogliato acredita que em alguns corredores, como os das avenidas 9 de Julho ou Paulista, está claro que o sistema não suporta novos ônibus, mas em vários outros corredores seria possível essa convivência pacífica, sem prejuízo ao transporte público.

“Essa é a nossa reivindicação, queremos testar isso. Vamos propor isso ao poder



Eduardo Vasconcellos:
o fretamento é o meio
mais eficaz para tirar
as pessoas do automóvel

público”, declara Regina, acrescentando que os técnicos contratados estão avaliando como seriam esses modelos e onde poderiam ser testados.

ESTUDO – Segundo Eduardo Vasconcellos, o combate a esse preconceito é muito importante para que as autoridades revejam suas posições e o fretamento seja encarado como uma atividade essencial, que pode dar uma grande contribuição para retirar os automóveis das ruas.

Ele exemplifica dizendo que dentro de um ônibus coletivo existem, no máximo, 3% de pessoas que deixaram o carro em casa para andar de ônibus. Em um trem essa percentual é próximo de zero; no metrô essa proporção sobe para 10% e nos ônibus de fretamento cerca de 30% das pessoas deixaram o carro em casa para ir ao trabalho de ônibus. “Ele é o meio mais eficaz para tirar as pessoas do automóvel”, afirma.

O estudo mostra ainda que um ônibus com quatro passageiros ocupa menos espaço por pessoa na via do que um automóvel com dois passageiros. Um ônibus médio com cinco passageiros emite menos poluentes do que um automóvel com duas pessoas e um ônibus com seis passageiros gasta menos energia do que um automóvel. “São argumentos irrefutáveis, estão na literatura mundial. O espaço viário é escasso, caro e é importante discutir quem é que usa esse espaço”, declara.

Como um dos exemplos de distorção na prioridade de uso das vias públicas, ele cita o caso dos ônibus fretados que chegam de Campinas à capital pelas rodovias dos Bandeirantes e Anhanguera e são obrigados, por determinação municipal, a parar

Regina Rocha: proposta para traçar um plano de contribuição aos planos de mobilidade



Usuários avaliam positivamente o serviço, mas existe preconceito por parte da sociedade e do poder público, diz Claudinei Brogliato

principais motivos que levaram os clientes do fretamento a contratar o serviço foram a segurança, a pontualidade, o aumento da produtividade e da saúde e a deficiência do transporte regular.

TURISMO – Para Karina Toledo Solha, professora da Escola de Comunicação e Artes da

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Universidade de São Paulo (USP), é importante pensar em uma estrutura de mobilidade também para os turistas que chegam a São Paulo e que no ano passado somaram 13,2 milhões de pessoas. “Hoje 48% dos visitantes que a capital paulista recebe são turistas que vão atrás de pontos famosos, como avenida Paulista, o centro histórico, parques e museus”, diz, ressaltando que o fretamento agrada ao turista porque facilita sua mobilidade e garante conforto ao longo de seu trajeto.

Maria Aparecida Amorim de Toledo, diretora de planejamento do Instituto de Pesquisas de Mercado e Opinião Pública, destaca a necessidade do setor de considerar as mudanças demográficas e de perfil do consumidor para posicionar melhor seus produtos e serviços. Com a palestra “O que os padrões de consumo da sociedade contemporânea podem indicar para o setor de fretamento”, Maria Aparecida mostrou no encontro da Fresp a relevância da análise do perfil do cliente para aprimorar o transporte por fretamento. “É preciso adequar o serviço prestado a um público cada vez mais exigente, que presta atenção a cada detalhe”, declara. Em 2020, diz ela, cerca de 70% dos gastos sociais estarão concentrados na classe C. ■





Número recorde de ônibus

Exposição anual registrou o maior número de veículos já expostos no encontro anual da Fresp que acontece há 15 anos com o objetivo de reunir os empresários de fretamento e turismo

■ AMARILIS BERTACHINI

A feira anual que acontece paralelamente ao Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo – promovido pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp) –, realizado em meados de agosto em Atibaia (SP), registrou este ano um recorde no número de ônibus expostos no evento. Ao todo foram 46 veículos, sendo 40 carros novos e seis seminovos que marcaram outra inovação do evento: pela primeira vez foi aberto um espaço para a participação de veículos seminovos.

Estavam presentes todas as grandes fabricantes nacionais de carrocerias para ônibus: Caio Induscar (com 2 veículos), Comil (4), Irizar (4), a Marcopolo (4), Mascarello (4), Neobus (3) e Volare (3). Entre as montadoras, estavam presentes Iveco (2 veículos), MAN (2), Mercedes-Benz (5), Renault (2), Scania (2) e Volvo (2).

A Caio Induscar levou ao evento dois modelos: o Foz 2400 executivo e o Solar II; a Comil expôs quatro ônibus: um Campione DD produzido especialmente para a empresa Starsul; um Campione HD pertencente

à empresa Natal Locadora e dois Versatile Gold, um deles fabricado para a empresa Zanca Transportes e Turismo e outro com chassi MAN 17.230 OD, produzido para a empresa Estrela de Minas.

De acordo com João Amado, gerente comercial da Comil, o segmento de fretamento e o mercado de São Paulo auxiliaram a Comil a se consolidar como uma das principais marcas do mercado.

A MAN Latin America apresentou os Volksbus 17.230 OD e 17.260 OD, que oferecem diferenciais consistentes para



a operação de fretamento. Uma de suas vantagens é que o Volksbus 17.260 OD é o único chassi com motor dianteiro de seis cilindros do mercado que não necessita de Arla 32, porque utiliza a tecnologia EGR. A exemplo do 17.230, está equipado com o exclusivo MAN D08. O chassi VW 17.260 OD conta ainda com o sistema de freio motor EVB (Exhaust Valve Brake), que proporciona maior poder de frenagem, garantindo segurança e reduzindo os custos de manutenção.

Representando os veículos seminovos estavam as empresas Suzantur, Grupo Tel, Tursan, Pássaro Marrom, Vale do Tietê e Santa Maria. Participaram do evento quatro concessionárias com forte participação no segmento de ônibus: a Auto Sueco e a Lapônia, autorizadas da marca Volvo; e a Sambaiba e a Divena que dividiram o espaço chamado de Lounge Center Bus com a Mercedes-Benz e o Banco Mercedes-Benz.



Além de montadoras, encarroçadoras e concessionárias, participaram também da feira empresas de software e soluções para gestão de frotas e para sistemas de transporte de pessoas – BGMRodotec, Cittati, Orbital e Transdata Smart –, a corretora

Paluama, a empresa de consultoria JB Consultoria em Informática, a financeira Caruana, a fabricante de equipamentos para limpeza de frotas Kärcher, distribuidoras de autopeças, serviços e acessórios (Pacambu e Sobus) e a Petrobras. ■

Importância na economia nacional

Economista Giannetti da Fonseca faz uma análise dos possíveis cenários que os empresários podem esperar para 2015 e afirma que o segmento de fretamento tem papel fundamental para a solução da mobilidade urbana

■ AMARILIS BERTACHINI

“Tenho a claríssima percepção de que o fretamento tem um papel fundamental na solução dos nossos problemas de mobilidade urbana e também no desafio da sustentabilidade. Acho que o setor em que vocês atuam tem muito ainda a desempenhar, nas duas dimensões da melhoria da qualidade de vida, para que as nossas cidades possam funcionar de maneira muito mais inteligente do que essa maluquice que se tornou o transporte individual. O automóvel virou uma câmara de estresse.”

Foi com esta afirmação contundente que o economista Eduardo Giannetti da Fonseca, professor do Insper-Instituto de Ensino e Pesquisa, iniciou sua palestra feita na abertura do 15º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo, realizado pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp) no início de setembro, em Atibaia (SP).

Ele classificou de “inteligente” o uso do fretamento e destacou a contribuição que o setor tem dado para a sustentabilidade, para diminuir as emissões de gases do efeito estufa e do dióxido de carbono, assim como para melhorar a eficiência do uso da energia, que está cada vez mais cara. “Vocês estão no lugar certo e têm muito o que contribuir para esses desafios do Brasil”, acrescentou.

Fonseca apresentou aos cerca de 200 empresários presentes ao evento um quadro geral de como está a economia atualmente e quais as perspectivas para o próximo ano.



“Acho que o setor em que vocês atuam tem muito ainda a desempenhar”, disse Giannetti Fonseca

Em sua análise, o Brasil está passando por um período de reversão de expectativas. Despontou aos olhos do mundo como um país com desempenho econômico excepcional, que estava em vias de se tornar uma estrela no mundo emergente. No período de 2003 a 2010 o Brasil teve um crescimento anual médio um pouco superior a 4% ao ano, com a inclusão social de mais de 30 milhões de brasileiros que mudaram de patamar de renda e passaram a integrar a chamada nova classe média. O país conseguiu passar pela crise mundial de 2008 e 2009 sem maiores abalos, como um país que tinha um sistema robusto, capaz de absorver o choque de uma piora abrupta do cenário internacional “sem ir para a beira do precipício”.

Entretanto, a partir de 2010 começaram os resultados frustrantes mostrando que aquilo que vinha sendo feito não se sustentou. O país que vinha crescendo mais de 4% ao ano, teve nos últimos quatro anos um crescimento inferior a 2% ao ano, em média, e este ano está em uma “recessão técnica” com represamento de tarifas públicas para controlar a inflação que está no limite da meta.

Ele destacou a importância de corrigir os erros de condução da atual política econômica e previu para o cenário de 2015 um período de correção e ajustes dos desequilíbrios que se acumularam. “Uma vez feito esse movimento corretivo, tudo leva a crer que a economia brasileira tem forte capacidade de recuperação e reação com o horizonte de melhoria da política econômica”, declarou.

Para Claudinei Brogliato, presidente da Fresp, o cenário para o próximo ano será de desafio diante das dificuldades. A diretora-executiva da entidade, Regina Rocha, compartilha dessa visão. “Nossos contratantes, que prioritariamente são o setor da indústria, já vêm numa retração e numa negociação muito agressiva para fechar contratos. O cliente quer sempre o menor preço”, declarou.

Brogliato disse que já é possível sentir os reflexos desse cenário, pois empresas que usavam ônibus convencionais passaram a contratar o serviço com micro-ônibus, sempre visando à redução de custos ou como consequência da diminuição no número de funcionários. ■

NOVO RECAPADO

RECAPAGEM GOODYEAR MAIS VIDA PARA O SEU PNEU.

- menor custo por quilômetro rodado
- garantia independente da quantidade de recapagens*
- amplo portfólio de bandas pré-curadas para todos os estágios da carcaça
- melhor assistência técnica do segmento

* A Goodyear do Brasil garante recapagem para caminhões e ônibus em todos os estágios dos seus pneus, quando reformados com material Goodyear (banda pré-curada, borracha de ligação e borracha de reparação), em um Recapador Oficial, contra anormalidades de fabricação apresentadas nos pneus ou nos materiais utilizados em sua reforma, devidamente constatadas por técnicos Goodyear ou por técnicos credenciados de sua rede de recapadores.

Cinto de segurança salva vidas

GOODYEAR
QUILÔMETROS DE HISTÓRIAS



Robustez, eficiência e melhor relação custo-benefício marcam a linha Attack

Volare divide modelos em duas linhas

Objetivo é facilitar a escolha do cliente no momento da compra e tornar mais racional a utilização dos veículos na operação

■ AMARILIS BERTACHINI

Para facilitar a tomada de decisão de seus clientes no momento de escolher qual ônibus comprar, a Volare, empresa do grupo Marcopolo, decidiu organizar seu portfólio de veículos, dividindo-os de acordo com a aplicação de cada modelo e número de passageiros que podem ser transportados. A empresa separou os produtos em duas linhas: a Attack, que passa a reunir os modelos mais básicos, o V6L e o V8L, e a Premium que agrupou os demais ônibus

da empresa: W6, W7, W8, W9, DW9 e WL.

O objetivo da empresa é focar na segmentação do mercado e nas aplicações e necessidades dos clientes. "Procuramos dividir nossas linhas de veículos de forma diferenciada, com foco na sofisticação, conforto e tecnologia de ponta, para a Premium, e na robustez, eficiência e melhor relação custo-benefício, na Attack", explica Milton Susin, diretor da Volare. Com isso, a expectativa é tornar mais racional

a utilização do veículo e facilitar a escolha pelo cliente.

A linha Attack passou a se caracterizar pela robustez dos carros e por seu custo-benefício. Os veículos deste grupo incluem as versões 4x4, Escolar, Executivo, Fretamento, Rural e Unidades Especiais. Foram projetados para oferecer agilidade e segurança no transporte de passageiros nos centros urbanos e em áreas rurais. Os modelos V6L e V8L, com versatilidade no

comprimento total (curto, médio e longo), prometem componentes duráveis e apresentam design compacto para permitir economia e rentabilidade. Têm capacidade para transportar de 19 a 44 passageiros.

O destaque da linha Attack é o modelo Volare V8L 4X4, desenvolvido para trafegar em locais de difícil acesso, muitas vezes sem estradas, onde um veículo com tração convencional não tem condições de ser utilizado. Enquanto os modelos convencionais possuem tração apenas nas rodas traseiras, este modelo conta com powertrain, eixo dianteiro tracionado e sistema de transmissão com a opção de utilização 4X2, 4X4 e 4X4 com reduzida.

Na linha Premium Volare ficaram os modelos W6, W7, W8, W9, DW9 e WL, em cinco versões: Executivo, Fretamento, Limousine, Urbano e Escolar. Eles têm capacidade de transportar de 14 a 49 passageiros, mais o motorista. Os modelos desta linha têm visual moderno e arrojado, com maior espaço interno e acabamento requintado. Estão disponíveis em diversas configurações internas e foram desenvolvidos para obedecer aos critérios estabelecidos pelas normas vigentes de segurança e proteção ambiental no Brasil e no exterior.

Os veículos desta linha Premium foram projetados para oferecer um padrão de conforto elevado. São fabricados com maior uso de componentes em plásticos de engenharia 100% recicláveis, que absorvem o impacto e colaboram para a preservação ambiental. Possuem conjuntos ópticos em Led, como os indicadores de direção dianteiros e traseiros, a lanterna traseira, luzes traseiras de posição, freio, delimitadoras e "brake-light".

Outro apelo de vendas é a variedade de opções de poltronas, com destaque para a Executiva Soft semileito, que é mais larga (com 1.060 mm) e tem revestimento em couro e apoio para a cabeça em espuma viscoelástica no modelo Limousine. De acordo com informações da Volare, este material foi desenvolvido para se adaptar



Linha Premium se caracteriza pela sofisticação, conforto e tecnologia de ponta

à estrutura e à altura do passageiro, acomodando-o ao banco com o máximo de conforto. A comodidade das poltronas incluem opcionais como porta-copos, descanso-pés integrados e cinto de segurança retrátil.

Alguns detalhes de acabamento interno do Limousine, que é um veículo considerado top dentro da linha Premium, são feitos em um material que imita a madeira, como no piso e no painel de instrumentos, e a iluminação indireta é feita por Leds em toda a extensão do salão de passageiros. O modelo também pode ser equipado com sistema de ar-condicionado com melhor direcionamento do fluxo de ar e saídas individuais localizadas no porta-focos. Outras facilidades dessa versão são o painel ergonômico de acabamento exclusivo, salão de passageiros personalizado, porta-pacotes funcional, ampla área envidraçada, bagageiro traseiro com acesso facilitado e sistema de saia modular.

Até o primeiro semestre deste ano, a Volare fabricou 2.093 ônibus, sendo

2.046 para o mercado interno e 47 exportados. Os números estão um pouco abaixo do ano passado quando, nesse mesmo período de 2013, a encarroçadora produziu 2.576 veículos, sendo 2.472 para vendas internas e 104 para o mercado externo.

O modelo mais vendido no primeiro semestre deste ano foi o V8L 4X4, com 680 unidades comercializadas para o Programa Caminho da Escola, do governo federal, e para empresas do segmento de fretamento. Em segundo lugar ficou o V6L, com 523 veículos vendidos para o transporte escolar no Estado de São Paulo, seguido do modelo W9 que somou vendas de 311 unidades para o transporte urbano no Estado de São Paulo e para empresas do segmento de fretamento e turismo do Brasil.

Em 2013 a Volare produziu um total de 5.536 ônibus, sendo 4.910 para o mercado interno e exportou 253 unidades. Os veículos são fabricados integralmente na fábrica do grupo em Caxias do Sul (RS). ■



Entre os ônibus encomendados, 36 são híbridos, 56 convencionais com piso baixo e 112 com piso alto

Volvo vende mais 274 ônibus para Bogotá

Os veículos, adquiridos pela Empresa de Transporte Integrado e Massivo Capital, vão circular em linhas alimentadoras e complementares ao sistema Transmilênio, o BRT da capital colombiana

■ SONIA MORAES

A Volvo Bus Latin America vendeu 274 ônibus para o Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá, capital da Colômbia. São 36 híbridos, 112 com piso alto e 56 veículos convencionais com piso baixo, adquiridos pela Empresa de Transporte Integrado (ETIB) e 70 unidades convencionais com piso baixo, adquiridos pela Massivo Capital. Os ônibus vão circular em linhas alimentadoras e complementares ao Sistema Integrado de Transporte

Público (Transmilênio), o BRT da cidade.

As empresas substituirão a frota atual por modelos com tecnologias modernas. Os ônibus convencionais, possuem motores Euro 5 e são 80% menos poluentes que os veículos atualmente em circulação, e os híbridos são 50% menos poluentes que os modelos Euro 5. "Em Bogotá, a adoção de veículos com tecnologias mais limpas no transporte urbano é uma política

pública. E nossos veículos são uma excelente opção, pois, além da redução nas emissões características da norma em vigor, consomem menos combustível, o que reduz ainda mais a emissão de CO₂", afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

No final de 2013, o município de Bogotá baixou um decreto pelo qual adota o Plano de Melhoria Tecnológica (Plan de Ascenso

Tecnológico) no transporte público que determina a substituição progressiva de veículos movidos a diesel em circulação por outros com baixa emissão de poluentes ou que emite índice zero.

“A partir dessa determinação, toda a frota circulante na cidade precisa ser substituída por veículos com tecnologia Euro 5, ou com outras tecnologias mais limpas, como os híbridos”, explica Alexandre Seliski, gerente de ônibus da Volvo Bus Latin America na Colômbia.

Os ônibus convencionais têm capacidade para 80 passageiros. São equipados com caixa de transmissão automática e um sistema de controle de aceleração, itens que reduzem o consumo de combustível e o desgaste das peças, características que, além de diminuir as emissões, reduzem os custos operacionais.

RITMO FORTE – A Volvo Bus vem mantendo as expectativas de vendas traçadas para o mercado colombiano com exportações muito acima do esperado pela montadora no Brasil. “Prevíamos um desempenho até menor, mas o ano está tão forte quanto foi em 2013, a participação vem se mantendo elevada e estamos abocanhando todos os negócios no segmento de pesados”, afirma o presidente da Volvo Bus Latin America.

No mercado de veículos pesados para o transporte urbano na Colômbia a Volvo registrou de janeiro a agosto 50% de participação e no Sistema Transmilênio de Bogotá garantiu 70%. “Chegamos a um total de 1.000 ônibus encomendados pela Colômbia e já entregamos 631 veículos, modelos biarticulados e convencionais (290 R e 240 R com motor traseiro movido a diesel e capacidade para 80 passageiros)”, declara Pimenta. Esse volume representa 63,8% do total exportado pela Volvo Bus no acumulado de janeiro a setembro que somou 988

Luis Carlos Pimenta:
a Volvo atende política
de veículos limpos em Bogotá



Capital da Colômbia quer toda sua frota de ônibus com tecnologia Euro 5

unidades. “A nossa média de envio mensal varia de 80 a 100 veículos e temos quatro meses para concluir toda a entrega”, diz.

O presidente da Volvo Bus tem dúvidas se a empresa conseguirá entregar o restante das encomendas de ônibus este ano. “Temos um processo de exportação que é muito complicado e ainda dependemos da ordem de serviço enviada pela operadora do Transmilênio e da disponibilidade de navios nos portos”, diz Pimenta.

No pacote de 1.000 ônibus encomendados pela Colômbia a Volvo Bus Latin America inclui 80 modelos que são provenientes da Suécia. “O mercado é nosso (da Volvo do Brasil), mas complementamos com os veículos fabricados na Suécia por causa de custos e logística”, explica Pimenta.

Com desempenho forte nas vendas ao mercado externo, a estimativa de Pimenta

é que as exportações da Volvo Bus tenham um resultado bastante positivo e totalize neste ano 1.700 unidades, o que representará um crescimento de 72% em relação aos 988 ônibus que foram enviados ao exterior em 2013.

Além dos 1.000 ônibus que serão exportados para a Colômbia, o presidente da Volvo Bus calcula enviar 300 unidades para o Chile, 200 para o Peru e o restante para os países da América Central.

“Este ano o mercado colombiano foi um bálsamo para a Volvo Bus, pois ajudou a compensar a queda nas vendas do mercado brasileiro”, afirma Pimenta. “Mas em 2015 o mercado total de ônibus na Colômbia tende a cair de 2.500 para 1.000 unidades, incluindo ônibus pequenos e pesados, pois terá completado o ciclo do SITP (Sistema Integrado de Transporte Público) e se voltará ao mercado de reposição. No entanto, em 2017 voltará a crescer estimulado pelo programa de renovação de frota”, prevê Pimenta.

Na Colômbia estão vigentes duas legislações de emissões de poluentes expelidas pelos veículos. Para o transporte urbano a norma é o Euro 5 e para transporte rodoviário de passageiros é o Euro 3. Porém, a partir de 1º de janeiro de 2015 entrará em vigor a norma Euro 4.

No mercado de ônibus pesados da Colômbia, em que a Volvo atua, não há produção nacional de veículos urbanos. Naquele país a Chevrolet fabrica ônibus rodoviários. ■



Uma nova geração de pneus para ônibus

O modelo radial da Michelin traz a nova tecnologia X Core que oferece mais resistência e durabilidade à carcaça, proporcionando ganhos de até 10% no rendimento quilométrico

■ SONIA MORAES

A Michelin lança no mercado brasileiro a nova geração de pneus para aplicação em ônibus urbano e rodoviário. Com este modelo radial, desenvolvido pela equipe de engenharia brasileira, a fabricante de origem francesa dá mais um passo no quesito inovação e acrescenta nesta nova família a tecnologia X Core, que garante mais segurança nas estradas, mais economia para o operador e menor impacto ao meio ambiente. "O foco principal desta tecnologia está na carcaça para garantir uma vida maior ao pneu", afirma Jean Phillippe Ollier, presidente da Michelin América do Sul.

Entre os novos modelos Michelin X Multi Z que começam ser vendidos no mercado brasileiro, os pneus para ônibus urbanos ganharam um reforço maior, com duas tecnologias que impedem a quantidade de perfuração e que assegura maior resistência ao talão para evitar desgaste excessivo dos pneus com o uso constante do freio.

Com a nova tecnologia X Core os pneus Michelin terão um aumento de 10% na vida útil. Este ganho impactará no aumento de 1% no custo do produto. "Mas a amortização deste custo o empresário conseguirá com o ganho na carcaça", explica Ollier.

Para ter a garantia da eficiência desta nova tecnologia, a Michelin realizou testes de durabilidade e resistência com aproximadamente 80 mil pneus durante quatro anos em uso urbano, rodoviário e misto. "O teste mostrou um aumento significativo de recapabilidade", destaca Feliciano Almeida, diretor de marketing e vendas de



Novo pneu Michelin com tecnologia X Core

pneus de caminhões e ônibus Michelin.

"O caminho que a Michelin encontrou para atender aos clientes é o melhor equilíbrio da performance e essa é a trajetória para a inovação porque o interesse da empresa é desenvolver produtos que responde cada vez mais às necessidades dos nossos clientes", diz Almeida.

O diretor de marketing esclarece que no quesito performance a Michelin procura reunir simultaneamente no mesmo produto o aspecto de desempenho e qualidade graças às tecnologias de ponta, ao centro de testes e ao processo de inovação dentro das fábricas que envolveu um pacote de investimentos de US\$ 1 bilhão no Brasil. "Hoje temos várias tecnologia de ponta para a fabricação de pneus e grande capacidade inovadora que está em nosso DNA", frisa.

O diretor ressalta que a performance é o compromisso da Michelin com os seus clientes e isso inclui durabilidade, maior aderência em solo seco e molhado, alto índice de recapabilidade, mais eficiência energética para que o pneu tenha maior aderência e menor resistência ao rolamento. "Hoje temos um pneu para cada tipo de cliente", diz Almeida.

Entre as inovações que contém a nova família de pneus a Michelin destaca o novo composto interno de borracha que oferece maior resistência a choques, perfurações e infiltrações. Tem ainda a nova proteção em náilon em volta do aro, que traz maior resistência ao aquecimento excessivo no talão do pneu. Estes itens proporcionam maior recapabilidade e maior quilometragem total ao pneu. Já a redução da distância entre os cabos no topo do pneu proporciona maior resistência a choque, perfuração e agressão na banda de rodagem, reduzindo a morte prematura dos pneus.

"Temos que entregar ao cliente pneus que ofereça segurança, produtividade e meio ambiente", afirma o diretor de marketing. "Segurança é traduzida pela maior confiabilidade através de maior aderência e estabilidade. Produtividade pela redução do custo operacional com maior recapabilidade e meio ambiente com redução de descarte por meio da reciclagem", explica Almeida.

"Há mais de um século a missão do grupo Michelin é contribuir para a melhor produtividade. O nosso compromisso é

oferecer aos clientes produtos que trazem mais segurança, eficiência no transporte e mais respeito ao meio ambiente”, completa o presidente da empresa.

Em uma pesquisa realizada com seus clientes a Michelin constatou que um dos principais atributos dado ao pneu é a recapabilidade. “No Brasil os pneus têm grande índice de recapabilidade. São seis pneus recapados para cada pneu novo”, informa Almeida.

“A nossa carcaça que já é boa pode ficar ainda melhor. Por isso, estamos desenvolvendo tecnologias que farão com que a gente possa entrar em uma nova era de inovação de produtos da Michelin no Brasil”, salienta.

MERCADO – Sem dar detalhes sobre volume e participação, o presidente da Michelin afirma que a nova geração de pneus poderá ajudar a empresa a ampliar a sua fatia no mercado brasileiro, principalmente



Jean Phillippe Ollier: compromisso é oferecer produtos com mais segurança e eficiência

no segmento de ônibus, no qual a companhia tem forte presença. “Vamos trabalhar para continuar na liderança no mercado de pneus radiais”, declara Ollier. No segmento de pneu premium a participação da empresa é de 35%, segundo o diretor de marketing.

Almeida esclarece que, apesar de o

mercado brasileiro estar muito difícil este ano, a empresa está indo bem e conseguindo manter o índice de participação.

Em uma análise sobre o mercado de ônibus, ele relata que o segmento de urbanos não está bom depois das manifestações: “As empresas precisam repassar os custos para as tarifas e não conseguem.”

Para o mercado de reposição, a venda de pneus de ônibus está difícil, segundo Almeida, por causa da grande competitividade. Já a comercialização para as montadoras sofre com a retração do mercado.

Diferentemente de outras empresas, a Michelin não está compensando a queda do mercado brasileiro com exportações. “Vendemos alguma coisa para os mercados em que o Brasil tem acordo comercial, como a Argentina e a Venezuela. O restante é direcionado para o mercado interno”, diz o diretor de marketing. ■

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.

Biarticulados da Volvo entram em operação no Rio

Veículos de 28 metros de comprimento e capacidade para 270 passageiros ficarão em teste por um ano no corredor BRT Transcarioca, que liga o aeroporto do Galeão à Barra da Tijuca

■ SONIA MORAES



Biarticulados possuem controle de aceleração inteligente, que reduz consumo de combustível

A Volvo Bus entregou dois ônibus biarticulados para a cidade do Rio de Janeiro. Os veículos ficarão em teste por um ano no corredor BRT (Bus Rapid

Transit) Transcarioca, que liga o aeroporto do Galeão à Barra da Tijuca.

Com 28 metros de comprimento e capacidade para 270 passageiros, o ônibus biarticulado, encarroçado pela Neobus e Marcopolo, está equipado 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, reduzindo os custos de manutenção.

O modelo possui controle de aceleração inteligente, que permite reduzir o consumo de combustível em até 3%. Esta tecnologia garante que somente a potência necessária seja

FRT APRESENTA: soluções em iluminação para sua frota.

Com 25 anos de experiência, a FRT produz e desenvolve equipamentos eletrônicos para ônibus. Nossa tecnologia é 100% brasileira, atendendo ao mercado nacional e internacional.



CLARIAR

Vida útil estimada em 10 anos -

Resistente a trepidação (sem filamentos) -

Não necessita descarte especial -

Proteção contra inversão de polaridades -

Única com LED de alta potência -

+55 81 3081.1850
vendas@firt.com.br
www.firt.com.br



empregada nos arranques e retomada de velocidade, de acordo com o peso do veículo, evitando aceleração acima do necessário. Outra vantagem é que o biarticulado possui menor raio de giro que o ônibus articulado, melhorando a dirigibilidade e garantindo manobras mais tranquilas.

Ao transportar um número maior de pessoas, garante mais agilidade e eficiência ao sistema, e menor custo operacional. "O veículo é a melhor solução para aumentar a eficiência dos sistemas de transporte urbano nas grandes cidades. Oferece melhor qualidade de vida aos passageiros, uma vez que diminui o tempo de deslocamento", afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

O uso do ônibus biarticulado é consagrado em corredores BRT considerados referência, como o de Curitiba, no Paraná, e o de Bogotá, na Colômbia. "Em nossa operação nas canaletas do BRT de Curitiba, o uso de veículos biarticulados faz com que um número maior de passageiros seja transportado simultaneamente. Um biarticulado faz o papel de dois articulados de 18,6 m, diminuindo o número de mão de obra operacional, o consumo em total de litros e



Idam Stival: biarticulado contribui para redução dos custos operacionais

a quantidade de pneus rodando", afirma Maurício Gulin, presidente da Cidade Sorriso, uma das operadoras do BRT de Curitiba.

O veículo é indicado para rotas que permitem velocidades médias maiores. Sua maior capacidade possibilita a manutenção da velocidade média do sistema, uma vez que diminui o número de veículos em circulação. "O biarticulado transporta 85% mais passageiros que

um articulado de 18,6 m, consequentemente você precisa de 85% menos veículos em circulação. Isso representa redução com manutenção e consumo de combustível na planilha de custos operacionais", destaca Idam Stival, coordenador da engenharia de vendas da Volvo Bus Latin America.

Ao circular por vias exclusivas, sem necessidade de parar em curtas distâncias, o consumo de combustível é reduzido. "Os horários de pico também são beneficiados pelos biarticulados, devido à sua grande capacidade de transporte", destaca Eduardo Tows, gerente de manutenção da Cidade Sorriso.

PERFIL – A Volvo é pioneira no desenvolvimento de veículos para os sistemas de BRT e líder neste mercado. A empresa participou da implementação dos principais BRTs da América Latina. Na década de 80, forneceu os primeiros articulados para o transporte de Curitiba. No início dos anos 90 a empresa desenvolveu, no Brasil, o modelo biarticulado para atender ao aumento da demanda do sistema de transporte da cidade. Hoje, os veículos articulados e biarticulados da marca estão presentes nos principais sistemas BRT do mundo. ■

FRT LIGHTDOT

ITINERÁRIO ELETRÔNICO

GARANTIA 5 ANOS!

- Controle automático de intensidade -
- Programação por wi-fi -
- A maior garantia do mercado (5 anos*) -
- Melhor preço e durabilidade -

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

Produto beneficiado pela legislação de informática

Continental lança pneu híbrido para ônibus e caminhões leves

O pneu radial ContiHybrid, sem câmara, pode ser aplicado em todos os eixos e se destaca pela alta quilometragem e elevado índice de recapagem

SONIA MORAES

A Continental amplia seu portfólio de produtos com o lançamento do pneu ContiHybrid LA3, para uso em ônibus e caminhões leves. O modelo supre às demandas do transporte de passageiros, de cargas em longas distâncias e de pequenos trechos urbanos.

Disponível na medida 215/75 R17.5, o ContiHybrid LA3 é a terceira geração de pneus da marca. Este modelo radial sem câmara pode ser aplicado em todos os eixos e tem entre os vários destaques a alta quilometragem e o elevado índice de recapagem.

Fernando Peruzzo, coordenador de desenvolvimento de produtos comerciais da Continental Pneus Mercosul, informa que diversas melhorias tecnológicas estão presentes no novo modelo, como o emprego de ranhuras em três dimensões e maior quantidade de borracha na banda de rodagem, que passou a contar com quatro sulcos, garantindo um desgaste mais uniforme do pneu. "O resultado final é um incremento de até 8% na quilometragem. É muito importante contar com um produto com uma primeira vida superior, afinal os pneus respondem pelo segundo maior custo de uma



frota, atrás apenas do combustível", explica Peruzzo.

O executivo da Continental esclarece que o desenho tridimensional também é responsável por maior tração, com as ranhuras garantindo melhor desempenho em pisos molhados e, conseqüentemente, maior segurança ao condutor. As cintas reforçadas, altamente tensionadas, absorvem

melhor as forças laterais e longitudinais, o que contribui para elevar o seu índice de recapabilidade. No talão, resistência e conforto estão combinados, sendo que o novo composto empregado na área de contato aro e pneu garante maior resistência ao processo de montagem e protege melhor o conjunto da ação do calor.

Outra tecnologia presente no ContiHybrid LA3 é o Air Keep Inner Liner™, que alia o emprego de um novo composto no inner liner (parte interna do pneu) a um inovador sistema de vulcanização, possibilitando retenção até 50% mais eficiente da pressão de ar interna, o que contribui para maior durabilidade, além de ampliar a recapabilidade da carcaça.

A redução na deformação da carcaça também colabora para diminuir a resistência do pneu ao rolamento, proporcionando expressivos reflexos na economia de combustível e na menor emissão de CO² na atmosfera, ampliando o ciclo de vida do pneu. "Ainda em relação à sobrevivência, o ContiHybrid LA3 traz as recomendações de recapagem gravadas na lateral, indicando o raio de raspagem e a largura da banda", diz Peruzzo. ■

TRANSDATA SMART

SOLUÇÕES COMPLETAS PARA MOBILIDADE URBANA

Em todos os processos de inteligência em mobilidade urbana a Transdata Smart possui as melhores tecnologias.

Conheça nossas soluções integradas:

- *Bilhetagem Eletrônica;*
- *Biometria Facial e Digital;*
- *Sistema de Inteligência de Gestão Integrada (CCO);*
- *Monitoramento e Gestão de Frotas;*
- *CFTV;*
- *BRT;*
- *Datacenter;*



BRASIL - ARGENTINA

+55 19 3515 1100 | www.transdatasmart.com.br



Tecnologia é nossa arte

Vendas de ônibus se estabilizam

Financiamento de 100% do Finame dá nova esperança de reação para a indústria, que amarga queda de 16,5% ao longo do ano

WAGNER OLIVEIRA

O mercado de ônibus deu uma pequena reagida em agosto frente a julho. Levantamento da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) registrou a venda de 2.195 unidades, uma alta de 0,2%. Apesar de ser quase “um empate técnico”, o número positivo pode sinalizar uma melhora do humor do mercado. Há bons motivos para se acreditar nisso.

De acordo com o presidente da Anfavea, Luiz Moan, a principal sinalização para a reação da venda de veículos comerciais é a liberação de 100% do financiamento pelo Finame – até julho o governo só autorizava 90%. “Essa medida chega em hora uma bastante oportuna para reverter a queda das vendas de caminhões e ônibus”, afirmou Moan.

Um outro fato concreto também é a reação das encomendas por parte dos operadores do transporte interestadual de passageiros, que foram autorizados pelo governo a manter suas linhas. Até o primeiro semestre, eles estavam ameaçados de perder o serviço devido à então decisão de licitar os serviços. Agora, as linhas do interestadual passam a ser autorizadas e não mais concedidas.

“Já estamos percebendo um aumento das encomendas”, afirmou Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz. “É uma reação natural para um segmento que estava com as compras represadas. Esperamos que o financiamento total do veículo também possa se refletir em melhores vendas. Além disso, estamos fazendo um trabalho com nossos concessionários para vender mais ônibus em todo o país”, disse.

A realização da feira Fetransrio em novembro também é uma oportunidade para



Luiz Moan: principal sinal para reação das vendas é a liberação de 100% da linha Finame

os fabricantes se aproximarem do mercado em um momento difícil. A edição deste ano ganha maior destaque por trazer os líderes da UITP, entidade que orienta o desenvolvimento do transporte público em escala planetária. Chefes das principais marcas fabricantes de ônibus estarão no Brasil para acompanhar o evento.

Em relação ao mercado, o otimismo da Mercedes-Benz tem explicação. A montadora é que vem registrando menor retração nas vendas no acumulado do ano. Apenas em agosto, a empresa ampliou em 9,9% seu mercado ante julho, com a comercialização de 1.109 unidades. Entre janeiro e agosto, porém, suas vendas somam 8.275 chassis de ônibus – queda de 5,5% em relação a 2013.

Quem também apresentou uma reação em agosto foi a Scania. As vendas da empresa com sede em São Bernardo do Campo cresceram 6,6% com o emplacamento de 97 unidades. O resultado positivo não

consegue reverter as perdas no acumulado do ano até agosto, quando a montadora emplacou 636 chassis de ônibus, ante 771 em 2013 – uma queda de 17,5%.

A Volvo não teve um bom agosto. Com a venda de 111 chassis, a empresa registrou uma retração de 22,4% em relação a julho, mês em que havia comercializado 143 unidades. No acumulado do ano, a Volvo acompanha a queda na média do mercado. Com o emplacamento de 636 unidades entre janeiro e agosto, amarga recuo de 12,9% em relação ao mesmo período do ano passado, quando registrou vendas de 771 chassis de ônibus.

A MAN também não conseguiu se recuperar em agosto. A montadora emplacou, segundo números da Anfavea, 485 chassis de ônibus, redução de 26,8% em relação a julho. No acumulado do ano até agosto, a MAN Volkswagen acumula queda de 24,6% – 4.547 unidades neste ano ante 6.163 no mesmo período de 2013.

Atuando no específico segmento do micro-ônibus, a Iveco conseguiu uma reação, porém não suficiente para reverter o declínio no ano. Em agosto, registrou vendas de 21 modelos, ante 14 em julho – alta de 50%. No acumulado de 2014, porém, comercializou 406 unidades – queda de 57,7% em relação aos 959 veículos vendidos entre janeiro e agosto do ano passado.

A Agrale apresentou números satisfatórios em agosto, quando registrou alta de 36,8% em relação a julho. Foram comercializadas 372 unidades no mês – 272 em julho. No acumulado até agosto, a empresa não teve a mesma sorte – vendeu 3.194 chassis em 2014 e 3.912 em igual período de 2013, uma queda de 16,5%. ■

PEÇAS, VIDROS E ACESSÓRIOS PARA CARROCERIAS DE ÔNIBUS



**Manutenção não é despesa.
É investimento em segurança.**

A SOBUS trabalha para a longevidade e integridade do seu negócio. Garanta a manutenção da sua frota com peças, vidros e acessórios confiáveis. Garanta a sua tranquilidade com a SOBUS.



Respeite os limites de velocidade.

O LÍDER NÃO MUDA. EVOLUI.

São Paulo
11 2955 0008



Recife
81 3476 1083

www.sobus.com.br

Cidade de Mauá reformula sistema de transporte

A quantidade de veículos novos em operação subirá para 248 até dezembro e a meta da prefeitura é diminuir o intervalo dos veículos e aumentar em 20% o número de partidas nas principais linhas

SONIA MORAES



Os novos ônibus Volkswagen terão carrocerias Mascarello, Comil ou Caio

A prefeitura de Mauá, no ABC paulista, vai renovar toda a frota de ônibus da cidade até o final deste ano. A substituição dos carros antigos começou no final de setembro com a integração de 48 veículos novos ao sistema de transporte - 36 ônibus midi (intermediários), 2 trucados (comprimento de 15 metros) e 10 micro-ônibus. "Vamos aumentar de 210 para 248 a quantidade de ônibus em operação e a nossa meta é trocar toda a frota do transporte coletivo até dezembro, pois quero apresentar o novo modelo para a população no dia 8, quando a cidade comemora 60 anos", afirma o prefeito Donisete Braga. "A ideia é diminuir o intervalo de circulação dos ônibus e aumentar em 20% o número de partidas nas principais linhas, melhorando assim a frequência de veículos nos pontos", esclarece.

Os novos ônibus que serão integrados à frota do transporte coletivo de Mauá são escafoçados pela Mascarello, Comil e Caio com chassis Volkswagen na versão 17.230, 15.190 e 9.160. São veículos modernos, adaptados à acessibilidade, equipados com quatro câmeras de segurança, sistema GPS e novos validadores. Foram adquiridos em agosto deste ano da MAN Latin America no valor total de R\$ 15 milhões. "Já temos 48 veículos prontos e 15 em fabricação", afirma Claudinei Brogliato, diretor da Suzantur, empresa de Suzano (SP) que venceu a licitação aberta pela prefeitura. "A previsão é que os 15 veículos entrem em operação no final de outubro."

A Suzantur vai operar as 49 linhas que servem à população de Mauá. Depois de 30 anos no mercado de fretamento e

turismo Brogliato, que também é presidente da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), decidiu ingressar no transporte público. "O que me levou a diversificar é a vontade de crescer e ter uma nova experiência", diz o diretor.

O contrato de concessão assinado com a prefeitura é por um período de dez anos, renovável por mais dez. "A empresa fez o pagamento de uma outorga onerosa de R\$ 6,2 milhões, dos quais R\$ 3,1 milhões já foram depositados na conta da prefeitura e a diferença será quitada em 24 meses", explica Braga.

Além de colocar em operação os ônibus novos, a Suzantur terá que instalar e conservar 300 abrigos de ônibus na cidade em um prazo de três anos. No primeiro ano instalará 100, sendo 50 até dezembro. Será de sua responsabilidade a manutenção e limpeza dos cinco terminais de ônibus, além de fornecer duas vans para o serviço Atende, para utilização por pessoas com deficiência. Os funcionários da empresa deverão utilizar uniformes e passar por treinamento e aperfeiçoamento constantes.

INTEGRAÇÃO – Dentro do programa de renovação de frota a prefeitura de Mauá, por meio da Secretaria de Mobilidade Urbana, começou em setembro a integrar os bilhetes do transporte público com os dos trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), sendo a primeira cidade da região do ABC a criar um cartão

único para o transporte de ônibus e trem. Com o novo cartão SIM (Sistema de Integração Municipal), que substitui o antigo cartão DaHora, os passageiros terão um desconto diário de R\$ 1,00 (ida e volta). Quem não fizer a integração vai pagar R\$ 3,00. "Com o novo cartão vamos incluir no sistema aquele passageiro que se desloca até a estação do trem, no centro da cidade, a pé para economizar na passagem. Fizemos um estudo bem detalhado e acreditamos que isso vai colocar mais usuários no sistema", afirma o prefeito.

A integração do cartão será feita nas categorias vale-transporte e cidadão. Outras categorias, como estudante, não serão integradas pelo fato de já ter desconto na compra das passagens. No total serão trocados cerca de 80 mil cartões que estão em circulação.

O novo cartão SIM, além de oferecer maior comodidade ao usuário pelo fato de estar integrado ao trem da CPTM, traz um sistema moderno que permite ao órgão gestor fazer uma série de estudos sobre a circulação das pessoas e dos ônibus. A leitura nos validadores é mais rápida e ainda permite a introdução de leitura biométrica (que será implantada no futuro na cidade). "A ideia é cada vez mais agregar a tecnologia para melhorar o intervalo dos ônibus, indicando por meio de um painel o tempo que chegará ao terminal. Aqui no gabinete vou ter um controle de todo o sistema e saberei o motivo de o ônibus estar parado, da mesma forma o cidadão terá o controle sobre o tempo de espera por meio de um aplicativo baixado no celular", explica o prefeito.

"Estamos vivendo um processo que é um desgaste calculado, mas é necessário. Fizemos uma pesquisa qualitativa e 70% da população aprovam a nossa iniciativa. Avaliam que está certo o governo mexer no transporte. Então estamos indo ao encontro das demandas, das expectativas para que a gente possa tirar da frente esta angústia que atrapalha muito a vida das



Com novo sistema de integração, passageiro tem desconto diário de R\$ 1

pessoas, como chegar no horário da escola e do trabalho", comenta o prefeito.

Atualmente 120 mil usuários, que representam um terço da população, usam o ônibus e o trem, o que dá um total de três milhões de pessoas por mês. "Estamos acompanhando isso diuturnamente para que a gente possa nos próximos quatro meses apresentar uma melhora. Tenho conhecimento que a nossa avaliação ainda é negativa em relação à mobilidade urbana, mas fico feliz e tranquilo porque são questões a que o governo está se dedicando", diz Braga.



Prefeito Donisete Braga: a ideia é agregar mais tecnologia para melhorar a operação

Para implantar o novo sistema de bilhetagem na cidade, a prefeitura de Mauá investiu mais de R\$ 3 milhões somente em equipamentos e tecnologia. Deste montante R\$ 1,39 milhão foi aplicado na compra de 254 validadores da Prodata Mobility do Brasil. Há ainda os gastos com as obras de adaptação do terminal central e da estação da CPTM.

O projeto de integração do novo cartão SIM com o do trem da CPTM foi criado ao longo de um ano pela PK9, empresa contratada na gestão do ex-prefeito Osvaldo Dias (PT) que é responsável pela gestão do sistema de bilhetagem eletrônica da cidade. A solução para o funcionamento do cartão integrado foi desenvolvida pela equipe de consultores contratada pela Prodata Mobility.

Diferentemente do cartão anterior, com o qual o usuário verificava os créditos no momento em que era feita a leitura do cartão dentro do ônibus, neste novo sistema a prefeitura vai implantar tótems em pontos de maior fluxo para que o usuário faça a consulta do saldo.

MOBILIDADE URBANA – A melhoria no sistema de transporte público faz parte do projeto de mobilidade urbana aprovado pelo governo federal por meio do PAC Mobilidade em negociação no âmbito do Consórcio Intermunicipal ABC.

Dos cerca de R\$ 300 milhões liberados



Cidade investe na construção de seis novos terminais de ônibus

para Mauá, R\$ 89,5 milhões serão aplicados em projetos de mobilidade, sendo R\$ 79,5 milhões na construção de seis terminais de ônibus e R\$ 10 milhões no corredor de ônibus que será construído na avenida Itapark. Além deste montante, serão liberados R\$ 18 milhões para a construção de um viaduto exclusivo para o transporte coletivo, ligando o Jardim Zaira e o eixo Barão ao centro pela avenida Antônia Rosa Fioravanti. O restante será aplicado em obras de habitação, saneamento básico e contenção de encostas em áreas de risco.

“Neste semestre vamos fazer a primeira licitação dos terminais de ônibus”, afirma o prefeito. “Na primeira etapa vamos viabilizar três terminais – do Itapark com a avenida Barão de Mauá, do Itapeva e do Jardim Zaira. O projeto executivo já está pronto, só estamos fazendo os últimos ajustes.”

Na segunda etapa será feita a reestruturação do terminal de ônibus do centro, que será ampliado em 100 metros. “Estamos fazendo um estudo porque temos uma dificuldade pelo fato de a cidade ser segregada pela linha férrea e isso acaba acumulando muito ônibus no terminal central”, diz o prefeito. “A nossa ideia é ter um terminal do lado de cima para que a gente possa trazer os ônibus que atendem o Parque São Vicente, Vila Vitória, Anchieta, Jardim Camila e Guapituba. Vamos tirar aproximadamente 50 ônibus do terminal

central e isso vai melhorar bastante a mobilidade urbana.”

O novo terminal de ônibus será construído no Guapituba, próximo à estação de trem. “O governo do Estado vai fazer a nova estação de trem no Guapituba, que será avançada 500 metros perto da escola estadual Ariovaldo Pupo Amorim e a nossa ideia é construir o novo terminal ao lado da estação para servir à população do lado de cima”, esclarece o prefeito. “O dinheiro para a construção dos terminais já está liberado e agora vamos fazer a licitação.”

Outro projeto de mobilidade, já publicado no Diário Oficial da União, é a construção do viaduto que nasce na avenida Castelo Branco até a marginal, na avenida Antônia Rosa Fioravanti, que vai interligar com o traçado do Rodoanel. “Vamos melhorar bastante o corredor da avenida Barão e da Castelo Branco, no Jardim Zaira”, diz o prefeito.

“Também estamos em fase de viabilizar a construção da nova marginal paralela ao rio Tamanduateí. Com isso criaremos mais uma alternativa do centro ao bairro e do bairro ao centro”, explica o prefeito. “Estamos resolvendo uma dívida pendente com a União e assim que isso for solucionado, conseguiremos estruturar a nova marginal.”

No programa de mobilidade urbana a prefeitura de Mauá já está com os recursos

aprovados pelo governo federal para fazer o alargamento da avenida Itapark e criar faixas exclusivas de ônibus com novo sistema de sinalização.

Há planos também de implantar faixas exclusivas de ônibus na avenida Castelo Branco, no Jardim Zaira, que tem 90 mil habitantes. “É um bairro que está praticamente travado, então temos que buscar uma equação que possa priorizar o transporte coletivo e não atrapalhar a vida do comerciante. Temos que ter um foco para vislumbrar o interesse comum, proporcionando maior agilidade no transporte da cidade, que cresceu de forma desordenada e sem planejamento”, diz o prefeito.

Donisete Braga lembra que a faixa exclusiva de ônibus implantada na avenida Barão de Mauá reduziu em 50% o tempo de viagem do centro até o bairro, de 30 para 15 minutos. “Estamos estruturando para que a cidade possa ter uma nova política pública de mobilidade urbana. Fizemos a lição de casa no ano passado. É um processo moroso, mas está bem estruturado. Entre os municípios da região do grande ABC vamos apresentar nos próximos dois anos um novo modelo de transporte, muito diferente do que temos hoje e isso, com certeza, terá uma interferência significativa na vida das pessoas.”

MAUÁTRANS – Com a mudança no sistema de transporte, o prefeito de Mauá decidiu adiar para o próximo ano a criação da MauáTrans, autarquia que assumirá o controle sobre a gestão do transporte público da cidade. “Vamos trabalhar a MauáTrans para o ano que vem. Quero primeiro consolidar o novo modelo de transporte e depois discutir a criação da nova empresa com os vereadores, pois terá que ser aprovada pela Câmara. O projeto para a criação da MauáTrans foi elaborado no primeiro ano do atual governo, com o objetivo de o município recuperar o controle no setor, que atualmente é administrada por uma empresa privada

A ASSISTÊNCIA TÉCNICA MOBITEC VAI DIRETO AO PONTO.

- Alta confiabilidade, baixo índice de falhas.
- Entrega expressa para veículos parados com necessidade imediata de liberação.



mobitec

A Luminator Technology Group Company

www.mobitec.com.br

A sustentabilidade chega às rodovias brasileiras

Para construir uma malha de transporte sustentável, é preciso entender o impacto ao meio ambiente e saber quais espécies estão ameaçadas com o grande índice de atropelamentos

■ SONIA MORAES

A preocupação com a sustentabilidade das rodovias começa a ganhar dimensões cada vez maiores. Foi com o objetivo de destacar a importância da preservação do ecossistema em meio a um crescimento explosivo da malha rodoviária no Brasil que a Dersa-Desenvolvimento Rodoviário SA convidou Marcel Huijser, PhD em ecologia de rodovias pela Universidade Wagenigen, da Holanda, para apresentar aos seus funcionários e convidados a palestra sobre os princípios integrados de engenharia e ecologia para rodovias mais sustentáveis.

O biólogo tem trabalhado por mais de uma década em assuntos relacionados aos modos de transporte e a vida selvagem pela Western Transportation Institute na Montana State University (de 2002 até hoje), nos Estados Unidos. Apesar de a maioria dos trabalhos terem sido realizados na América do Norte, o pesquisador também desenvolveu tarefas em diversos países da Europa, Ásia e América do Sul. Sua pesquisa é focada em colisões com animais em rodovias e medidas de mitigação voltadas para reduzir esse choque, fornecendo oportunidades seguras de travessias para os animais, segurança ao usuário e análises de custo-benefício para implantação de tais medidas.

Segundo Huijser, a rede de infraestrutura de transporte tem

crescido em todo o mundo no último século. "Enquanto estradas, ferrovias e rodovias fazem uma conexão essencial entre vilas e cidades, esses empreendimentos também cortam e fragmentam áreas agrícolas e naturais, afetando o habitat da vida selvagem", destaca o biólogo.

Huijser orienta que para construir uma malha de transporte sustentável, é preciso entender o impacto ao meio ambiente com a perda do habitat do animal e saber quais espécies estão ameaçadas com o grande índice de atropelamentos nas estradas. "O lobo-guará, jaguatiricas e tamanduá-bandeira estão morrendo nas estradas do Estado de São Paulo", alerta o biólogo. "Na Holanda os pássaros de prado, que precisam cantar e demonstrar o seu território para as fêmeas, não conseguem reproduzir com sucesso porque não podem ser ouvidos por causa do barulho."

O biólogo também destaca outras espécies que estão ameaçadas com a falta de segurança nas rodovias, como as capivaras e os gnus, além dos anfíbios e répteis. "Temos diferentes motivos para explorar a mitigação e tentar reduzir a morte dos animais nas estradas", diz Huijser.

O pesquisador holandês que chegou ao Brasil em agosto para ministrar por um mês o curso sobre medidas de mitigação de colisões com animais em rodovias na Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), da Universidade de São Paulo, em Piracicaba, disse que o trabalho de proteção nas estradas brasileiras é muito bom. "Mas as cercas construídas não têm uma boa manutenção e estão sendo destruídas pelos animais", diz Huijser. "Além de morrerem, provocam acidentes com as pessoas."

Segundo o biólogo, o grande número de atropelamentos representa um custo muito alto para a população. "Se fizer uma boa cerca e a sua conservação o custo para mitigação da vida selvagem pode reduzir em 80% o número de atropelamento", afirma.

O biólogo diz não ter um número oficial de animais atropelados nas rodovias de todo o mundo. "Nos Estados Unidos são 365 milhões de animais vertebrados mortos por ano. No Brasil existem várias espécies que estão ameaçadas de extinção. Com certeza os números de atropelamentos



Resgate de capivara ao lado de rodovia para transferência a outro local

são bastante altos e o impacto desses atropelamentos nas espécies ameaçadas é muito grande”, destaca Huijser.

Segundo ele, o maior exemplo de sustentabilidade de rodovias está nos Estados Unidos, Canadá e Austrália. “Eles têm mais ações para conservar os animais porque já impactaram muito os territórios. Têm centros de pesquisas de ecologia de rodovias, universidades que fazem pesquisas específicas e décadas atrás começaram a ter uma preocupação enorme em como conservar as espécies. Por isso, têm tantas ações, medidas de mitigação e passagem que são modelos para mundo”, esclarece.

Mas o Brasil, segundo Huijser, tem oportunidade de fazer um trabalho melhor que os Estados Unidos porque é um país de maior biodiversidade do mundo. “As pessoas não focam somente nas espécies que podem causar algum problema para a



Marcel Huijse faz pesquisa sobre colisões com animais nas rodovias e medidas para evitar estes acidentes

segurança do usuário, mas na biodiversidade”, destaca o pesquisador.

Na opinião de Huijser, o maior desafio no futuro para manter a sustentabilidade das rodovias e reduzir a morte dos animais,

é fazer o planejamento dos transportes rodoviários. “Todos sabem que rodovias, ferrovias e hidrovias são necessárias, mas não se deve fazer esses meios de transporte de qualquer maneira, sem planejamento”.

Huijser também acha importante fazer o monitoramento das causas e locais de atropelamentos para que se consiga aprimorar a segurança e a performance ambiental de rodovias. “Na construção de túneis as passagens internas, as cercas e os sistemas de detecção de animais são as soluções mais aconselháveis”, afirma.

O pesquisador argumenta ainda que os projetos de rodovias não se dizem respeito apenas à morte de animais. “É preciso levar em conta todos os impactos ambientais que esses empreendimentos de transporte causam ao meio ambiente. Em relação aos animais, à vegetação, ao solo e a qualidade da água”.

Sabe o que está acontecendo dentro da sua frota?

Com Bus-Watch® você vai saber!

- Mais Segurança
- Mais Confiança
- Mais Resultados

BUS-WATCH

O melhor para sua frota!

Câmeras de Alta Resolução | Localização de GPS
WiFi | Gravação de até 240fps | até 8 câmeras



REI
Soluções em Tecnologia Embarcada

www.reibrasil.com.br | contato@reibrasil.com.br

Rod. Eng. Ermêno de Oliveira de Penteadó, km 57,7 – Indaiatuba, SP 13337-300

19.3801.5888 | 19.3500.4860



MOBILIDADE INTELIGENTE

16º.Etransport

A mobilidade urbana inteligente discutida a partir das melhores práticas nacionais e internacionais.

- ▶ 8ª Conferência Internacional do Ônibus da UITP
- ▶ Visitas técnicas
- ▶ Fórum RioCard
- ▶ 3º Seminário de tecnologias sustentáveis
- ▶ Prêmio Alberto Moreira

10ª. FetransRio

Tudo o que existe de mais moderno e inovador está na FetransRio, o maior evento de negócios do setor na América Latina.

Conheça a programação. Inscreva-se.

www.etransport.com.br

16°
ETRA NSPORT
10ª
FETRA NSRIO



dias **5, 6 e 7**
novembro | 2014
Riocentro, Rio de Janeiro

realização:



organização feira:



apoio editorial:



apoio institucional:





FPT chega a 400 mil motores na América Latina

A FPT Industrial, fabricante de motores para os segmentos industriais e comerciais atingiu o marco de 400 mil motores diesel produzidos para a América Latina.

Na fábrica de Sete Lagoas (MG), aberta há cerca de 15 anos em uma área de 30 mil metros quadrados, produz os motores F1A, F1C, NEF e S8000, que são usados em aplicações on e off-road, juntamente com o setor de geração de energia. Esta unidade emprega mais de 270 pessoas.

Em Betim (MG) possui um centro de P&D que suporta a personalização dos motores locais e atende às necessidades dos clientes. Esta unidade obteve autorização para realizar testes de aprovação de emissões, em conformidade com as normas e procedimentos do

Programa para o Controle da Poluição do Ar pelos Veículos (Proconve).

Na cidade de Córdoba, na Argentina, a empresa inaugurou uma fábrica em 2012 com investimentos de US\$ 38,8 milhões e emprega mais de 300 pessoas. A unidade tem 20 mil m² e atualmente fabrica motores da série Cursor.

"Atingir este marco na produção de 400 mil motores a diesel comprova a consolidação dos produtos da FPT Industrial no mercado latino-americano. Desde o ano 2000, nosso foco tem sido manter fortes relacionamentos com os nossos clientes já existentes, que incluem empresas como Fiat, Iveco, Case IH, New Holland, Stemac e Leon Heimer", afirma José Luís Gonçalves, presidente da FPT Industrial na América Latina.

Agrale fornece 131 ônibus para Salvador

A Agrale fornecerá 131 ônibus para a Cooperativa dos Permissionários do Subsistema de Transporte Especial Complementar do município de Salvador, a Coopstecs. A aquisição faz parte do programa de renovação da frota do sistema de transporte de passageiros da capital baiana, por intermédio da Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte (Semut). As primeiras 65 unidades já foram entregues.

Segundo Silvan Poloni, gerente de vendas de veículos da Agrale, os ônibus com chassi MA 15.0 possuem características e dimensões que permitem

o melhor aproveitamento do espaço interno. As unidades proporcionam mais conforto e segurança aos passageiros e estão adequadas às atuais demandas do sistema. São veículos mais ágeis e rápidos nos deslocamentos e trajetos das linhas de Salvador.

A Agrale é tradicional parceira da Coopstecs e fornece seus ônibus há 15 anos. A cooperativa é responsável pelo atendimento às áreas da periferia de Salvador, como Cajazeiras e Itapuã, e sua frota corresponde a 10% do total de veículos utilizados no transporte público de Salvador.

MAN vende oito Volksbus para a cidade de Peruíbe

A Transportadora Turística Estrela Maior adquiriu oito ônibus Volksbus da MAN Latin America. Os veículos já estão sendo utilizados no transporte público da cidade de Peruíbe, onde a empresa venceu a licitação aberta pela prefeitura.

O lote comercializado pela concessionária Apta Cominhões de Ônibus é composto pelos modelos 8.160 OD. O veículo possui cockpit

desenvolvido para o motorista que também exerce a função de cobrador e acessibilidade aos portadores de deficiência. A versão é ideal para fretamento e aplicações urbanas de média densidade, com carroceria que pode chegar a 8,4 metros de comprimento.

O pacote negociado inclui treinamento especial aos operadores, além do fornecimento de peças e acessórios.





mais
MOBILIDADE
URBANA
PARA O RIO
COM TECNOLOGIA
100%
M2M SOLUTIONS.

A M2M Solutions opera o sistema que integra e agiliza o funcionamento do BRT Transcarioca. O resultado é a melhoria da mobilidade urbana, com mais agilidade e mais qualidade para a população.

M2M Solutions. Soluções integradas de ITS que melhoram a mobilidade urbana para você curtir melhor a vida.

CUSTOS OPERACIONAIS

VEICULO	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

VEICULO	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

VEICULO	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

VEICULO	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		
QUILOMETROS 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 (mensal e por km rodado)	22.320,77	4,4642	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS URBANO		
MODELO/CARROCERIA	OF-1722 M BUSSCAR CONMETRO I		
QUILOMETROS RODADOS	5.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	2.065,78	0,4132	9,7
Remuneração do capital	2.343,60	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 (mensal e por km rodado)	21.309,24	4,2618	100,0

**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

Leader in HVAC systems and innovation



Convectores
Desenvolvidos para aumentar a temperatura e o conforto na área dos passageiros.

Defrosters

Para climatização da cabine do motorista, garantindo, além do conforto, segurança na condução do veículo.



Calefações Auxiliares

Dispositivos versáteis para aquecer ambientes em aplicações diversas



BRASIL Caxias do Sul ESPANHA Madrid POLÓNIA Poznan RUSSIA Moscou MÉXICO Querétaro

www.sanzclima.com
www.correspondencia.es | Tel: +34 910 200 115



Jomar Napoleão*

Mobilidade: quais serão os próximos passos?

Vivenciamos uma mudança de paradigma na mobilidade urbana desencadeada por fatores como congestionamentos constantes nos grandes centros urbanos, custos crescentes relacionados ao uso de transporte individual, influência da conectividade, perfil das novas gerações e maior oferta de transporte público de qualidade.

Infelizmente, ainda sem o devido foco no Brasil, essa mudança é forte em outros países e está alterando o cenário global de mobilidade. Todos sentimos na pele o que é se locomover nas grandes cidades brasileiras. Não é diferente mesmo nas metrópoles mundo afora, onde há maior oferta de transporte público. A situação é crítica e exige tecnologia e inovação na maneira de pensar.

No que toca à tecnologia, a facilidade trazida pela conectividade tem introduzido conceitos e práticas novas antes inimagináveis. Em países como a Alemanha, por exemplo, é possível alugar carros virtualmente, pagar pelo uso de acordo com trecho viajado.

O carro é entregue no local determinado pela pessoa que o solicita, e devolvido no local que o cliente escolher.

Estudos recentes mostram que as novas gerações, como a chamada geração Y, não dá tanta importância para a posse de um veículo, mas sim para a mobilidade em si. Seria essa uma tendência mais forte daqui para frente?

Aliadas a isso questões relacionadas ao automóvel e o meio ambiente, emissões de gases e a sustentabilidade, além da racionalidade no uso de materiais, apontam para uma revolução no projeto dos veículos e sua motorização, na direção de uma maior e crescente eficiência energética.

Sistemas veiculares de energia alternativa, como biocombustíveis, eletricidade, hidrogênio e outros, estão em adiantado estágio de desenvolvimento, sem falar no downsizing dos motores a combustão, com alterações importantes para a redução de peso e maior eficiência.

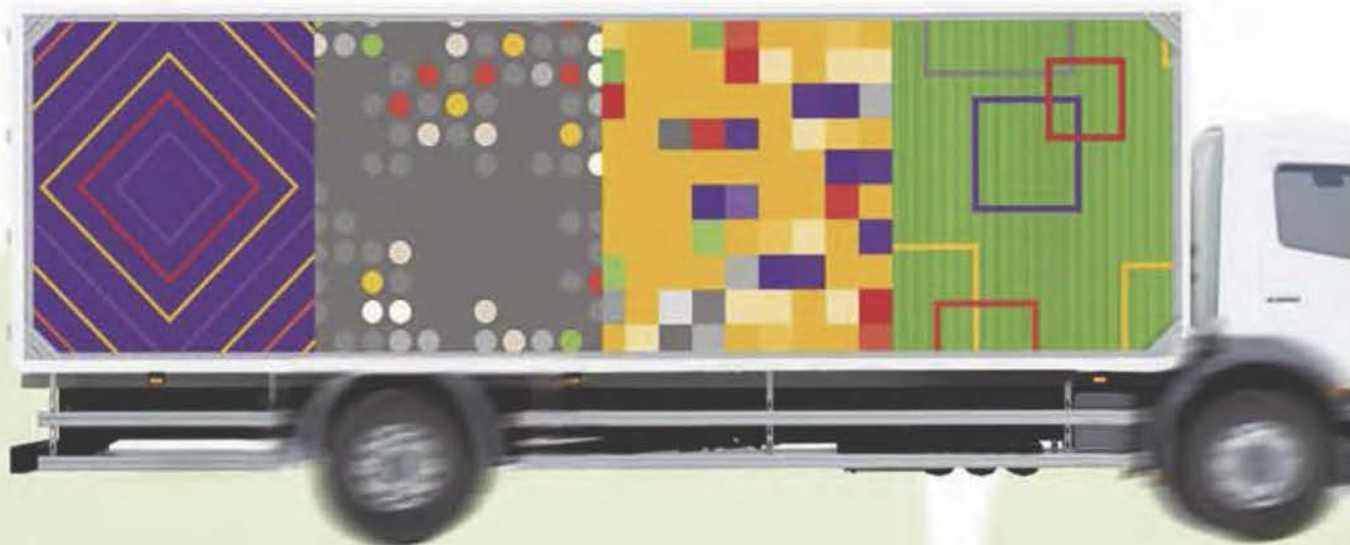
Na outra ponta, assistimos no Brasil se avolumar a discussão da intermodalidade como via de contribuição para os gargalos da mobilidade de pessoas nas metrópoles e de cargas nos seus variados destinos. Penso que, evoluindo a contento, a integração dos sistemas ferroviário, hidroviário, rodoviário e o transporte individual promoverá profunda alteração no cenário atual da mobilidade e também no perfil das empresas do setor.

Os questionamentos que ocorrem diante dessas tendências e fatos são foco de debates por especialistas. Como as empresas estão tratando o assunto, qual o cenário futuro visualizado para a mobilidade e qual o impacto de tudo isso sobre a atividade industrial automotiva e o desenvolvimento de produto. E quais serão os próximos passos? Temas que são discutidos em encontros como o Congresso SAE Brasil.

* Jomar Napoleão é engenheiro e chairperson do Painel Engenheiros-chefe do 23º Congresso SAE BRASIL



PRONTO EM
APENAS
15 MINUTOS



Instalação rápida feita para quem
não tem tempo a perder.

Neoband|w e **Traxx™** o sistema inovador que
revolucionou o conceito de mídia externa.

Praticidade, eficiência e qualidade no mesmo produto.
Perspectiva altamente lucrativa para quem
explora a propaganda móvel.



vendas@neobandw.com.br

(11) 2199 1256

neobandw.com.br



GROW WITH BUS PUBLIC TRANSPORT

UITP International Bus Conference

In conjunction with 16th Etransport Congress and 10th FetransRio Exhibition

CONFERENCE



WHY YOU SHOULD ATTEND:

- Hear about best-practice on upgrading existing networks
- Understand the adoption of new large-scale E-Bus projects
- Source the most exciting new technologies and how to use them
- Go on the scenes at Rio's most interesting PT sites
- Find out how to improve your bus network operations and capacity
- Meet new potential partners
- Combine your stay with an opportunity to visit the local Brazilian FetransRio Exhibition

www.rio2014.uitp.org

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.

TECNOLOGIAS INOVADORAS DA ZF FAZEM O MUNDO GIRAR COM MAIS EFICIÊNCIA

Pessoas viajam em busca de seus objetivos. Seja indo para a casa, o trabalho, a escola ou o clube, diversos destinos são alcançados por diferentes meios de transporte. A ZF não se limita a enxergar a conservação dos recursos naturais, o aumento da segurança e a conveniência como requisitos fundamentais para quem viaja. Mas também os vê como uma oportunidade de criar soluções inovadoras e sustentáveis. Como uma das principais fornecedoras mundiais de sistemas de transmissão e tecnologia de chassi, a ZF faz parte – e é isto que nos impulsiona – deste desenvolvimento. Nosso objetivo é muito mais que criar produtos inovadores e eficientes. É melhorar a qualidade de vida e ajudar a moldar o futuro de forma sustentável.



MOTION AND MOBILITY

