



ARENA ANTP
24 - 25 - 26
SET2019
SP

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2019
20 e 21 de agosto de 2019
Hotel Royal Tulip Brasília Alvorada

NOVEMBRO
TAUÁ ATIBAIA
RESORT

ANTTUR
Brasil Frotas
Encontro Nacional das Transportadoras de Fretamento e Turismo

FRESP
23º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo

TECHNI bus
TRANSPORTE COLETIVO E MOBILIDADE URBANA

OTM Ano 28 - Nº 140 - R\$ 22,00
www.otmeditora.com

CURITIBA AMPLIA SUA FROTA DE ÔNIBUS VOLVO



Mais 25 ônibus articulados Volvo operam em corredor da Metra

Mercedes-Benz fornece biarticulados de 21 metros para a capital paranaense

Caminho de Escola impulsiona produção de ônibus

Marcopolo Rail traz soluções ao setor metroferroviário

MetrôRio aceita cartões de crédito Visa sem contato

6ª Semana UITP América Latina discute tendências em mobilidade

Porto Alegre renova bilhetagem com tecnologia Prodata

JSL transporta trabalhadores de minas em ônibus Volare

Presidente da Anfavea destaca a flexibilidade da indústria brasileira de ônibus

Quando o assunto é transporte coletivo, a Caruana está em todo lugar.



A **Caruana** é uma instituição financeira orientada para a mobilidade urbana que oferece soluções tecnológicas inovadoras para as empresas e usuários do transporte coletivo, agregando valor ao negócio e promovendo a inclusão social.



Investimentos

Investimentos com certificação B3 e proteção do FGC: segurança e simplicidade.



Linhas de Crédito e Serviços

Linhas de crédito para empresas de ônibus: CDC, Capital de Giro, Adiantamento de Recebíveis e Cobrança.



Meios de Pagamentos

Cartão Pré-Pago, Cartão de Crédito e Cartão Salário.



Rede de Serviços

Recarga para o Transporte, Débito e Crédito na mesma maquininha.



Tecnologia

Conta Digital, Aplicativos, Totens de Autoatendimento e Internet Banking.

Caruana S/A S.C.F.I.

Telefone: +55 (11) 5504 7850

Ouvidoria: 0800 772 7210

faleconosco@caruanafinanceira.com.br



CARUANA
FIDES - HONOR - LABOR

www.caruanafinanceira.com.br

Congresso Mundial da UITP apresenta a evolução da mobilidade urbana

O Congresso Mundial da UITP, a ser realizada de 9 a 12 de junho, em Estocolmo, na Suécia, vai debater a excelência na elaboração e na prestação de serviços de transporte público. As sessões mostram as tendências mundiais e apresentam as experiências mais recentes e bem-sucedidas em diversos países. Com mais de 15 mil visitantes, o evento cria o ambiente ideal para a interação e a troca de ideias com especialistas do setor, incluindo os principais operadores, fabricantes e entidades.

Os países latino-americanos terão uma sessão específica sobre os casos de sucesso, as principais dificuldades e os avanços em termos de mobilidade e transporte público. O encontro conta com cerca de 100 representantes das empresas e entidades do continente. Paralelamente à cúpula, acontece a exposição que congrega mais de 350 expositores de 35 países.

Entre os tópicos principais a serem abordados no congresso, está a qualidade no atendimento ao cliente. O transporte público deve continuar a aprimorar e desenvolver novos serviços. As sessões abordadas neste tema exploram como capacitar e motivar adequadamente a equipe e formar uma cultura corporativa centrada no cliente para garantir um excelente atendimento do início ao fim da jornada de cada passageiro.

O setor também pode dar uma importante contribuição para o processo de urbanização, ajudando na construção de cidades mais habitáveis. Sistemas de transporte público urbano bem planejados oferecem mais oportunidades para os moradores dos centros urbanos, incluindo o acesso a empregos, lojas, escolas e atividades recreativas.

É preciso destacar que o transporte público representa a espinha dorsal da mobilidade urbana. O desafio para o setor é continuar a aproveitar o potencial da tecnologia para combinar melhor os modos tradicionais com outros modos de transporte, adotando novos conceitos como, por exemplo, Mobilidade como Serviço (MaaS).



Ano 27 - Nº 140 - Abr-Mai/2019 - R\$ 22,00

**REDAÇÃO
DIRETOR**

Marcelo Ricardo Fontana
marcelorfontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Sônia Moraes, Márcia Pinna Raspanti,
Alexandre Asquini

EXECUTIVOS DE COTAS

Carlos A. Criscuolo
carloscrisculo@otmeditora.com

Raul Urrutia
raulurrutia@otmeditora.com

Erika Coleta
erikacoleta@otmeditora.com

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidalrodrigues@otmeditora.com

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com

Karoline Jones
karolinejones@otmeditora.com

PUBLICIDADE

Larissa Bernardino
laribernardino@otmeditora.com

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tanianascimento@otmeditora.com

Representante região Sul (PR/RS/SC)
Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3027-5565 - joao@spalamkt.com.br

Tiragem

10.000 exemplares

Impressão

Elyon

Assinatura anual: TM R\$ 250,00 (seis edições e quatro anuários);
TB R\$ 225,00 (Seis edições e três anuários).
Pagamento à vista: através de boleto bancário,
depósito em conta corrente, cartões de crédito Visa, Mastercard
e American Express ou cheque nominal à OTM Editora Ltda.
Em estoque apenas as últimas edições.
As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados
não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.



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

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707
Campo Belo - CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (sequencial)
www.otmeditora.com

otmeditora@otmeditora.com

Filiada a:



SUMÁRIO

URBANO

• Volvo entrega 65 ônibus para Curitiba, garantindo 70% de participação na frota de articulados e biarticulados da cidade 6

• Capital paranaense recebe 36 ônibus Mercedes-Benz, incluindo oito modelos O 500 MDA superarticulados para o sistema de BRT 10

ANFAVEA

Luiz Carlos de Moraes, presidente da entidade, afirma que a indústria brasileira de ônibus é a mais flexível do mundo 14

METROPOLITANO

Metra adquire 25 ônibus articulados Volvo, o que dobra a capacidade de transporte de passageiros na linha Diadema-Brooklin 16

TECNOLOGIA

Mercedes-Benz destaca os sistemas de segurança ativa que equipam os ônibus rodoviários da marca 20

CAMINHO DA ESCOLA

O programa impulsiona produção de micro-ônibus, sendo Volkswagen e Mercedes-Benz os principais fornecedores 22

TRILHOS

Marcopolo Rail agrega know-how adquirido na produção de carrocerias de ônibus para no segmento metroferroviário 26

NEGÓCIOS

Neobus vende 30 ônibus New Mega para a Viação Campos Gerais, que irão circular em Ponta Grossa, no Paraná 28

FRETAMENTO

Júlio Simões compra sete Volare Attack 8 para transporte de trabalhadores das minas da Vale em Parauapebas, no Pará 30

SPRINTER

Mercedes-Benz entrega 20 vans Sprinter para Rimator, que serão usadas para transportar funcionários e serviço receptivo 31

ELÉTRICOS

BYD vendeu 15 ônibus para Badajoz e recebeu pedidos para Barcelona, Madri e Valência, na Espanha 32

ENERGIA LIMPA

Alstom fecha contrato com empresa de transportes de Estrasburgo, na França, envolvendo a venda de 12 ônibus elétricos 34

BILHETAGEM

Frota de Porto Alegre recebe novos validadores e soluções em telemetria, monitoramento e biometria da Prodata 36

MEIOS DE PAGAMENTO

MetrôRio passa a aceitar também cartões de crédito Visa contactless para pagamento das tarifas em todas as estações 38

CONFERÊNCIA

Calypso Networks Association (CNA) promove evento que abordou temas como bilhetagem, mobilidade e integração 40

MOBILIDADE

6ª Semana UITP América Latina discutiu as principais tendências para o setor de transporte urbano passageiros 44

MERCADO

De janeiro a abril, foram vendidos 6,3 mil chassis, 73,6% acima do que o registrado no mesmo período do ano passado 50

BRT SOROCABA

Companhia formada pelas empresas CS Brasil, do grupo JSL, e MobiBrasil é pioneira em concessão precedida de obra 51

CONECTIVIDADE

Ônibus GV é o novo aplicativo do transporte coletivo na região metropolitana de Vitória, disponibiliza informações ao usuário 53

INTERNACIONAL

Volgren, empresa da Marcopolo na Austrália, fecha o maior contrato da sua história, que prevê o fornecimento 900 ônibus a Perth 56

FROTA

A Viação Santa Tereza (Visate), concessionária do transporte público de Caxias do Sul, adquiriu 32 novos ônibus Marcopolo Torino 57

TRILHOS URBANOS

Sistemas de VLT são apontados como os mais adequados para promover a estruturação do transporte nas cidades 62

SÃO PAULO

Viação Santa Brígida compra 120 ônibus Volvo, modelo B250 R, que começam a circular no segundo semestre 66



Soma de competências

M2M Solutions agora é parte da SONDA, maior integradora de TI da América Latina.



Aceleramos nossa oferta integrada para transporte e mobilidade urbana



GESTÃO DE FROTA PARA EMPRESAS DO SETOR



APLICATIVOS AOS USUÁRIOS COM INFORMAÇÕES



SISTEMA DE GESTÃO OPERACIONAL E ADMINISTRATIVA



SEMÁFOROS E PEDÁGIOS INTELIGENTES



BILHETAGEM, GESTÃO DE VENDA E RECARGA



DATA CENTER E SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO

Saiba mais

sonda.com/br • m2msolutions.com.br



Volvo entrega 65 ônibus para Curitiba

Com esses veículos, a empresa completa o fornecimento de 90 modelos para renovação da frota da capital paranaense

SONIA MORAES

A Volvo entregou mais um lote com 65 ônibus – 25 biarticulados, 24 articulados e 16 convencionais – para Curitiba. Com este fornecimento, a empresa conclui a

venda de 90 modelos para o sistema de transporte da capital paranaense e garante 70% de participação na frota de articulados e biarticulados da cidade.

Os outros 25 ônibus biarticulados foram entregues em 2018, quando teve início o programa de renovação de frota que estava suspenso desde 2013 por causa de

PROGRAMA DE RENOVAÇÃO AVANÇA EM CURITIBA

O sistema de transporte de Curitiba já recebeu 268 ônibus, segundo Ogeny Pedro Maia Neto, presidente da Urbanização de Curitiba (Urbs), órgão da prefeitura que faz a gestão do transporte público. Essa negociação envolveu o investimento de R\$ 180 milhões, que foram aplicados pelas operadoras do sistema: a Viação Cidade Sorriso, Transporte Coletivo Glória, Auto Viação Redentor, Auto Viação Santo Antônio, Araucária Transporte Coletivo, Viação Tamandaré e Expresso Azul. “Faltam 32 ônibus para completar a renovação de 300 veículos neste ano”, disse Maia.

Os restantes 150 ônibus, que completam a aquisição de 450 veículos previstos

até 2020, estão programados para o próximo ano, segundo o presidente da Urbs. “Vamos fazer os pedidos com antecedência para dar tempo à indústria e aos seus fornecedores programarem a produção, pois, assim como São Paulo, as cidades do exterior têm feito grandes encomendas, sobrecarregando o ritmo de produção nas fábricas”, explicou Maia.

Nesse processo de renovação, a Urbs define a frota necessária, escolhe os modelos de acordo com as linhas em que os veículos irão circular e faz o planejamento de compras. “Na próxima aquisição, vamos privilegiar a substituição dos ônibus que estejam com idade vencida e sem acessibilidade”,

observou o presidente da Urbs.

Para subsidiar a tarifa do transporte coletivo, a prefeitura de Curitiba repassou R\$ 50 milhões e o governo do estado outros R\$ 40 milhões ao Fundo de Urbanização de Curitiba. “Isso permitiu manter a tarifa em R\$ 4,50 e superar o grave impasse que havia entre as empresas e o poder público”, disse Rafael Greca, prefeito de Curitiba.

Maurício Gulin, presidente do Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana (Setransp), comentou que, depois de ter passado por um período crítico, com quase seis anos sem renovar a frota de ônibus, a capital paranaense volta a viver bons momentos do transporte público. “Vamos ter em 2020 quase um terço

desentendimentos entre as empresas de transporte e o poder público com relação ao valor das tarifas.

Os novos ônibus da Volvo vão circular em linhas troncais, alimentadoras, interbairros e radiais. “Estamos muito honrados em termos de ser novamente escolhidos como o principal fornecedor de ônibus pesados pelas empresas que operam o transporte coletivo da cidade”, disse Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Buses Latin America, durante o evento de entrega dos 65 ônibus para Curitiba.

Na ocasião, Todeschini lembrou os 40 anos de fundação da Volvo no Brasil. “O primeiro veículo que saiu do complexo industrial foi um chassi de ônibus, adquirido pela Viação Graciosa, que também completa 40 anos.”

CONECTIVIDADE – Os novos ônibus Volvo que passam a integrar o sistema de transporte de Curitiba estão equipados com controle automático de velocidade, que permite identificar regiões com alto fluxo de pedestres e que possuem riscos de acidentes, como hospitais, escolas, terminais, áreas residenciais e centrais,



limitando a velocidade dos veículos a 20 quilômetros por hora. Este controle pode ser feito a distância pelo operador do sistema por meio de conexão via GPS.

O equipamento que controla a

velocidade dos ônibus já equipa os 25 biarticulados que foram entregues na primeira fase de renovação da frota da cidade, em 2018. “Após um ano de uso do sistema constatamos uma redução de 50%

da frota renovada, quando os 450 ônibus estiverem em operação até outubro.”

Gulin espera que em 2021 a renovação da frota de ônibus de Curitiba esteja normalizada de acordo com a exigência prevista em contrato, que prevê a substituição de 10% dos veículos ao ano e a manutenção da idade média de cinco anos, conforme o edital de licitação lançado em 2009, com duração de 15 anos e a possibilidade de prorrogação por mais dez anos.

O presidente do Setransp afirmou que o desafio dos empresários que operam o sistema é reverter a demanda reprimida de passageiros que deixaram de usar o transporte público. De 2015 a 2016 foram perdidos 17 milhões de passageiros (8% do total), de 2016 a 2017 este número

aumentou para 19 milhões (quase 9%) e de 2017 e 2018 a perda foi de quase três milhões (cerca de 2%).

Gulin creditou grande parte dessa perda ao desemprego e à crise econômica, mas admitiu que a qualidade do serviço caiu e a segurança piorou. “O cliente quer segurança e rapidez.”

Atualmente, 1,3 milhão de passageiros embarcam nos ônibus da Grande Curitiba todos os dias. Uma alternativa para evitar a enorme concentração de usuários no horário de pico e a ociosidade da frota no período de menor movimento, segundo Gulin, é intercalar o horário de entrada dos empregados nas empresas. “Estamos ouvindo as pessoas para encontrar uma solução”, disse o presidente do Setransp.

O prefeito de Curitiba afirmou que está trabalhando para melhorar a mobilidade da cidade para que Curitiba possa manter um serviço de transporte público que foi referência para o mundo. “Estamos buscando soluções para reduzir o tempo de viagem dos usuários e investindo na criação de faixas exclusivas, porque a cidade tem que privilegiar o coletivo e não o transporte individual.”

Greca destacou também que pretende trabalhar fortemente no uso de energias limpas. “Se puder mover esses ônibus com energia solar ou por outras fontes de combustível em substituição ao óleo diesel, será bem-vindo. É nesse sentido que o mundo quer avançar, e tomara que Curitiba seja a precursora desse avanço.”



Os novos ônibus de Curitiba possuem controle automático de velocidade que pode ser feito a distância pelo operador

no número de acidentes com os veículos no eixo norte do corredor BRT, o que mostra mais uma vez que segurança é a alma da Volvo”, disse Todeschini.

Esse resultado também foi possível com as ações dos operadores que monitoram o sistema, o que envolveu o treinamento dos motoristas com foco em direção segura,

além de outras medidas para reduzir acidentes. “Agora todos os ônibus da Volvo, sejam urbanos ou rodoviários, sairão de fábrica preparados para receber o sistema de segurança”, informou Todeschini.

Vinícius Gaensly, gerente de serviços conectados da Volvo Buses, comentou que desde 1969 uma equipe da companhia

estuda formas de reduzir acidentes e que a tecnologia e conectividade têm auxiliado esse trabalho. “Com o controle automático, a velocidade não ultrapassa os limites estabelecidos em cada trecho, mesmo quando os motoristas tentam acelerar.”

Além de participar do programa de renovação de frota da cidade de Curitiba, onde tem forte presença no mercado de ônibus, a Volvo vem conquistando novos negócios em outras cidades brasileiras e no exterior e comemora o bom momento do setor. “A fábrica está a todo vapor, trabalhando com capacidade máxima em um turno para produzir muitos ônibus”, comentou Todeschini.

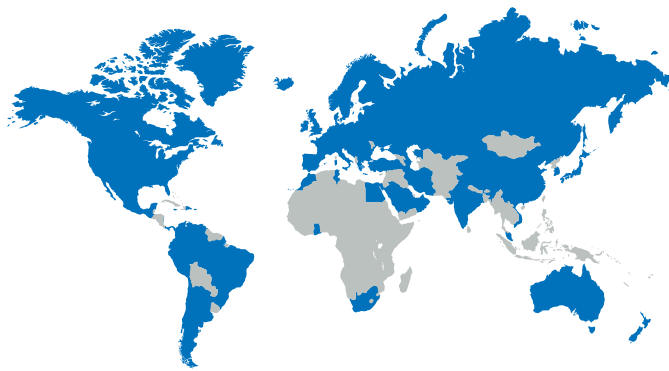
Em 2018, a Volvo aumentou em 114% as vendas no segmento de pesados (ônibus acima de 17 toneladas). No primeiro trimestre de 2019, segundo Todeschini, o crescimento foi de 128%, na comparação com o mesmo período do ano anterior.

No mercado externo, o destaque da montadora está nos embarques para Bogotá, na Colômbia, onde vendeu um lote de 700 ônibus para o sistema Transmilênio, corredor BRT.



Fabiano Todeschini: os ônibus sairão de fábrica preparados para receber o sistema de segurança

PRESENTE EM
82
PAÍSES



MAIS DE
800
DEALERS AO REDOR
DO MUNDO



A WORLD OF COMFORT

QUALIDADE, CONFORTO, E CONFIABILIDADE
ALEMÃ PRODUZIDO NO BRASIL



AC 515G2
micro-ônibus



AC 332 / AC 353G4
urbano rodoviário
ônibus BRS



AC 353G4 N (Narrow)
urbano estreito



AC 188 DD
rodoviário
duplo-piso



AC 136 AE (ALL-ELECTRIC)
urbano rodoviário
ônibus elétrico



PEÇAS ORIGINAIS

100% THERMAL MANAGEMENT



Eberspächer

www.eberspaecher.com
br-sales@eberspaecher.com

Rua Dr. Alvim Teixeira Aguiar, 495
18087-154, Iporanga - Sorocaba/SP Brazil



Oito modelos Mercedes-Benz O 500 MDA de 21 metros vão operar no corredor BRT

Mercedes-Benz eleva participação no transporte coletivo de Curitiba

Com a entrega de 36 ônibus em abril mês, a empresa completa a venda de 160 veículos para a cidade, dos quais oito são biarticulados de 21 metros

SONIA MOARES

A Mercedes-Benz amplia sua presença em Curitiba ao entregar, no fim de abril, 36 ônibus para as empresas responsáveis pelo transporte urbano da cidade. Com este fornecimento, a montadora completa a venda de 160 veículos, dos quais 124 unidades já em circulação no sistema desde o ano passado.

A novidade neste lote são os oito modelos O 500 MDA superarticulados, de 21 metros de comprimento, que começam a circular em maio no corredor BRT (Bus Rapid Transit). Foram seis para a Viação Cidade Sorriso e dois para a Auto Viação Redentor.

Estes ônibus, com carrocerias Millennium BRT da Caio Induscar, têm capacidade para transportar 165 passageiros.

Antes de desenvolver este veículo, a Mercedes-Benz disponibilizou, em abril de 2017, o modelo MDA superarticulado, ainda de 23 metros, para quatro empresas – Cidade Sorriso, Redentor, Santo Angelo e Colombo. O veículo foi testado durante 11 meses, até março deste ano. “Junto com os empresários, o desafio era buscar uma alternativa bastante competitiva em termos de capacidade e custo operacional menor para um novo modelo de ônibus e

foi então que surgiu o modelo de 21 metros”, disse Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, durante evento de entrega de ônibus para a capital paranaense.

Para que as portas dos novos ônibus fossem alinhadas com as plataformas de embarque das estações tubos, o modelo de 21 metros recebeu adaptações nas estruturas metálicas, com a redução do eixo de articulação de nove para sete metros. “A grande vantagem desse veículo em relação aos modelos tradicionais de 23 metros e de 28 metros é a versatilidade, que

permite rodar em corredor expresso e em linhas convencionais do sistema. O modelo ainda tem o quarto eixo direcional, que permite melhor manobrabilidade nas vias”, afirmou Barbosa.

O diretor da Mercedes-Benz comentou que, “após testes, esse veículo apresentou uma redução significativa de consumo de combustível em relação ao modelo de 28 metros, além de um gasto menor com peça de manutenção. No total, o custo operacional foi muito atrativo para as empresas de ônibus, o que fez toda a diferença para que a empresa pudesse colocar esses veículos em operação na cidade de Curitiba.”

Segundo Barbosa, os ônibus de 21 metros não vão tirar de circulação os modelos de 23 (com capacidade para até 220 passageiros) e os de 28 metros (para 270 pessoas) na linha expressa de Curitiba. “Mas ter um ônibus biarticulado que roda uma parte do dia vazio e que seja eficiente somente no horário de pico pode não ser um negócio atrativo para as cidades”, observou o executivo. “O ônibus de 28 metros vai existir, mas talvez o mix sofra alteração daqui para a frente e o modelo de 21 metros entre com a proposta de ter um custo-benefício interessante, porque o de 23 metros não permite alinhamento com as portas das estações, pois as plataformas já estão desenvolvidas”, disse.

Os diferenciais dos ônibus de 21 metros, conforme Barbosa, estão no posicionamento do motor, na suspensão pneumática e na transmissão automática, que evita trancos. “Esses veículos têm retarder e sistema top brake, que auxiliam na frenagem.”

A Mercedes-Benz completa o fornecimento para a cidade de Curitiba com os modelos OF 1519, OF 1721 (suspensão mecânica), OF 1721L (suspensão pneumática) e O 500 MA articulado. Estes veículos vão operar nas linhas alimentadora, convencional, interbairro e na linha direta.

Com a venda de ônibus para o programa de renovação de frota, a Mercedes-Benz pretende alcançar neste ano 60% de participação no transporte urbano de Curitiba. No ano passado, a empresa conquistou

47% de share com a venda de mais de 71 ônibus para a capital paranaense. No primeiro bimestre deste ano, o volume de emplacamentos somou 90 unidades. “É uma satisfação muito grande consolidar nossa presença em Curitiba, que é o berço do sistema BRT e que serviu de exemplo para todo o país e a América Latina”, comentou Barbosa.

PROGRAMA – O programa de renovação de frota de Curitiba começou em 2017 e prevê até 2020 a substituição de 450 ônibus. Deste total, 251 veículos já foram adquiridos no fim de 2018, sendo mais de 60% da marca Mercedes-Benz. Com os novos ônibus, a idade média da frota, que era de quase oito anos, caiu para seis anos. E a previsão das empresas é de reduzir para cinco no próximo ano, como prevê o contrato de concessão. “Depois de mais de cinco anos sem renovação de frota, por causa de desentendimentos políticos, é um dever de Curitiba dar uma trégua e transformar a cidade novamente em referência mundial”, disse Maurício Gulin, presidente da Viação Cidade Sorriso e do Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana (Setransp).

Gulin informou que até junho serão entregues para Curitiba os 300 ônibus referentes à primeira fase da renovação de frota do período de 2018 e 2019. A partir de agosto começa a renovação de 2020. “Vamos tentar antecipar, porque a visão dos empresários é de não participar do mote político de 2020. Por isso, vamos esforçar para que os 150 ônibus sejam entregues entre janeiro e fevereiro do próximo ano, assumindo o compromisso assinado com a cidade”, acrescentou o presidente do Setransp.

Segundo o sindicato, dez empresas operam no sistema de transporte de Curitiba, com 1.650 ônibus, e nessa frota a Mercedes-Benz tem cerca de 55% de participação. “Isso é uma grande representatividade para a marca em uma das principais cidades do país”, observou Barbosa.

Incluindo os 36 ônibus que vão entrar

CAIO AVANÇA NA CAPITAL PARANAENSE

A Caio Induscar também busca aumentar a sua participação no transporte coletivo de Curitiba. Desde o início do programa de renovação de frota, em 2017, até março deste ano, a empresa já entregou 94 carrocerias. Com a entrega das 31 unidades restantes, a Caio completa o fornecimento de 125 ônibus para a capital paranaense. Do total, 72 unidades são de modelos articulados, biarticulados, além de superarticulados de 21 metros, e 53 unidades são de veículos alimentadores com motor dianteiro.

“Desde que assumimos o controle da Caio, há 18 anos, este é o melhor momento que estamos vivendo em Curitiba. É importante porque o sistema de transporte da cidade está recuperando o seu brilho e estamos participando de forma expressiva, o que é motivo de orgulho e satisfação”, declarou Maurício Lourenço da Cunha, diretor industrial da encarregadora.

Cunha comentou que houve um trabalho intenso da equipe da Caio para o desenvolvimento dos novos projetos, devido às alterações de normas e especificações técnicas para os veículos do transporte coletivo, determinadas nos últimos anos pela Urbanização de Curitiba (Urbs), empresa que cuida da gestão do transporte público da cidade. “Tivemos que atualizar os veículos aos padrões da Urbs”, afirmou o diretor da Caio.

Cunha disse estar confiante em voltar a ter uma participação importante na frota de ônibus urbano de Curitiba. “Além dos profissionais de engenharia, temos a equipe comercial e de pós-venda para atender os clientes e disponibilizar a esses veículos um serviço de alto padrão e qualidade.”

em operação neste mês, os investimentos somam cerca de R\$ 160 milhões. “Dois terços desse valor são referentes aos modelos da Mercedes-Benz, sendo uma parte da compra financiada pelo Banco Mercedes-Benz e a outra pelo Banco Luso Brasileiro”, informou Gulin. ■





Ônibus urbano Mercedes-Benz.
Tecnologia que não para de atrair
novos passageiros.

Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.



Seja gentil. Seja o trânsito seguro.

Os novos ônibus urbanos da Mercedes-Benz possuem inovação e tecnologia em cada detalhe. Desde o projeto à concepção, utilizamos o que há de mais moderno, alcançando um padrão de conforto e segurança nunca visto. Tudo isso aliado aos mais baixos índices de emissão de poluentes, à economia e à durabilidade para rodar em diversas condições de pavimento. Uma verdadeira revolução no transporte coletivo, que eleva a outro nível sua experiência a bordo de um Mercedes-Benz.

 [mercedesbenzonibus](#)  [mercedesbenz_onibus](#) www.busclub.com.br

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



Indústria brasileira de ônibus, uma das mais flexíveis do mundo

Luiz Carlos Moraes, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), afirma que a indústria nacional de ônibus especial, por ser diferenciada da indústria dos outros países

“Sempre acreditei que a indústria de ônibus no Brasil é uma das maiores do mundo, não só em termos de volume, mas também de variabilidade, em diferenciações de ônibus para diversas aplicações”, afirma Luiz Carlos Moraes, presidente da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores. “Quando falo em indústria de ônibus, permito-me falar também em indústria de carrocerias. No Brasil, trabalha-se apenas com chassis, mas a indústria de carrocerias é também um setor muito forte, que acompanha a evolução do chassi da nossa indústria”, observa.

“Então, somos fortes em termos de volume. E em variabilidade de aplicação, somos especiais. Temos o segmento de micro-ônibus, escolar, urbano e rodoviário. Todos os segmentos oferecem produtos de alta qualidade. E a nossa indústria tem uma flexibilidade espantosa” acrescenta.

Como exemplo, ele cita o ônibus urbano, com motor dianteiro, traseiro, com porta do lado direito e do esquerdo. Segundo ele, a configuração do veículo depende das características das cidades brasileiras. “Também precisa estar de acordo com as características geográficas, o tamanho das cidades e das ruas, as exigências de cada prefeitura, porque, afinal de contas, atendemos a cidade, através do operador, cuja demanda é definida pelo órgão regulador de cada cidade, com suas características



Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea

próprias. E a indústria acaba atendendo quase customizadas todas as características. E isso me impressiona muito”, reforça.

Na sua opinião, o Brasil também possui excelência na produção de ônibus para o sistema BRT. O ônibus para o corredor BRT de Curitiba é diferente do ônibus do corredor BRT do Rio de Janeiro, que é diferente do modelo BRT de Belo Horizonte. “São as características do sistema de transporte que exigem características específicas para cada produto, para cada cidade. Então, esse fato me chama muito a atenção. E eu olho isso com muito bons olhos: como a indústria é flexível e consegue desenvolver produtos para cada aplicação”, afirma.

“Isso é algo que eu reconheço em toda a indústria. E estou falando de todos os concorrentes. Cada um com a sua característica tem o seu valor. E existe uma competição muito intensa no país, porque temos

aqui grandes montadoras, grandes encarregadoras. É uma característica local. Aqui, quem dorme perde espaço. Então, é preciso correr”, acrescenta.

Moraes diz que a indústria percebe que para os operadores a questão de custo operacional do ônibus é uma coisa determinante. “O sistema de tarifa no Brasil é muito apertado e diferente de outros países mais avançados, onde o governo suporta boa parte do custo do transporte porque isso é um desejo da sociedade. No Brasil, existe em algumas cidades o

subsídio, mas o preço da tarifa tem margem muito estreita”, explica.

Então, de acordo com Moraes, quando vão negociar um ônibus no Brasil, todas as montadoras precisam oferecer um custo operacional apropriado. E quando se fala em custo operacional, trata-se de consumo de combustível, de pneus, além do desempenho do veículo e do custo de manutenção. É todo um pacote, que se oferece para proporcionar um custo operacional compatível ao operador, que está pressionado pela tarifa obtida na licitação.

“Desse modo, a montadora vai oferecer ao operador um pacote. Precisa que ser um pacote real e comprovar que o que estar sendo oferecido vai realmente ajudar. O nosso papel, como montadora, é ajudar o cliente a tornar o negócio dele economicamente viável. Esse é o grande desafio. No mundo comercial isso é normal. Mas no

sistema de transporte público é mais desafiador por conta da pressão da tarifa”, observa.

Em relação à recuperação do mercado de ônibus, iniciada há um ano, o presidente da Anfavea está otimista. “Os números estão chegando. Nós passamos pela maior crise econômica do país e isso afetou o sistema de transporte. O volume de troca natural que normalmente acontecia foi sendo atrasado. Mas nos últimos dois anos, ainda numa base baixa, estamos visualizando crescimento. E achamos que isso acontece porque as frotas ficaram antigas. E aí acontece o que eu disse: a manutenção fica mais cara e o operador não tem alternativa senão renovar a frota”, declara Moraes. “Hoje surge o momento mais favorável para renovação de frota. A inflação está mais baixa e sob controle no Brasil. E há uma taxa de juros mais aceitável, quando comparada à taxa de juros do passado. É um momento um pouco mais favorável para a renovação da frota. A taxa de juros tem que ser menor, mas depende também do equilíbrio econômico conjunto, mas vemos um momento melhor nesses aspectos, como não se via nos últimos anos. Isso talvez ajude um pouco. Hoje a taxa de juros está mais baixa e mais aceitável e não estamos dependentes do Finame. Os bancos estão oferecendo outros tipos de financiamento.”

Outro componente em destaque na indústria brasileira de ônibus chama a atenção de Moraes: “É que a indústria está oferecendo novas tecnologias. Seja sistema de apoio a frenagem ou combustível alternativo. Temos observado que o operador reconhece que isso é um benefício para ele no fim das contas. Talvez no primeiro momento é um pouco mais caro, mas ao longo da utilização do produto ele vê algumas vantagens, como a redução de consumo de combustível ou de acidentes. Se houver acidentes e um ônibus parado, é um ônibus a menos na frota. Todos esses aspectos temos observado, e a indústria

está oferecendo novas tecnologias e, aos poucos, percebemos que o operador começa a valorizar o fato e vendo o benefício resultante, para ele e também para a sociedade. A redução de emissões, de consumo, de acidentes é um benefício para o operador e, conseqüentemente, é um benefício para a sociedade”, ressalta.

De acordo com Moraes, a indústria brasileira tem uma vocação de exportadora muito maior em ônibus do que em caminhões. A América Latina sempre foi o principal mercado do Brasil. As exportações também vão para a África e Oriente Médio. Algumas empresas têm negócios com a Ásia (que fornecem em CKD e, dependendo do país, podem oferecer ônibus completos, concorrendo com os chineses).

“Obviamente estamos sofrendo por causa da crise econômica da Argentina, que afetou sensivelmente a produção. A Argentina é um tema complexo, está passando por uma das crises mais graves dos últimos anos: inflação muita alta, juros elevados, congelamento de preços, desemprego. Com um processo eleitoral em andamento. Este ano não vejo com otimismo a Argentina. Mas o país é o maior mercado de exportação do Brasil, inclusive para ônibus”, afirma.

Pode-se dizer que já existe uma disposição para uso de ônibus de propulsão alternativa, como nos países avançados? “Existe uma tendência, sim. As empresas examinando o tema com cuidado, porque a questão das metas de eficiência energética, que hoje existem para automóveis, vai ser discutida para veículos comerciais”, diz. “Antes de falar em metas, prefiro dizer que o nosso operador já nos coloca sob pressão no bom sentido, por conta de o custo operacional ser muito elevado. Então, o consumo é ponto muito importante e obviamente todos se voltam para tecnologias alternativas. Combustível alternativo é um tema que está em discussão. Temos o biodiesel, o HVO, que é um diesel sintético e existe interesse também no ônibus híbrido

e no elétrico.”

Há intenção de aumentar a aplicação dessas alternativas no Brasil com a obtenção de incentivos do governo? “Não se fala em incentivos. O que estamos tentando é viabilizar a implantação disso. Um exemplo é o HVO, que é um combustível sintético, é novo e tem vários benefícios. Ajuda na redução de vários itens das emissões. O tema que estamos discutindo é como viabilizar o HVO para o Brasil. A Anfavea tenta conservar com os órgãos ambientais sobre a melhor forma de viabilizar isso, além do biodiesel”, revela.

Uma das singularidades do Brasil na aquisição de ônibus é que os operadores compram chassis e carrocerias em separado, diferentemente de muitos outros mercados onde as operadoras também compram ônibus monobloco. Para Moraes esta característica da indústria apresenta uma vantagem, que é a questão da especialização. As montadoras precisam fazer investimentos em tecnologia, em sistema de produção, em qualificação de mão de obra. Quem se especializa em chassi tem um foco para tentar aprimorar aquela tecnologia e concentra todos os seus esforços, energia, investimentos, tecnologia, tudo na produção do melhor chassi possível, segundo Moraes. “Existe o lado bom também para a indústria de carrocerias, que destina todo o investimento ao conforto e ao layout do veículo. Eu vejo isso positivamente e não como um problema. Acho que talvez ajude as montadoras e as fabricantes de carrocerias a serem mais especializadas.”

Quanto à retomada do mercado de ônibus, Moraes diz: “Estamos animados com esse crescimento (verificado a partir do ano passado). Espero que o Brasil deslanche e volte a ter renovação de frota. Lembrou-me de que já chegamos a vender mais de 30 mil ônibus e espero voltar a chegar a esse volume, que é muito importante para a indústria. Quero continuar a ser otimista também nesse aspecto.” ■



Os novos ônibus têm chassi Volvo e carroceria Caio Millennium

Mais 25 ônibus articulados Volvo operam no corredor da Metra

Com esses veículos, a empresa dobra a capacidade de transporte de passageiros na linha 376, que faz o trajeto Diadema-Brooklin, em São Paulo

SONIA MORAES

A Metra, operadora do corredor metropolitano ABD – que liga São Mateus, na zona leste, ao bairro do Jabaquara, na zona sul –, e da linha que liga Diadema ao bairro do Brooklin, em São Paulo, dobrou a capacidade de transporte de passageiros na linha 376, que faz o trajeto Diadema-Brooklin, ao incorporar em sua frota 25 ônibus articulados.

Os novos ônibus, com chassi Volvo e carroceria Caio Millennium BRT, têm capacidade

para 154 passageiros. Os veículos são totalmente acessíveis, têm ar-condicionado, tomadas USB para recarga de aparelhos eletrônicos e conexão de internet via wi-fi.

O objetivo da empresa, com a aquisição dos novos ônibus, é garantir mais conforto e agilidade aos usuários, além de aumentar a capacidade de transporte de passageiros no corredor Diadema-Morumbi, com serviço de elevado padrão de qualidade. A Metra também realizou melhorias no

terminal Diadema para proporcionar embarque mais fácil e ágil.

Além dos novos ônibus articulados, a frota da Metra Transportes é composta por mais de 110 trólebus, híbridos e elétricos-puro (veículos híbridos BR 12 metros, trólebus BR 12 metros, trólebus BRT 18 metros, superarticulado BRT 23 metros e Dual Bus, elétrico movido a baterias ou pela rede aérea), e os modelos a diesel com comprimento de 15 e 21 metros. ■

TRÓLEBUS É OPÇÃO PARA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

A Metra Transportes considera que a maior utilização de trólebus proporcionaria grandes vantagens e benefícios para a mobilidade urbana, para a preservação ambiental e para os usuários. O modal de tecnologia limpa – que completou, em de abril, 70 anos de funcionamento em São Paulo –, é um dos mais viáveis econômica e tecnicamente para a realidade das grandes cidades, segundo a empresa.

Um dos melhores exemplos de utilização bem-sucedida do trólebus no Brasil, de acordo com a Metra, é o corredor ABD, que tem extensão total de 33 quilômetros, entre os bairros de São Mateus, no extremo leste da capital paulista, e do Jabaquara, na zona sul, atravessando quatro municípios do ABC (Mauá, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema), e outros 12 quilômetros na extensão entre Diadema e a estação Berrini da CPTM, na zona sul de São Paulo.

Atualmente, quase 100 trólebus operam no corredor ABD, classificado como o modo de transporte mais satisfatório na Região Metropolitana de São Paulo, com aprovação de 86,7% dos usuários. O sistema atende mais de 300 mil passageiros por dia, tem velocidade média operacional de 21 quilômetros por hora e o intervalo médio, considerando todas as partidas nos dias de semana, é de três minutos.

O trólebus é um meio de transporte indicado para os dias de hoje e para o futuro. Com o avanço das tecnologias, os veículos foram modernizados, ganharam baterias e não dependem mais exclusivamente da rede aérea de fios, o que permite percorrer trechos sem



Atualmente, 100 modelos operam no corredor ABD

estarem conectados à fiação elétrica. A autonomia depende do banco de baterias e de outros fatores como topografia e ocupação. Os modelos mais modernos de trólebus também possuem hastes flexíveis, para absorver os impactos devido às ondulações da via, e alavancas pneumáticas, sem a necessidade de o motorista manipular as cordas das alavancas para conectar à rede.

Segundo Maria Beatriz Setti Braga, diretora executiva da Metra Transportes, o trólebus é uma das opções mais viáveis e sustentáveis para reduzir as emissões de gases poluentes e de ruídos nas cidades.

“Para nós da Metra, o trólebus é um veículo ambientalmente correto e tem papel fundamental para alcançar as metas de redução da poluição, por ser uma tecnologia amplamente conhecida e de baixo custo em comparação com outras **Maria Beatriz Setti Braga: “O trólebus é um veículo ambientalmente correto”**

alternativas, como ônibus elétrico com bateria, a hidrogênio ou mesmo a gás”, diz a diretora.

EMISSÕES REDUZIDAS – Os 96 trólebus da Metra que operam no corredor ABD colaboram significativamente para a preservação ambiental e melhora da qualidade do ar e do bem-estar na Grande São Paulo, segundo dados da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU).

O levantamento refere-se ao período entre janeiro de 2017 e outubro de 2018 e leva em conta o ano de fabricação dos veículos em comparação com os ônibus movidos a diesel do mesmo tamanho.

Além da redução na emissão de dióxido de carbono, os trólebus da Metra colaboram com a diminuição de outros poluentes prejudiciais à saúde, como 104 toneladas de óxido de nitrogênio (NOx), relacionado até a casos de câncer, e de 1,7 tonelada de materiais particulados, tipo de poluente que pode entrar facilmente na corrente sanguínea, além de poupar 8,1 milhões de litros no consumo de óleo diesel. ■



A sua empresa já está junto com a Transdata transformando a mobilidade humana?

30 milhões
de passageiros/dia

+400
cidades

+600
projetos

+25 mil
ônibus monitorados

+65 mil
equipamentos produzidos



Movimentar pessoas em uma cidade ou entre várias é tarefa cada vez mais tecnológica. Nossas soluções ajudam empresas a repensar o design de serviços e deixar o transporte público mais moderno, seguro e atraente.

Vem com a gente conectar inovação, tecnologia, pessoas, cidades e grandes resultados.

itstransdata.com

    /SomosTransdata

 **TRANSDATA**
conectando caminhos



Para os ônibus rodoviários a novidade é o ACC (piloto automático adaptativo)

Mercedes-Benz destaca tecnologias de segurança ativa

Os avançados sistemas de segurança, que equipam seus ônibus rodoviários, foram lembrados durante o movimento Maio Amarelo

A Mercedes-Benz do Brasil aproveitou o movimento internacional Maio Amarelo – que busca atrair a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo – para destacar as avançadas tecnologias de seus ônibus, que trazem mais segurança nas

estradas, tanto para motoristas e passageiros, quanto para os demais veículos e todo o tráfego.

“Com o uso de radares, sensores, câmeras e avançados sistemas, os veículos da nossa marca utilizam modernos recursos para oferecer ainda mais segurança

nas estradas, auxiliando nas rápidas reações do motorista e do veículo em situações inesperadas, o que diminui os riscos de acidentes e preserva vidas”, afirma Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas e marketing caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Para os ônibus rodoviários, a novidade no Brasil é o ACC (piloto automático adaptativo). Disponível para os modelos O 500 RS e RSD, essa tecnologia, que faz com que o ônibus ande quase sozinho, estará no veículo autônomo do futuro quando este chegar ao país.

Por meio de sensores na dianteira, o piloto automático adaptativo ajuda o motorista a manter o ônibus numa distância segura em relação ao veículo que vai à frente. Em uma situação de extrema emergência, se o condutor não reagir, o sistema entra em ação, freando automaticamente o veículo para evitar o impacto. O ACC se desabilita a uma velocidade menor que 15 quilômetros por hora. Independentemente de sua ativação, o motorista tem total autonomia para acelerar ou frear, bastando usar os pedais para isso. Ou seja, o condutor tem sempre o domínio do ônibus.

“O piloto automático adaptativo reduz o risco de acidentes, trazendo mais segurança para os passageiros, motoristas



O avançado sistema identifica os veículos à frente em até 200 metros

e outros veículos da via”, afirma Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. “Graças à atuação de sensores, esse avançado sistema identifica os veículos à frente em até 200 metros, mesmo numa situação de neblina, vantagem muito importante nas estações frias do ano. Além disso, pelo fato de atuar

automaticamente, o ACC alivia o stress do motorista, que pode se concentrar mais à condução e ao tráfego.”

Outro destaque das tecnologias de segurança é o AEBS (Advanced Emergency Braking System), sistema de frenagem de emergência que tem o objetivo de minimizar os efeitos de um eventual acidente. Se há risco de colisão, o AEBS ativa um alerta visual e sonoro, fazendo uma leve intervenção nos freios, ou realizando uma freada de emergência.

Um item importante para ônibus é o LDWS (Lane Departure Warning System), sistema de aviso de faixa que gera um alerta sonoro e visual para o motorista quando o veículo se move para fora da via sem o seu movimento intencional.

Os ônibus rodoviários O 500 podem ser equipados ainda com TPMS (Tyre Pressure Monitoring System – sistema de monitoramento da pressão e temperatura dos pneus), EBS (sistema eletrônico de freios), ECAS (suspensão pneumática controlada eletronicamente), ESP (controle eletrônico de estabilidade), Retarder (sistema auxiliar de freio), Top-Brake (freio-motor auxiliar), ABS (sistema anti-travamento), ASR (sistema de controle de tração), eixo ERA direcional com foco em maior estabilidade, piloto automático e freios a disco. ■



Roberto Leoncini: “Os veículos utilizam modernos recursos para oferecer ainda mais segurança”

Caminho da Escola impulsiona a produção de ônibus

A Volkswagen vai entregar 2.374 veículos até agosto e a Mercedes-Benz pretende concluir até o fim de junho a entrega de 874 veículos

SONIA MORAES



O modelo LO 916 R da Mercedes-Benz tem carroceria Caio

O programa Caminho da Escola deverá incrementar a produção de micro-ônibus, garantindo ao setor um resultado bem expressivo em 2019. Dos seis mil veículos disponibilizados para a compra pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) – autarquia ligada ao Ministério da Educação –, por meio

da licitação aberta no fim de 2017, são 3.400 unidades da Volkswagen e 1.600 da Mercedes-Benz.

A Volkswagen vendeu até o ano passado 1.026 ônibus ao Caminho da Escola e até agosto espera entregar os 2.374 veículos restantes, concluindo assim o fornecimento das 3.400 unidades

encomendadas por mais de 1.500 prefeituras e estados de todo o país.

O fornecimento de 3.400 micro-ônibus às prefeituras foi garantido pela Volkswagen, após vencer a licitação em abril do ano passado. Os veículos disponíveis para a compra são ônibus e micro-ônibus configurados para as regiões rurais e

urbanas do Brasil nas categorias ORE1 e ORE3 (ônibus rural escolar para 29 e 59 alunos). Os modelos 8.160 ODR, 15.190 ODR e o Onurea piso alto (ônibus urbano escolar acessível para 30 alunos) são produzidos sobre o chassi Volksbus na fábrica da VW Caminhões e Ônibus em Resende (RJ).

Com essa quantidade de veículos, a Volkswagen consolida sua posição de liderança no fornecimento de ônibus para o programa Caminho da Escola do governo federal, criado em 2007 para renovar e ampliar a frota de veículos escolares, garantir a segurança e a qualidade ao transporte dos estudantes, além de contribuir para a redução da evasão escolar, ampliando assim, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência na escola dos estudantes da zona rural matriculados na educação básica das redes estaduais e municipais.

O programa também tem por objetivo padronizar os veículos de transporte escolar, reduzir os preços dos modelos e aumentar a transparência das aquisições.

“Os números de Volksbus entregues ao Caminho da Escola representam volumes expressivos para a indústria automotiva e também multiplicam as chances de acesso ao futuro de milhões de crianças”, afirma Roberto Cortes, presidente e CEO da VW Caminhões e Ônibus e membro do conselho do grupo Traton.

A linha completa de ônibus Volksbus destinada ao Caminho da Escola conta com veículos escolares na configuração rural e urbano, na faixa de 5 a 15 toneladas. Entre os atributos necessários para os veículos superarem os trajetos mais difíceis, de acordo com a Volkswagen, estão as suspensões elevadas e reforçadas, pneus de uso misto, eixo dianteiro com viga forjada, balanço dianteiro mais curto, bloqueio no diferencial traseiro, ângulos de ataque e saída maiores, poltronas estofadas e de fácil limpeza, mecanismos antiesmagamento e ainda dispositivos de



Walter Barbosa: “Asseguramos às prefeituras o alto padrão de qualidade”

poltronas móveis (DPM), que garanta a acessibilidade para os alunos com mobilidade reduzida.

Do total de ônibus que a Volkswagen disponibilizará para as prefeituras e os estados, 3.200 unidades são de modelos rural escolar, sendo 1.600 unidades na categoria ORE1 e 1.600 na ORE3. Na categoria ônibus urbano escolar acessível (Onurea), a empresa oferecerá 200 veículos.

O modelo que atende a especificação ORE1 é o Volksbus 8.160 ODR, de oito toneladas e com carroceria Neobus TH Way, com tração 4x2. Este veículo está equipado com dispositivo de poltrona móvel (DPM) e tem capacidade para transportar 29 passageiros.

O modelo ORE 3 é o Volksbus 15.190 ODR, de 15 toneladas, com carroceria Marcopolo Sênior e tração 4x2. Este veículo é o maior da categoria, com capacidade para 59 pessoas. Também está equipado com DPM e foi projetado para garantir maior conforto e segurança aos

estudantes, além de manutenção mais fácil e menor custo operacional para o frota.

O modelo da categoria Onurea é o Volksbus 8.160 OD, com carroceria Neobus TH Way, piso alto, tração 4x2 e acessibilidade por meio de dispositivo de poltrona móvel. Este veículo tem capacidade para transportar 30 alunos.

MERCEDES-BENZ – A Mercedes-Benz, que venceu a disputa para fornecer 1.600 micro-ônibus escolares por meio da licitação aberta pelo FNDE, vendeu 500 unidades no ano passado e tem encomenda para 874 veículos escolares, dos quais 50% já foram entregues e o restante está em produção na fábrica de São Bernardo do Campo (SP) para completar o fornecimento até o fim de junho.

Os veículos, modelo LO 916 R com carroceria Caio, têm a configuração ORE 2 (ônibus rural escolar – categoria médio), com 44 assentos mais o banco do motorista. “Com o LO 916 R, oferecemos uma



Os modelos Volksbus possuem configuração rural e urbana

solução eficiente para o transporte de alunos nas zonas rurais, com um veículo adequado às exigências do programa Caminho da Escola”, afirma Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. “Asseguramos às prefeituras o alto padrão

de qualidade, conforto e segurança dos chassis de ônibus da marca, além do atendimento da rede de concessionários em todos os estados.”

Segundo a Mercedes-Benz, o micro-ônibus na configuração ORE 2 possui características específicas para aplicação

rural, como balanços dianteiro e traseiro curtos, suspensões dianteira e traseira adequadas, bloqueio de diferencial automático, pneus mistos (terra e asfalto), para-choques elevados e itens de acessibilidade, como porta larga e dispositivo de poltrona móvel (DPM).

O modelo LO 916 R se destaca pela força, robustez e resistência para as aplicações mais severas. “O motor da família BR 900 é o mesmo que é utilizado com amplo êxito em ônibus, caminhões e até veículos 4x4 para uso militar. Ele assegura ampla disponibilidade, com manutenção simples e fácil reposição de peças. Dessa forma, atende às demandas de oficina das prefeituras e as de qualidade e confiabilidade do transporte escolar para os prefeitos e os secretários de Educação”, detalha a empresa.

“Com a negociação para o Caminho da Escola, a Mercedes-Benz terá a participação com 4.870 ônibus em circulação no transporte de escolares, desde que a marca entrou no programa em 2012”, afirma Barbosa.



Roberto Cortes: Os Volksbus escolares são volumes expressivos para a indústria automotiva

**Em 2019, compre o
novo Canguru K8 com
4 câmeras de visão
panorâmica por
apenas R\$ 1.998,00 em
1 + 3 vezes sem juros.**

Canguru[®]

Sistema de Gravação Digital

www.vejasuafrota.com.br

Compre **Canguru**
Compre o que funciona



ALLTEC
TECNOLOGIA



Marcopolo ingressa no segmento metroferroviário

A meta da empresa é agregar o know-how das soluções para o transporte de massa aos modais de vias elevadas e veículos leves sobre trilhos



Novos modelos de veículos da Marcopolo Rail são para sistemas de vias elevadas

A Marcopolo Rail, marca lançada em março com foco no desenvolvimento de soluções de mobilidade de forma sustentável, apresentou as vantagens dos sistemas metroferroviários de vias elevadas no Metrourbi 2019 (Seminário Metropolitano de Mobilidade Urbana e Inovação), realizado em Lauro de Freitas, município da região metropolitana de Salvador.

Além das novas soluções de mobilidade, que está desenvolvendo, a Marcopolo Rail mostrou no evento uma cabine do modelo Aeromovel A200, como exemplo de novo modal para linhas troncais, e um

micro-ônibus da marca Volare, que funcionaria como um veículo alimentador do sistema.

O objetivo da Marcopolo Rail é utilizar o conhecimento adquirido na produção de carrocerias de ônibus para o transporte de passageiros, como nos sistemas BRT (Bus Rapid Transit), modernos corredores de ônibus em vias exclusivas, e aplicar nos sistemas de vias elevadas (People Movers e similares), sistemas de transporte de pessoas totalmente automatizados em vias separadas e acima da superfície do solo) e Veículos Leves sobre Trilhos (VLT).

Segundo Petras Amaral, chefe de inovação da Marcopolo, a nova marca criada pelo grupo vai se dedicar ao desenvolvimento de soluções e tecnologias para as cabines (carrocerias), o que inclui inovações em sistemas de aberturas, climatização, layout, assentos, materiais e design relacionado ao setor. “Nosso foco nos últimos anos tem sido inovar em diferentes segmentos de transporte e mobilidade nos quais o know-how da fabricante possa agregar valor ao produto, a chamada diversificação relacionada”, afirma o executivo.

A atuação da Marcopolo no segmento metroferroviário teve início em 2015, por meio de parceria firmada com a Aeromóvel Brasil para o desenvolvimento e fornecimento de cabines (carrocerias) para os veículos aeromóveis.

O resultado alcançado neste projeto reforçou o posicionamento da empresa de ingressar neste novo segmento de maneira vigorosa, não somente por intermédio de projetos isolados ou pontuais, mas com visão de negócio. Entre as principais vantagens competitivas estariam a utilização de componentes fabricados no Brasil, a capacidade de escala e sinergia com as atuais plantas fabris, além da presença global e de ampla rede de pós-vendas no Brasil e América Latina.

“O foco inicial da Marcopolo Rail inclui o fornecimento de soluções para modais ferroviários de até 25 mil passageiros por hora/sentido, que operem com velocidade máxima de 70 quilômetros por hora e possam atender tanto o segmento urbano, como intermunicipal, mostrando-se ótimas soluções aos atuais problemas de mobilidade em cidades acima de 300 mil habitantes”, afirma Amaral.

A Marcopolo tem de forma relevante no desenvolvimento de parcerias e produtos para esses segmentos. Segundo estudos da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTri-lhos), que foram utilizados pela empresa, os déficits atuais e futuros de mobilidade urbana no Brasil no setor metroferroviário, apresentam oportunidades para novos produtos, além da criação de infraestrutura adequada.

A Marcopolo Rail tem como universo de atuação segmentos que são essenciais para a mobilidade dos brasileiros e grande potencial de expansão. O setor metroferroviário brasileiro transporta cerca de dez milhões de pessoas por dia e tem registrado crescimento ao redor de 10% ao ano no número de passageiros.

Atualmente, os sistemas metroferroviários



Produção de carrocerias para veículos aeromóveis começou em 2015



Modelo da Volare funcionará como alimentador do sistema

brasileiros estão restritos a apenas 12 regiões metropolitanas, respondendo por um percentual de viagens muito baixo, com exceção dos estados de São Paulo e do Rio de Janeiro, que assumem uma maior participação nesse modo de transporte. A malha metroferroviária das cinco principais operadoras do país, se somadas, não atinge 750 quilômetros, sendo que 330 quilômetros

estão instaladas no Estado de São Paulo.

Amaral explica que, quanto à escolha e preferência das cidades por modais metroferroviários ou rodoviários (ônibus), depende muito do plano de mobilidade de cada cidade. Estes modais tendem a conviver em complementariedade, como no caso dos veículos projetados para vias troncais e alimentadoras, por exemplo. ■

Neobus vende 30 New Mega para empresa do Paraná

Os novos ônibus, com chassi Mercedes-Benz OF 1721L, começaram a circular em janeiro nas linhas da cidade de Ponta Grossa

SONIA MORAES



Os ônibus New Mega têm acessibilidade e dois boxes para cadeirantes

A Viação Campos Gerais, de Ponta Grossa, no Paraná, colocou em operação, em janeiro deste ano, os 30 ônibus urbanos New Mega, que adquiriu da Neobus.

Com este fornecimento, a Neobus amplia sua presença no Paraná, considerado um dos mais importantes mercados brasileiros. “Desde o fim do ano passado, a encarregadora adotou nova estratégia com foco no desenvolvimento e produção de modelos urbanos e micros. Em 2018, crescemos, aumentamos nossa participação e

já lançamos dois novos veículos”, afirma João Paulo Ledur, diretor da Neobus.

Além do Paraná, o New Mega tem alcançado excelente participação em diversas cidades de outros estados, como Minas Gerais, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, segundo o executivo.

Os novos New Mega possuem chassi Mercedes-Benz OF 1721L de 12.565 mm de comprimento e têm capacidade para transportar 35 passageiros sentados. Os veículos possuem acessibilidade e dois

boxes para cadeirante ou usuário com mobilidade reduzida. Parte da nova frota conta com sistema de monitoramento com quatro câmeras e gravador de imagens.

No interior os ônibus New Mega têm revestimentos impermeáveis, para facilitar a limpeza e manutenção, assoalho em alumínio e iluminação em Led. Os veículos também contam com itinerários eletrônicos com dimensões diferenciadas, para permitir melhor visualização dos passageiros

antes do embarque.

O New Mega possui design limpo e leve e se destaca por oferecer mais conforto e comodidade aos usuários, além de rapidez e facilidade de acesso para intervenções de manutenção com equipamentos e instrumentos de fácil acesso e manuseio. Ao motorista, proporciona mais espaço para as pernas e movimentação, além de contar com console ergonômico, que diminui o desgaste físico e permite que ele se concentre apenas na condução do veículo. Para o empresário, a vantagem está em oferecer à população o que há de mais moderno no segmento.

Luciano Raserá Gulin, diretor operacional da Viação Campos Gerais, comenta que a concessionária tem como propósito a evolução constante no que se refere à reposição da frota. "Pesquisamos no mercado o que existe de melhor em termos de tecnologia na oferta desse tipo de produto", diz.

A Viação Campos Gerais possui tradição no segmento de transporte de passageiros na cidade paranaense. A empresa foi fundada em 1927 e, no ano seguinte, colocou em operação a primeira linha, do centro ao bairro de Uvaranas. Na época, chamava-se Auto Viação Pontagrossense e, em 1964, mudou sua razão social e passou a ser conhecida como Viação Campos Gerais. Atualmente, conta com uma frota de 217 ônibus que circulam em 99 linhas e transportam em média 85 mil pessoas por dia. ■

PARA SÃO PAULO, O NEW MEGA TEM CHASSI VOLKSWAGEN 15.190 OD



Para a cidade de São Paulo, onde pretende ampliar sua participação no competitivo segmento de transporte coletivo urbano, a Neobus acaba de desenvolver e homologar o ônibus New Mega de 15 toneladas no padrão SPTrans. A primeira unidade foi entregue à Transunião Transportes e já está em operação.

O New Mega de 15 toneladas tem chassi Volkswagen 15.190 OD e características exigidas pela SPTrans, bem específicas para o mercado paulistano. Com 9.750 mm de comprimento, conta com elevador, três portas e capacidade para 25 passageiros sentados mais um passageiro portador de deficiência. Possui poltronas estofadas com encosto alto,

sistema de ar-condicionado, vidros colados, tomadas USB em todas as poltronas, display interno para controle de velocidade e catraca sem posto de cobrador.

Segundo João Paulo Ledur, diretor da Neobus, o lançamento do novo New Mega de 15 toneladas acontece pouco depois de a marca lançar o primeiro ônibus urbano New Mega na versão de 17 toneladas de peso bruto total (PBT), também no padrão SPTrans, para o sistema de transporte da capital paulista. "O desenvolvimento desses dois modelos demonstra o nosso foco em sempre oferecer mais para os operadores e destaca nosso compromisso com a inovação", afirma o diretor.



Acervo Digital OTM

www.acervodigitalotm.com.br

1963

2019



Júlio Simões transporta funcionários da Vale com miniônibus Volare 4x4

Os veículos serão utilizados para o transporte de trabalhadores da Vale nas minas de Parauapebas, no Pará

SONIA MORAES

A Júlio Simões Logística (JSL) adquiriu sete miniônibus Volare Attack 8 4x4, que serão utilizados para o transporte de trabalhadores da Vale nas minas de Parauapebas, no Pará. Os veículos estão equipados com dispositivo de transposição acessível (DTA) e têm como diferenciais a tração 4x4 para trafegar dentro das minas e nos trajetos fora-de-estrada da região.

O Volare Attack 8 4x4 é indicado para locais de difícil acesso e estradas secundárias, garantindo conforto, rapidez e segurança aos passageiros. O veículo tem características técnicas diferenciadas para o transporte adequado, sobretudo em municípios e comunidades de zonas rurais.

Para garantir o transporte em regiões onde um veículo com tração convencional não tem condições de ser utilizado, o Volare Attack 8 4x4 conta com um conjunto



Veículos têm tração 4x4 para poder trafegar dentro das minas

powertrain diferente, que tem eixo dianteiro tracionado e sistema de transmissão com a opção de utilização 4x2 (somente tração nas rodas traseiras), 4x4 (tração nas rodas dianteiras e traseiras) e 4x4 com reduzida.

O modelo desenvolvido para a JSL tem ângulos de entrada e saída maiores, estepe no bagageiro traseiro, proteção especial para o cárter do motor e para o tanque de combustível, como também é equipado com motorização Cummins ISF 3.8, de 152

cv de potência. Possui carroceria com saia lateral mais alta, suspensão reforçada, sinalização diferenciada e espelhos que permitem total visualização em torno do veículo, o que proporciona maior facilidade e segurança em manobras e deslocamentos.

O Volare Attack 8 também oferece total acessibilidade, pois conta com o DTA, que permite o embarque e desembarque pela mesma porta de serviço. Conta

ainda com sistema de freio eletropneumático e ar-condicionado instalado no teto, poltronas de 875 mm de largura, cortinas, porta-pacotes em chapa estampada e piso taraflex para maior resistência na aplicação.

A JSL, uma das principais operadoras do segmento de fretamento industrial do Brasil e que atende diversos clientes em todo o país, utiliza outros modelos da Volare, como o Fly 10, recentemente adquirido pela empresa. ■

VOLARE FORNECE 12 MINIÔNIBUS FLY 9 PARA A PRINCESA D'OESTE

Para a Viação Princesa D'Oeste, a Volare vendeu 12 miniônibus. Os veículos, modelo Volare Fly 9 Executivo, serão utilizados em serviços de fretamento da região de Campinas, no interior de São Paulo.

Os modelos Fly 9 têm capacidade para 30 passageiros, além do motorista e auxiliar, e são equipados com faróis e lanternas em Led, poltronas de 940 mm de largura. Conta também com sistema de ar-condicionado de teto, parede de separação total do salão de passageiros, cortinas, itinerário eletrônico, bagageiro e preparação para instalação de sistema de áudio e vídeo com DVD e monitor.

“Temos trabalhado para aumentar nossa participação nos mercados das principais regiões do país, sobretudo no segmento de varejo e fretamento. A nova linha Fly, recentemente renovada, oferece o que há de mais avançado em termos de conforto, segurança e comodidade para os passageiros e operadores”, afirma João Paulo Ledur, diretor da Volare.



Modelo Fly 9 leva 30 passageiros

Mercedes-Benz entrega 20 vans Sprinter para Rimatur

Os veículos serão usados no fretamento contínuo, no transporte de funcionários das empresas e no serviço de turismo e traslados

SONIA MORAES



A Rimatur conta com modelos Sprinter de 9, 15 e 20 assentos para passageiros

A Mercedes-Benz entregou 20 vans Sprinter 415 CDI 15+1 (15 assentos para passageiros mais o banco do motorista) para a Rimatur Transportes de Curitiba, considerada a maior empresa de fretamento da região Sul e uma das maiores do Brasil.

As 20 vans de padrão executivo (com bancos reclináveis, ar-condicionado e elevado padrão de conforto e segurança) foram adquiridas para renovação de frota na prestação de serviço de fretamento contínuo, no transporte de funcionários de empresas clientes, e de fretamento eventual, como turismo e traslados.

“Com essa aquisição, passamos a contar com 170 modelos Sprinter em nossa frota de 220 vans de passageiros”, diz Emerson Imbronizio, diretor comercial da Rimatur.

A robustez e a resistência da Sprinter são essenciais para a Rimatur, que transporta principalmente funcionários para empresas de call center e de polos industriais como São José dos Pinhais, Campo Largo e Fazenda Rio Grande, na Região Metropolitana de Curitiba. “Cada van percorre, em média, 11 mil quilômetros por mês, em vários turnos, até a madrugada”, afirma o

diretor da Rimatur. “Além de contar com oficina própria, o concessionário Rodobens executa revisões de garantia aqui mesmo na nossa empresa, o que agiliza a prestação de serviço e assegura a disponibilidade da frota.”

O cliente destaca ainda o alto nível de tecnologia de segurança da Sprinter. “Esse é um diferencial do produto no mercado. Sistemas como o controle de tração ASR e o programa eletrônico de estabilidade ESP, por exemplo, trazem benefícios para os passageiros, para os nossos motoristas e para a empresa, que conta com alto nível de segurança no dia a dia do transporte de passageiros”, comenta Imbronizio.

Em sua frota total de aproximadamente 450 veículos, entre vans, ônibus e micro-ônibus, a Rimatur conta com modelos Sprinter de 9, 15 e 20 assentos para passageiros, oferecendo aos seus clientes diversas configurações de modelos e quantidades de poltronas.

“Com essa nova entrega de Sprinter à Rimatur, ampliamos a presença da marca na frota do cliente, conquistando cada vez mais a sua aprovação e preferência”,

diz Jefferson Ferrarez, diretor de vendas e marketing vans da Mercedes-Benz do Brasil. “Entre as soluções que oferecemos ao cliente, vale destacar a parceria do Banco Mercedes-Benz. Nessa negociação, por exemplo, o cliente financiou 50% do valor total de aquisição das 20 unidades entregues em fevereiro.”

LIDERANÇA – No mercado brasileiro, a empresa inicia 2019 com liderança destacada nas vendas de vans de passageiros. São 1.190 unidades emplacadas no primeiro trimestre, um crescimento de 63% em comparação aos três primeiros meses de 2018, o que lhe garantiu 60% de participação no mercado.

“A liderança no primeiro trimestre reafirma o êxito da nossa estratégia comercial, que busca entregar ao cliente da Sprinter muito mais do que um produto diferenciado. No ano passado, por exemplo, demos um salto expressivo ao lançar os planos de manutenção básico e completo do Mercedes-Benz Service Care, que trouxe redução média de 40% no custo de serviço para os clientes” afirma Jefferson Ferrarez, diretor de Vendas e Marketing Vans da Mercedes-Benz do Brasil.

O Mercedes-Benz Service Care foi customizado para clientes de veículos comerciais leves, com suporte dedicado na área de peças e serviços da fábrica e dos concessionários. Com esse novo foco e formação, os clientes começaram a perceber as vantagens, como a previsibilidade e a redução de custos operacionais, além da prestação de serviços na rede, com peças e mão de obra especializada, de acordo com a empresa. ■

BYD amplia venda de ônibus elétricos na Espanha

A empresa entregou 15 ônibus para Badajoz e tem encomenda de oito veículos para Badalona, além de novos pedidos de Madri e Valência

SONIA MORAES



A BYD entregou 15 ônibus 100% elétricos de 12 metros de comprimento para a cidade de Badajoz, no sudoeste da Espanha. Segundo a empresa, esta é uma das maiores encomendas de seus veículos no país.

Os ônibus da BYD foram adquiridos para renovar a frota de modelos a diesel da Transportes Urbanos de Badajoz (Tubasa), operadora de transportes públicos, que pertence ao grupo Ruiz, considerado um dos principais do transporte rodoviário

de passageiros da Espanha. Os veículos já estão operando na cidade.

Com os novos veículos da BYD, a cidade de Badajoz se torna o maior usuário de ônibus elétricos na Espanha, com a Tubasa operando o maior percentual de veículos elétricos na frota de transporte público na Europa.

Alimentados por baterias de fosfato de ferro-lítio da BYD, os ônibus possuem autonomia de 250 quilômetros entre as cargas, sendo que a recarga completa é

alcançada em apenas quatro horas. A Tubasa instalou 15 pontos de recarga em sua base, na área industrial El Nevero.

“A Tubasa estabeleceu um claro compromisso com a operação livre de emissões em Badajoz”, declara Javier Contijoch, vice-presidente de vendas para a BYD Europe. “Estamos muito satisfeitos por a empresa ter escolhido a BYD como sua parceira. Demonstramos que a operação 100% elétrica proporcionará economia significativa de custo para a Tubasa e

benefícios para os passageiros e o público em geral.”

A BYD também confirmou a encomenda de oito ônibus 100% elétricos de 12 metros para a cidade de Badalona, na província de Barcelona, com entrega prevista para breve, e novas encomendas de operadores de ônibus em Madri e Valência. A cidade portuguesa de Coimbra também está se preparando para receber oito ônibus da BYD, sinalizando a crescente demanda em toda a Península Ibérica por veículos elétricos da BYD livres de emissões.

Segundo Isbrand Ho, diretor-administrativo da BYD Europe, o potencial no mercado ibérico está crescendo rapidamente, com pedidos consecutivos da Espanha e de Portugal. “Até agora, confirmamos 32 ônibus elétricos, que serão entregues nos dois países até o verão de 2019, e temos confiança de que haverá mais por vir. Estamos satisfeitos que essas cidades já tenham escolhido os ônibus de emissão zero, que contribuem para a qualidade do ar.”

Adalberto Maluf, diretor de marketing, sustentabilidade e novos negócios da BYD Brasil, comenta que, assim como os Estados Unidos, a Espanha havia sido pioneira na inserção de ônibus híbridos, o que retardou a entrada dos elétricos naquele país. “Mas agora ambos os países se juntam ao Reino Unido, aos países escandinavos, à Austrália, ao Japão e à China, entre tantos outros que focam seus esforços nos ônibus elétricos puros. Esses exemplos servem como modelo para o Brasil, que não fez a transição aos híbridos e, portanto, poderá ir direto para a tecnologia mais eficiente e limpa, a elétrica a bateria.”

ARGENTINA – Para a Argentina, a BYD entregou um lote de 12 ônibus 100% elétricos, modelo K9. Os veículos foram embarcados no porto de San Antonio, no



**Os veículos para Badajoz têm 12 metros de comprimento
Os ônibus K9 vão integrar a primeira frota de elétricos da Argentina**

Chile, e chegaram à cidade de Mendoza no dia 23 de maio. Agora vão passar por verificação antes de entrar em operação.

Segundo a BYD, os ônibus K9 vão integrar a primeira frota de modelos elétricos na Argentina, sendo um marco importante na eletrificação do transporte público no país sul-americano.

Este projeto, que é resultado de esforços conjuntos entre o governo local, a empresa de ônibus argentina Andesmar (operadora local) e a BYD, é uma alternativa de transporte mais limpo e silencioso, que também melhora a qualidade dos serviços

de transporte.

Os ônibus do modelo BYD K9 têm 12 metros de comprimento e são equipados com a mais avançada tecnologia de baterias de fosfato de ferro-lítio não tóxicas e à prova de fogo, além de motores elétricos acoplados nas rodas e freios regenerativos. Os ônibus vêm equipados com ar-condicionado, assentos confortáveis e baterias que podem oferecer autonomia total em uma única carga.

As soluções de transporte zero emissão da BYD estão cada dia mais populares na América Latina, incluindo Brasil, Colômbia, Equador, Uruguai e, agora, Argentina. Em dezembro de 2018, a BYD colocou em operação 100 ônibus totalmente elétricos do modelo BYD K9FE em Santiago, capital do Chile. Esses veículos fazem parte da maior frota de ônibus elétricos da América Latina. Além disso, em janeiro deste ano, a BYD venceu a licitação para fornecer à cidade colombiana de Medellín a maior frota de ônibus 100% elétricos do país e a segunda maior frota da região.

No mundo, os ônibus, táxis e outros veículos elétricos da BYD estão presentes em mais de 300 cidades, 50 países e regiões em seis continentes. ■



Adalberto Maluf: “Brasil poderá ir direto para a tecnologia elétrica”

Alstom fornece ônibus elétricos para Estrasburgo

O primeiro contrato com a empresa de transporte da França inclui 12 veículos de 12 metros de comprimento e três portas

SONIA MORAES



O design inovador é baseado no veículo leve sobre trilhos

A Alstom recebeu o primeiro pedido para o Aptis, seu ônibus 100% elétrico. O contrato fechado com a Communauté des Transports Strasbourgeois (CTS), empresa de transportes de Estrasburgo, na França, envolveu a venda de 12 veículos com 12 metros de comprimento e três portas. Serão os primeiros modelos elétricos a reforçar a frota da operadora francesa.

O Aptis tem design inovador baseado no de um VLT (Veículo Leve sobre Trilhos). Seu sistema de auxílio à parada para alinhamento com a calçada, o piso baixo e plano e as três portas largas permitem fácil circulação e embarque para pessoas com mobilidade reduzida e para carrinhos de bebê. Este ônibus tem 25% mais superfície de janela do que um modelo padrão e uma área de assentos traseira com vista panorâmica.

Os veículos solicitados por Estrasburgo são projetados para o modo de carregamento noturno no pátio. Mas o Aptis também está disponível para carregamento no final de cada linha usando soluções de carregamento terrestre (SRS) ou carregamento por meio do topo (pantógrafo inverso).

“Estamos muito orgulhosos por termos recebido este primeiro pedido do Aptis, nossa solução de mobilidade 100% elétrica, e satisfeitos com a confiança demonstrada pela CTS”, afirma Jean-Baptiste Eyméoud, presidente da Alstom na França.

Segundo o executivo, o Aptis é projetado pelas equipes da Alstom na fábrica de Hangenbieten, na Alsácia, França. O modelo foi criado para garantir um custo total otimizado. Isso é possível com a manutenção e os custos operacionais reduzidos,

além de uma vida útil mais longa do que a de um ônibus padrão e de maior capacidade de passageiros. Para as autoridades locais, o objetivo é ter um custo total equivalente ao dos ônibus a diesel padrão atual.

Desde setembro de 2018, o Aptis também é referenciado pelo CATP, o escritório central de compras da França para o transporte público, em sua oferta de ônibus elétrico destinada a compras públicas pelas autoridades locais.

APRESENTAÇÃO – O protótipo da Alstom foi apresentado em março de 2017 em Duppigheim, na Alsácia, como uma solução de mobilidade inovadora. No teste de avaliação, quatro veículos em condições reais de operação percorreram mais de 40 mil quilômetros na França (Paris, Lyon, Estrasburgo, Marselha, La Rochelle, Nantes, Le Mans, Orléans, Versailles, Lourdes, Toulouse, Tarbes, Grenoble e Montpellier) e em outros países da Europa (Bélgica, Alemanha, Holanda e Espanha).

Segundo a Alstom, esses ensaios permitiram avaliar as características do Aptis, seu desempenho de inserção (uso otimizado da área de superfície em viradas), sua capacidade de autonomia e seu sistema de direção assistida.

Com quatro rodas dirigíveis, ante duas nos outros ônibus, o Aptis ocupa uma área superficial 25% menor nas curvas, gerando uma integração perfeita com a cidade. Nos pontos de parada de ônibus, isso minimiza o espaço necessário para estacionar, ao mesmo tempo que oferece ganhos em termos de espaço disponível para outros veículos. ■



SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2019



DATA:

20 e 21 de agosto de 2019



LOCAL:

Hotel Royal Tulip Brasília Alvorada

CONTATO COMERCIAL:



(11) 5096-8104



marcelofontana@otmeditora.com



AGENDE-SE

Realização



Organização



Apoio editorial



NTUrbano



Porto Alegre moderniza o sistema de bilhetagem de toda a frota

Porto Alegre renova bilhetagem eletrônica

Sistema de ônibus da capital do Rio Grande do Sul instala novos equipamentos e soluções em telemetria, monitoramento e biometria

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Porto Alegre está investindo em novas tecnologias para melhorar o transporte coletivo da cidade. Entre as iniciativas, implementadas em parceria com a Prodata Mobility Brasil, está a renovação dos validadores de toda a frota de 1,5 mil ônibus. Até agora, cerca de 1,2 mil equipamentos já foram instalados. “Sentimos a necessidade de modernizar todo o sistema de bilhetagem eletrônica. Os validadores novos funcionam como um computador embarcado, transmitindo dados sobre a localização do veículo enquanto circula pelas vias da cidade, como também informações relativas à operação. A solução possibilita o

rastreamento dos veículos por GPS”, conta o diretor executivo da Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre (ATP), Gustavo Simionovschi.

Além dos novos validadores e software de bilhetagem, a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) também está realizando a expansão do projeto de reconhecimento facial, iniciado no fim de 2017. Quando há suspeita de fraude ou uso inadequado do benefício, o cartão de transporte é bloqueado. Atualmente, idosos, deficientes e estudantes são beneficiados. Os responsáveis pelos cartões que apresentarem discrepâncias são chamados

pela EPTC para os devidos esclarecimentos. Caso seja comprovado o uso inadequado, há possibilidade de perda do benefício. Porto Alegre possui índice de 35% de gratuidades e isenções, enquanto a média nacional é de 22%, de acordo com dados da EPTC.

Na solução de biometria de Porto Alegre, a câmera que fotografa os passageiros beneficiados pelas gratuidades também filma o interior dos ônibus. Outra novidade é a instalação do circuito fechado de televisão (CFTV), que possibilita o monitoramento por meio de câmeras e traz maior segurança ao usuário do serviço. “Além da

câmera do sistema de biometria, estamos instalando outras para ter conhecimento de tudo que ocorre durante a viagem. Os veículos podem ter duas, três ou até quatro câmeras, de acordo com a necessidade”, informa Simionovschi.

A instalação de sistema para rastreamento por GPS está em fase de implementação. “O sistema de Porto Alegre é flexível e customizado. As soluções foram desenvolvidas em conjunto e especialmente para a cidade. Com o monitoramento e a telemetria, conseguimos transmitir todas as informações relevantes para os usuários e para o operador”, explica Leonardo Ceraçoli, diretor comercial da Prodata Mobility Brasil.

Os passageiros que utilizam o cartão TRI de transporte passaram a contar com o aplicativo TRI POA, disponível para IOS e Android. Por meio do novo app, é



Gustavo Simionovschi : "atendemos reivindicações dos próprios usuários"

possível ver o saldo, o extrato dos últimos usos e até fazer a recarga com cartão de crédito. O site do TRI também agregou a funcionalidade de compra com cartão,


disponibilizando ainda a opção na modalidade débito. O cartão TRI é aceito nos bloqueios do metrô, em todos os ônibus urbanos e nas lotações de Porto Alegre.

O aplicativo também permite cancelar o cartão em caso de perda, furto ou dano, como ainda solicitar uma segunda via. Mais de um milhão de pessoas possuem o TRI e poderão se beneficiar das vantagens da plataforma. “O aplicativo vem para agregar vantagens e facilitar a vida do passageiro. São reivindicações dos próprios usuários que estamos conseguindo viabilizar neste lançamento”, acredita Simionovschi. “Estamos trabalhando para trazer maior competitividade, eficiência e segurança ao serviço de transporte coletivo”, afirma. ■

CAMPIONE INVICTUS

Ele não para de surpreender.



 www.comilonibus.com.br

Ônibus na medida certa.



COMIL ASSIST 
0800 643 0534
Cada vez mais perto de você.

COMIL



As 41 estações do MetrôRio começam a aceitar cartões de crédito Visa

MetrôRio passa a aceitar cartões de crédito Visa sem contato

Além das formas já existentes de pagamento, também podem ser usados telefones celulares e dispositivos como pulseiras e relógios que tenham a tecnologia de aproximação (NFC)

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Atualmente, cerca de 30% dos pagamentos no transporte público no país ainda são feitos em dinheiro, o que gera custos operacionais e logísticos para as empresas, além dos problemas com falta de troco e de segurança para os usuários. Novas formas de pagamento estão sendo desenvolvidas para reduzir o uso da moeda e para dar mais alternativas aos passageiros. Em abril, a concessionária MetrôRio, empresa do grupo Invepar que transporta 900 mil pessoas por dia, passou a aceitar pagamento por aproximação, nas catracas de acesso fornecidas pela Digicon. O pagamento pode ser feito exclusivamente por cartão de crédito da bandeira Visa, aparelho de celular, pulseira ou relógio com a tecnologia NFC (Near Field Communication).

Assim, o usuário pode apenas aproximar o dispositivo com a tecnologia NFC das catracas em qualquer das 41 estações do metrô. A iniciativa, desenvolvida pelo MetrôRio e pela Visa, conta ainda com a parceria do Banco do Brasil (BB), do Bradesco e da Cielo. A novidade vai permitir economia de tempo ao usuário e maior fluidez no embarque. A cobrança da tarifa será debitada diretamente na fatura do cartão, sem custo adicional ou taxas, ao final de cada dia de uso. Em um primeiro momento, somente os cartões de crédito da Visa estarão habilitados para utilização. Os clientes também podem usar seu cartão Visa em carteiras digitais como Apple Pay e Samsung Pay para conseguirem realizar o pagamento por aproximação.

De acordo com Marcelo Sarralha, diretor

executivo de produtos da Visa Brasil, a solução com cartões bancários sem contato é menos vulnerável a fraudes. "A utilização de cartões EMV contactless para pagar a passagem no transporte público traz mais segurança para os usuários e operadores, pois esses cartões seguem as regras globais de segurança do sistema financeiro. No Brasil, cada sistema de transporte conta com uma tecnologia própria para combater as fraudes, o que dificulta uma padronização da segurança. Com este novo modelo, o país começa a se adequar às normas mundiais", acredita.

Sarralha destaca que o pagamento com cartões bancários deve ser um meio complementar para os usuários. "O vale-transporte já está consolidado. Queremos oferecer uma opção para o usuário esporádico,

que geralmente paga em dinheiro. O uso do dinheiro traz dificuldades e gastos para os operadores e usuários. Para um turista, por exemplo, a possibilidade de pagar diretamente com o cartão de crédito ajuda muito na hora de se locomover em qualquer cidade”, diz.

A Visa desenvolveu a solução tecnológica e o hardware para implementação da nova tecnologia. “É inviável para o operador brasileiro trocar todo o equipamento para implementar o pagamento com cartões bancários. Por isso, criamos um pequeno dispositivo, para ser instalado no validador (catraca), que contém um chip SAM, o que permite a leitura dos cartões bancários contactless pelo equipamento já existente, reduzindo significativamente os custos”, conta Sarralha. Em breve, o MetrôRio irá aceitar também cartões de débito.

A tecnologia está em operação desde 2014 no metrô de Londres, na Inglaterra. No primeiro ano de implementação, o pagamento sem contato superou o uso do cartão de transporte local (Oyster) ao tomar 55% do seu mercado. Atualmente, mais de 40% das passagens adquiridas no metrô londrino são pagas com cartões contactless. Ao todo, o sistema já recebeu o pagamento com cartões de mais de 100 países, segundo dados da operadora. Para expandir o uso dos cartões bancários nos ônibus e trens brasileiros será necessário ampliar a presença dos cartões com tecnologia sem contato.

O MetrôRio, entretanto, será a primeira operadora no mundo a usar a nova solução global Visa Secure Access Module (SAM), que permite a aceitação de qualquer cartão, celular ou dispositivo com a tecnologia de pagamento por aproximação, sem a necessidade de trocar sua atual infraestrutura de validadores. Esta solução, em teste desde o ano passado, foi desenvolvida em parceria com a Planeta Informática, o Ingenico Group e a Digicon. A Cielo é a adquirente parceira na implementação do



Os passageiros poderão utilizar também dispositivos móveis

projeto nas catracas do metrô do Rio de Janeiro.

CONTACTLESS — Os pagamentos por aproximação estão substituindo principalmente o dinheiro. Na Austrália, por exemplo, foi observada uma queda de 16% neste tipo de pagamento. No Brasil, desde o fim do ano passado, o número de pagamentos por aproximação chega a mais de um milhão de transações por mês. Já no Rio de Janeiro, o crescimento registrou uma alta de 2.000% em um ano, segundo levantamento da Visa.

O BB esteve entre os primeiros bancos do mundo a emitir cartões com tecnologia por aproximação, ainda em 2009. Desde então, a instituição disponibiliza cartões com pagamento por aproximação para clientes específicos. Além disso, qualquer cliente BB que possua um Ourocard Visa pode pagar por aproximação, ao cadastrar o número do seu cartão nas principais carteiras digitais do mercado. O BB pretende emitir mais de cinco milhões de cartões por aproximação só neste ano, aproveitando-se da maior disseminação desta forma de pagamento.

Edson Costa, diretor de meios de pagamento do BB, comenta a participação no projeto MetrôRio com a Visa: “Temos uma história de pioneirismo, que vem desde a inclusão do chip no cartão e que passa por

todas as soluções de pagamento mais modernas do mercado de meios de pagamento. Anunciar mais essa solução demonstra que estamos na vanguarda. É nosso intuito apoiar a inclusão digital e dar ao cliente a opção de escolher como quer fazer seus pagamentos”.

O Bradesco foi o pioneiro na emissão de cartão Visa com a tecnologia de pagamento por aproximação no Brasil. O banco tem mais de 600 mil cartões emitidos com essa tecnologia aptos para uso, além de milhares de cartões cadastrados nas três carteiras digitais, também conhecidas como Pays. “O segmento de transporte é fundamental na nossa estratégia de fomentar a utilização de meios de pagamento digitais e por aproximação, como também de ampliar o uso do cartão para todas as necessidades do dia a dia dos nossos clientes”, afirma Vinicius Favarão, diretor do Bradesco Cartões.

Os passageiros ainda poderão adquirir, em breve, cartões por aproximação na estação central do Metrô em caixas automáticas da Saque e Pague. Os plásticos, emitidos pela BPP, serão pré-pagos, aceitos em qualquer estabelecimento Visa e podem ser recarregados. O projeto ainda teve a participação da Software Express, uma empresa da First Data, que foi responsável pelo roteamento e processamento das transações por aproximação. ■

Smart Ticketing: a chave da mobilidade

Evento discute soluções e apresenta exemplos internacionais, com enfoque na integração entre diferentes redes e players do transporte

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Calypso Networks Association (CNA) abriu um escritório no Brasil e, para marcar a entrada mais efetiva no mercado brasileiro e promover uma conferência em São Paulo, que abordou temas como bilheteagem, mobilidade e cidades inteligentes. Philippe Vappereau, presidente da CNA, ressaltou, durante o evento, que o Brasil é o maior mercado da América Latina. “A abertura de um escritório da organização no país vem reforçar nosso objetivo de divulgar nosso trabalho e aumentar o market share no continente”, disse.

Luiz Fernando Portella, representante da CNA do Brasil enfatizou a importância da interoperabilidade nos sistemas inteligentes de transporte (ITS). “A América Latina é o único continente que ainda não conta com sistemas interoperáveis. No Brasil, temos observado avanços no uso de cartões bancários no transporte, mas ainda não chegamos a um modelo realmente integrado e conectado. Há muitas questões a serem resolvidas”, declarou.

Para André Dantas, diretor-técnico da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), não existe interoperabilidade no Brasil. “Há tentativas de construir sistemas interoperáveis, que ainda precisam evoluir. Há questões técnicas, econômicas, institucionais e políticas que dificultam esse objetivo. É um grande desafio superá-las, encontrando soluções alinhadas com a realidade nacional, considerando as características e as limitações locais”, afirmou.

Paulo Barreto, especialista técnico da CNA, acredita que para se chegar à

interoperabilidade entre diferentes redes é necessário simplificar as ferramentas tecnológicas e garantir a confiança de todos os players envolvidos. “Os sistemas de transporte contam com múltiplos provedores, o que acaba trazendo alguns problemas, principalmente relativos aos dados obtidos e às receitas. Portanto, os padrões de segurança internacionais são fundamentais”, comentou.

“Na Bélgica, temos o cartão multiserviços Mobib, que pode ser usado para metrô, bonde, ônibus, veículo compartilhado e bicicletas. O BMC é o consórcio que dá suporte ao sistema, que conta com vários integradores. É um exemplo de simbiose entre o operador e o provedor”, disse. No país, há 30 mil validadores e quatro operadores. A Bélgica evoluiu para um modelo open source em SDK (software development kit), chamado de Keyple, desenvolvido pela Calypso.

A capital de Portugal, Lisboa, foi um dos cases apresentados durante o evento. O sistema Ticketing Calypso, adotado pelas operadoras de transportes que atuam na região metropolitana de Lisboa, é coordenado pela Otlis, um grupo de empresas de transportes, criado em 1996 e dedicado a desenvolver, implementar e gerir novas tecnologias na área da bilheteagem sem contato.

O sistema conta com um software para os terminais de inspeção dos cartões. “A região é composta por 18 municípios e tem 2,9 milhões de habitantes. Apesar de ser bem menor que São Paulo, tem a mesma complexidade”, afirmou Tiago Lopes

Farias, presidente do conselho de administração da Otlis e presidente da Carris, empresa que faz a gestão dos sistemas de ônibus e bondes de Lisboa.

A região utiliza os cartões Viva, que são controlados pela Otlis em parceria com a Sociedade Interbancária de Serviços (Sibs). O cartão eletrônico personalizado disponibiliza passes mensais para o usuário frequente do transporte público. O Viva permite carregar diferentes modos de transporte, incluindo patinetes e bicicletas, como também é válido para alguns estacionamentos.

O passageiro pode carregar seu cartão em qualquer posto de autoatendimento bancário, nos totens e no portal da Viva. Para o usuário eventual, há o Viva Go, um cartão bancário associado ao transporte. “Não podemos usar cartões EMV porque os equipamentos não são certificados para isso”, explicou Farias. “Lisboa implementou um sistema interoperável, intermodal e sustentável.”

A Idemia desenvolveu um cartão de pagamento chamado Cosmo Fly, que vem com novos serviços, inclusive mobilidade urbana, permitindo que seus titulares comprem bilhetes de transporte público da região de Lisboa diretamente do parceiro de transporte do seu banco. As passagens são armazenadas no cartão de pagamento e podem ser usadas imediatamente. A solução é voltada para os passageiros que pagam e viajam usando apenas um cartão. Enquanto os sistemas de circuito aberto exigem portas EMV conectadas e suporte administrativo e bancário,

os cartões Cosmo Fly, que são certificados pela Calypso, se comportam exatamente como os bilhetes eletrônicos padrão.

Claudio Giacobbe, gerente de projetos de TI da Telematic Technologies Transport Traffic Torino (5T), apresentou durante a conferência o projeto de interoperabilidade regional em Piemonte, no norte da Itália. Piemonte, cuja capital é Turim, tem 4,3 milhões de habitantes e 25,4 mil quilômetros quadrados. A 5T é uma empresa privada que monitora o sistema da região. Com a implantação da tecnologia Calypso, o tempo médio de viagem da casa para o trabalho foi reduzido em 17%, de acordo com a companhia.

Com mais de 100 operadores, o Piemonte monitora todos os veículos de transporte coletivo. O usuário tem à disposição um cartão contactless e pode fazer uso também de aplicativos para equipamentos

móveis para pagar a passagem. "Utilizamos um cartão, chamado de Bilhete Integrado de Piemonte, desde 2008, que é aceito em ônibus, trens, metrô e em serviços de carros e bicicletas compartilhados. A região também é interoperável com a Ligúria", explica Giacobbe.

PADRÕES INTERNACIONAIS – A CNA reúne operadores, autoridades e fornecedores que implementam a Calypso, uma plataforma aberta emitida a partir de um projeto da União Europeia para garantir um alto nível de segurança para transações sem contato e para fornecer interoperabilidade técnica entre redes, propiciando um ambiente para provedores de serviços múltiplos. As principais tarefas da CNA são definir e direcionar as especificações de referência, uma política de certificação e contribuir para o processo de padronização

internacional.

Calypso é um padrão aberto para serviços sem contato, desenvolvido há mais de 20 anos, que evoluiu para um modelo open source em SDK (software development kit). Totalmente independente dos fornecedores da indústria, pode ser utilizado com diferentes tipos de cartão e equipamento. "Estamos presentes em 27 países e 70 cidades, com soluções para transporte e estacionamento. A CNA criou dois níveis de certificação para garantir a interoperabilidade técnica entre os diferentes fornecedores", informou Ralph Gambetta, secretário-geral da organização.

A CNA oferece a Hoplink, uma aplicação dedicada à interoperabilidade local, regional e internacional, que permite ao usuário viajar sem problemas com seu cartão de transporte ou com dispositivos móveis, como um smartphone. ■

transporte
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.



11-5096.8104

GELADEIRAS para ÔNIBUS

ELBER
GELADEIRAS
A serviço do seu conforto

Sua Viagem com mais CONFORTO!

3 litros 4.5 litros 6.5 litros
Aquecedores de Líquidos

Aquecedor de alimentos AAF58
Geladeira GPD70
Bebedouro BGR20

Conheça nossa linha completa de geladeiras para ônibus, em nosso site.

(47) 3542-3000
www.elber.ind.br
facebook.com/elbergeladeiras

Securitização de créditos: mais uma alternativa de financiamento

LEONARDO CORDEIRO | EDUARDO MEDEIROS

Quais os meios de financiamento disponíveis para uma empresa que, embora tenha bons contratos com o Poder Público e/ou outros clientes e condições de cumprimentos, apresente sucessivos anos de prejuízos? Provavelmente poucas opções e, quando disponíveis, com custos elevadíssimos, garantias excessivas e outras condições bastante onerosas e desfavoráveis.

É neste contexto que algumas empresas podem se valer de outros meios para financiar seus negócios, dentre eles, a securitização de créditos.

Mas o que é a securitização de créditos? De forma simplificada, trata-se da cessão de um fluxo de recebíveis futuro que alguém possui por conta de um negócio realizado com terceiros, podendo tal recebível decorrer de uma relação contratual terminada, e nesse caso estaremos diante a um crédito adjetivado como “performado”, ou de uma relação ainda não terminada, em que denominamos o crédito como “não performado”.

A distinção entre crédito performado e não performado é importante porque, no primeiro caso, permite a separação entre o perfil de crédito da empresa cedente do fluxo e a qualidade de seus recebíveis.

Em outras palavras, na securitização de créditos performados a relevância da situação econômico financeira do cedente do fluxo de recebíveis é menor porque: (i) se analisa em um primeiro momento a legitimidade e situação do titular do crédito para realizar a cessão pretendida, ou seja, se ele tem o direito e não está fraudando credores; e, principalmente, (ii) se o crédito existirá independente da atuação de seu credor.

Um exemplo de crédito performado é aquele decorrente da locação de imóvel para um terceiro. Em tal situação, a mera disponibilização pela pessoa ou empresa proprietária dos bens à terceiro locatário dará ensejo na obrigação de pagamento de

aluguel, cujo risco de crédito é o único envolvido neste negócio.

No caso de crédito não performados, além do risco creditício do devedor do crédito, ou seja, do risco do crédito ser adimplido, importa também a situação do titular do fluxo de recebíveis futuro. Isso porque a existência do crédito depende de uma ação de seu titular.

É a hipótese que se verifica, por exemplo, em um contrato de prestação de serviços ainda não prestado. Embora o contrato exista e seja válido, o titular do crédito somente fará jus a receber determinado valor se prestar um serviço.

Pois bem. Diante a essas possibilidades, algumas empresas de transporte vêm cedendo seus recebíveis a fundos de investimento em direitos creditórios (“FIDC”) e/ou companhias securitizadoras¹ e, assim, obtendo outra alternativa de financiamento para seus negócios perante instituições financeiras e por meio do mercado de capitais.

No caso dos FIDC, a securitização ocorre por meio da cessão pela empresa de transporte do fluxo de recebíveis ao fundo, que passa a ser titular de tal e a receber os pagamentos do devedor do crédito.

Os recursos são captados pelo FIDC com

seus cotistas, que passam, via fundo, a ser titulares do crédito cedido e a receber como rendimentos os valores pagos pelos devedores do fluxo de recebíveis cedidos.

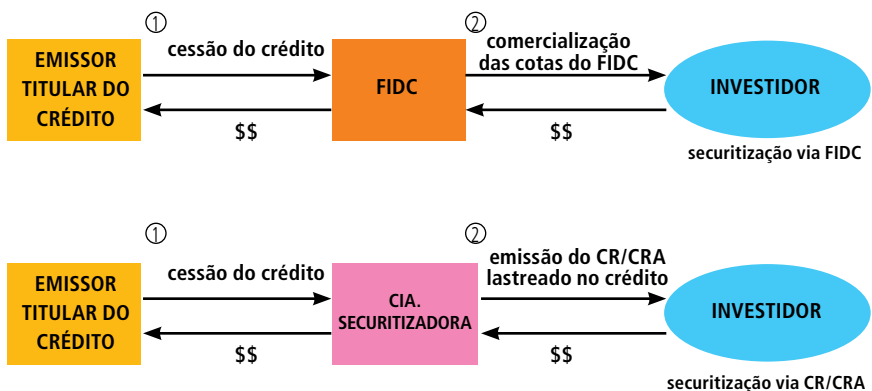
No caso da cessão dos créditos às companhias securitizadoras, os créditos adquiridos por companhias securitizadoras servem de lastro para Certificados de Recebíveis Imobiliários (“CRI”) ou Certificados de Recebíveis do Agronegócio (“CRA”) emitidos por tais companhias e são negociados no mercado de capitais a investidores, que, ao adquirirem o CRI e/ou CRA, passam a receber o fluxo de recebíveis anteriormente detido pela empresa de transporte cedente.

No caso da securitização por companhias securitizadoras, não há emissão de cotas do fundo, mas sim de CRI e de CRA que são negociados a investidores.

Com o produto da negociação do CRI ou CRA aos investidores as companhias securitizadoras pagam a empresa de transporte cedente pelo fluxo de recebíveis cedido.

A operação pode ser melhor compreendida no seguinte fluxograma:

A securitização é uma alternativa de financiamento às empresas de transporte, pois, dentro do contexto operacional delas, permite a sua aplicação de diversas maneiras, como demonstrado adiante.



Uma possibilidade está relacionada às empresas de transporte coletivo de passageiros prestadoras de serviço público que, na maioria das vezes, possuem um fluxo de recebíveis constante decorrente da comercialização de créditos eletrônicos de passagem, seja na modalidade comum e de vale-transporte. Ou seja, créditos oriundos da atividade de bilhetagem.

Tal fluxo de recebíveis poderia ser cedido a um FIDC, por determinado prazo e valor, e, assim, proporcionar à empresa de transporte recursos imediatos para atender suas necessidades de caixa no presente.

Algo semelhante já foi realizado pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM em 2017. Na ocasião, foi cedido o fluxo futuro de arrecadação decorrente da venda de bilhetes de transporte em determinadas estações.

É uma forma de financiamento que, se bem utilizada, poderá suprir as necessidades financeiras das empresas concessionárias públicas que, como outros setores da economia que se relacionam com o Poder Público, passam por um momento difícil.

Outra possibilidade de aplicação da securitização pelas empresas de transporte está relacionada com cessão às companhias securitizadoras de fluxo de recebíveis imobiliários decorrente da utilização de imóveis.

É sabido que muitas empresas de transporte utilizam imóveis próprios como garagem. A partir de tal premissa, é admissível ajustar a operação para criar uma relação locatícia e realizar a securitização de créditos decorrentes de tal utilização.

Para tanto, não raras vezes, há necessidade de um redesenho societário e patrimonial visando separar em entidades distintas o imóvel utilizado como garagem da operação de transporte para viabilizar a securitização e também atingir melhor eficiência tributária na operação.

É uma estrutura de securitização bastante utilizada como financiamento e não pode ser ignorada pelos empresários, principalmente diante das atuais dificuldades enfrentadas pelo setor.

Também vislumbramos a possibilidade



1



2

1 - Leonardo Cordeiro é sócio do Cordeiro, Lima e Advogados, especialista em Direito Tributário pela PUC/SP, ex-professor de planejamento tributário, possui LLM em Direito Societário pelo Insper e Mestrando em Direito dos Negócios pela FGV-SP

2 - Eduardo Medeiros é coordenador da área de mercado de capitais e societário do Cordeiro, Lima e Advogados, especialista em Direito Societário pela FGV/SP e possui LLM em Direito Societário pelo Insper

de securitização por meio da cessão de créditos do agronegócio que, embora à primeira vista possa parecer estranho que uma empresa de transporte possua créditos do agronegócio e, assim, que se valha de uma securitização de créditos que resulte em uma emissão de CRA, recentemente a Comissão de Valores Mobiliários – CVM manifestou seu entendimento indicando as características do crédito do agronegócio capaz de servir de lastro para uma emissão de CRA.

(i) decorrer de dívida contraída pelo próprio produtor rural ou cooperativa; ou

(ii) decorrer de dívida vinculada à relação comercial entre o devedor e produtor rural ou cooperativa; ou

(iii) ter como parte (devedor ou credor) original produtor rural ou cooperativa, independentemente da destinação de recursos.

Por esta perspectiva, principalmente considerando o quanto previsto no último item, se uma empresa de transporte presta serviço de transporte para uma empresa atuante na atividade rural, como, por exemplo, uma produtora de celulose, ela será detentora de créditos do agronegócio e poderá obter recursos por meio da cessão a uma companhia securitizadora e operação de emissão de CRA.

Em tal hipótese, estaríamos diante de uma securitização de créditos não performados, cujo o risco de crédito da empresa de transporte cedente será tanto relevante para a operação quanto da pessoa devedora do crédito.

Apesar das duas possibilidades de securitização, via FIDC e companhias securitizadoras, vemos vantagens diferentes em

ambas formas que devem ser consideradas na operação.

Enquanto as operações via FIDC são possíveis com créditos de qualquer natureza, as operações com as companhias securitizadoras devem obrigatoriamente envolver créditos imobiliários e do agronegócio.

Por outro lado, se cumpridas algumas condições, a securitização por meio da emissão de CRI e de CRA também tem sua preferência do investidor porque os rendimentos recebidos são isentos de Imposto de Renda - IR e de Imposto Sobre Operações Financeiras – IOF.

Isso porque a vantagem tributária possibilita ao investidor ter ganhos líquidos maiores se comparados com operações de securitização com taxa iguais realizadas via FIDC; e permite a cessão de crédito por taxa melhor para o titular do crédito, no caso a empresa de transporte, sem prejuízo da rentabilidade do investidor, quando ocorrida no âmbito de uma securitização de créditos com emissão de CRI e de CRA se comparada com uma securitização via FIDC com taxas iguais.

A securitização de recebíveis pode ser um instrumento de financiamento das empresas de transporte bastante útil e que, se somada a uma equipe conhecedora das potencialidades e necessidade dos negócios, certamente auxiliará aquelas que desejam ter uma operação longa e se destacar no atual cenário brasileiro de alta competitividade, margens operacionais cada vez menores e necessidade grande esforço para superar o atual momento.

¹ As companhias securitizadoras são companhias abertas registradas na CVM e habilitadas para emitir certificados de recebíveis lastreados em créditos imobiliários ou do agronegócio.

6ª Semana UITP América Latina: desafios e oportunidades

Evento discutiu as principais tendências para o setor de transporte de passageiros, como conectividade, tecnologia e meios de pagamento

MÁRCIA PINNA RASPANTI



LATIN AMERICA



6ª Semana UITP América Latina



A sexta edição da Semana UITP América Latina reuniu cerca de 200 visitantes, entre especialistas, empresários, pesquisadores e autoridades, de 18 a 20 de março, no Centro Brasileiro

Britânico, em São Paulo. Como parte do evento, ocorreu também o sexto Seminário ITS UITP América Latina, além do Encontro para Autoridades, Reunião UITP Information Technology &

Innovation Commission.

O secretário-geral da UITP, Mohamed Mezghani, ressaltou que não é possível definir um único modelo de mobilidade ideal para a América Latina.

“Existe uma grande diversidade de situações nas cidades latino-americanas. É importante observar essas diferenças e escolher as melhores soluções de acordo com as especificidades locais e históricas”, disse. Entre as boas práticas existentes no continente, Mezghani destacou a experiência das PPPs (políticas público-privadas) de São Paulo e a eletrificação do transporte público no Chile.

Jean Carlo Pejo, secretário nacional de mobilidade e serviços urbanos do Brasil, lembrou que, para que haja mobilidade, é necessário um ambiente urbano adequado e uma boa infraestrutura. “Hoje, existem 790 projetos em andamento no país, dos mais variados portes e em todos os tipos de equipamento de infraestrutura. As obras de mobilidade valorizam o entorno de onde são construídas. Esse tipo de intervenção não traz só despesas. Pelo contrário, traz riqueza para a região”, afirmou.

Uma das discussões promovidas durante o encontro foi sobre o serviço de ônibus por demanda, que começa a se concretizar no Brasil. A maior preocupação é relativa à regulamentação desse tipo de transporte. “A legislação, muitas vezes, se torna uma amarra que atrasa as inovações”, explicou Edmundo Pinheiro, diretor da HP Transporte Coletivo, que acaba de implementar, em Goiânia, um serviço nesse formato. Trata-se do Citybus 2.0, um serviço de transporte coletivo por aplicativo de celular, desenvolvido pela HP Transportes, que passou por mais de dois anos de estudos para chegar às ruas da capital de Goiás.

O serviço complementar circula, inicialmente, pelo centro expandido da capital goiana, que compreende 11 bairros. No Citybus 2.0, o usuário escolhe

seu destino, confirma a viagem e é direcionado para o ponto virtual, onde deve pegar o miniônibus, que será identificado na plataforma. De acordo com a HP Transportes, Goiânia é a primeira cidade latino-americana a receber este tipo de serviço. Existem operações semelhantes em outras 50 cidades nos Estados Unidos, Europa, Canadá e Ásia. O projeto surgiu a partir de pesquisas feitas pela HP Transportes que identificaram queda de usuários no transporte coletivo convencional.

INTEGRAÇÃO E CONECTIVIDADE - A mobilidade como serviço, ou MaaS, é um conceito que se torna cada vez mais relevante no setor de transporte de passageiros. “MaaS é uma solução integrada e interconectada, entre diferentes modais e consumida como um serviço”, comentou João Ronco Júnior, diretor da Prodata Mobility Brasil. Conectividade, conta unificada, blockchain e regras tarifárias comuns são pré-requisitos para que serviço MaaS seja implementado de forma efetiva.

Segundo Ronco, sistemas de bilhetagem com base em conta na nuvem (Account Based Ticketing - ABT) representam uma forte tendência e trazem uma série de vantagens. “Quando o pagamento é feito em dinheiro ou em bilhete de papel, temos grandes custos operacionais, pois é preciso gerenciar, distribuir, vender créditos e administrar esses valores.” No caso dos cartões de transporte, os créditos ficam armazenados no cartão de transporte do usuário, enquanto as informações referentes às tarifas estão guardadas em outros lugares. Ao centralizar os dados, o sistema ganha mais transparência para os passageiros, além de proporcionar mais segurança e menos custos para os operadores.

Em Campinas, interior paulista, cidade que eliminou o pagamento em dinheiro nos ônibus, a Prodata implementou, em conjunto com o poder público, a solução Procloud. Os usuários têm acesso a um aplicativo no celular que permite a aquisição de créditos, sendo que o pagamento das tarifas pode ser realizado por QR Code, impresso ou não. A tarifa é paga por meio de cartão de crédito. O usuário pode ainda utilizar o cartão de transporte, modalidade que concentra a maioria das transações.

Rafael Teles, diretor de produto da Transdata, abordou a transformação que a tecnologia está trazendo ao cenário da mobilidade e na forma como as pessoas se comportam e consomem os serviços de transporte urbano. A principal mudança é relativa ao acesso às informações sobre a operação. “Hoje, é possível saber qual linha de ônibus ou de metrô usar, como fazer as integrações, o tempo estimado de espera e até as condições do trânsito. Junto com a informação, veio a possibilidade da escolha.”

A tecnologia é importante para que se planejem melhor os serviços de transporte, modificando-os de acordo com a necessidade do usuário e do operador. “O leque de tecnologias colocado à disposição dos operadores e autoridades de transporte público é formidável. Mas é preciso saber o que fazer com ele. Tecnologias que não se conectam a uma estratégia de serviço podem se converter em um novo problema”, resumiu Teles.

O diretor da Transdata ressaltou que houve grandes transformações no sistema de transporte no que se refere à formação, frota, bilhetagem eletrônica, segurança, combate a fraudes, mas que os modelos de tarifação não foram alterados substancialmente. “O que temos

ainda hoje é um sistema de tarifa fixa ou tarifa pré-paga e, mais grave que essas duas opções, é o fato de o Brasil ainda trabalhar com tarifa única”, afirmou.

Para Teles, parte da culpa da situação crítica do sistema deve-se justamente ao fato de tarifar a partir de uma única premissa. “Agora, começamos a ouvir termos novos, como o Be-In-Be-Out, um sistema que não usa validador, apenas detecta a presença do smartphone do usuário no momento de sua entrada no sistema até a saída e calcula a tarifa a partir dessa medida de tempo. O Pay-as-you-go, que ficou conhecido após a experiência de Londres, permite uma tarifação mais justa, pois o passageiro paga efetivamente o que usa.”

Teles citou o sistema MaaS de Helsinque, na Dinamarca, que disponibiliza assinaturas de serviço. No Brasil, ainda há muitas dúvidas sobre como implementar algo semelhante. “Não sabemos se o dinheiro arrecadado é suficiente para custear o sistema com seus vários modos. Outra questão é a falta de agilidade dos operadores em acompanhar as inovações tecnológicas, pois o investimento nas soluções de ITS acaba por dificultar a mudança”, explicou.

Para Teles, a solução seria colocar a tecnologia como serviço, ou o conceito de Ticketing-as-a-Service, que ele prefere nominar como “ITS como serviço”. “Esse é o desafio que as empresas do setor enfrentam, inclusive a Transdata, e que precisam resolver para o segmento de transporte, em especial para os operadores e o poder público. Para termos o ITS como serviço, precisamos oferecer um sistema modular, escalável, flexível, abrangente e com custos compatíveis.”

Fábio Damasceno, secretário de Transportes e Obras Públicas do Espírito



Santo, afirmou que o passageiro passa a ser visto como um cliente. “Precisamos pensar que tipo de passageiro estamos tentando conquistar. O MaaS é voltado para aquele usuário que saiu do transporte público e migrou para o individual, como também para novos passageiros. Entretanto, não podemos nos esquecer dos passageiros das classes C e D, que utilizam o transporte coletivo e não podem escolher outra forma de locomoção. Temos que melhorar o serviço, dando mais conforto com o uso de comodidades como ar-condicionado, proporcionar mais informação sobre o sistema e ainda facilitar o uso integrado de modais”, destacou.

PAGAMENTO – Ticketing e gerenciamento de tarifa foram temas de um painel durante o encontro. Diversas formas de pagamento de tarifas foram abordadas, com destaque para o QR Code e para o uso de cartões bancários contactless para o transporte. “A mobilidade é muito importante para a indústria de meios de pagamento”, declarou Fernanda Caraballo, diretora de desenvolvimento de negócios da Mastercard. A tendência é que o usuário possa utilizar um único cartão bancário contactless para diversas funções, inclusive para pagar o serviço de transporte.

A executiva informou que na Austrália 82% dos pagamentos são feitos por cartões sem contato. “No Brasil, ainda é pouco usado, mas estamos buscando

formas de ampliar o uso desse tipo de pagamento, com uma especial atenção ao setor de mobilidade”, afirmou.

A informação – portanto, a conectividade – se tornou fundamental para a mobilidade, que tem como base os sistemas inteligentes de transporte (ITS). Existem, entretanto, questões relativas à segurança dos dados e à privacidade dos usuários que ainda geram muitas dúvidas. No Brasil, a falta de regulamentação tem trazido grande insegurança jurídica, como observa Leonardo Cordeiro, da Cordeiro, Lima e Advogados. O planejamento e a integração da mobilidade foram os assuntos escolhidos para encerrar o evento.

No Brasil, a falta de regulamentação tem trazido grande insegurança jurídica, como observa Leonardo Cordeiro, da Cordeiro, Lima e Advogados. “A uma lei que precisa ser regulamentada sobre a utilização e a segurança de dados sensíveis relativos ao transporte público. Como exemplo, temos as informações obtidas por meio da biometria. A quem pertencem esses dados? Pode haver implicações inesperadas se não houver a regulamentação”, explica.

Luiz Fernando Portella, representante da Calypso Networks Associations (CNA) do Brasil enfatiza a importância da interoperabilidade entre as redes nos sistemas inteligentes de transporte (ITS). “A quem pertencem os dados da operação? O banco de dados dos operadores contém informações que as empresas não querem compartilhar com outros players, como as instituições bancárias, por exemplo, que começam a atuar também no setor”, diz. Calypso é um padrão aberto para serviços sem contato desenvolvido há mais de 20 anos. Totalmente independente dos fornecedores da indústria, pode ser utilizado com diferentes tipos de cartões e equipamentos. ■

Faça parte do futuro
da mobilidade urbana.
Marque na sua agenda!



LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte

11 — 13 AGOSTO — 2020

SÃO PAULO — TRANSAMERICA EXPO CENTER — SP



11 5096-8104



eventos@otmeditora.com



www.otmeditora.com

Realização



Organização



Apoio editorial



NTUrbano

A mobilidade como um serviço integrado e compartilhado

Jurandir Fernandes *



Depois de um século 20 voltado ao consumo, nada mais lógico que um século XXI com grandes estoques de bens ociosos. Vejam o caso do automóvel. As linhas de montagem alavancando a produção ao lado de sistemas de crédito alavancando o consumo fizeram explodir a frota mundo afora.

Estima-se que os automóveis são utilizados em menos de 5% de seu tempo de vida com uma ocupação média em torno de 25% de sua capacidade. No resto do tempo, permanecem estacionados. Utilizamos pouco mais de 1% de um estoque de milhões de carros cuja cadeia produtiva responde por 13% do PIB mundial. Um enorme esforço para criar uma gigantesca capacidade ociosa ocupando preciosos espaços urbanos.

De outro lado, há milhões de trabalhadores desempregados e milhões que já desistiram de lutar por um emprego “com carteira assinada”. Bens de capital e de consumo de um lado e força de trabalho de outro, ambos ociosos ou subutilizados vão em busca de novas formas de se relacionar. A economia de compartilhamento é uma delas.

Compartilhar bens não é novidade. A economia compartilhada envolvendo multidões é o fato novo. Ocorre não apenas porque bens ociosos demonstram o uso irracional de recursos naturais finitos, mas também porque as plataformas digitais e as redes sociais tornaram possível a criação de ecossistemas de compartilhamento no bairro, na cidade ou no planeta. Multidões participando de economias compartilhadas é marca deste século.

No entanto, nem tudo são flores. O compartilhamento de

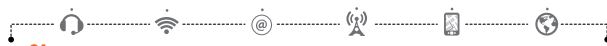
bens dentro de uma comunidade se dá diretamente entre os pares. Quando milhares de motoristas compartilham assentos em seus carros com milhares de pessoas que viajam na mesma direção há a necessidade de um gestor e de recursos operacionais sofisticados para gerenciar todo o processo. Há custos sobre estas relações de compartilhamento que passam a ser mediadas por dinheiro. Surgem então novas empresas, sob novos modelos econômicos, dando forma a um capitalismo de multidões com novas relações de produção. Novas relações entre capital e trabalho. As conquistas de dois séculos de lutas sindicais estão em jogo.

Os efeitos sobre a velha economia se fazem sentir por toda parte. Antigas corporações tentam segurar o tsunami de mudanças através de leis, decretos e gritos ancorados no passado. Desconsideram que há uma mudança comportamental profunda no ato de consumir. Multidões se desapegam dos bens e vão em busca do serviço: querem se deslocar e não possuir um carro ou bicicleta, querem se hospedar e não ter uma casa de praia, querem ouvir uma música e ver um filme e não comprar o CD ou o DVD.

As mudanças não param por aí. A economia passa a compartilhar não só os bens e serviços, mas também o controle da qualidade do que se vende ou troca. Os que não cumprem o prometido são mal avaliados e por vezes eliminados da plataforma digital. Os consumidores do século XXI estão mais independentes dos velhos e burocráticos órgãos governamentais de controle.

Todas estas mudanças afetaram, e muito, a mobilidade urbana. Os que utilizam o transporte público não podem ser vistos como usuários dependentes de um sistema rígido, sem flexibilidade de horário, com pontos de parada e itinerários eternamente fixos. Dependentes de órgãos gestores desconexos administrando sistemas não integrados e com meios de pagamento distintos. Dependentes de governantes populistas que lhes aplacam a abstinência de um bom transporte com gratuidades oportunistas. A UITP em recente documento definiu que a Mobilidade como um Serviço (MaaS) deve contemplar a integração e o acesso a todos os serviços (transporte público, carros, bicicletas ou patinetes compartilhados, táxis, carros alugados, caronas) em uma única plataforma digital tendo a mobilidade ativa e um eficiente sistema de transporte público como espinha dorsal. As soluções implantadas devem ser capazes de suprir da melhor forma possível as necessidades de viagem do passageiro. A mobilidade como um serviço deve nos permitir viver em nossas cidades sem ter que possuir um carro.

* **presidente da UITP América Latina**



FÓRUM DE GESTÃO E CONECTIVIDADE DE FROTAS

ÔNIBUS | CAMINHÕES | VANS | UTILITÁRIOS | AUTOMÓVEIS | MOBILIDADE



**Dias 25 e 26 de
setembro de 2019**

Transamérica Expo Center | SP



Realização:



Organização:



Apoio editorial:



Vendas de ônibus avançam a ritmo acelerado

De janeiro até abril as montadoras comercializaram 6.395 chassis, volume 73,6% maior que os 3.684 veículos vendidos no mesmo período de 2018

SONIA MORAES

O mercado de ônibus, que sentiu o impacto da crise por causa da paralisação da renovação da frota do transporte coletivo, começa a apresentar bons indicativos para este ano com grande volume de encomendas de várias cidades do país.

Este aumento da demanda já reflete nos resultados do primeiro quadrimestre, que registrou a venda de 6.395 ônibus, volume 73,6% superior aos 3.684 veículos comercializados no mesmo período de 2018, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Para a entidade, o resultado positivo no primeiro quadrimestre sinaliza que o setor terminará o ano com saldo positivo. "Estou muito otimista. Depois de passar pela maior crise econômica, que afetou o sistema de transporte, atrasando a troca natural dos veículos, as vendas estão acontecendo, porque as frotas ficaram muito antigas e o operador não tem outra alternativa, senão substituir os veículos", afirma Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea.

Do total comercializado no primeiro quadrimestre, 3.310 chassis são da Mercedes-Benz, volume 49,3% superior ao do mesmo período de 2018. Com este número de vendas, a empresa manteve a liderança no setor.

A Volkswagen Caminhões e Ônibus, segunda colocada no mercado, vendeu 1.790 ônibus no acumulado de janeiro a



abril, volume 232,1% superior aos 539 veículos comercializados em igual período de 2018. A Agrale, terceira colocada, registrou a venda de 802 veículos, 62% a mais que no quadrimestre do ano passado (495).

A Volvo, que ocupa o quarto lugar no ranking, aumentou em 68,8% as suas vendas no primeiro quadrimestre, com 216 veículos. A Iveco, quinta colocada no segmento, teve um crescimento de 101,6% nas suas vendas até abril, de 61 para 123 unidades, e a Scania registrou uma retração de 32%, de 172 para 117 veículos.

No mercado externo os negócios declinaram devido, principalmente, à crise econômica da Argentina, que é o maior mercado para a exportação de ônibus, fechando o quadrimestre com queda de 18,3%, ao contabilizar o embarque de 2.643 ônibus, ante os 3.236 veículos exportados nos primeiros quatro meses de 2018.

No período, as exportações de ônibus urbanos caíram 18,5%, de 2.290 unidades

de janeiro a abril de 2018 para 1.866 unidades neste ano. E a de rodoviários teve uma queda de 17,9%, com a venda de 777 veículos ao exterior, ante 946 unidades no mesmo quadrimestre de 2018.

Em CKD (ônibus desmontados), as exportações até abril caíram 33,2%, para 714 unidades, na comparação com o mesmo período de 2018, quando foram exportados 1.070 veículos.

PRODUÇÃO – Com a queda das exportações, devido ao impacto provocado pela crise da Argentina, a produção de ônibus no acumulado de janeiro a abril registrou um declínio de 12,5% e acumulou um volume de 8.914 veículos. No mesmo período de 2018, saíram da linha de montagem 10.186 chassis de ônibus.

Do total produzido até abril, 7.030 unidades foram de ônibus urbanos, volume 11% menor do que do primeiro quadrimestre de 2018, quando foram fabricados 7.895 veículos.

Como era esperado pela indústria, a produção de modelos rodoviários apresentou uma queda maior, de 17,8%, porque houve uma antecipação de compras no ano passado. O volume foi de 1.884 unidades, ante os 2.291 veículos que foram fabricados no período de janeiro a abril de 2018, segundo a Anfavea. ■

BRT de Sorocaba deve ser finalizado em 2020

Companhia formada pelas empresas CS Brasil, do grupo JSL, e MobiBrasil é pioneira em concessão precedida de obra no transporte coletivo urbano

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Perspectiva arquitetônica da estação do BRT Sorocaba

O BRT Sorocaba é uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) criada para fazer a implantação do novo sistema de transporte coletivo da cidade de Sorocaba, no interior paulista. A empresa está realizando as obras do BRT (Bus Rapid Transit) e cuidará da operação. A companhia é detentora de concessão precedida de obra, o que é uma inovação no transporte por ônibus do país.

Em todo o empreendimento serão investidos R\$ 384 milhões em infraestrutura, projetos, desapropriações, material rodante e sistemas inteligentes de transporte (ITS), sendo R\$ 133 milhões provenientes da prefeitura de Sorocaba e do governo federal e o restante é de responsabilidade do concessionário.

As ações para a construção da estrutura já estão em andamento. "O projeto está em fase de implantação e realização das obras, com intervenções que vão desde a remoção de interferências até a implantação de pavimento rígido, estações e terminais. No corredor Itavuvu, principal trecho

do projeto e que possui o maior volume de tráfego da cidade, está sendo feito o serviço de demolição de pavimento para a construção da nova faixa em que circularão os ônibus. Já o corredor Sul segue em fase de conclusão dos novos abrigos e paradas de ônibus", informa José Henrique de Ávila, presidente do BRT Sorocaba.

Segundo Ávila, a nova estrutura instalada possui layout mais moderno, assentos, iluminação em Led para economizar energia elétrica, tomadas USB, piso podotátil para melhor acesso de pessoas com dificuldade visual, vidro lateral para proteger as pessoas de chuva e vento e também piso mais alto da plataforma de embarque. "E no corredor Ipanema está sendo realizada a remoção de interferências. Todo o empreendimento segue em um bom ritmo e está dentro do cronograma estabelecido", comenta.

Na maioria dos projetos semelhantes a este, o poder público investe na obra, faz licitações e depois cede a infraestrutura para que uma concessionária gerencie o transporte. No caso do BRT Sorocaba, o

concessionário aplica também dinheiro próprio, executa, investe na frota e opera. Ao final do período de concessão, os investimentos em infraestrutura são revertidos para as esferas governamentais.

O BRT proporcionará maior mobilidade devido às faixas exclusivas de ônibus. O projeto inclui embarque em nível, que amplia a acessibilidade; veículos com ar-condicionado, wi-fi gratuito e câmeras de segurança; estações localizadas no canteiro central das vias, devidamente sinalizadas e protegidas; interligação com as linhas de ônibus; viagens monitoradas e informações de espera e de deslocamento fornecidas em tempo real por monitores nas estações.

Os passageiros irão contar com 28 estações preferenciais, quatro estações de integração, três novos terminais e 96 pontos de parada, permitindo ainda a integração com os terminais Santo Antônio e São Paulo, com as seis áreas de transferências e a integração temporal entre diferentes linhas. Serão construídos 68 quilômetros de corredores, sendo aproximadamente 34 quilômetros nos três corredores BRT (Itavuvu, Ipanema e Oeste) e aproximadamente 34 quilômetros nos corredores estruturais. Haverá um centro de controle operacional (CCO) com monitoramento via câmeras, GPS e painéis de horário.

A previsão é que o empreendimento esteja concluído no segundo semestre de 2020. "A princípio, estima-se que o BRT beneficie cerca de dois milhões de usuários e, conforme a população for usufruindo das vantagens do modelo, esse número poderá ser ampliado. ■

FRETA MENTO 2019_



UNIDAS EM MAIS UMA REALIZAÇÃO

ANTTUR

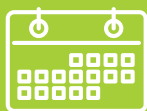


Encontro Nacional
dos Transportadores de
Fretamento e Turismo

FRESP



20º Encontro
das Empresas de
Fretamento e Turismo



8 A 10
NOVEMBRO



RESORT
TAUÁ ATIBAIA

REALIZAÇÃO



APOIO INSTITUCIONAL



ORGANIZAÇÃO



INSCRIÇÕES E HOSPEDAGEM:
0800 77 32060

PARA PATROCINAR:
(11) 5096-8104
eventos@otmeditora.com

Mais informações para o usuário

Ônibus GV é o novo aplicativo do transporte coletivo na Região Metropolitana de Vitória, que disponibiliza dados relevantes sobre o sistema para os passageiros

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O aplicativo ônibus GV permite que o usuário tenha acesso às informações do sistema

O aplicativo Ônibus GV é uma plataforma de informação que conecta o passageiro ao transporte público da Região Metropolitana de Vitória, no Espírito Santo. A solução é um app oficial do Transcol, o sistema metropolitano de transporte coletivo integrado de estrutura troncoalimentadora da região. Além da previsão de horário para os veículos do Transcol e os que fazem as linhas municipais da capital, o aplicativo vai permitir que o usuário acesse a rede wi-fi durante a viagem, além de disponibilizar uma plataforma de entretenimento, a primeira do tipo em ônibus urbano no país, de acordo com a Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Ceturb-ES).

O Ônibus GV já está funcionando para Android e, em breve, deve ser liberado para o IOS. O sistema Transcol opera atualmente com 1,5 mil veículos na frota e faz aproximadamente 12 mil viagens,

transportando 600 mil passageiros por dia. Com tarifa única para todo o sistema, hoje é possível ir de Setiba, em Guarapari, até Praia Grande, no município de Fundão, percorrendo cerca de 96 quilômetros.

A reestruturação e a modernização do sistema Transcol são prioridades dentro das ações do governo do Espírito Santo para a melhoria da mobilidade urbana. Em janeiro deste ano, foi assinado o reequilíbrio financeiro do contrato e feito o reajuste para que as empresas que operam o sistema pudessem retomar os investimentos previstos no contrato, como a renovação de frota, incluindo a aquisição de veículos com ar-condicionado. "O estado passou quatro anos sem investimentos no Transcol e isso envelheceu a frota, degradou o sistema e contribuiu para afastar o usuário. Então, desde o início deste ano, estamos empenhados em recuperar e modernizar o sistema, agregando tecnologia e incorporando informação, o que vai facilitar o

acesso e melhorar a qualidade deste serviço", afirma o secretário dos Transportes e Obras Públicas, Fábio Damasceno.

O aplicativo possibilita o rastreamento e monitoramento das rotas, além de garantir mais facilidade para o usuário na busca dos itinerários desejados. Atualmente, também está sendo feita a migração da tecnologia utilizada pela bilhetagem eletrônica, que vai permitir a implantação do Bilhete Único Metropolitano e a integração com os sistemas municipais e aquaviário. O governo do estado também afirmou que 100 novos ônibus, com ar-condicionado entrarão em operação ainda neste ano. Os veículos estão sendo produzidos na fábrica da Marcopolo, em São Mateus, na região norte do Espírito Santo.

Antes de iniciar uma viagem, o usuário poderá, por meio do aplicativo, consultar a previsão de horário, obtendo uma estimativa do tempo que falta para o ônibus chegar ao ponto selecionado; a localização atual do ônibus; e o itinerário. Ao selecionar o ônibus no aplicativo, também é possível ver todo o trajeto que o veículo fará. Durante a viagem, é possível utilizar a rede wi-fi, que estará disponível nas linhas do sistema Transcol para acessar as redes sociais e sites de notícias.

O Ônibus GV também traz uma plataforma exclusiva de entretenimento, que o usuário poderá acessar sempre que estiver a bordo. O desenvolvimento do aplicativo e a tecnologia wi-fi e de entretenimento a bordo para o sistema Transcol está sendo feito por uma empresa capixaba, a Geocontrol. No momento, 100 ônibus já circulam com o sinal e serão 600, incluindo todas as linhas troncais, até o fim deste ano. ■

24 · 25 · 26 SET 2019

Transamérica Expo Center
Pavilhão C

SP



Iniciativa:



Realização:



Organização:



Curadoria:

ROBERTO RSGANZERLA
ESPECIALISTA EM MARKETING EM TRANSPORTES



ARENA ANTP

congresso brasileiro de
mobilidade urbana 2019



Volgren, empresa da Marcopolo, fornecerá 900 ônibus a Perth

Volgren, empresa da marcopolo na Austrália, fecha o maior contrato de fornecimento de ônibus de sua história



Sessenta e seis ônibus serão entregues à PTA nos primeiros doze meses

A Volgren, maior fabricante de ônibus da Austrália e pertencente à Marcopolo, assinou o maior acordo de fornecimento de sua história de quatro décadas, estendendo o seu contrato com a Autoridade de Transporte Público (PTA) da Austrália Ocidental, operadora estatal de transportes do governo.

Segundo André Armaganijan, diretor de Negócios Internacionais e Estratégia da Marcopolo, o acordo envolverá o fornecimento de 900 ônibus em até dez anos, com opção de renovação após cinco anos.

Todos os ônibus serão montados na fábrica da empresa em Perth, na Austrália Ocidental. O contrato gerará para a Volgren receita de aproximadamente US\$ 110 milhões e o total de US\$ 220 milhões se houver a renovação posterior.

“Este negócio está alinhado com a estratégia da Marcopolo de expandir suas atividades em todo o mundo e está entre os maiores já fechados pela nossa empresa, sem dúvida, o maior para a região da Ásia-Pacífico”, afirma Armaganijan.

O fornecimento representa a terceira

extensão do contrato da Volgren com o PTA. Todos os ônibus serão montados com chassi Volvo. Peter Dale, diretor executivo da empresa, diz estar entusiasmado e muito orgulhoso em estender o relacionamento de mais de 20 anos com a PTA. “A Volgren iniciou sua parceria com a PTA em 1999 e forneceu mais de 1.800 ônibus, sempre atendendo prazo, custo e o elevado padrão de qualidade”, comenta.

“Nossa associação com a Austrália Ocidental e a PTA é uma das mais longas e bem-sucedidas da história da indústria australiana, e uma parceria que sempre foi muito valorizada”, acrescenta Dale.

O executivo afirma que o fato de alguns dos primeiros veículos fornecidos para o PTA ainda estarem em operação e em excelente estado – e apenas agora estarem sendo substituídos – dá a exata noção do padrão de qualidade dos ônibus e da avançada tecnologia da engenharia da Volgren.

Dale esclarece que o foco de toda a empresa em técnicas de melhoria contínua e o conceito Lean de manufatura enxuta deram à Volgren a capacidade de atender grandes demandas como essa. “A nossa capacidade de entregar grande número de ônibus, no prazo e dentro do orçamento, já está bem estabelecida. A operação em Perth está perfeitamente posicionada para cumprir a nova programação de entrega da PTA e permitirá o crescimento de frota em cerca de 30%.”

O primeiro protótipo da Volvo BR8LE, da Volgren, deverá ser entregue em agosto deste ano. A produção completa começará em outubro e 66 ônibus serão entregues à PTA nos primeiros doze meses. ■

Visate amplia frota de ônibus Marcopolo

São 20 modelos convencionais, seis articulados e seis do modelo piso baixo, que serão utilizados no sistema integrado de Caxias do Sul



A Viação Santa Tereza (Visate), concessionária do transporte público de Caxias do Sul (RS), adquiriu 32 novos ônibus Marcopolo Torino para utilização nas principais linhas da cidade. São 20 unidades do modelo convencional, em três diferentes configurações e comprimentos – seis articulados e seis do modelo low entry –, que serão utilizados no sistema integrado de mobilidade da cidade.

Montados em chassi Volvo B340M, as seis unidades do Torino articulado possuem 20,39 m de comprimento e capacidade para 180 passageiros. O ônibus possui câmbio automático, suspensão pneumática, elevador e conta com conceitos de melhor ocupação de espaço e de ergonomia para ampliar o conforto e a segurança dos passageiros, inclusive com sistema de monitoramento e de gravação de imagens.

Os seis veículos Torino low entry têm chassi Mercedes-Benz O500 U com motor

traseiro, com 13.460mm de comprimento, capacidade para 40 passageiros sentados em poltronas City estofadas e rampa de acesso para pessoas com deficiência.

As demais unidades do Marcopolo Torino foram produzidas em três diferentes configurações, com 12.740mm, 11.250mm e 10.500mm de comprimento no chassi Mercedes-Benz OF-1721 e OF-1519. Os veículos têm capacidade para transportar entre 32 e 40 passageiros em poltronas City estofadas e são equipados com elevador, sistema de monitoramento com gravação de imagens, saídas USB e luz diurna (Day Time Running).

Esta é a principal renovação realizada neste ano pela Visate, que tem 100% da frota de ônibus Marcopolo. Segundo Rodrigo Pikussa, diretor do negócio ônibus da Marcopolo, a operadora investe constantemente na valorização do transporte público e em novos veículos para oferecer

um serviço de elevado padrão de qualidade e eficiência. “É muito gratificante colaborar com o excelente padrão de qualidade do transporte coletivo do município, amplamente aprovado pela comunidade. Nossa parceria é estreita, longa e forte. Temos fornecido os mais avançados veículos para garantir um transporte com aprovação cada vez maior dos usuários”, afirma Pikussa.

A Visate, concessionária do transporte coletivo urbano de Caxias do Sul desde 1986, opera em 80 linhas na cidade. Diariamente, são realizados 7.780 horários e toda a frota é adaptada de acordo com as leis de acessibilidade.

Após pesquisa realizada pelo Instituto Methodus, em novembro de 2018, o transporte público obteve o resultado geral de 75,9% de satisfação dos usuários, o que demonstra a aprovação da qualidade do serviço. ■

James Bellini assume a diretoria geral da Marcopolo



James Bellini, atual presidente do conselho de administração da Marcopolo, assumiu efetivamente o cargo de diretor geral (CEO) da empresa no início de maio. Ele acumula temporariamente as duas funções. Em até seis meses, será eleito um novo presidente do conselho de administração.

Bellini tem longa experiência na gestão da Marcopolo. Ele foi eleito presidente do conselho de administração em março de 2018 e atuou na companhia desde o início da década de 1990 até 2005, inicialmente como representante

comercial na Argentina e posteriormente como diretor de mercado internacional, onde teve participação ativa na abertura de vários mercados.

No primeiro trimestre a Marcopolo obteve um crescimento de 17,5% na sua receita operacional líquida para R\$ 898,6 milhões, ante R\$ 764,8 milhões registrados no mesmo período de 2018. As vendas no Brasil aumentaram 23,3% para R\$ 411,3 milhões. Já o lucro líquido retraiu 12,7% e totalizou R\$ 27,0 milhões, ante R\$ 30,9 milhões, no ano anterior.

Mercedes-Benz eleva em 25% vendas de peças da Alliance



A Mercedes-Benz aumentou em 25% as vendas da Alliance Truck Parts no país, ao contabilizar 30 mil unidades no primeiro trimestre, ante às 23 mil peças registradas no mesmo período do ano passado.

“A linha Alliance vem crescendo sistematicamente no mercado brasileiro, conquistando a aprovação de clientes que utilizam caminhões, ônibus e veículos comerciais leves”, afirma Silvio Renan, diretor de peças e serviços ao cliente da Mercedes-Benz do Brasil. “Isso nos motiva

a sempre aumentar o portfólio, que conta com mais de 430 itens de reposição e manutenção para veículos de todas as marcas, além de acessórios para caminhões e comerciais leves Mercedes-Benz.”

Em 2018, foram vendidas 127.000 peças Alliance no mercado brasileiro. No volume acumulado desde 2014, quando essa linha de produtos chegou ao Brasil, são cerca de 350.000 unidades comercializadas para frotistas e autônomos.

Allison apresenta propulsão elétrica para ônibus de piso baixo

A Allison Transmission lançou na Advanced Clean Technology Expo, feira de transporte realizada na Califórnia (EUA), a nova Série ABE, o primeiro sistema avançado de e-eixo para o trem de força de ônibus elétricos de piso baixo. Os e-eixos da Série ABE estão entre alguns dos mais eficazes e

compactos eixos elétricos totalmente integrados presentes no mercado global de ônibus urbanos. A Série ABE integra dois motores elétricos, uma transmissão de uma ou de múltiplas marchas (dependendo do modelo do e-eixo), trocadores de calor, bombas e a completa solução eletroeletrônica em um

sistema simples e de fácil integração, que substitui todo o trem de força tradicional dentro da estrutura existente. Ele atende às demandas de tamanho e potência utilizados na indústria de ônibus urbanos, incluindo os modelos de dois andares, os articulados e os de três portas.

“A profunda experiência

da Allison Transmission no mercado de ônibus e veículos urbanos mostra nosso compromisso contínuo com a inovação. Temos uma longa história com soluções elétricas-híbridas, e a eletrificação completa é nossa próxima evolução”, afirma David S. Graziosi, presidente e CEO da Allison Transmission.

VW Caminhões e Ônibus amplia rede de concessionárias no Chile



A Porsche Chile, representante oficial da VW Caminhões e Ônibus abriu sua 12ª concessionária em Santiago Sur, na capital chilena. “Este novo local é muito importante para nós. Não só pelo nível do investimento, infraestrutura e tecnologia associada, mas porque permitirá aumentar nossa oferta de venda e pós-venda para um setor de alto dinamismo e demanda, como é a região metropolitana e seus arredores. Instalados estrategicamente, hoje continuamos apostando em nossos clientes e na excelência de nosso suporte”,

comenta Julio Torres, gerente da marca Volkswagen Caminhões e Ônibus na Porsche Chile.

Esta nova sucursal foi construída em parceria com a Salazar Israel e objetivo é consolidar a relação entre ambas as empresas, que já tinham inaugurado, no ano passado, um local completamente novo na cidade de Temuco. Com mais de cinco mil metros quadrados de showroom interior e exterior, este novo local oferece serviços de venda de caminhões Volkswagen, serviço técnico e peças, aumentando a capacidade de atendimento da marca.

Dunlop lança pneu para ônibus no Brasil

A Sumitomo Rubber do Brasil, empresa japonesa detentora da marca de pneus Dunlop, lançou no mercado brasileiro o SP176, pneu de alta tecnologia para ônibus urbanos. Recomendado para veículos articulados, biarticulados e tradicionais, o pneu traz as últimas inovações para transportes de grande circulação.



mais de um ano.

A decisão de produzir no Brasil pneus para o segmento de pesados tem como estratégia garantir um fornecimento mais estável para ônibus e caminhões no mercado brasileiro e minimizar os riscos ligados à importação desses produtos devido às variações cambiais.

A fábrica do Paraná, que foi inaugurada em 2013 com investimento de R\$ 750 milhões, tem capacidade para produzir 500 pneus de ônibus e caminhões por dia. A meta da companhia é aumentar a capacidade para 1.000 pneus diários até o fim de 2020. Atualmente essa fábrica produz 16.800 pneus de automóveis e picapes por dia.

Rodap implanta software Hastus da Giro

A operadora de transporte público Rodap, com sede em Santa Luzia, região metropolitana de Belo Horizonte, concluiu a implantação do software Hastus da Giro, para aumentar sua produtividade. Esta é a quarta instalação do Hastus no Brasil, o que demonstra ainda mais a adequação desta solução para

o mercado brasileiro.

A Rodap usa métodos avançados de programação de veículos e tripulação, incluindo estacionamento temporários em locais determinados durante o dia da operação e regras complexas de programação dos motoristas. Com ferramentas abrangentes e flexíveis do

software, a empresa pode testar diferentes pesos nas regras, para melhorar a qualidade da solução e, ao mesmo tempo, minimizar os custos.

“Estamos muito impressionados com a redução de custos que o Hastus é capaz de produzir – estão muito além das nossas expectativas iniciais”,

afirma Alexander Antônio Silveira, diretor de operações e de planejamento da Rodap. “A solução é muito flexível, o que nos permite explorar rapidamente vários cenários de programações de veículos e tripulação, garantindo soluções robustas e jornadas válidas para nossos motoristas.”

Fortaleza renova frota com ônibus Caio

A cidade de Fortaleza, capital do Ceará, recebeu o primeiro lote de 25 unidades do micro-ônibus F2400 da Caio Induscar, versão urbana. Os veículos foram adquiridos para a renovação da frota do sistema de transporte complementar. A cidade vai substituir 100 ônibus urbanos.

Os novos veículos possuem o mesmo padrão interno e externo dos demais ônibus da frota municipal e irão complementar o transporte urbano da capital cearense.

Continental lança duas novas bandas de rodagem

A Continental amplia a sua oferta de bandas de rodagem ContiTread no mercado brasileiro, com dois novos modelos: ContiGol+ e LDR1.

A nova banda ContiGol+ está disponível nas medidas 220, 230, 240, 250 e 260 mm. Ela conta com uma profundidade de sulco de 15 mm e pode ser aplicada em todas as posições de eixo. Essa banda preserva todas as características originais do pneu novo e foi desenvolvida especialmente para às severas exigências dos ônibus que atuam no segmento de transporte urbano de passageiros. O composto empregado em sua produção suporta o cenário de frequentes acelerações e frenagens, além de oferecer grande resistência a altas

temperaturas. Com capacidade para acomodar 36 passageiros, sendo 18 sentados, os veículos têm total acessibilidade, com elevador e assentos reservados para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Os micro-ônibus F2400 irão integrar o sistema de transporte, indo a localidades nas quais um ônibus de tamanho convencional não consegue chegar. E oferecem conforto aos usuários, com poltronas ergonômicas, ar-condicionado e conexão de internet via wi-fi.

temperaturas.

“Todos os diferenciais presentes no pneu ContiGol+ são preservados quando ele é reformado com a nova banda ContiTread”, afirma Rafael Figueiredo, especialista comercial de desenvolvimento de produto da Continental Pneus.

A banda LDR1 está disponível nas larguras 180, 190 e 200 mm. Seu desenho é o mesmo do pneu original e com profundidade de 12,5 mm deve ser aplicada nos eixos de tração dos veículos leves. As bandas ContiTread são produzidas no Brasil em 13 diferentes desenhos e estão disponíveis em diversas larguras para aplicação nas principais medidas de pneus dos segmentos de longa distância, regional, urbano e misto.

Viação Águia Branca inaugura sala Vip no Terminal Tietê

A Viação Águia Branca inaugura no Terminal Rodoviário do Tietê, em São Paulo, mais uma sala Vip para os passageiros. É o maior espaço vip da empresa, nos nove estados em que atua.

A sala tem aproximadamente 120 metros quadrados e 80 poltronas, todas com tomada. Durante a permanência, o passageiro poderá se servir de café e água à vontade. Entre as comodidades oferecidas estão ar-condicionado, sistema wi-fi e espaço kids.

Desde 2000, focando em segurança, a Viação Águia Branca realiza o Programa Medicina do Sono, um dos diferenciais da empresa no setor rodoviário. O programa, implantado de forma pioneira pela companhia, visa ressaltar a importância do sono para a saúde, a qualidade de vida e o bem-estar físico e emocional dos motoristas. Consequentemente melhora o desempenho e a segurança dos profissionais que trabalham nas estradas transportando vidas.

O Medicina do Sono realiza

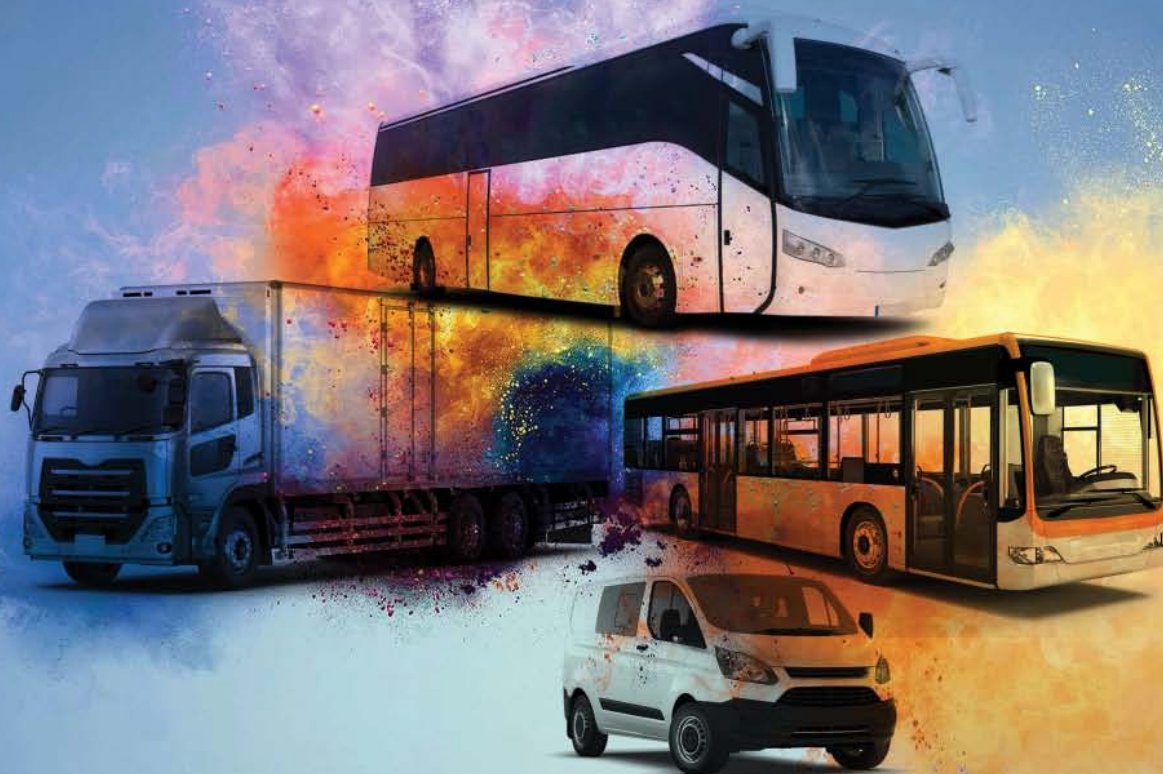


um acompanhamento especializado, estimula hábitos saudáveis, oferece ações e estruturas adequadas na empresa, além de promover o tratamento de possíveis fatores prejudiciais a um sono reparador e ao descanso revigorante às exigências da profissão.

Atualmente os 1.200 motoristas participam do Programa.

Além do tradicional exame de polissonografia, a empresa tem outros testes que apontam se o profissional está apto a realizar a viagem. Entre eles está o simulador de viagem noturna que avalia periodicamente a condição dos motoristas que trabalham durante a madrugada.

Já estão abertas as inscrições para o 50º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas



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



Sistemas de VLT podem impulsionar trilhos urbanos no Brasil

Os sistemas de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) são apontados como os mais adequados para promover a estruturação do transporte simultaneamente à qualificação urbana

ALEXANDRE ASQUINI



Os números revelam que houve expansão dos sistemas de transporte público de passageiros sobre trilhos no Brasil nesta década, entre 2010 e 2018. Mas é preciso registrar que esse crescimento ainda é relativamente pequeno e continua concentrado em poucas metrópoles do país.

Atualmente, a distribuição dos trilhos urbanos e metropolitanos é desigual e está longe de alcançar todos os principais centros do Brasil, segundo informações da Associação Nacional de Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) referentes a 2018. O Estado de São Paulo conta com 33,8% da rede urbana de trilhos e o Rio de Janeiro com 25,9%. Os restantes 40,3% se

distribuem por sistemas em operação nas seguintes Unidades da Federação: Ceará – 7,5%; Pernambuco – 6,5%; Rio Grande do Norte – 5,1%; Bahia – 4,2%; Rio Grande do Sul – 4%; Distrito Federal – 3,5%; Alagoas – 3,1%; Paraíba – 2,7%; Minas Gerais – 2,5%, e Piauí – 1,2%.

Para o setor metroferroviário, incluindo operadoras e indústria, e para o próprio governo, é necessário que sejam criadas condições efetivas para que os trilhos tenham maior presença nas grandes e médias cidades e se efetivem como sistemas estruturadores do transporte público, ajudando a integrar, organizar e dar maior eficiência aos deslocamentos urbanos. Ganha força também a ideia

de retomada da ligação interurbana por trens, praticamente inexistente no Brasil nas últimas décadas.

NÚMEROS MAIS ROBUSTOS – Olhando como um conjunto, o setor de transporte de passageiros sobre trilhos nas cidades brasileiras apresentou expansão ao longo desta década. O quadro (na página 63) mostra que, com exceção da extensão da malha, que evoluiu timidamente, todos os demais indicadores tiveram crescimento razoável nos últimos nove anos.

Em boa medida, essa expansão se explica pela persistência de uma política de investimentos do governo paulista, que desde os anos 1990 vem buscando



ampliar a ainda pequena rede de metrô da maior cidade do país e requalificar a centenária malha de trens que serve a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), com 260 quilômetros em 22 municípios.

A Pesquisa Origem-Destino da Região Metropolitana de São Paulo, cujos dados foram publicados em dezembro de 2018, detectou grande crescimento da utilização dos trilhos como modo principal de transporte entre 2007 e 2017. Houve aumento de 53% no número de viagens de metrô (de 2,2 milhões para 3,4 milhões de viagens diárias), e de 55% no número de viagens nos trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), de 800 mil para 1,3 milhão por dia.

Em 2007, havia na capital paulista quatro linhas metroviárias, num total de 61,3 quilômetros, com 55 estações, com o transporte de 885 milhões de passageiros ao longo daquele ano; em 2017, eram cinco as linhas, totalizando 71,5 quilômetros, 64 estações, e o número de passageiros chegou a 1,1 bilhão no ano. O sistema fechou 2018 com 96 quilômetros de extensão e 84 estações; esse processo de expansão incluiu, desde 2010, a implantação da Linha 4 – Amarela, a complementação da Linha 5 – Lilás, que passou a ter 20 quilômetros de extensão, e a implantação parcial da Linha 15 – Prata, em monotrilho. A Linha 6 – Laranja começou a ser construída, mas está paralisada por falta de condições do consórcio vencedor da licitação. A construção da Linha 17 – Ouro, também em monotrilho, também está parada.

Houve ampla requalificação da infraestrutura da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. De 2007 a 2017, a CPTM se manteve com 260,8 quilômetros de trilhos e 92 estações (136,5 quilômetros de rede e 46 estações na cidade de São Paulo); o número de passageiros transportados anualmente cresceu de 465 milhões para 827 milhões no período. Em 2018, foi inaugurada a Linha 13 – Jade, adicionando mais 8,7 quilômetros de linha e novas estações ao sistema, e proporcionando a interligação com o aeroporto internacional de Guarulhos.

Outra companhia estadual paulista, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) foi responsável pela implantação do primeiro trecho do sistema de VLT na Baixada Santista, ligando São Vicente a Santos, com 11,5 quilômetros de extensão e com 15 estações. O segundo trecho, com implantação prevista para breve, terá oito quilômetros de extensão com 14 estações.

A expansão dos trilhos urbanos beneficiou-se também do impulso trazido

pela realização, no país, de grandes eventos ao longo da década, sobretudo os de natureza esportiva, como a Copa do Mundo da Fifa, em 2014, e os Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro, em 2016. O Rio de Janeiro ganhou a Linha 4 – Cinza, entre Ipanema e a Barra da Tijuca, com 16 quilômetros de extensão, e o VLT Carioca, na área central da cidade, com três linhas, totalizando 28 quilômetros.

No Ceará, entraram em operação ao longo da década três sistemas: o VLT Parangaba-Mucuripe, com 10,28 quilômetros, em Fortaleza; o VLT do Cariri, entre as cidades de Juazeiro do Norte e Crato, com 13,6 quilômetros, e o VLT de Sobral, com 13,9 quilômetros, tendo havido ainda a requalificação das duas linhas do metrô de superfície na capital do Estado. Os trens de Natal/RN, João Pessoa/PB e Maceió/AL, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), foram transformados em sistemas de VLT. A única linha do sistema da Trensurb, que tem a estação inicial no centro de Porto Alegre/RS recebeu mais 9,3 quilômetros, alcançando a cidade de Novo Hamburgo.

Outro avanço de impacto foi registrado em Salvador, capital da Bahia, com o início de operação em 2014 do sistema metroviário, que hoje conta com duas linhas, totalizando 33 quilômetros e 20 estações. Na capital baiana houve ainda a realização de licitação e assinatura de contrato para substituição da linha de trem suburbano que corre junto à Baía de Todos os Santos por um sistema de monotrilho.

IMPORTÂNCIA PARA O EMPREGO – Como resultado de dois anos de recessão e outros dois anos de baixo crescimento econômico, o Brasil chegou a 2019 com 13,1 milhões de desempregados, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), de modo que o tema da geração, manutenção e recuperação de empregos tornou-se chave para o

A EVOLUÇÃO DOS SISTEMAS URBANOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS NO BRASIL

2010 E 2018

INDICADOR	2010 ¹	2018 ²	VARIAÇÃO
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS DURANTE O ANO	2,2 bilhões	3,7 bilhões	+68%
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS/DIA ÚTIL	7,67 milhões	10,9 milhões	+42%
NÚMERO DE SISTEMAS	17	21	+23%
NÚMERO DE LINHAS	32	48	+50%
EXTENSÃO DA MALHA	990 km	1.105 km	+11%
NÚMERO DE ESTAÇÕES	473	613	+30%
NÚMERO DE CARROS	3,392	5,444	+60%
NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS	27,052	41,000 ³	+51%

1 – Informações do Anuário Metroferroviário 2011/OTM Editora; 2 – Informações do Balanço da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos); 3 – 33.100 funcionários dos próprios sistemas e 7.900 terceirizados.

país. O setor metroferroviário tem usado sua capacidade de gerar e garantir empregos como argumento em favor da expansão dos sistemas.

A Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANP-Trilhos) costuma destacar em seus relatórios o crescimento do número de empregos oferecidos pelo setor. O relatório da entidade referente a 2018 fala em 41 mil trabalhadores, dos quais 33,1 mil empregados das operadoras e 7,9 mil terceirizados. Esse número é 51% superior ao registrado no início da década, apurado em levantamento feito na ocasião pelo Anuário Metroferroviário, da OTM Editora.

O presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate, afirma ser necessário acelerar os processos referentes à antecipação das concessões de três outras concessionárias – MRS, VLI e VALE – para que a indústria ferroviária possa recuperar sua produção. Ele destacou que em pouco mais de duas décadas as concessionárias investiram R\$ 90 bilhões e acrescentou que durante os cinco anos subsequentes à renovação

deverão investir pelo menos mais R\$ 25 bilhões.

Tais recursos virão em boa hora, pois, segundo Vicente Abate, as fábricas de vagões e de locomotivas e sua cadeia produtiva, incluindo as vias permanentes, estão praticamente vazias, com reflexo direto sobre a mão de obra. “Para não perder mais gente do que já perdeu – cerca de três mil trabalhadores nos últimos dois anos – algumas empresas estão colocando mais de 50% de sua mão de obra direta em férias coletivas. Outras ações mais drásticas terão que ser tomadas caso as renovações não ocorram imediatamente.”

Abate acrescentou que na indústria de material ferroviário para o transporte de passageiros o cenário de fábricas vazias não é diferente. “É desolador também. A ociosidade alcança impressionantes 60% em relação à média anual dos últimos dez anos.”

COMO EXPANDIR? – Nos próximos anos, quanto o transporte sobre trilhos poderá crescer no Brasil? De certa forma, o secretário nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos, do Ministério de

Desenvolvimento Regional, Jean Carlos Pejo, respondeu a essa indagação, ao afirmar que espera ver as operadoras ferroviárias saltarem de 600 milhões de toneladas por ano para um bilhão de toneladas anuais após a renovação das concessões.

Disse também querer ver os sistemas urbanos, que hoje transportam 10,9 milhões de passageiros por dia, alcançarem o patamar de 15 milhões de passageiros diários; neste caso, a estratégia – é possível deduzir – seria ampliar os sistemas urbanos sobre trilhos, em especial aqueles de menor custo de implantação e capazes de atender às necessidades de médias e grandes cidades, como os sistemas de VLT.

Pejo tem dito que a próxima década “será do VLT” e acrescenta que esse modo de transporte deverá ser estimulado em consonância com os programas de antecipação das concessões. O secretário defende o estabelecimento de procedimentos simplificados para o aproveitamento de trechos ferroviários de carga com baixa utilização, que as concessionárias devolverão à União, para a implantação de projetos de ‘short lines’ e de transporte de passageiros.

Já há algum tempo, a ANPTrilhos, que congrega todas as operadoras do Brasil, públicas e privadas, tem buscado divulgar as qualidades do VLT em especial para administradores municipais. Nesse esforço, lançou uma publicação específica, disponível em seu site, intitulada “Veículo Leve sobre Trilhos”. A decisão que só o bom prefeito pode tomar, na qual, entre outras informações, mostra que a utilização desse modo de transporte vem crescendo firmemente no mundo todo, chegando, em 2015, a cerca de 2.300 linhas, que operantes em 388 cidades, transportando 13,6 bilhões de passageiros por ano.

Com a participação da ANPTrilhos e de outras importantes organizações

setoriais foi criado o Grupo Estratégico Pró VLT. Esse grupo busca apoio institucional para o trabalho de divulgação e implantação de sistemas de VLT.

PARTICIPAÇÃO FEDERAL – Jean Carlos Pejo também defendeu os sistemas de VLT, assinalando que, mais do que um meio de transporte, constituem equipamentos que possibilitam a qualificação da vida nas cidades. Disse que isso acontece porque, para transportarem a mesma quantidade de passageiro, ocupam menos espaço – justamente o espaço que pode ser utilizado para a introdução dos elementos de qualificação, sejam áreas verdes, ciclovias ou calçadas mais amigáveis para que as pessoas possam caminhar com conforto e segurança.

Dentro desse raciocínio, segundo Pejo,

o governo federal promete garantir condições favoráveis de financiamento por meio de diferentes programas. Um deles é o Avançar Cidades – Grupo 2, já existente, que atende municípios médios e grandes e que conta com limite adicional de até R\$ 1 bilhão para projetos de sistemas sobre trilhos. Está previsto para o segundo semestre de 2019 o lançamento do Avançar Cidades-BNDES, destinado a estados, ao Distrito Federal e a municípios com população superior a 250 mil habitantes e que poderá financiar sistemas de transporte público coletivo (pneus, trilhos e aquaviário), transporte não motorizado, a realização de estudos e também a elaboração de planos voltados à mobilidade urbana.

Outro programa é o Pró-Transporte, que conta com uma modalidade voltada

para sistemas de transporte público coletivo, com contrapartida mínima de 5% do valor do investimento, prazo de carência de até 48 meses, prazo de amortização de até 30 anos para sistemas sobre trilhos (são 20 anos para sistemas sobre pneus) e taxa de juros 5,5% ao ano (é de 6% ao ano para outros sistemas), taxa diferencial de juros de até 2% e taxa de risco de crédito de até 1%.

O secretário também tem procurado divulgar outras formas de financiamento, como as emendas parlamentares e as parcerias público-privadas. Também anunciou para junho de 2019 o lançamento de um programa de financiamento para aquisição de frota metroferroviária, chamado de Retrem. Anunciou ainda a estruturação das companhias metroferroviárias sob controle federal. ■



Register Now and Save 25%!*



www.uitpsummit.org

*Applies to registrations before 27 January 2019

Local host



Viação Santa Brígida compra 120 ônibus Volvo

Os novos veículos, modelo B250R, começam a operar no segundo semestre nas linhas da região noroeste da capital paulista



A Viação Santa Brígida possui uma frota de 230 ônibus Volvo B250R

A Viação Santa Brígida comprou 120 ônibus Volvo para renovar a sua frota. Os novos veículos, modelo B250R, começam a operar no segundo semestre nas linhas da região noroeste da capital paulista.

Com carroceria Caio Millenniun padron e equipados com ar-condicionado, os novos ônibus têm como destaque o motor de alto torque e baixo consumo de combustível, sistema de freios eletrônicos e a disco e a tecnologia I-Coaching, que ajuda o motorista a economizar combustível.

O ônibus B250R vem preparado para ativação do Volvo Fleet Management, serviço de conectividade que monitora cada

veículo em tempo real e detecta antecipadamente a necessidade de manutenções ou de treinamento de motoristas para aprimorar a condução. É possível também ativar o serviço de gerenciamento de regiões de segurança, que utiliza a conectividade para reduzir automaticamente a velocidade do veículo próximo a escolas e hospitais e dentro de terminais.

“O Volvo B250R faz parte de uma bem-sucedida linhagem dos nossos chassis urbanos para ônibus padron. É o modelo ideal para cidades como São Paulo e outras metrópoles que precisam de veículos de 12 metros com alta tecnologia e

disponibilidade e com baixo custo operacional”, afirma Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Buses Latin America.

Segundo a Volvo, com a nova compra, a Santa Brígida torna-se um dos maiores operadores urbanos mundiais do Volvo B250R, com uma frota de 230 veículos. “Fizemos parte do desenvolvimento desse modelo, testando um protótipo antes mesmo do lançamento mundial. Demos várias sugestões e a Volvo introduziu muitas melhorias nesse chassis, que está fazendo médias de combustível muito boas em nossa frota”, comenta Antonio Carlos Lourenço Marques, diretor de manutenção da Viação Santa Brígida. Atualmente a empresa tem 4.200 funcionários e uma frota de 800 ônibus, sendo 56% deles da marca Volvo.

A Viação Santa Brígida, empresa de transporte de passageiros que opera as linhas urbanas nas regiões norte, noroeste, sudeste e central do município de São Paulo, integra o grupo Nossa Senhora do Ó, do qual fazem parte também a Auto Viação Urubupungá, Viação Cidade de Caieiras e Urubupungá Transportes e Turismo.

“Somos uma empresa focada em eficiência, sem abrir mão do conforto e segurança para nossos passageiros e motoristas. Para isso, buscamos no mercado mais do que bons fornecedores de chassis. Precisamos de serviços de alta qualidade para manter nossa frota sempre rodando com alta disponibilidade e custo operacional baixo”, diz Fernando Cesar Bastos Filho, gerente de manutenção da Viação Santa Brígida. ■



26
NOVEMBRO
2019

Transamérica Hotel | SP

As Maiores e Melhores empresas do setor de transporte e logística irão se encontrar aqui

para exibir, em números, a capacidade do setor em se reinventar e ser competitivo.

A premiação das **Maiores do Transporte e Melhores do Transporte**, em sua 32ª edição, apresenta, mais uma vez, os resultados e a eficiência do transporte e logística que, no cenário atual de retomada da economia, se reveste de especial importância e realça a capacidade de adaptação e as estratégias das empresas para manterem-se relevantes e competitivas.

Dia 26 de novembro de 2019 | Transamérica Hotel | SP

Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE



transporte
Tudo em movimento MODERNO



www.otmeditora.com | otmeditora@otmeditora.com | 55 11 5096-8104

PROCLOUD DA PRODATA.

Mais uma solução
com a tecnologia
global da líder
em bilhetagem
eletrônica no Brasil.

O Brasil acelera para o futuro com o PROCLOUD, o sistema de bilhetagem eletrônica baseado na nuvem da líder do segmento no país. Mais seguro, mais econômico e muito mais flexível, é mais uma solução de mobilidade da PRODATA para o transporte público brasileiro.