



ARENA
ANTP
24 - 25 - 26
SET2019
SP

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

NOVEMBRO
8 A 10
RESORT
TAUÁ ATIBAIA

ANTTUR
Brasil
Fret
Encontro Nacional
das Transportadoras de
Fretamento e Turismo

FRESP
23º Encontro
das Empresas de
Fretamento e Turismo

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E MOBILIDADE URBANA
Ano 28 - Nº 141 - R\$ 22,00
www.otmeditora.com

CONGRESSO MUNDIAL DA UITP - 2019

ÔNIBUS ELÉTRICOS TOMAM CONTA

DA EXPOSIÇÃO EM ESTOCOLMO



Novos ônibus Volvo rodam no Transmilenio de Bogotá

Mercedes-Benz acelera a produção de ônibus

Santiago renova sua frota e moderniza sistema

Micro-ônibus elétrico Volare/BYD ingressa no mercado

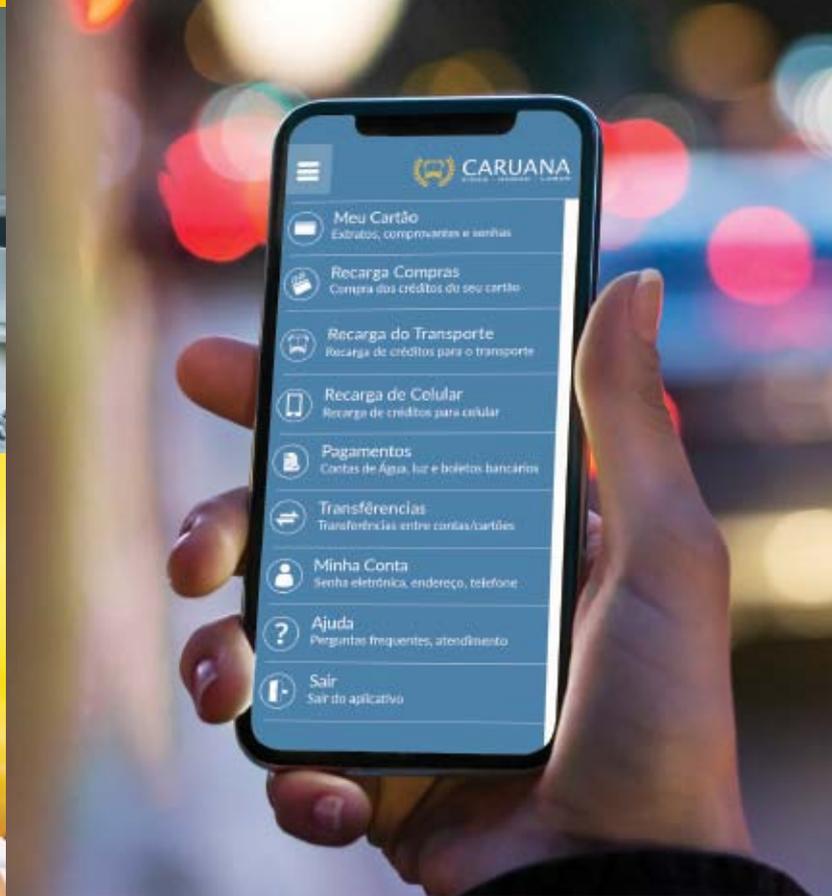
Jogos Pan-Americanos impulsionam mobilidade em Lima

Turismo assegura liderança da van Sprinter no mercado

Arena ANTP 2019 abre espaço para a tecnologia

Governo lança programa Retrem com recursos de R\$ 1 bilhão anuais

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

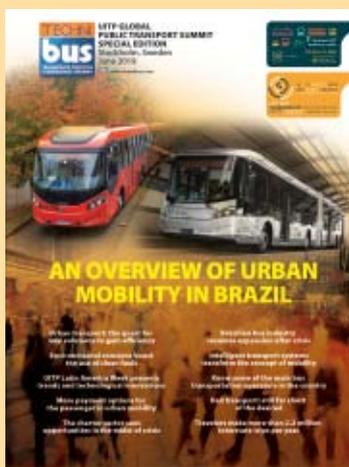
faleconosco@caruanafinanceira.com.br



CARUANA
FIDES - HONOR - LABOR

www.caruanafinanceira.com.br

O transporte urbano do futuro



Foi para discutir o modelo ideal da mobilidade urbana do futuro que dezenas de delegações de mais de oitenta países se reuniram no Congresso Mundial da UITP em Estocolmo, em junho. Nos quatro dias de debates e apresentações, os especialistas procuraram estabelecer metas e traçar os rumos para superar os desafios e chegar a novas soluções de mobilidade que satisfaçam as crescentes expectativas dos usuários de poder contar com transporte urbano mais eficiente, integrado e flexível. Uma tendência notada pelos participantes do encontro é o surgimento de empresas emergentes que se unem às tradicionais para buscar soluções de transporte variadas e customizadas. Adicionalmente, o anseio da sociedade por um meio ambiente com melhoria da

qualidade do ar leva as autoridades e os gestores de transporte a adotarem novos métodos que contribuam para esse fim. Esses também foram o foco das discussões.

Os participantes do congresso compreendem que a eletrificação do transporte público está aumentando rapidamente e puderam ver na feira da UITP em Estocolmo muitos ônibus elétricos em exposição. O impacto da digitalização na melhoria do transporte urbano também fica bem evidente para eles.

Os participantes percebem que a modernização e o fortalecimento do tradicional modelo de transporte público junto com os novos fatores que surgiram oferecem um modo diferente de operar e uma maneira diferente de visualizar a mobilidade urbana. Com isso, espera-se uma redefinição do transporte público por meio de integração adicional.

No congresso mundial, a divisão América Latina da UITP fez um relato das recentes realizações para aprimoramento do transporte público na região. Durante a sessão, foi lançada a edição especial em inglês da revista **Technibus** com o tema "Panorama atual do transporte público no Brasil", que foi distribuída aos participantes do evento e na exposição paralela, a primeira publicação brasileira especializada a tomar essa iniciativa.

Eduardo Chau Ribeiro



Ano 28 - Nº 141 - Jun-Jul/2019 - R\$ 22,00

**REDAÇÃO
DIRETOR**

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Sonia Moraes, Márcia Pinna Raspanti,
Alexandre Asquini

EXECUTIVOS DE COTAS

Carlos A. Criscuolo
carloscrisculo@otmeditora.com

Raul Urrutia
raulurrutia@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

MOBILIDADE URBANA

Congresso mundial da UITP, realizado na capital da Suécia, trouxe as maiores tendências em mobilidade, além dos principais lançamentos do setor 6

EXPOSIÇÃO

A feira realizada paralelamente ao congresso da UITP destacou os ônibus elétricos, o que confirma a tendência do crescente uso destes veículos 12

AMÉRICA LATINA

• Começam a rodar os novos ônibus Volvo no sistema BRT Transmilenio, em Bogotá, Colômbia, que recebeu a primeira parte de um lote de 700 veículos 20

• Volvo entrega 120 ônibus para Santiago do Chile, para ampliar a frota da Subus, um dos principais operadores de transporte coletivo da cidade 24

• Lima, no Peru, recebe 200 novos ônibus Mercedes-Benz para a realização dos Jogos Pan-Americanos, veículos que serão incorporados à frota regular 28

MONTADORAS

Mercedes-Benz acelera a produção de ônibus, tendo uma expectativa de que o setor chegue ao final do ano com incremento de 25% 30

CARROCERIAS

A produção das encarroçadoras registra crescimento de 22% no primeiro semestre, com um desempenho mais forte do segmento urbanos de micros 32

CHASSIS

As fabricantes de chassis de ônibus buscam alternativas para compensar a retração das exportações decorrentes principalmente da crise argentina 34

ENERGIA RENOVÁVEL

Shift Mobilidade Corporativa adquire quatro micro-ônibus Volare Access-e com motorização elétrica, desenvolvidos em parceria com a BYD 36

COMERCIAIS LEVES

Mercedes-Benz amplia as vendas de Sprinter, comercializando 5,4 mil modelos no primeiro semestre, o que equivale a uma expansão de 66% 38

ENTREVISTA

Luiz Carlos M. Néspoli, superintendente da ANTP, fala sobre as novidades da Arena ANTP 2019, que debaterá a mobilidade sob diferentes aspectos 40

SUSTENTABILIDADE

O Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) tem sido apontado como uma alternativa de combustível limpo e renovável para o transporte público do país 46

ELÉTRICOS

BYD abre sua primeira fábrica no Canadá, em Newmarket, na província de Ontário, a segunda unidade fabril da empresa na América do Norte 48

FROTA

Até 2022, o sistema Transcol receberá 600 veículos com ar-condicionado e tecnologias que contribuem para aprimorar a mobilidade na Grande Vitória 50

OPERAÇÃO

Empresa vencedora da licitação do transporte público no Guarujá, no litoral paulista, adquire 121 ônibus e implementa sistema de bilhetagem eletrônica 52

SISTEMA SOB DEMANDA

A HP Transportes Coletivos expande o serviço de transporte coletivo por meio de aplicativo CityBus 2.0 para mais 13 bairros de Goiânia 54

PESQUISA

Levantamento da Mastercard indica que os jovens latino-americanos gostariam de usar o celular para pagar todas as formas de transporte público 56

NEGÓCIOS

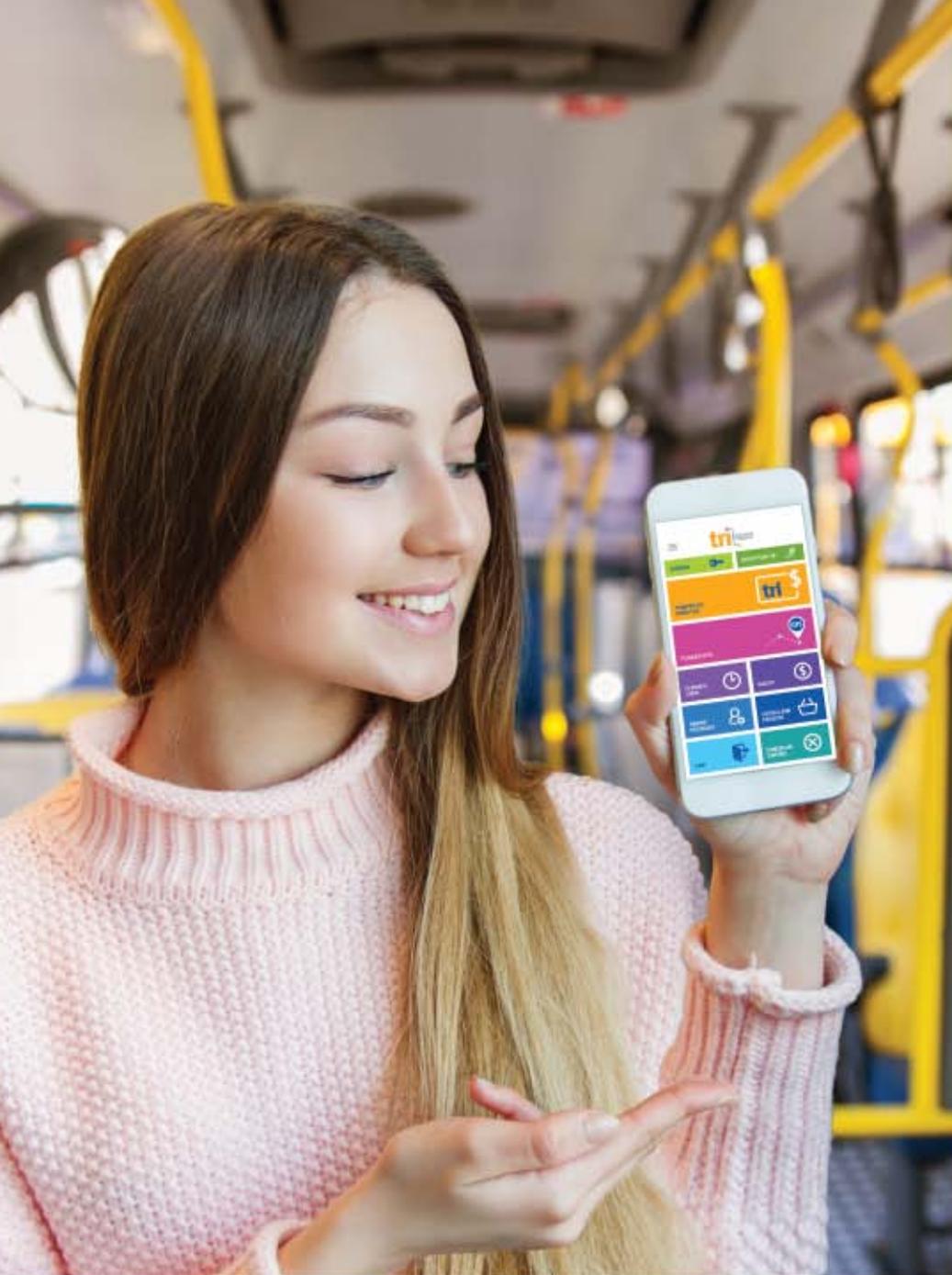
Magnetic Autocontrol, do Grupo FAAC, compra a Wolpac, uma das principais fabricantes brasileiras de equipamentos de controle de acesso 58

METROFERROVIÁRIO

Governo federal lança o Programa de Renovação de Frota do transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros sobre Trilhos (Retrem) 63

RIO DE JANEIRO

Os usuários do novo RioCard Mais podem ter acesso a aplicativo, atendimento com inteligência artificial e clube de vantagens 66



Em Porto Alegre a tecnologia a bordo é **tri**

Em conjunto com a ATP e o Cartão Tri, a Prodata opera em Porto Alegre há 12 anos.

Uma parceria sempre voltada a oferecer à população a tecnologia mais eficaz para a qualificação da mobilidade urbana da cidade.

Tecnologias embarcadas:



1.600 validadores - 300 modelo V3680 e 1.300 modelo V3690, com tecnologia Dual Chip 3G / 4G, GPS e Wi-Fi alta velocidade (5.4 Ghz).



Sistema de validação embarcada com tecnologia QR Code.



Integração com os Sistemas de Biometria Facial PRODATA.



Sistema de CFTV embarcado (Sistema OSS).



Informações em tempo real de Geo Posicionamento da frota e ônibus, já integrado com tabelas horárias e softwares de gestão de frota.

Congresso Mundial debate os avanços em mobilidade urbana

O mundo da mobilidade urbana reuniu-se em Estocolmo, na Suécia, de 9 a 12 de junho de 2019, para descobrir os novos caminhos para o transporte sustentável



O congresso mundial contou com uma sessão da divisão América Latina, com a participação de dezenas de delegados da região

Com o tema central “A arte do transporte público”, o Congresso Mundial da Associação Internacional de Transporte Público (UITP) teve lugar na capital da Suécia, Estocolmo, entre os dias 9 e 12 de junho e reuniu países 2.718 participantes de 81 países, entre autoridades e gestores de transporte, técnicos, especialistas em tecnologias de transporte e empresários do setor, como operadores e fornecedores. A exposição

realizada paralelamente no mesmo local contou com 474 expositores de produtos e serviços provenientes de 46 países e atraiu 15 mil visitantes. Esta é a 63a. edição do congresso mundial desde que realizada pela primeira vez em Bruxelas, Bélgica, em 1885.

Durante o congresso mundial, os cerca de 300 palestrantes mostraram o momento emocionante e positivo para o transporte público. Na sessão

inaugural, após os comentários do presidente da UITP, Pere Calvet, sobre o atual estágio do transporte público no mundo e os objetivos a serem alcançados pelos gestores do setor, Kristoffer Tamsons, ministro regional de Transporte em Estocolmo e presidente da gestora Stockholm Public Transport, delineou os planos da cidade para tornar seu sistema de transporte “mais inteligente e inclusivo”.

A cidade anunciou planos para acrescentar 17 novas estações de metrô às cem já existentes. Atualmente oito de cada dez viagens na capital sueca são feitas por ônibus, VLT, trem, metrô e barca durante os horários de pico, enquanto 100% do transporte público terrestre são impulsionados por combustíveis não fósseis limpos.

“Estamos fazendo este investimento histórico no futuro quando falamos de eletrificação e digitalização, mas precisamos lembrar que o transporte público tradicional é a espinha dorsal de tudo”, acrescentou. “Penso que posso falar por todos nós quando digo que o transporte público hoje tornou-se grande força propulsora de crescimento e progresso na



Pere Calvet: “A definição do transporte público está mudando e a UITP tem a responsabilidade de se mover um passo à frente do setor”



Sessão inaugural comandada por Pere Calvet em que o ministro Kristoffer Tamsons delinhou os planos para o transporte de Estocolmo

nossa sociedade, contudo sinto que todos nós compartilhamos os mesmos desafios”, comentou.

O tema do congresso deste ano, “A arte do transporte público”, foi inspirado no metrô de Estocolmo, que detém a distinção de ser “a galeria de arte mais longa do mundo”.

“Para mim pessoalmente o transporte público é a arte do futuro e creio que todos nós aqui hoje somos os artistas do futuro e, juntos, somos os que moldam a arte do transporte público” afirmou.

Em seguida, na sessão inaugural, o artista e animador Christoph Niemann mostrou como “um verdadeiro amor pelo transporte público” pode trazer cultura, propriedade e oportunidade em todas as nossas cidades. Com isso, a visão criativa para a mobilidade urbana continuou por toda parte, na sua visão.

Este ano o congresso mundial acontece num contexto em que o transporte público e a mobilidade urbana enfrentam mais desafios em comparação à última cúpula realizada em Montreal, Canadá, há dois anos. Houve uma série de mudanças no setor desde então,

especialmente com o surgimento de novos atores de mobilidades e novas soluções de mobilidade.

Algumas companhias emergentes também entraram em parceria com operadores de transporte público tradicionais e existe uma maior expectativa dos clientes e usuários de contar com mais soluções customizadas

e flexíveis. Consequentemente, temos esta tendência emergente, mas vemos que isso está criando desafios para os filiados da UITP e as entidades de transporte público. Essas organizações também estão adotando cada vez mais métodos inovadores que contribuam para melhorar o meio ambiente e a qualidade do ar.

Os participantes do congresso compreendem que a eletrificação do setor de transporte público está aumentando rapidamente e em Estocolmo puderam ver muitos ônibus elétricos em exposição. O impacto da digitalização na melhoria dos serviços também está bem evidente.

A modernização e fortalecimento do tradicional modelo de transporte público, junto esses novos atores, oferece uma forma diferente para ver a mobilidade urbana. Espera-se que tudo esses componentes se unem para redefinir o transporte público por meio de mais integração.

Então, quais são hoje os principais desafios que o transporte público enfrenta? Quem responde é o secretário-geral da UITP, Mohamed Mez-ghani.

“Eu diria que há dois principais desafios diante do transporte público hoje. Um é a gestão do transporte público devido ao surgimento desses novos atores e todas as novas expectativas que foram criadas. Isso tornou o ambiente mais complexo. Temos de desafiar a forma como o transporte público é gerido porque não é apenas entre a autoridade e um ou dois operadores de transporte, é uma autoridade e um conjunto de novos participantes e novos atores envolvidos em atividades que estão se tornando cruciais no nosso setor”, afirma. “Também vemos mais empresas de sistemas inteligentes de transporte que querem participar não só com o fornecimento de serviços mas também no relacionamento com os clientes. Com todos esses novos tipos de atores que ingressam no mercado, é importante que redefinamos a gestão, com a distribuição de responsabilidades, poderes e direitos de uma



Mohamed Mezghani: é preciso redefinir a gestão do transporte público de maneira a beneficiar o usuário final

maneira a beneficiar o usuário final, o cliente.”

Mohamed Mezghani acrescenta que outro desafio é contar com as habilidades para administrar a transição. “Essa é uma questão mundial e estamos vendo que muitos países ao redor do mundo precisam importar modelos porque não detêm o conjunto de habilidades necessárias. Estamos competindo com outros setores na atração dessas pessoas, de modo que precisamos focalizar nossos investimentos nessa área. Esse é apenas um resumo dos desafios e das mudanças que estamos vendo na mobilidade urbana hoje”, assinala.

O programa do congresso

mundial em Estocolmo incluiu 53 sessões e eventos paralelos, já que este ano o tema especial “Redefinindo o Transporte Público” chamou a atenção com a série de minidocumentários relacionados com o transporte urbano e produzidos pela BBC StoryWorks que chegou às telas mundiais na semana seguinte ao evento.

Com uma exposição maior do que nunca, o alcance internacional da UITP ficou em pleno destaque enquanto os 473 expositores exibiam seu trabalho e novos produtos, permitindo que a inovação ocupasse o centro do palco.

A diversidade também desempenhou um papel importante no congresso de 2019, com um evento paralelo sobre o emprego feminino no transporte público, com a campanha da UITP que firma a promessa de avançar com vozes femininas no programa: a edição deste ano contou com 126 mulheres palestrantes, representando 42% do total, mais que o dobro do congresso mundial de 2017 no Canadá.

No contexto da Assembleia Geral realizada no evento, a UITP reelegera o presidente Pere Calvet, diretor geral da Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC), da Espanha, para outro mandato de dois anos.

“A liderança da UITP no setor só será mantida se continuar forçando seus próprios limites para alcançar novos patamares”, disse Calvet. “Porque, como



A revista Technibus foi uma das parceiras de mídia do Congresso Mundial da UITP 2019

você ouviu nas sessões, a definição do transporte público está mudando e a UITP tem a responsabilidade de se mover um passo à frente do setor.”

Na cerimônia de encerramento, o secretário-geral Mohamed Mezghani resumiu as principais mensagens do congresso mundial de 2019 em quatro pilares principais: Parcerias, Lugares, Desempenho, Pessoas.

O primeiro pilar, Parcerias, é unir forças para melhorar a mobilidade e melhorar o serviço, enfatizando a multiplicidade e a diversidade das partes interessadas na mobilidade que advogam conjuntamente os benefícios do transporte público. O segundo pilar, Lugares, refere-se às reflexões sobre as expectativas das pessoas em que o espaço urbano deve ser feito para pessoas e não veículos. O terceiro pilar, Desempenho, trata de defender os benefícios do transporte público e, ao mesmo tempo, melhorar sua eficiência em esforços conjuntos para alcançar os objetivos de desenvolvimento sustentável na acessibilidade urbana. O quarto e último pilar, Pessoas, diz respeito à nova mentalidade orientada para as pessoas a que o setor precisa se adaptar, colocando as pessoas no coração do transporte público, à medida que redefine seus serviços para melhor satisfazer as necessidades dos usuários.

“Em termos pessoais, estou orgulhoso do que a UITP conquistou ao lado de nossos filiados para o congresso de Estocolmo 2019”, declarou Mohamed Mezghani seu discurso de encerramento. “Em nível profissional, estou convencido de que esta cúpula é um ponto de virada na forma como nós falamos sobre transporte público a partir de agora. Estou ansioso para dar os próximos passos.”

Durante a cúpula, a UITP lançou o projeto Apollo-UE, uma nova plataforma que reunirá autoridades e operadores

SBCTRANS CONQUISTA PRÊMIO INTERNACIONAL UITP



O projeto “Giro da Arte SBCTrans” garantiu à SBCTrans, de São Bernardo do Campo (SP), a conquista do Prêmio de Reconhecimento Internacional da UITP (Associação Internacional de Transporte Público). A premiação foi recebida em junho, durante a sessão latino-americana do congresso mundial em Estocolmo, na Suécia, pela diretora executiva da SBCTrans, Milena Braga Romano, responsável pela administração da empresa e grande apoiadora dos programas culturais, sociais, ambientais, de assistência e relacionamento com a comunidade de São Bernardo do Campo.

Milena Braga Romano externou o entusiasmo pela premiação e destacou a importância de uma empresa de transporte público incentivar a prática da sustentabilidade e a preservação ambiental por intermédio da arte. “É preciso promover e incentivar a sustentabilidade. Transformar pneus usados e que seriam descartados em obras de arte foi um verdadeiro presente a São Bernardo do

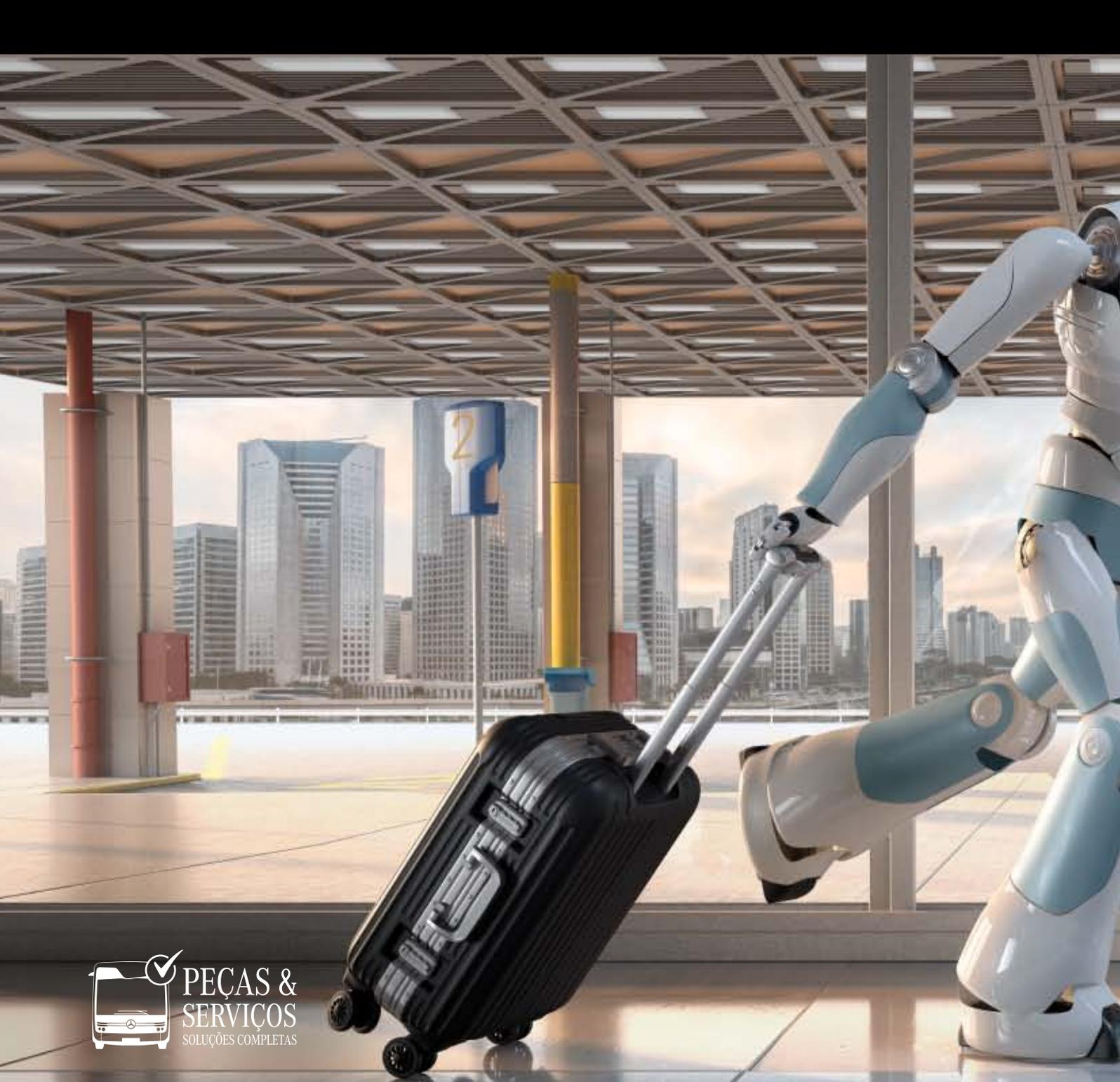
Campo”, afirma Milena Romano.

O Giro da Arte SBCTrans foi uma ação cultural, social e ambiental, com pinturas criadas por artistas utilizando, como matéria-prima, pneus de ônibus usados que seriam destinados ao descarte e que foram expostas durante mais de um mês nos principais pontos da cidade paulista. A exposição contou com 20 obras assinadas por 20 diferentes artistas, como Alexandre Truff, Binho e Subtu, para comemorar os 20 anos de atuação da SBCTrans no transporte coletivo do município.

Pneus usados de ônibus da SBCTrans que não são mais utilizados, em vez de ser descartados, ganharam uma nova “vida” e viraram obras de arte. O desafio dos artistas foi, por meio da criatividade e imaginação, destacar em uma tela colocada no centro dos pneus as principais práticas adotadas de sustentabilidade e preservação ambiental. Ao final, todas as obras foram doadas a entidades assistenciais em sorteio realizado na sede da prefeitura da cidade.

de transporte europeus para impulsionar e apoiar o intercâmbio de conhecimento e perícia sobre a implantação de ônibus limpos. O desafio do programa é garantir que o conhecimento e a experiência acumulados no passado na

implantação de frotas de ônibus elétricos sejam efetivamente transferidos para uma ampla rede de partes interessadas da cidade, apoiando-as na transição para sistemas de ônibus mais limpos e sustentáveis. ■



PEÇAS &
SERVIÇOS
SOLUÇÕES COMPLETAS

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

Mercedes-Benz
Referência em ônibus.



Seja gentil. Seja o trânsito seguro.

Os novos ônibus rodoviários 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



Ônibus elétricos dominam a vitrine internacional de transporte público

O que o público viu na feira realizada paralelamente ao Congresso Mundial da UITP em Estocolmo, na Suécia, foi a consagração dos ônibus elétricos, confirmando a tendência da transição para a eletromobilidade urbana



NXT, o novo veículo elétrico urbano autônomo a bateria da Scania

Na feira mundial de transporte público, que aconteceu em Estocolmo, de 9 a 12 de junho, a Volvo Buses anunciou a introdução, no último trimestre do ano, um ônibus articulado totalmente elétrico com espaço para até 150 passageiros. O novo ônibus articulado é baseado nos protótipos que, desde junho de 2018, estão operações de teste na linha 16 de alta frequência, em Gotemburgo, Suécia. Os dois ônibus-conceito já percorreram

4.500 horas e cobriram mais de 62.000 quilômetros, com excelente tempo de atividade.

O Volvo 7900 elétrico articulado em configuração comercial estará disponível em dois comprimentos – 18 metros e 18,7 metros – e foi projetado para satisfazer as demandas de alta capacidade, conforto e informações de tráfego, oferecendo ao mesmo tempo um fluxo de passageiros eficiente. As baterias serão

carregadas em estações de carga rápida em ambos os lados da rota e por meio de recarga noturna na garagem. O Volvo 7900 Elétrico Articulado será apresentado ao público na feira Busworld, em Bruxelas, Bélgica, em outubro.

SCANIA – A Scania exibiu no seu estande o NXT, novo veículo elétrico urbano autônomo a bateria da Scania, que foi projetado com a flexibilidade de mudar



Lion's City E, o primeiro ônibus elétrico da MAN



O modelo elétrico eCitaro da Mercedes-Benz

de meios de transporte na ida e volta para o trabalho, ou para entregar mercadorias durante o dia e recolhendo lixo à noite.

Em uma demonstração ousada de inovação, os engenheiros da Scania levaram o DNA da empresa – o sistema modular – ao próximo nível no desenvolvimento de um veículo conceitual que pode mudar de forma para diferentes tarefas urbanas.

Muitas cidades estão agora catalisando mudanças no transporte urbano, impulsionadas pela necessidade de emissões mais baixas e menos congestionamentos. Os avanços tecnológicos e de infraestrutura em veículos elétricos e

autônomos serão os principais facilitadores para as cidades adotarem um sistema de transporte sustentável.

“O NXT é uma visão do futuro para o transporte nas cidades. Várias dessas tecnologias ainda precisam amadurecer completamente, mas para nós é importante construir um veículo conceitual para demonstrar visualmente e tecnicamente as ideias sobre o que está ao nosso alcance”, diz o presidente da Scania, Henrik Henriksson. “O NXT é projetado para 2030 e além, incorporando vários recursos de ponta que já estão disponíveis.”

No NXT, os módulos de acionamento dianteiro e traseiro podem ser montados

em um chassi de ônibus ou um caminhão.

MERCEDES-BENZ – A Mercedes-Benz na exposição direcionou seu foco no ônibus urbano eCitaro de piso baixo totalmente elétrico, no sistema abrangente de e-mobilidade e nos serviços digitais inovadores. Hoje o eCitaro está equipado com capacidade máxima de bateria de 292 kWh, em 12 módulos. Outro passo no roteiro do Mercedes eCitaro prevê o uso de baterias de polímero de lítio, também conhecidas como baterias de estado sólido, como uma opção no futuro, diz a Daimler em um comunicado à imprensa. Estes são caracterizados



O Volvo 7900 elétrico articulado estará disponível com 18 m e 18,7 m



O eBus de 12 metros BYD, o mais vendido da marca chinesa



A Heuliez, do grupo CNH Industrial, exibiu o GX 337 elétrico



Ônibus elétrico articulado Irizar com tecnologia modular

por uma vida útil particularmente longa e alta densidade de energia. O primeiro pedido de eCitaro com bateria de estado sólido já foi assinado, segundo a montadora.

MAN/VOLKSWAGEN – Como no último Salão de Veículos Comerciais (IAA) em Hannover, na Alemanha, a MAN chegou a Estocolmo com o Lion's City E, o primeiro ônibus elétrico desenvolvido pela fabricante. O acionamento elétrico central foi desenvolvido dentro do grupo Volkswagen. Na feira a fabricante anunciou que várias frotas de demonstração estarão em operação a partir de 2020, enquanto a produção em série seguirá no segundo semestre do próximo ano.

ZF FRIEDRICHSHAFEN – A ZF alemã, que está desenvolvendo diversos sistemas de transporte autônomo apresentou em Estocolmo sua linha completa de soluções para propulsão veicular, para todas as categorias de veículos, principalmente os elétricos. A empresa diz apoiar a transição para o transporte público inteligente, seguro e sem emissões, com uma linha variada de trens de força elétricos para todos os segmentos. Primeiro, a transmissão central CeTrax com sua abordagem de "plugar e dirigir"

possibilita aos fabricantes de ônibus eletrificar os modelos de veículos existente sem grandes alterações nos chassis, eixos ou engenharia estrutural. Segundo, o eixo elétrico AxTrax AVE que já se firmou com milhares de unidades produzidas em série. No estande exibiu modelo de seu e.Go Mover de transporte autônomo.

BYD – A BYD apresentou seu eBus de 12 metros, 100% isento de emissões, que incorpora uma nova carroceria de alumínio e uma escolha de variantes de duas e três portas, ambas oferecendo uma capacidade máxima total de 80 passageiros. Segundo a BYD, seu eBus de 12 metros é o ônibus elétrico mais popular. Fabricado na Hungria, o best-seller também está se estabelecendo como uma opção de ônibus elétrico entre um número crescente de provedores de transporte público de autoridades locais em toda a Europa.

A BYD alcançou um marco significativo em maio depois de entregar seu eBus número 50.000 – mais uma vez, um modelo de 12 metros – para a operadora de transporte público Tubasa em Badajoz, na Espanha. A entrega histórica consolida a BYD como líder global de mercado de ônibus elétricos e, com

mais de 700 ônibus elétricos agora encomendados ou em operação em toda a Europa, a empresa agora detém mais de 20% do mercado europeu de ônibus elétricos.

O eBus de 12 metros da BYD é fabricado na unidade de produção de Komárom, na Hungria. Reforçando ainda mais a sua capacidade de produção europeia, a BYD também tem uma fábrica de última geração em Beauvais, França, onde oferece uma gama completa de ônibus elétricos para o mercado francês, incluindo midibus e articulados.

IRIZAR – A Irizar, que nos últimos anos vem fazendo muito esforço em eletromobilidade, apresentou seus modelos de ônibus elétricos Irizar, o VLT de 12 metros e o ônibus articulado de 18 metros, que ampliam a atual linha de veículos elétricos de emissão zero do grupo espanhol. O sistema de bateria desenvolvido e fabricado pela Irizar também apresentado abrange o mercado europeu atual e fornece a boa resposta aos requisitos de cada operador, segundo a fabricante.

As soluções de armazenamento e gerenciamento de energia da Irizar têm tecnologia modular de íon de lítio e incorporam sistemas de refrigeração líquida



O veículo e.Go Mover de transporte autônomo da ZF



A VDL levou à exposição seu ônibus articulado elétrico

que permitem otimizar a vida útil das baterias e possibilitar que os veículos operem em condições climáticas extremas.

OTOKAR – A Otokar aproveitou a feira para lançar seu primeiro ônibus elétrico. Com 12 metros de comprimento, o e-Kent C (variante elétrica do ônibus ICE convencional Kent C, movido a diesel ou a gás) tem um novo design e estará disponível na Europa em 2020.

O eixo elétrico nas rodas Axtrax da ZF, adotado por vários fabricantes, como Mercedes, Solaris, New Flyer, Optare e Alexander Dennis (para o ônibus de célula de combustível) proporciona uma

potência máxima de 250 kW e um torque máximo de 22.000 Nm. Todas as baterias são colocadas no telhado. A versão padrão do e-Kent C é equipada com quatro módulos refrigerados a líquido, cada um com sete baterias de íon de lítio de alto desempenho, fornecendo uma capacidade total de 300 kWh. A frenagem regenerativa permite que 15% a 20% da energia seja recuperada, destaca Otokar.

O e-Kent C está “livre de espelhos retrovisores”: seu lugar é ocupado por câmeras que, de acordo com o fabricante, permitem uma melhor visibilidade da estrada, eliminando o ângulo morto. A

ausência de qualquer torre de motor permite uma melhor visão na parte traseira do passageiro.

A Otokar trabalha nos veículos movidos a combustíveis alternativos há muito tempo. Na Turquia, lançou o primeiro ônibus híbrido em 2007 e o primeiro midibus elétrico em 2012. Apesar do limitado suporte financeiro público para gerar demanda na época, o Doruk Electra foi testado por vários operadores públicos na Turquia e aprimorou o know-how da fabricante nessa tecnologia. A empresa também se dedica aos ônibus de GNV, que já atendiam os mercados europeus, como na Espanha,



O e-Kent C tem câmeras de ré em vez de espelhos retrovisores



O ônibus elétrico intermunicipal da Ebusco, com autonomia 400 km



O modelo elétrico e.City Gold da CaetanoBus de Portugal



O ônibus Van Hool A330 a hidrogênio de última geração

com uma recente entrega de modelos de 12 metros.

VAN HOOL – A fabricante holandesa realizou no seu estande a entrega oficial das chaves do primeiro ônibus de célula de combustível de um pedido de 40 unidades para a operadora RVK Köln, da cidade de colônia, na Alemanha.

Em fevereiro de 2018, a Van Hool anunciou o contrato com a RVK Köln e a WSW Wuppertal, outra empresa alemã, para fornecer 40 ônibus a hidrogênio de última geração, o modelo Van Hool A330. Este pedido consiste em 30 ônibus de célula de combustível para Colônia e 10 para Wuppertal, tornando-se o maior pedido de veículos movidos a

hidrogênio já colocados na Europa. Os primeiros ônibus serão entregues a partir de julho de 2019. Os veículos serão equipados com o mais recente módulo de célula de combustível FCvelocity-HD85 da Ballard Power Systems.

A aquisição desses 40 ônibus de célula de combustível encaixa-se no programa nacional de inovação da Alemanha para hidrogênio e tecnologia de célula de combustível (NIP), e é financiada pelo Ministério de Transporte e Infraestrutura Digital da Alemanha), por meio da FCH-JU, a parceria público-privada europeia destina-se a acelerar a introdução no mercado de veículos de células de combustível e tecnologia de hidrogênio, sob o programa europeu Horizonte 2020.

SOLARIS – Na feira, a fabricante polonesa apresentou dois ônibus de zero emissões. O Solaris Urbino 12 a hidrogênio, que fez a estreia mundial, complementa sua oferta de veículos elétricos. O segundo veículo é o conhecido Solaris Urbino 12 elétrico em seu mais novo design, característico de todos os novos veículos da fábrica de Bolechowo desde janeiro deste ano.

Quase uma década após a estreia de seu primeiro ônibus eletrônico, o Solaris agora está complementando sua faixa de ônibus de emissão zero com Urbino 12 a hidrogênio. O lançamento do modelo a hidrogênio foi anunciado em 2018. A energia necessária para impulsionar o ônibus é derivada do hidrogênio



Estande da Moscou Transport que opera com ônibus elétricos Kamaz



A Anadolu Isuzu turca mostrou seu ônibus urbano elétrico



A Alfabus chinesa estreou seu ônibus elétrico Ecity L12 na feira



A Irizar também exibiu seu novo VLT de 12 metros

armazenado em tanques montados no teto do ônibus. Por meio de uma célula de combustível, o gás hidrogênio é transformado em eletricidade. Por sua vez, essa potência alimenta diretamente o trem de força do ônibus que consiste de um eixo com motores elétricos (ZT AxTrax). O ônibus também é equipado com uma bateria Solaris High Power, que funciona como uma instalação adicional de armazenamento de energia elétrica. De acordo com as informações divulgadas em junho de 2018, o Solaris Urbino 12 a hidrogênio tem 29,2 kWh de capacidade da bateria.

Em apenas oito anos desde o início de seu primeiro ônibus elétrico, a Solaris já entregou quase 600 veículos a clientes em dezessete países. Na feira a fabricante mostrou ônibus de zero emissões derivados da experiência de mais de 15 milhões de quilômetros cobertos por seus veículos. As mais recentes soluções tecnológicas relativas ao aquecimento, refrigeração e sistema de direção foram projetadas para ajudar a reduzir o consumo de energia.

CAETANO BUS – A CaetanoBus participou da exposição em Estocolmo com dois produtos de “zero emissões”. Tanto o ônibus elétrico e.City Gold quanto

o chassi e.CC 100 possuem um motor elétrico central da Siemens.

O ônibus de emissão zero CaetanoBus e.City Gold é um ônibus urbano 100% totalmente desenvolvido pela empresa portuguesa. O modelo possui uma capacidade de até 88 passageiros e uma potência máxima de 160 kW graças ao motor síncrono de ímã permanente da Siemens. Não há informações disponíveis sobre a capacidade da bateria: a ficha técnica que ela pode ser “configurada”.

HEULIEZ – A Heuliez, do grupo CNH Industrial, o mesmo da Iveco, exibiu o GX 337 Electric (a versão de 12 metros do ônibus elétrico feita no grupo CNH Industrial)

EBUSCO – A fabricante holandesa Ebusco apresentou uma variante peculiar: um ônibus elétrico intermunicipal para o grupo DB. O alcance, segundo o fabricante, é de 400 km com bateria de 370 kWh.

VDL – A VDL anunciou o lançamento de um ônibus elétrico de piso baixo de três eixos de 14,5 metros, mas levou para a Suécia o ônibus articulado (será entregue em 13 unidades no sul da Suécia).

OUTROS PROTAGONISTAS – A exposição também é de estreia para a Alfabus Europe (o resultado de uma parceria estratégica entre a grande fabricante chinesa e a Basco Bus, distribuidora e vendedora de ônibus de segunda mão sediada em Como, no norte da Itália). A empresa mostrou a versão mais recente de seu ônibus elétrico Ecity L12 de 12 metros, agora equipado com suspensões independentes e um sistema especial de ar-condicionado para as baterias montadas no teto do veículo.

Também Temsa e Anadolu Isuzu turcas estiveram presentes, enquanto a Alexander Dennis Ltd. (ADL) britânica – recentemente adquirida pela New Flyer canadense – exibiu um ônibus Euro 6 de dois andares da linha Enviro. A fabricante russa Kamaz expôs um ônibus elétrico de 12 metros, do qual foram entregues mais de 100 unidades para a operadora moscovita Moscow Transport. A empresa francesa Safran participou com o ônibus elétrico da linha Busnova (também está disponível a célula de combustível). Finalmente, a Higher chinesa anunciou o lançamento de um ônibus elétrico no Busworld Europe 2019, a ser realizado em outubro, em Bruxelas, Bélgica. ■

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



Novos ônibus Volvo já operam no Transmilenio

A Volvo entregou a Bogotá 202 articulados e 134 biarticulados de um total de 700 ônibus encomendados na nova fase de renovação da frota da cidade



O Transmilenio transporta 2,5 milhões de passageiros por dia na capital colombiana

Os 202 ônibus articulados e 134 biarticulados entregues pela Volvo à cidade de Bogotá, começaram a rodar no Transmilenio, o sistema BRT da capital colombiana. Fazem parte do contrato de fornecimento de um lote de 700 novos ônibus Volvo, o maior negócio de BRT da marca na década, fechado em novembro do ano passado. “Modernos, seguros e com alta capacidade de transporte, nossos ônibus vão

melhorar ainda mais o conforto dos passageiros e a mobilidade urbana de uma das maiores capitais da América Latina”, afirma Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Buses Latin America.

Ao todo, a Volvo vendeu 402 biarticulados e 298 articulados no processo da nova fase de renovação da frota da capital colombiana. Os chassis estão sendo produzidos no Brasil e encarroçados pela

Superpolo na Colômbia. As entregas estão sendo feitas em lotes e prosseguem até o próximo ano. O investimento na aquisição soma US\$ 210 milhões

De acordo com a Volvo, os novos ônibus que começaram a operar trazem para a Colômbia a mais alta tecnologia de conectividade da marca. Estão preparados para ativação do Controle Automático de Velocidade Volvo, um avançado sistema

que usa a conectividade para limitar automaticamente a velocidade máxima do ônibus em pontos críticos de segurança. "Com a utilização de um sistema de geolocalização, essa tecnologia pode reduzir a velocidade do veículo próximo a escolas e hospitais e dentro de terminais de passageiros, por exemplo. Tudo é feito remotamente, sem a ação do motorista", diz Mario Correa, gerente comercial da Volvo Buses Colômbia.

Os ônibus também possuem alta conectividade e são equipados com vários dispositivos, como o Fleet Management, um sistema de monitoramento por telemetria em tempo real, que acessa dados de aceleração, frenagem, velocidade e consumo de combustível. Além disso, a tecnologia possibilita também a ativação do I-Coaching, uma espécie de treinador virtual de motoristas, que torna mais eficiente a operação do transporte.

O Transmilênio é um dos principais sistemas BRT do mundo, com operação integral iniciada em 2001. Como um dos mais avançados do mundo o BRT de Bogotá transporta atualmente 2,5 milhões de passageiros por dia, incluindo os deslocamentos na região metropolitana. Com a entrada em operação dos novos ônibus, a capacidade do Transmilênio aumenta em 25%, segundo a Volvo, porque os veículos são configurados para transportar mais passageiros, com assentos laterais posicionados frente a frente, com os conceitos de metrô.

Inspirado no sistema de vias segregadas e embarque em plataformas em nível de Curitiba, no Brasil, Bogotá ampliou e aprimorou o sistema, optando desde o início por corredores maiores, onde os ônibus podem ultrapassar uns aos outros para criar maior fluidez, que acelera as viagens e aumenta a capacidade das linhas expressas, semi-expressas e paradoras. Ao utilizar ônibus articulados e biarticulados de forma planejada e garantir vias exclusivas, o sistema da capital



Fabiano Todeschini: "Nenhum outro sistema BRT é tão complexo quanto o Transmilênio"

"A Volvo inventou o primeiro biarticulado comercialmente viável do mundo e ajudou a desenvolver os sistemas BRT. Em Bogotá, fomos o primeiro fabricante a introduzir biarticulados, ainda em 2012, e temos larga experiência com esse tipo de veículo. Com essas novas entregas, mantemos nossa posição de um dos maiores fornecedores neste segmento. Nossos ônibus se destacam por sua grande eficiência, segurança e produtividade", diz André Marques, diretor geral da Volvo Buses Colômbia. Os biarticulados Volvo de Bogotá têm capacidade de carga superior em três toneladas do que os modelos de outras marcas, segundo o executivo.

Os novos ônibus Volvo do Transmilênio possuem um exclusivo sistema de filtro de materiais particulados, o que os torna muito mais limpos do que os veículos das gerações anteriores. A montadora informa que é a primeira vez na América Latina que circulam veículos equipados de fábrica com esta tecnologia. O ganho ambiental para a população é grande, pois veículos têm altíssima eficiência. Comparando com os veículos atuais da cidade

colombiana deu um salto em qualidade no transporte de passageiros e reduziu o tempo de viagem, melhorando a qualidade do deslocamento, e como consequência, retirando centenas de veículos e microônibus da região central.

Perto de completar vinte anos, o Transmilênio mostra sinais de chegar ao seu limite em determinados trechos e a administração local já anunciou que vai ampliar o sistema com uma ligação de 30,5 quilômetros até a Autopista Norte, uma das saídas da cidade. Hoje são cerca de 130 quilômetros de corredores de ônibus de alta velocidade.



André Marques: houve críticas ao Transmilênio, mas o BRT trouxe qualidade de vida às pessoas



O Transmilenio tem hoje cerca de 130 km de corredores de ônibus de alta velocidade e foi anunciada a extensão por mais 30,5 km

(padrão Euro 2), a redução chega a 96% em materiais particulados, garante a Volvo. “Com essa tecnologia, nossos motores emitem apenas 4 mg/kWh, equiparando-se, em particulados, ao que exige a norma Euro 6”, comenta Mario Correa. “Além disso, o BRT de Bogotá utiliza biodiesel B10 oriundo de óleo de palma, muito mais limpo, o que ajuda a reduzir ainda mais as emissões”, afirma.

No sistema Transmilenio existem linhas troncais que transportam até 50 mil passageiros por hora-sentido. Cada veículo de alta capacidade roda, em média, 450 quilômetros por dia

O presidente da Volvo Buses Latin America, Fabiano Todeschini, comenta que em poucos lugares no mundo, um sistema de ônibus é tão exigido como o Transmilenio, tanto pela alta demanda como pelo relevo de Bogotá. “Nenhum outro sistema BRT é tão complexo quanto o Transmilenio. São linhas que carregam entre 30 mil e 40 mil passageiros por hora, por sentido. É difícil até para fazer testes”, afirma.

“Nesse contexto, a operação só pode ser atendida por veículos de qualidade. Prova disso são os antigos modelos B10M. Com 19 anos de uso, mais de 1,5 milhão de quilômetros percorridos cada, esses ônibus oferecem segurança e alto desempenho. Agora chegou a vez de

innovar. Destaco o motor central horizontal, que traz mais conforto térmico e acústico, feios a disco, suspensão pneumática controlada eletronicamente e, assim como os 25 ônibus biarticulados de Curitiba entregues recentemente, conta com tecnologia de controle de velocidade à distância”, comenta Todeschini.

Em Bogotá, além do Transmilenio, o sistema SITP, que é o de linhas alimentadoras, também vai substituir os veículos.

André Marques observa que não é mais

possível pensar em Bogotá sem pensar no BRT Transmilenio. “Até os anos 1980 e 1990, a situação era de caos, muitos ônibus pequenos degradados e sem capacidade. Houve muitas críticas ao sistema, mas o BRT trouxe qualidade de vida às pessoas. É mais rápido ir de ônibus que de qualquer outro meio de transporte em vários trajetos”, afirma Marques. Segundo o executivo, há na América Latina cerca de 5 mil ônibus biarticulados da Volvo na América Latina e sete de cada dez operadores de BRT na região optam pela marca.

Por estar entre as maiores e mais poluídas cidades da América Latina, Bogotá procura utilizar modelos de ônibus menos poluentes. Os ônibus articulados e biarticulados da Volvo possuem filtros no sistema de escape que podem reduzir em até 96% as emissões de materiais particulados em comparação às emissões geradas pelos modelos a diesel.

O negócio fechado com os operadores do Transmilenio mantém a liderança Volvo em sistemas BRT, com mais de 50% de participação nesses sistemas na América Latina, segundo a montadora. Há cidades em países como República Dominicana, Guatemala, Equador e Honduras que olham para o BRT como um sistema viável e que podem fazer novos investimentos nessa opção de transporte urbano. ■



Mario Correa: o BRT de Bogotá utiliza biodiesel B10 de óleo de palma, bem mais limpo

**Poder saber onde e
quando seus
passageiros sobem e
descem do seu
ônibus deixou de ser
um desejo e virou
realidade.**



www.vejasuafrota.com.br



De Caxias do Sul os ônibus seguiram por via terrestre pela rodovia dos Caracolas, nos Andes, até Santiago

Volvo entrega mais 120 ônibus para Santiago

Os veículos chegam à capital chilena para ampliar a frota da Subus e, entre as várias tecnologias embarcadas, está o controle automático de velocidade

SONIA MORAES

A Volvo amplia sua participação em Santiago, capital do Chile, ao entregar 120 ônibus para a Subus, um dos maiores operadores do sistema de transporte coletivo da cidade.

Os ônibus Volvo B8R (denominados B250R no Brasil) adquiridos pela Subus são do tipo padron 4x2, com 13.200 mm de comprimento e motor traseiro Euro 6, que emite 66% menos material particulado (CO₂) e 80% menos óxido de nitrogênio (Nox) do que os atuais veículos em operação.

Por característica técnica de operação em Santiago, uma exigência do órgão

gestor da cidade, a Rede Metropolitana de Mobilidade – RED (ex-Transantiago) –, todos os veículos têm entrada baixa.

A Subus, cliente tradicional da Volvo, comprou os novos ônibus da marca para ampliar sua frota, composta atualmente por mais de 1.300 veículos.

A Volvo do Brasil foi responsável pela negociação com a operadora de transporte coletivo do Chile e pela indicação da fábrica de Borås, na Suécia, para a produção dos chassis. “Além de ser uma decisão estratégica, a escolha da Suécia ocorreu pelo fato de a fábrica de Curitiba estar com a capacidade fabril tomada devido

aos novos negócios e ao grande contrato fechado com a cidade de Bogotá, na Colômbia”, explica Alexandre Selski, diretor de vendas estratégicas da Volvo Buses na América Latina.

Da Suécia os ônibus chegam ao Brasil por navio para receberem a carroceria Torino na fábrica da Marcopolo em Caxias do Sul (RS). De lá, os veículos completos seguem rodando até o Chile, cruzam a cordilheira dos Andes por meio da famosa rodovia dos Caracoles, conhecida por suas curvas sinuosas e neve intensa no inverno.

Santiago conta atualmente com uma frota de 6.700 ônibus, dos quais 2.800

unidades são da marca Volvo, sendo 60% modelo padron 4x2 e 40% articulado, o que garante à fabricante sueca 43% de participação no sistema de transporte coletivo da cidade com ônibus pesados. “Santiago tem uma demanda reprimida que se acumula há alguns anos e está em processo de licitação para renovar e ampliar a frota de ônibus. Há também intenção do governo de reduzir a emissão de poluentes na atmosfera, porque a capital chilena fica num vale circundado por montanhas, a Cordilheira dos Andes, e é afetada por essa parede natural e nos dias muito secos e sem vento não há movimentação do ar, o que gera poluição que afeta todos os cidadãos. Por isso, a meta do governo é diminuir ao máximo a poluição em toda a cidade”, comenta Selski.

NOVA REDE INTEGRADA – A mudança de Transantiago para Rede Metropolitana de Mobilidade, feita em março deste ano, segundo Selski, é decorrente de um novo conceito criado por Santiago para o transporte coletivo, que prevê a integração de vários sistemas – ônibus, metrô e trem –, com o objetivo de melhorar a qualidade do transporte, permitindo o deslocamento nos 32 distritos da cidade e região metropolitana com o pagamento de um bilhete único (válido por duas horas após o primeiro embarque). A malha é acessada diariamente por cerca de 6,2 milhões de usuários.

Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Buses Latin America, recorda que, quando o sistema integrado de ônibus foi criado na cidade de Santiago, em 2005, a Volvo foi a maior fornecedora de veículos. Em 2006, a empresa entregou 1.779 ônibus para a capital chilena, sendo 1.159 unidades do modelo B9 SALF articulado, de 18 metros com piso baixo, e 620 unidades do modelo B7RLE de piso baixo. Esse fornecimento foi considerado pela Volvo como uma das maiores vendas de ônibus do mundo, no valor de US\$ 400 milhões. “Nossos ônibus

TRANSPORTE URBANO DE SANTIAGO SE MODERNIZA

A Rede Metropolitana de Mobilidade é o órgão que cuida da gestão do transporte público de Santiago. O sistema anterior, implantado em 10 de fevereiro de 2007, com o nome de Transantiago, era pulverizado e tinha mais de mil operadores independentes, que faziam itinerários redundantes com ônibus antigos.

O Transantiago gerou vários problemas por conta de deficiências e erros de planejamento e de implantação. Nos primeiros dias de operação do sistema integrado a oferta de serviço dos ônibus foi insuficiente, o sistema de cobrança eletrônica mal funcionou, a insegurança nos usuários provocou uma procura excessiva do metrô, lotando sua capacidade, e aconteceram outras falhas, causando uma grave crise em nível nacional, com forte deterioração da imagem pública e popularidade do governo.

Em 12 de março deste ano, o sistema passou a se chamar Rede Metropolitana de Mobilidade, para dar ênfase à rede de serviços de transporte, destacando a cor vermelha para os ônibus do sistema.

O objetivo é melhorar a qualidade do transporte público, eliminando a concorrência entre os operadores e substituindo a frota de ônibus, para mitigar os níveis de ruído por meio da redução do número de ônibus de 7.000 para 4.600 veículos e reduzir as emissões de poluentes dos

ônibus antigos, além de reduzir o tempo de viagem.

ESTRUTURA DAS LINHAS – Os serviços de ônibus foram divididos em dois subsistemas. O primeiro corresponde a linhas troncais, que complementam a rede do metrô e permitem viagens entre as diferentes zonas da cidade. O segundo se refere a linhas de alimentação local, que permitem viagens curtas e alimentam o metrô e as linhas troncais. Os serviços locais estão organizados em dez unidades, cada uma correspondendo a um ou mais distritos de Santiago.

Para as operadoras do sistema de transporte urbano de Santiago, a Mercedes-Benz vendeu 500 ônibus urbanos – 400 unidades do modelo O 500 U e 100 unidades do O 500 UA articulado, todos na versão Low Entry (entrada baixa).

A Buses Vule adquiriu cerca de 150 ônibus, com carroceria Caio, e a Metbus, STP Santiago e Redbus Urbano compraram as demais unidades encarroçadas pela Marcopolo.

Desde 2007, a Mercedes-Benz comercializou cerca de 3.500 ônibus urbanos, principalmente dos modelos O 500 U e O 500 UA articulado para Santiago. Atualmente, a marca tem mais de 50% de participação no sistema de transporte público do Chile.

ajudaram a cidade a dar um salto na melhoria da mobilidade urbana, com benefícios que são sentidos até hoje”, afirma.

TECNOLOGIA – Os 120 ônibus entregues para Santiago estão equipados com tecnologia de última geração, assegurando o que há de mais avançado em eletrônica embarcada. O principal equipamento é o controle automático de velocidade Volvo, dispositivo que usa a conectividade por GPS para identificar

trechos críticos, com altos índices de acidentes, e limitar a velocidade máxima independente da ação do motorista. Após um ano de uso em Curitiba (PR), onde diminuiu em 50% as colisões com ônibus no BRT, essa tecnologia obteve aprovação e passa agora a ser de série em todos os veículos pesados da marca no continente. “Além da evolução tecnológica, o controle automático é mais um artefato de segurança que a empresa entregou para o cidadão chileno”, diz Selski.



Os ônibus estão equipados com controle automático de velocidade

Os novos ônibus também estão equipados com sistema de freios eletrônicos a disco, suspensão eletrônica e sistema de gerenciamento de frotas Volvo (Fleet Management) e I-Coaching (treinador virtual de motoristas).

EXPORTAÇÕES – Com mais esse fornecimento para o Chile, a Volvo melhora o desempenho de suas exportações em



Alexandre Selski: “Santiago quer reduzir a emissão de poluentes”

2019, num momento em que toda a indústria de ônibus registra desde janeiro declínio nas vendas ao mercado internacional, acumulando até junho o embarque de 3.712 ônibus, volume 21,6% inferior aos 4.734 veículos exportados no mesmo período de 2018, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Para a Volvo, as exportações de ônibus no primeiro semestre representaram 63% do total de veículos comercializados pela empresa na América Latina. “Com o fechamento de volumes maiores em países como Colômbia, República Dominicana, Uruguai e outros, nossa balança de exportações vai mudar este ano, mesmo considerando o crescimento do mercado brasileiro”, afirma Todeschini.

André Armaganijan, diretor de estratégia e negócios internacionais da Marcopolo, comenta que, com o fornecimento de ônibus para Santiago, a Marcopolo amplia a presença em um dos mais importantes sistemas de mobilidade do mundo e reforça as exportações brasileiras no

continente. “Desde o fim do ano passado são cerca de 500 unidades enviadas somente para o Chile”, diz Armaganijan.

Os novos ônibus Torino possuem cabine que destaca a segurança e a ergonomia para os motoristas. Os veículos estão equipados com ar-condicionado, tomadas USB, tubos e pega-mãos para os passageiros em aço inox, vidros colados e estão preparados para receber a instalação de todos os equipamentos de gestão de frotas utilizados pela Rede Metropolitana de Mobilidade.

FROTA ELÉTRICA – A capital chilena também está investindo em frotas de ônibus equipados com tecnologias alternativas para reduzir a emissão de poluentes. Em abril deste ano entrou em operação 100 novos ônibus elétricos e foi inaugurado novo terminal para carregamento dos veículos elétricos. A incorporação dos ônibus ao sistema de transporte duplica a sua frota elétrica de Santiago. Com a entrega de mais 183 ônibus elétricos pela BYD a partir de agosto, a cidade terá a maior frota de ônibus desse tipo fora da China.

Os veículos foram fabricados na China pela empresa Yutong e possuem acessórios como conexão à internet, portas USB, ar-condicionado, assentos mais confortáveis e tecnologia para a segurança dos passageiros, pois possuem câmeras de monitoramento interno, além de garantir acessibilidade universal para pessoas com mobilidade reduzida.

A meta do governo para 2022 é que 5.300 dos 6.600 ônibus, tenham assentos mais confortáveis e de alto padrão e que sejam equipados com ar-condicionado e tenham acesso à internet por meio da tecnologia wi-fi.

O processo de transformação do transporte público permitirá que Santiago tenha 80% dos novos ônibus equipados com tecnologias ambientalmente corretas e com o padrão de qualidade da Rede Metropolitana de Mobilidade. ■

PRESENTE EM
82
PAÍSES



MAIS DE
800
DEALERS AO REDOR
DO MUNDO



A WORLD OF COMFORT

QUALIDADE, CONFORTO, E CONFIABILIDADE
ALÉM 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

Esporte e mobilidade transformam a capital peruana

Como sede dos Jogos Pan-Americanos, Lima se preparou para garantir que atletas e visitantes possam se deslocar facilmente, com a incorporação de 200 novos ônibus à sua frota

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Os ônibus receberam a logomarca oficial dos jogos e transportam até 90 passageiros

Para receber os 175 mil turistas que acompanharão os mais de seis mil atletas de 41 países na 18ª edição dos jogos Pan-Americanos, a capital do Peru se preparou para minimizar os transtornos no trânsito inerentes a um evento deste porte. Conhecida pelo seu trânsito caótico e transporte público pouco regulamentado, Lima recebe 200 novos ônibus urbanos Mercedes-Benz. Após a realização dos jogos, que vão de 26 de julho a 11 de agosto, os veículos serão gradativamente inseridos na frota regular local.

Os chassis urbanos são do modelo OF 1721 e foram adquiridos pela Divemotor, representante local da marca. Esses ônibus estarão disponíveis para transportar os atletas, delegações e equipe de imprensa que irão aos estádios e ginásios, cerca de 15 mil pessoas. A Mercedes-Benz tem uma

participação de 45% no segmento de ônibus do Peru. "O país representa um mercado importante para a marca. Vendemos cerca de mil ônibus ao ano para o Peru", informa Cássio Oliveira, gerente de vendas e marketing Daimler Latina Ônibus.

Os modelos mais vendidos da montadora no país são o urbano OF 1721 e o rodoviário O500 RSD. Além da região metropolitana de Lima, existem outras cidades peruanas que também têm realizado investimentos na renovação da frota de ônibus. "Podemos citar Arequipa (localidade turística localizada na região sul) e Trujillo (uma das mais populosas do país, que fica no norte peruano). Lima responde por 35% a 40% das nossas vendas no Peru, mas há outros sistemas importantes que têm se modernizado", informa Oliveira.

Os chassis receberam carrocerias

Apache Vip, produzidas pela Caio Industrial segundo as normas vigentes no país. A carroceria, na cor branca, foi personalizada com a logomarca oficial do evento. As unidades contam com itinerário eletrônico e iluminação interna em Led, poltronas ergonômicas semiestofadas e duas portas de acionamento pneumático, com acesso dianteiro. O modelo adquirido tem capacidade para acomodar 90 passageiros, sendo 52 sentados e 37 em pé.

A entrega dos 200 ônibus para a Divemotor foi realizada em lotes, sendo que em início de julho todas as unidades já estavam disponíveis no local. "Nos Jogos Pan-Americanos e Parapan-Americanos de 2019, os ônibus Mercedes-Benz com a motorização Euro 5 serão o maior legado para a população. Afinal, após o término dos jogos, todos os ônibus estarão circulando nas principais avenidas da cidade de Lima, com menores índices de emissão de poluentes no meio ambiente", afirma Juan Valdez, gerente da divisão de ônibus do concessionário Divemotor.

De acordo com a montadora, a parceria entre a Mercedes-Benz do Brasil, como fornecedora dos ônibus brasileiros, e seu representante Divemotor, faz com que a metrópole Lima esteja ainda mais preparada para sediar os jogos e garantir a locomoção do grande número de pessoas esperado para os Jogos Pan-Americanos que virão de toda a parte do mundo. A concessionária irá disponibilizar os novos ônibus para os empresários locais que atuam no transporte coletivo.

A empresa comercializa, há mais de 20 anos, todas as marcas do grupo Daimler no Peru, com exceção da Fusco. A Dive-motor se diferencia pelos serviços de pós-venda aos frotistas que recebem assistência técnica nas próprias garagens, como também nas rotas de circulação de seus ônibus. Para realizar esse serviço, a marca disponibiliza oficina de manutenção móvel e equipes de mecânicos especializados que prestam o melhor atendimento, tanto para os operadores de ônibus, como também de caminhões, comerciais leves e automóveis.

A montadora acompanha de perto essa evolução nos sistemas de transporte latino-americanos, que tem resultado em novos nichos de mercado. "A participação da Mercedes-Benz nos Jogos Pan-Americanos por meio dessa negociação de 200 ônibus reafirma o compromisso da nossa empresa, afinal, são ônibus novos que servirão para transportar os admiradores de esportes com conforto e segurança", diz Márcio Querichelli, diretor do Regional Center Daimler Latina Caminhões e Ônibus.

MOBILIDADE — Como muitas outras grandes cidades latino-americanas, Lima vem reestruturando o sistema de transporte massivo nos últimos anos, implementando iniciativas que buscam reduzir as empresas clandestinas. "O Peru é um dos países latino-americanos que se desenvolveu bastante economicamente e isso se reflete na infraestrutura. Apesar do trânsito nas grandes cidades como Lima ainda ser muito complicado, os investimentos no transporte público deram resultado. Acredito que os Jogos Pan-Americanos darão mais visibilidade para o país, mostrando sua evolução em diversas áreas, inclusive na mobilidade", comenta Oliveira.

Dos 11 milhões de habitantes da região metropolitana da capital peruana, 75%



Trânsito intenso, uma preocupação dos organizadores do evento

utilizam o transporte público, enquanto 15% se locomovem individualmente e 8% de forma não motorizada. Atualmente, existem 390 operadoras de transporte coletivo na região e 193 na província de Callao, onde estão localizados o aeroporto Jorge Chaves e o principal porto do país. "O transporte coletivo da região está se organizando gradativamente. Antes, praticamente qualquer pessoa podia transportar passageiros, o que gerava uma grande confusão e dificuldade de fiscalização", explica Oliveira.

Hoje, Lima já conta com um sistema que integra os trens, formado por um corredor exclusivo, chamado de BRT Metropolitano, e outras cinco linhas principais, por onde circulam os ônibus maiores. O restante da região é servido por vans e micro-ônibus. Os ônibus correspondem a 40% da frota do transporte coletivo, os micro-ônibus a



Cássio Oliveira: "Vendemos cerca de mil ônibus ao ano para o Peru"

25% e as vans a 35%. "A tendência é que se evolua para um transporte mais padronizado, com uma frota regular, como ocorreu em Santiago do Chile, por exemplo", acredita Oliveira.

A cidade também conta com o Metrô Lima y Callao, que conta com uma única linha em operação, a Linha 1, com 26 estações e 35 quilômetros de extensão. Existem outras quatro linhas em construção. O sistema

começou a funcionar em julho de 2011. Atualmente, o metrô serve somente ao município de Lima por meio de estações situadas em onze distritos da cidade, mas irá se estender por Callao. O sistema transporta uma média de 340 mil passageiros por dia.

O transporte tem sido motivo de preocupação para a Organização Desportiva Pan-Americana (Odepa), responsável pela organização dos Jogos Pan-Americanos e de outros eventos de caráter olímpico nas Américas. A cidade se comprometeu a adotar medidas para melhorar o tráfego durante a realização das competições esportivas. Em caso de necessidade, a organização local do evento garantiu que contará com apoio do governo e do exército peruano para evitar congestionamentos e garantir que atletas e espectadores cheguem a tempo aos locais de prova. Além da capital peruana, as competições serão realizadas também nos distritos de Callao, Huacho, Ica, Punta Negra, Cañete e Lunahuaná.

Para driblar os congestionamentos na região metropolitana de Lima, foram criados novos itinerários de ônibus, resultado de uma licitação para que novas empresas operassem estas linhas, aumentando também a disponibilidade de ônibus. Algumas vias também passaram por recapeamento e foram expandidas. As obras também pretendem facilitar o tráfego entre Lima e Callao. Quanto ao metrô, o comitê organizador criou um cartão único que valerá exclusivamente durante os jogos. ■

Mercedes-Benz acelera ritmo de produção

A estimativa da empresa é que o mercado brasileiro feche o ano de 2019 com expansão de 25%, atingindo a venda de 18 mil veículos

SONIA MORAES



O mercado vem crescendo de forma expressiva desde 2016, com alta de 72% no semestre

Na contramão dos resultados apresentados por toda a indústria de ônibus no país, a Mercedes-Benz segue em ritmo acelerado com um turno de produção próximo do limite para dar conta do grande volume de pedidos de ônibus que chegam de todo o Brasil.

Nem mesmo a queda de 31% em todas as suas exportações de ônibus no primeiro semestre deste ano em comparação ao mesmo período de 2018 e a redução dos embarques para a Argentina – de 1.038 para 372 unidades no mesmo comparativo – interferiu no ritmo de trabalho da fábrica de São Bernardo do Campo (SP), que teve queda das vendas internacionais totalmente compensada pelo mercado brasileiro. “Estamos produzindo muito mais do que no ano passado e entregando um volume maior de ônibus neste ano”, afirma Walter

Barbosa, diretor de vendas de marketing ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

A Mercedes-Benz, que lidera o mercado de ônibus, vem mantendo desde 2014 mais de 50% de participação nas vendas. No segmento de urbanos a empresa fechou o primeiro semestre com 76% de participação ao comercializar 2.989 veículos. Nos modelos rodoviários a sua fatia foi de 54,5%, com 477 ônibus vendidos; no fretamento ficou com 60%, com 358 modelos comercializados; no escolar a empresa garantiu 26%, com 472 veículos emplacados, e no setor de micro-ônibus teve 30% de participação, com 694 modelos vendidos.

Em sua análise sobre o mercado de ônibus, o diretor da Mercedes-Benz afirma que o momento é muito positivo e que o setor vem crescendo de forma expressiva

desde 2016, ano que chegou ao fundo do poço e atingiu o menor nível de vendas dos últimos 30 anos, com 10 mil unidades.

“Esse mercado veio se recuperando ano a ano. Em 2017 cresceu 10% e em 2018 avançou 16%. Agora registra alta de 72% até junho, mas deve fechar o ano com incremento de 25%, chegando a 18 mil ônibus vendidos no mercado brasileiro”, observa Barbosa. Em 2018, as vendas atingiram 15.081 unidades.

Segundo o diretor da Mercedes-Benz, o aumento de 72,7% nas vendas de ônibus no primeiro semestre está distorcido pela grande quantidade de modelos escolares que estão sendo emplacados de janeiro até agora referentes aos pedidos de 2017. “Todos os segmentos cresceram, mas o que mais se destacou em relação a 2018 foi o escolar. De janeiro a junho de 2018 este mercado tinha 256 veículos emplacados e até junho deste ano somam 1.837 unidades”, detalha Barbosa.

Ele lembra que no fim de 2017 foram disponibilizados para o programa Caminho da Escola a compra de seis mil veículos por meio da licitação aberta pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) e o governo adquiriu 4 mil veículos. Parte disso foi produzida e emplacada de setembro a dezembro de 2018 e outra parte de janeiro até julho deste ano. “Em 2019, o volume de veículos escolares vai passar um pouco de 2.500 unidades, mas não manterá o crescimento gigantesco”, diz Barbosa.

Segundo o diretor da Mercedes-Benz, o segmento de ônibus escolar foi muito bom,

se transformou em um grande mercado e se firmou como o terceiro maior do Brasil. Agora, tendo em vista que não há licitação aberta até o momento, as perspectivas para o mercado de ônibus escolar são incertas porque as empresas aguardam as definições de recursos e prioridades do governo federal.

URBANOS – Assim como o segmento escolar, o de ônibus urbano, o principal do país, também está aquecido neste ano e absorveu até junho 3.917 unidades, garantindo um crescimento de 45% em relação ao mesmo período de 2018. “Diferente do escolar, o setor de urbanos ganhou confiabilidade. A eleição realizada no ano passado trouxe novos gestores para todo o Brasil e essa turma foi mais assertiva e boa parte dos municípios conseguiu equilíbrio no contrato de concessão, seja por uma isenção de imposto, por redução de outorga, por aumento de tarifa ou por subsídio. Esse equilíbrio foi muito importante para os empresários decidirem pela renovação da frota. E esse movimento está acontecendo em todos os grandes municípios do país”, afirma Barbosa.

“Por conta do desequilíbrio do contrato, a situação financeira dessas empresas foi declinando e começou a ter problema de crédito no mercado porque os bancos não queriam mais financiar as empresas de ônibus. Com o reequilíbrio do contrato, a tendência para o futuro, entre 2020 e 2021, é positiva. Mas isso não vai refletir no balanço econômico financeiro da empresa hoje. Mas, daqui a dois anos, haverá uma melhora nos resultados, que pode atrair mais bancos para o negócio de ônibus”, diz Barbosa.

No contrato de concessão entre as empresas e o poder público é determinado que todos os aumentos de custos das empresas, devido ao aumento do diesel e da mão de obra, o governo municipal tem que fazer o reequilíbrio do contrato, compensando esses gastos com o repasse de subsídios, que

são extraídos dos impostos cobrados dos cidadãos.

De acordo com Barbosa, 2015, 2016 e 2017 foram anos difíceis para os empresários de ônibus porque os municípios não fizeram o reequilíbrio do contrato, o que provocou o fechamento de 12 empresas de ônibus no Rio de Janeiro. “O reequilíbrio de contrato não resolverá os problemas que as empresas tiveram nos últimos três anos, mas diminui o rombo e o prejuízo, e começa a melhorar os resultados. Se houver continuidade do que foi feito neste ano, o transporte urbano vai se tornar sustentável. E daqui a cinco anos vamos ter banco de varejo voltando a financiar o setor”, afirma Barbosa.

MICRO-ÔNIBUS – Outro segmento que está bem aquecido é o de micro-ônibus em virtude da maior demanda de passageiros. “Com o surgimento de aplicativos as pessoas têm muito mais opções de transporte – bicicleta, patinete e Uber –, o que tem provocado uma queda na demanda de passageiros no transporte público nos últimos cinco anos. Por causa disso, está tendo uma migração de tamanho de veículo e adequação de frota”, comenta Barbosa.

As cidades que operavam com biarticulados não querem mais esse tipo de ônibus e as que usavam ônibus de 17 toneladas, de 13,2 metros de comprimento, agora preferem um veículo com 12,5 metros de comprimento e às vezes compra um modelo de 15 toneladas ou procura equilibrar a sua frota, comprando metade composta por ônibus de 15 toneladas e outra metade de 17 toneladas, para se ajustar à nova demanda e evitar ter um carro rodando vazio.



Segundo Barbosa, o grande problema para as empresas hoje é ter o veículo rodando vazio depois do horário de pico. “A adequação da frota à nova demanda de passageiros gerou mais vendas de micro-ônibus e a tendência é aumentar mais.”

RODOVIÁRIO – Na avaliação de Barbosa, o segmento de rodoviário deverá ter uma pequena queda em relação a 2018 por causa da antecipação de compra que ocorreu e também porque está para ser liberada a tarifa livre, igual ao setor aéreo, que oferece preço menor para quem comprar com antecedência, com limitação de valor máximo. “Isso gera insegurança no sistema, porque eles não sabem como vai ficar a competição entre as empresas. Então houve uma redução nas compras, embora até junho esteja positivo em 19%, mas até o final do ano vai cair mais. De 1.900 unidades vendidas em 2018, o volume reduzirá para 1.600 unidades neste ano”, calcula Barbosa.

FRETAMENTO – O segmento de fretamento, que tem o seu desempenho atrelado ao crescimento da indústria, também está positivo, segundo o diretor da Mercedes-Benz. Além da melhora nas condições macroeconômicas do país, ele considera também outros fatores para a boa performance do setor. “A Anttur (associação que representa as empresas de fretamento) conseguiu postergar até janeiro de 2020 a lei de acessibilidade para os ônibus de fretamento e isso tem favorecido o setor”, afirma Barbosa. ■

Produção de carrocerias de ônibus cresce 22%

Dos 10.999 veículos fabricados até junho neste ano, 6.218 unidades são de modelos urbanos e 2.202 unidades de rodoviários

SONIA MORAES



As encarroçadoras de ônibus mantiveram o bom ritmo das atividades e fecharam o primeiro semestre deste ano com 10.999 veículos produzidos, registrando um crescimento de 22% em relação aos 8.987 veículos fabricados no mesmo período de 2018.

A Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), credita o aumento da produção de ônibus ao mercado brasileiro, que teve no primeiro semestre uma expansão muito forte do segmento urbano e de micros, em razão da produção de modelos escolares destinados ao programa Caminho da Escola, provenientes da licitação do ano passado. A produção de ônibus rodoviários cresceu menos, cerca de 9%.

Do total de ônibus fabricados até junho, 6.218 unidades são de modelos urbanos, que representam 56,5% do total

de carrocerias fabricadas no semestre e representou um aumento de 37,4% sobre as 4.525 carrocerias de urbanos fabricadas no mesmo período de 2018.

De modelos rodoviários foram produzidos 2.202 veículos no primeiro semestre, o que representou 20% do total de ônibus feitos pelas encarroçadoras e apresentou um aumento de 9,7% sobre os 2.007 veículos montados no mesmo período de 2018. O número de micro-ônibus atingiu 2.086 unidades e o de intermunicipais somou 493 unidades.

A Marcopolo liderou a produção de carrocerias, com 4.323 veículos – 2.769 unidades na fábrica de Caxias do Sul (RS) e 1.554 unidades na fábrica de Duque de Caxias, no Rio de Janeiro (a Marcopolo Rio). Este total representou uma retração de 0,8% em comparação aos primeiros seis meses de 2018, quando

foram fabricados 4.358 veículos.

A Caio Induscar, segunda colocada no mercado, produziu 3.852 ônibus de janeiro a junho de 2019, total 82,9% superior ao do mesmo período de 2018, quando fabricou 2.106 unidades. A Neobus, terceira no ranking, fez 1.073 veículos no primeiro semestre, o dobro do ano anterior, quando produziu 475 unidades.

Na sequência estão posicionadas a Mascarello, que fabricou 947 unidades de ônibus até junho, 13% menos que no primeiro semestre de 2018 (1.138); a Comil, que fabricou 539 veículos, 5,5% a mais que nos seis meses de 2018 (511); e a Irizar, que produziu 265 veículos, 15% acima do total de 2018 (231 unidades).

Segundo a Fabus, o resultado do primeiro semestre mostra que o mercado brasileiro está reagindo, mas ainda muito longe dos recordes de produção de 2011 a 2013. “Há ainda um longo caminho para que a indústria brasileira de ônibus volte aos patamares de produção que já teve e nos quais pode ser ainda mais competitiva e gerar mais empregos e riquezas para o país”, diz a Fabus em seu comunicado.

A Fabus informa que em São Paulo houve uma grande renovação de frota de urbanos, assim como em outros estados das regiões sul e sudeste. Mas nos rodoviários, a renovação está mais distribuída e localizada onde estão as principais operadoras. A entidade destaca a retomada do segmento de fretamento e aponta que este setor poderá ter um avanço maior no

futuro, se a economia decolar.

Com o avanço do mercado no primeiro semestre, a Fabus está confiante em que as fabricantes de ônibus mantenham o bom ritmo de atividades nos próximos meses e feche 2019 com mais de 20 mil veículos produzidos.

Em todo o mercado de ônibus, o segmento de urbanos é o que está com maior demanda e puxou o ritmo de fabricação no primeiro semestre, segundo a Fabus. Para o segundo semestre, a entidade espera um crescimento na produção de rodoviários, que nos primeiros seis meses representou cerca de 20% do total de ônibus fabricados no país.

EXPORTAÇÃO – O movimento das exportações das encarroçadoras de ônibus diminuiu 4,5%, de 2.620 no primeiro semestre de 2018 para 2.502 unidades no

mesmo período deste ano. A Fabus não considera este resultado ruim e aponta que em 2018, devido a pedidos grandes e não costumeiros, apresentou um primeiro semestre muito forte. Mas a expectativa da entidade é que, ao longo do segundo semestre os volumes cresçam e o setor termine 2019 com o volume de embarques em patamares semelhantes aos do ano passado.

A Marcopolo aumentou as exportações da fábrica de Caxias do Sul, de 1.178 unidades para 1.220 unidades, mas reduziu as da fábrica de Duque de Caxias, no Rio de Janeiro, de 383 para 65 unidades.

A Caio Induscar elevou suas exportações de 304 para 569 ônibus. A Irizar de 226 para 255 veículos, a Comil diminuiu os seus embarques de 156 para 97 veículos; a Mascarello aumentou de 165

para 243; e a Neobus reduziu de 208 para 53 veículos.

Segundo a Fabus, os mercados mais atrativos para a exportação de ônibus brasileiros continuam sendo os países da América Latina e África. A entidade informa ainda que o Brasil tem ampliado sua presença em outros mercados, como países do Caribe ou mesmo da Ásia, mas ainda em volumes inferiores aos dos tradicionais mercados compradores.

A Fabus destaca que, historicamente, a Argentina sempre foi o parceiro mais forte das fabricantes de ônibus. E esta estrutura tem sido abalada nos últimos anos pela crise econômica enfrentada pelo país vizinho. “As vendas recuaram muito, mas temos confiança de que a Argentina retomará a sua força”, diz a Fabus em sua análise sobre o setor. ■



CAMPIONE INVICTUS

Ele não para de surpreender.

www.comilonibus.com.br

Ônibus na medida certa.

 @comilonibus

 @comilonibusoficial

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

COMIL

Exportações menores no primeiro semestre afetam produção de ônibus

Mesmo com a alta de 72,7% nas vendas internas até junho, a fabricação de ônibus recuou devido à redução dos embarques para a Argentina

SONIA MORAES



As fabricantes de chassis de ônibus seguem buscando alternativas para tentar contornar o fraco movimento das exportações. As vendas externas, que em janeiro apresentaram uma redução de 39,7%, se mantiveram negativas até junho, acumulando no primeiro semestre uma queda de 21,6%, com o embarque de 3.712 veículos, ante 4.734 unidades exportadas no mesmo período de 2018.

Do total de ônibus exportados no primeiro semestre de 2019, os modelos urbanos tiveram uma retração de 24,3%, com o embarque de 2.504 veículos, e os rodoviários registraram queda de 15,2%, com 1.208 veículos comercializados ao exterior. A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) atribui o resultado negativo das vendas externas à crise da Argentina, que na América do Sul é o maior comprador de ônibus fabricados no Brasil, seguido pelo Chile.

Em CKD (ônibus desmontados) as exportações caíram 26,2% até junho, totalizando 1.327 unidades. No mesmo período de 2018, foram enviados ao mercado internacional 1.799 ônibus desmontados.

PRODUÇÃO EM QUEDA – Por causa da fraca movimentação das vendas de ônibus no mercado internacional, a produção de ônibus, que em janeiro deste ano ficou 1,3% abaixo do mesmo mês de 2018, manteve-se negativa ao longo do primeiro semestre e acumulou até junho declínio de 6,2%, com 14.023 unidades, ante 14.955 unidades fabricadas no mesmo período de 2018, segundo a Anfavea.

Do total de ônibus produzidos até junho, o volume de urbanos reduziu 3,9%, de 11.399 unidades no primeiro semestre de 2018 para 10.949 unidades neste ano. A quantidade de modelos rodoviários diminuiu 13,6%, de 3.556 para 3.074 unidades

no mesmo comparativo.

Nem mesmo o ritmo acelerado das vendas no mercado interno, que acumulou no primeiro semestre 9.623 ônibus, 72,7% superior aos 5.573 veículos comercializados de janeiro a junho de 2018, conseguiu sustentar o aumento na produção, conforme mostra o levantamento feito pela Anfavea.

Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea, não considera preocupante a redução de 6,2% na produção de ônibus no primeiro semestre. “Isso foi decorrente de alguns contratos de exportação que caíram, pois no mercado interno a situação está melhor. E, se a média mensal de 1.700 unidades vendidas no mercado interno se mantiver, atingiremos vendas de 17 mil ônibus em 2019, talvez até um pouco mais”, calcula Bonini.

RANKING – Dos 9.623 ônibus comercializados no mercado brasileiro no primeiro semestre, a liderança ficou com a Mercedes-Benz, que licenciou 4.998 veículos no país, número 55,3% maior que nos seis primeiros meses de 2018 (3.218 veículos).

A Volkswagen Caminhões e Ônibus ficou em segundo lugar, com 2.594 veículos licenciados até junho, garantindo um aumento de 176,3% sobre o mesmo período de 2018 (939 unidades). A Agrale, terceira colocada no ranking, vendeu 1.162 veículos, 51,9% a mais que em 2018 (765 veículos). A Volvo vendeu 366 veículos, aumentando em 110,3% o seu total em relação a 2018 (174 veículos). A Scania aumentou suas vendas em 8,1%, de 283 para 306 ônibus, e a Iveco elevou suas vendas em 37,7%, de 106 para 146 ônibus. ■

Gestão de frota com alta performance

SONDA e M2M Solutions apresentam nova solução de Analytics para inovar o setor de transporte. Interprete e compare dados das frotas, gestão de passageiros e telemetria. Identifique e atue de forma assertiva nos temas que realmente importam.

Mobilidade como serviço para revolucionar o ecossistema de transportes



Gestão de Frota para Empresas



Aplicações Mobile & Informações aos Usuários



Semáforos e Pedágios Inteligentes



Gestão de Bilhetagem & Recarga



Data Center, Cloud & Segurança da Informação



Sistema de Gestão Operacional & Administrativa



Smart City Transport com Inteligência Artificial

SONDA e M2M Solutions trazem soluções inovadoras para a mobilidade urbana. São sistemas e ferramentas que otimizam as operações, reduzem custos e potencializam os lucros das operações.

Volare vende quatro Access-e elétrico para a Shift Mobilidade

Desenvolvido em parceria com a chinesa BYD, o modelo elétrico da Volare diminui em 86% a emissão de gases do efeito estufa

SONIA MORAES

A Shift Mobilidade Corporativa, empresa paulista especializada na prestação de serviços corporativos, adquiriu quatro micro-ônibus Volare Access-e com motorização elétrica. Com esta negociação, a empresa conta agora com uma frota exclusiva de veículos 100% elétricos.

Desenvolvido em parceria com a chinesa BYD, o Access-e tem 9.150 mm de comprimento, 3.380 mm de altura, 2.430 mm de largura e capacidade para 37 passageiros (22 sentados e 15 em pé).

O micro-ônibus elétrico, com piso baixo e tração traseira, é um veículo mais silencioso e confortável que o modelo movido a diesel e pode diminuir os custos operacionais em



Com 9,15 m de comprimento, o Access-e transporta até 37 passageiros

até 70%, segundo a Volare.

Com chassi BYD D7M e motor traseiro, este veículo diminui em 86% a emissão de gases do efeito estufa (CO₂). Num comparativo, a fabricante afirma que a redução de cada micro-ônibus 100% elétrico equivale à emissão de 33 carros de passeio.

“A motorização elétrica ou de fontes de energia renováveis é essencial para o futuro da mobilidade. A escolha do Volare Access-e se deu pelos diferenciais do produto. É um veículo moderno, confortável e compacto; sem emissão de gás carbônico, óxido de nitrogênio e nem fuligem dos veículos tradicionais movidos a diesel”, afirma Alexandre Pinto, diretor e fundador da Shift.

Ele acrescenta que a escolha de modelos totalmente sustentáveis e com zero emissões está alinhada às diretrizes da empresa de unir tecnologia e modernidade para oferecer o melhor serviço de mobilidade. “Decidimos inovar para antecipar aos desejos e necessidades dos nossos clientes,

FABRICANTE COMEÇA A VENDER O MICRO-ÔNIBUS FLY 6

Depois de entregar 12 unidades do mini-ônibus Fly 9 Executivo para a Viação Princesa D’Oeste utilizar em serviços de fretamento na região de Campinas, interior de São Paulo, a Volare iniciou a comercialização em todas as suas concessionárias do Brasil do novo micro-ônibus Fly 6 para transporte de pessoas em receptivo de hotéis, transfers e turismo.

O veículo segue o mesmo conceito construtivo do seu antecessor Volare Cinco, desenvolvido com foco no conforto, sofisticação, segurança e ergonomia dos passageiros. De acordo com a fabricante, o

Volare Fly 6 tem como principais características a agilidade, dirigibilidade, manobrabilidade, robustez (durabilidade), custo de manutenção e elevado padrão de conforto e segurança. O modelo dispõe de poltronas mais largas (conceito 2x1), personalização interna direto de fábrica e total acessibilidade. A porta do micro-ônibus tem abertura por meio de chave ou pelo controle no painel,

além da entrada exclusiva com poltronas equipadas com dispositivo DPM para os cadeirantes e passageiros com mobilidade reduzida.

O Fly 6 é equipado com motor Cummins ISF 2.8, com 152 cv de potência e torque de 360 Nm 1.500 rpm a 2.900 rpm, e tração traseira.

Suas dimensões são: 7.920 mm de comprimento, 2.735 mm de altura (sem ar-condicionado), 2.075 mm de largura. Internamente, a altura é de 1.910 mm e



colaborando para a preservação ambiental e para o conforto e comodidade dos passageiros”, diz o diretor da Shift.

Sidnei Vargas, gerente nacional de vendas da Volare, afirma que o micro-ônibus Access-e é ideal para utilização nos centros urbanos. “O modelo foi projetado para oferecer maior espaço interno, com a configuração das baterias em posição que proporcionem o máximo de eficiência, redução de custos operacionais e de peso total, que é um dos grandes desafios dos veículos elétricos para o transporte de passageiros”, diz Vargas.

Para João Paulo Ledur, diretor da Volare, o Access-e permite reduzir a poluição ambiental e elevar o padrão de qualidade do transporte coletivo. “Temos feito um trabalho gradual e de aculturação. Desde o desenvolvimento do modelo, em razão de todo o seu ineditismo, tínhamos a consciência de que seria um trabalho longo e sabíamos que não era uma missão fácil”, comenta Ledur.

O diretor da Volare comenta que, apesar de cada vez mais utilizado em todo o mundo, no Brasil ainda não existe uma cultura forte sobre as vantagens e benefícios dos veículos 100% elétricos no transporte.

A Shift foi criada a oito anos com a intenção de ser referência nos serviços de

a largura, 1.905 mm. Com espaço interno maior e configuração diferenciada, o veículo pode transportar 19 passageiros mais o motorista.

Uma das inovações introduzidas no novo micro-ônibus é o câmbio mecânico de seis marchas. A transmissão proporciona melhor escalonamento de marchas e permite que o motor trabalhe em rotações ideais para o melhor desempenho resultando em maior economia de combustível, segundo a Volare.

Outro diferencial do Volare Fly 6 é o bagageiro de 1,76 metro cúbico de espaço para bagagens em um compartimento exclusivo e separado do salão de passageiros.

EM MANAUS: AÇÃO PARA ESTIMULAR A VENDA DO ATTACK 8

Para estimular a venda do miniônibus Attack 8, a Volare realizou uma ação inédita em Manaus, um dos principais mercados da marca, e vai premiar dez clientes com viagens a um resort na Bahia, em setembro.

Com iniciativa realizada no primeiro semestre deste ano, a qual sugeria que os clientes que adquirissem cinco ou mais veículos para a renovação de frota ganhariam uma viagem com acompanhante para a Bahia, a Volare alcançou a venda de 80 veículos. “Manaus é um mercado muito importante, com predominância de veículos Volare. Por isso, promovemos essa ação para estimular a renovação de frota”, afirma Sidnei Vargas, gerente nacional de vendas da Volare.

A ação em Manaus, cujo foco é o turismo e o fretamento, contou com a parceria da concessionária Macrobus. “Pela importância da região nas vendas da Volare, nossas concessionárias têm veículos de diferentes modelos a pronta-entrega”, diz Vargas. “Outro

mobilidade corporativa. A empresa, que atua no Brasil e no exterior, possui uma frota diversificada e oferece com atendimento 24 horas nos sete dias da semana.

Com o objetivo de oferecer o melhor serviço aos seus clientes, a empresa desenvolveu o Shift Driver, disponível para IOS

Entre seus principais atributos, informa a empresa, está seu visual marcante, com conjunto óptico moderno. A grade dianteira destaca a identidade da marca Volare e, junto com os faróis, garante fluidez de linhas e agressividade. Na traseira o conjunto óptico, conta com lanternas envolventes, tampa traseira do porta-malas em aço estampado, mais leve e de melhor acabamento, com levantamento fácil e prático, e vigia com ampla visibilidade.

No Volare Fly 6, a escada larga facilita o embarque dos passageiros enquanto o acesso do motorista é livre, sem obstáculos. O posicionamento do condutor assegura total controle dos comandos do veículo e, ao

diferencial é o nosso serviço de tele entrega de peças de reposição, para atendimento imediato dos clientes.”

Os miniônibus Volare Attack 8 desenvolvidos para a renovação de frota de Manaus são equipados com Dispositivo de Transposição Acessível (DTA), oferecem total acessibilidade, que permite o embarque e desembarque pela mesma porta de serviço, em cumprimento à Norma de Acessibilidade ABNT nbr 15320, o que proporciona mais conforto, rapidez e principalmente segurança para os passageiros.

Com capacidade para transportar 31 passageiros sentados, o veículo possui trem motorização Cummins ISF 3.8, de 152 cv de potência, sistema de freio eletropneumático, condensador no teto e sistema de ar-condicionado Valeo CC165 WCT, além de poltronas reclináveis de 875 mm, cortinas, itinerário, preparação para sistema de áudio e piso taraflex para maior resistência na aplicação.

e Android e com tecnologia de criação de última geração. Utilizado pelos motoristas da operadora, este aplicativo permite o monitoramento completo e em tempo real de todas as viagens, garantindo que sejam feitos sempre os melhores trajetos, com agilidade e segurança. ■

mesmo tempo, da movimentação dos passageiros. Para maior segurança, o modelo tem como item opcional câmeras com ângulo de visão de 180° na dianteira e na traseira, com monitor no painel.

De acordo com a fabricante, o painel possui todos os conceitos automotivos, desde a sua concepção até o posicionamento e leitura dos instrumentos. O volante e os comandos foram instalados ergonomicamente. Há também equipamentos opcionais, como o display da câmera de ré, GPS, sistema de áudio e vídeo, que podem ser instalados no painel. Os direcionadores de ar estão mais eficientes e posicionados para fácil acesso.



Com o avanço das vans, Sprinter conquista liderança no segmento

Vendas da van Sprinter garantem 46% de market share

Com o grande crescimento do turismo, o prazo de entrega de vans de passageiros tem variado de dois a três meses

SONIA MORAES

A melhora nas condições macroeconômicas do país já reflete positivamente no mercado de comerciais leves, que desacelerou durante a crise e agora apresenta uma expressiva recuperação no primeiro semestre, com 15.546 veículos emplacados, um crescimento de 77% em relação ao mesmo período de 2018.

Quem está colhendo frutos desta boa movimentação do setor é a Mercedes-Benz, que após conquistar a liderança em 2017, com 6.327 veículos da linha Sprinter vendidos no segmento de 3,5

a 5 toneladas de peso bruto total (PBT), segue em primeiro lugar neste mercado, com 34,9% de participação ao comercializar 5.419 modelos no primeiro semestre, superando em 66% o mesmo período de 2018, cujas vendas totalizaram 3.256 unidades. “A metade deste ano já representa muito mais do que o ano passado”, afirma Jefferson Ferrarez, diretor de vendas e marketing vans Mercedes-Benz do Brasil.

Com a linha Sprinter, a Mercedes-Benz registrou até junho deste ano crescimento em todos os segmentos de negócios

em que atua. A versão van de passageiros garantiu à empresa a liderança de vendas no mercado brasileiro, com 2.634 unidades emplacadas, o que lhe garantiu 46% de participação e 67% de aumento em relação a 2018 (1.581 unidades). O modelo furgão acumulou vendas de 1.986 unidades, alta de 58% sobre os seis meses de 2018 (1.260 unidades) e 33,6% de market share, e a versão chassi comercializou 799 unidades, 93% a mais do que os seis meses de 2018 (415 unidades), garantindo 20% de participação.

Além de fatores macroeconômicos, como a inflação e juros controlados desde 2017, das taxas de financiamentos mais acessíveis e do aumento da confiança do empresário, a melhora no consumo no fim de 2018 e início de 2019 e a maior oferta de produtos são fatores que contribuíram para o bom resultado do setor no primeiro semestre, segundo Ferrarez.

“Durante a fase mais conturbada do mercado os frotistas deixaram de trocar seus veículos e agora estão com a frota antiga. Ao fazer a conta sobre os gastos com manutenção e com o custo operacional eles percebem que faz mais sentido comprar um veículo novo e, com o vento soprando a favor, estão indo às compras”, comenta o diretor da Mercedes-Benz.

No mercado de veículos comerciais os negócios estão diversificados, com 40% das vendas compostas por furgão, 35% por van de passageiro e 25% por chassi. Na Mercedes-Benz a movimentação segue em ritmo diferente, com 50% das vendas da linha Sprinter representadas por vans de passageiros, 35% por furgões e 15% por chassi.

Segundo Ferrarez, no segmento de vans de passageiros, a maior demanda registrada pela Mercedes-Benz vem da área



Jefferson Ferrarez: “Não esperava uma reação do setor nesta velocidade”

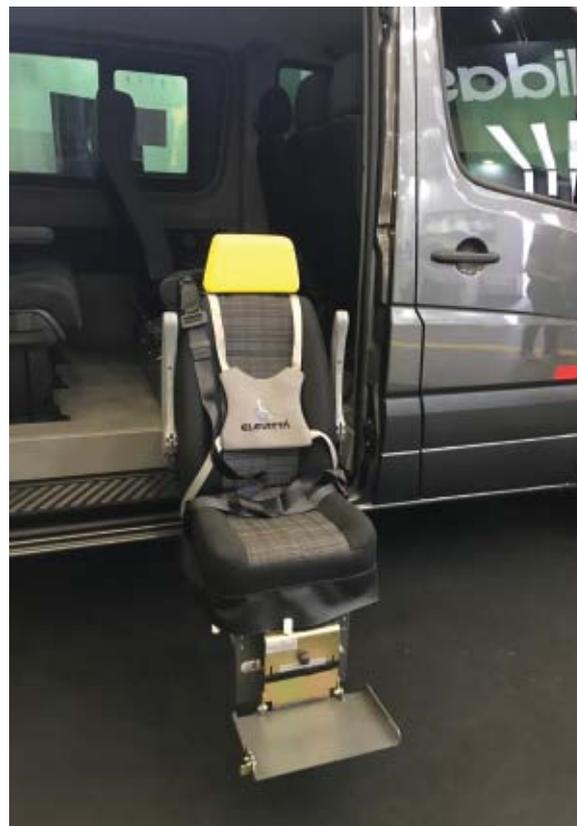
de turismo, seguida pela de fretamento e escolar. “Existem alguns setores que estão migrando de veículos menores para modelos maiores, porque o e-commerce está trazendo movimentos interessantes. Há casos de clientes que estão ganhando novos contratos que estavam congelados e outros vislumbrando novos negócios. Por isso estão comprando novos veículos.”

Com essa curva ascendente de recuperação do mercado de comerciais leves, Ferrarez prevê que o mercado de comerciais leves na faixa de 3,5 a 5 toneladas alcance neste ano um crescimento entre 35% a 40%, atingindo a venda de 32.419 veículos, ante 23.157 unidades comercializadas em 2018. “Se mantiver a média de 800 veículos vendidos mensalmente, a Mercedes-Benz chegará ao fim de 2019 com cerca de 10 mil veículos emplacados”, calcula o diretor. Em 2018, a montadora vendeu 8.299 veículos.

O grande stress hoje na Mercedes-Benz, segundo Ferrarez, é administrar a ansiedade dos clientes, que estão chegando com grande velocidade de diversas partes do país. “E eles têm que entrar na fila porque a quantidade que temos de Sprinter não é suficiente para toda a demanda”, diz.

Com esse crescimento generalizado de comerciais leves em todo o Brasil, a fábrica da Mercedes-Benz na Argentina, que envia 85% da sua produção para o Brasil, está acelerando a produção de Sprinter e trabalhando com capacidade máxima em um turno. “A Mercedes-Benz se preparou para o crescimento deste mercado, mas não esperava uma reação nesta velocidade”, diz Ferrarez.

“Temos hoje uma fila diferenciada para cada segmento da linha Sprinter e o atendimento tem sido de acordo com a urgência de cada negócio”, comenta Ferrarez. Por causa do grande crescimento do turismo, o segmento de vans de passageiro tem prazo maior de entrega, que varia de dois a três meses em média, e a maior procura é pelo modelo de 15 lugares. ■



Van Sprinter vem equipada com dispositivo de poltrona móvel

No segmento de furgões é de 45 dias e no de chassi é de 30 dias.

Para manter a liderança no setor, a Mercedes-Benz pretende dar continuidade às suas estratégias a fim de conquistar novos clientes. Com as mais de 20 ações diferenciadas de demonstração realizadas, o segmento que mais comprou Sprinter foi o de vans de passageiro.

Além da demonstração prática dos produtos nos clientes pelo país, as campanhas comerciais e sobre novos serviços, a participação da marca em eventos dedicados a comerciais leves têm trazido bons resultados às negociações, segundo Ferrarez.

Segundo Ferrarez, a participação nas feiras tem gerado excelentes negócios em segmentos como alimentação, turismo, franquias e empreendedorismo, que movimentaram as vendas da linha Sprinter no primeiro semestre. ■

A Arena ANTP 2019 abre amplo espaço para a tecnologia

O congresso acontecerá nos dias 24 a 26 de setembro de 2019, no Transamerica Expo Center, em São Paulo, com nova estruturação

ALEXANDRE ASQUINI

O primeiro congresso bienal da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) realizou-se em 1978, o ano seguinte ao da fundação da entidade que iria impulsionar o debate sobre a mobilidade urbana no Brasil nas décadas subsequentes, até os nossos dias.

Com a introdução de novas formas de transporte nas cidades, que alterou o modo de viajar e atraiu grupos específicos de usuários, surgiram exigências novas para propulsão do transporte, experiências com combustíveis alternativos e ainda a entrada em operação de ônibus elétricos a bateria.

Isso estimulou o repensar do formato tradicional do congresso, de modo a levar a mudanças que não apenas fortalecessem o debate das questões do setor – algumas inéditas – como também pudessem atrair para esta edição de 2019 todos os novos ‘players’, em especial aqueles relacionados com inovações e tecnologias avançadas.

A ANTP foi buscar essa transformação e estabeleceu uma parceria com a OTM Editora e sua divisão MF Promoções e Eventos – responsáveis por alguns dos principais veículos jornalísticos brasileiros sobre a indústria de ônibus e caminhões, os setores de mobilidade urbana e logística de cargas e suas respectivas tecnologias, e dezenas de eventos nacionais e internacionais nesses campos.

O congresso acontecerá nos dias 24 a 26 de setembro de 2019, no Transamerica Expo Center, em São Paulo, com nova estruturação e a denominação de Arena ANTP 2019.

Serão três dias de atividades. Nos dois primeiros dias, os temas serão focalizados em sessões únicas, abertas a todos os congressistas. Na jornada inaugural, estarão em foco: “Mobilidade urbana em 2030”, “Projetos de mobilidade integrada no Brasil e em outros países da América Latina”, “Mobilidade ativa (caminhada e bicicletas)”, “Matriz energética”, “Modelos de financiamento”, “Sistemas sobre trilhos e sobre pneus” e “Transporte estrutural”.

No segundo dia, os temas serão: “Cidade e meio ambiente”, Mobilidade como um Serviço (‘MaaS – Mobility as a Service’), “Tecnologias de pagamento de tarifas e emprego dos cartões ban-



cários”, “Tecnologias de gestão da mobilidade”, “Micromobilidade com bicicletas e patinetes”, “Transporte compartilhado sob demanda”, “Ônibus sob demanda”, “Legislação Brasileira – abertura e proteção de dados, tarifa de remuneração e tarifa pública” e “Trânsito e mobilidade”.

No último dia, funcionarão seis auditórios virtuais paralelos – todos

ocuparão o mesmo ambiente, mas com fones individuais para que cada congressista escolha seu tema.

Estarão em discussão: “Ônibus urbanos” (condução da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU), “Custeio e gratuidade no transporte público”, “Compliance”, “Prioridade para o transporte por ônibus – boas práticas brasileiras”, “Ônibus urbanos” (condução da Associação Brasileira das Empresas Terrestres de Transporte de Passageiros – Abrati), “Fretamento” (condução da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo – Fresp), “Locação de veículos” (condução da Associação Brasileira de Locadoras de Automóveis – Abla).

Outros temas do último dia serão: “Trilhos” (condução da Associação Nacional dos Transportadores sobre Trilhos – AnpTrilhos), “Trem intercidades”, “Gestão de educação para o trânsito – Escolas Públicas de Trânsito”, “Acessibilidade e mobilidade urbana”, “Mobilidade e gênero”, “Como reduzir acidentes com motos no Brasil”, “Programas de redução de acidentes”, “Tecnologia e inovação”, “Tecnologia para atendimento ao público” (condução Imply), “Bilhetagem eletrônica”, “Gestão e operação de ITS”, “Tecnologia veicular”, “Logística e abastecimento” (condução da Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região – Setcesp), Planos de mobilidade urbana – Uma visão geral do Brasil”.

Na entrevista a seguir, o superintendente da ANTP, engenheiro Luiz Carlos Mantovani Néspoli, aprofunda algumas das razões que levaram à mudança do mais tradicional congresso brasileiro sobre mobilidade urbana e caracteriza os principais aspectos da nova Arena ANTP 2019.

TECHNIBUS – *Inicialmente, uma pergunta objetiva: por que o modelo de congresso da ANTP mudou?*

LUIZ CARLOS NÉSPOLI – O modelo anterior precisava ser alterado em razão do novo momento que estamos vivendo. Embora conceitualmente continuássemos a trazer grandes temas para debate, era necessário abrir um leque maior de oportunidades, atrair novos ‘players’ e acrescentar ao ponto forte da ANTP, que sempre foi a produção de ideias e conteúdos, também os avanços tecnológicos, as inovações que vêm surgindo a cada dia nas cidades, o mundo novo na forma de relacionamento com os usuários e a população. Com a contribuição da parceria com a OTM Editora e a MF Promoções e Eventos, também alteramos o antigo formato, substituindo as salas fechadas com múltiplas sessões simultâneas, às vezes com temas que competiam na audiência, por uma única arena, imersa na própria feira de exposição, oferecendo ao público em cada horário uma única sessão, com dois palestrantes em debate, permitindo aos presentes toda a atenção ao tema em apresentação.

TB – *O desempenho comercial pesou?*

NÉSPOLI – Esse foi um fator importante. Era necessário atrair novamente todos os atores do transporte – indústria, operadores, fornecedores de tecnologia. Se o congresso da ANTP sempre primou por apresentar um produto conceitual de excelente qualidade, por outro lado, era necessário dar sustentabilidade financeira ao evento, buscando oferecer espaços novos de exposição para nossos associados, continuar atraindo aqueles que estiveram nos últimos eventos, resgatar a confiança dos que se afastaram e, de modo especial, buscar novos ‘players’.

TB – *Diante disso, o caminho foi mudar de forma acentuada, para não dizer*



Luiz C. Néspoli: *“Criamos um novo formato de congresso, que irá debater a mobilidade urbana sob todos os pontos de vista”*

radical. Como isso aconteceu?

NÉSPOLI – Nos últimos congressos, realizados em Santos e em São Paulo, respectivamente nos anos de 2015 e 2017, apesar do sucesso de público, sentimos a falta de alguns atores importantes do transporte e mobilidade urbana. A partir destas duas edições, entendemos ser necessária uma maior profissionalização do evento e então procuramos uma parceria com expertise na área, que resultou na parceria com a OTM Editora.

TB – *O que exatamente trouxe essa parceria?*

NÉSPOLI – Dessa parceria nasceram novas ideias, que culminaram neste novo formato, a ser adotado para esta edição de 2019. O congresso bienal da ANTP começou como “Congresso da Associação Nacional de Transportes Públicos”, depois, com ênfase no transporte, como “Congresso Nacional de Transportes

Públicos”. Em seguida, incorporando o trânsito, a partir do novo Código de Trânsito Brasileiro, como “Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito” e, agora, nesta edição de 2019, refletindo o momento atual, como “Arena ANTP 2019 – Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana”, que, como o próprio nome diz, estabelece a arena como palco para os debates no mesmo ambiente da feira de exposição, aumentando a interação entre os congressistas, favorecendo também o ‘meeting’ e novos ambientes de negócios.

TB – *O formato surpreenderá?*

NÉSPOLI – Com certeza surpreenderá nossos congressistas, em especial os fundadores e as centenas de colaboradores que ajudaram a construir esses 42 anos de existência da entidade. Creio que um aspecto importante é que continuaremos a criar espaços para discutir de forma ampla as políticas públicas no âmbito do transporte, do trânsito e da mobilidade urbana. Vamos trazer à tona o grande problema dos investimentos e do custeio, mas também abordar com mais profundidade as inovações e novas tecnologias em veículos, sistemas e energia, cuja evolução está cada vez mais rápida, sem deixar de dar atenção aos novos produtos que vêm sendo introduzidos no mercado da mobilidade, em especial as tecnologias voltadas para a comunicação e interatividade com os usuários.

TB – *Até porque as tecnologias estão impactando significativamente a mobilidade.*

NÉSPOLI – Exato. E temos hoje uma velocidade muito maior de evolução da tecnologia voltada ao setor da mobilidade urbana. Além disso, há atualmente uma lógica de empreendimento nova, que impõe a necessidade de repensarmos o sistema de transporte público. Em verdade,

empreendedores começaram a enxergar novas formas de fazer transporte, baseadas numa leitura da irrupção de novas maneiras de as pessoas se deslocarem no ambiente urbano. Naturalmente, eles estão olhando um estrato da população que tem maior renda e é capaz de aderir a novos modelos. São novas formas que surpreendem o poder público, que, por sua vez, vem reagindo de forma lenta, sem ainda compreender plenamente toda a dimensão e a lógica de funcionamento dos novos modelos. Em alguns casos, esses modelos não têm amparo muito bem definido na legislação vigente, o que pode comprometer o sistema estrutural de transporte, em especial os ônibus, que tem o caráter de essencialidade. Exemplos como o que vem ocorrendo em Goiânia, com o CityBus – um transporte coletivo complementar à rede pública de transporte, mas diferenciado, flexível e sob demanda, idealizado para atender às necessidades de deslocamento de curtas distâncias – constituem algo novo, sem dúvida, e estão contribuindo para uma revisão dos modelos tradicionais.

TB – *Com base nesse exemplo, podemos entender que um ponto crucial neste momento é a flexibilidade para a prestação do serviço de transporte?*

NÉSPOLI – O sistema de transporte público como historicamente conhecemos é naturalmente rígido, porque é estabelecido por redes fixas de itinerários, com um controle rigoroso de horários, entre outros fatores administrativos e operacionais. As experiências de novos modelos de transporte vêm demonstrando que há um público que deseja alternativas e maior flexibilidade de escolha. A evolução dos celulares, com a expansão dos smartphones, permitindo a criação de todo tipo de aplicativos, propiciou novas opções de atendimento da demanda. São tecnologias que estão respondendo

a novas necessidades que cada vez mais estão sendo criadas. Formas que facilitam a interatividade com o público, acrescentam vantagens e criam novas oportunidades de negócios. O importante é que essas novas possibilidades possam ser também incorporadas pelos operadores de transporte vigentes e futuros, de maneira que não alterem o equilíbrio financeiro dos contratos.

TB – *Desde que a ANTP foi criada, há pouco mais de quarenta anos, a tecnologia evoluiu significativamente. Porém, agora, esse processo parece ganhar um impulso inédito. Qual a sua opinião?*

NÉSPOLI – Até o final da década de 1980, a tecnologia de informação e a informática estavam ainda praticamente no início. Apenas no começo dos anos 1990 é que começamos a ter internet, ainda de forma muito restrita, quase que exclusivamente nos ambientes de trabalho; a telefonia fixa ainda muito precária e os celulares quase inexistentes. A partir do início do Século 21, já havia celulares mais desenvolvidos, mas ainda não havia o ‘smartphone’, equipamento que apareceu há pouco mais de dez anos e que está fazendo toda a diferença nas formas de comunicação. Mais recentemente, essa evolução vem permitindo a criação de novas ideias e novos procedimentos, gerando ‘startups’ por todos os lados.

TB – *Houve impacto notável sobre a mobilidade urbana?*

NÉSPOLI – Sim! A evolução da tecnologia chegou aos sistemas de gestão do transporte público, permitindo o rastreamento dos ônibus por GPS, o uso da telemetria para melhoria da eficiência dos veículos, controle de portas, entre outros sistemas já embarcados no ônibus. Sem falar na bilhetagem eletrônica e nas tecnologias para validação da passagem e controle de fraudes. A evolução da

eletrônica disponibilizada para os sistemas sobre pneus trouxe para este modo de transporte condições de gestão antes impensáveis, ou só admitidas para os sistemas sobre trilhos. A associação da tecnologia de gestão com a de comunicação com o público, por sua vez, ampliou a interatividade entre o transporte e a população, permitindo novas maneiras de acesso ao sistema, novas escolhas por modos de transporte e controle da viagem. Uma boa distinção entre este congresso e os anteriores é que, além da discussão como sempre fizemos sobre o desenvolvimento das cidades, da sua relação com a qualidade de vida e a qualidade da mobilidade, dos problemas institucionais e financeiros do transporte, por exemplo, também vamos criar oportunidades para que esse mundo novo da tecnologia tenha maior espaço e permita ampliar a discussão sobre sua melhor utilização para a causa mais importante, bandeira permanente da ANTP: a defesa do transporte com qualidade e sustentabilidade. Na virada deste século, no 12º Congresso da ANTP, em Olinda, em 1999, e no 13º Congresso, em Porto Alegre, em 2001, o termo “mobilidade”, antes empregado apenas para se referir como indicador de viagens por população urbana começa a ganhar o conceito que se emprega atualmente, que será, finalmente, cunhado no 14º Congresso, em Vitória, em 2003. Nossa expectativa é que este congresso possa simbolizar e ser lembrado futuramente como um dos momentos em que se registrou uma mudança cultural importante na forma de viajar nas cidades brasileiras. Essa é uma tônica que estará fortemente presente na Arena ANTP 2019.

TB – *O que o novo formato traz de diferencial neste congresso?*

NÉSPOLI – Nos dois primeiros dias, todas as sessões ocorrerão em apenas uma

só arena. Essa inovação dará foco exclusivo aos grandes temas em apresentação e discussão. Em outros congressos, sempre tivemos várias sessões simultâneas, temas importantes de interesse geral competindo entre si. Além disso, a arena dos debates estará na própria área da feira de exposição, com as apresentações em telões disponíveis a todos os visitantes da exposição. Isso também cria um novo ambiente para o 'meeting' muito presente nas feiras. Em todo o congresso, mas especialmente nestes dois primeiros dias, o congressista terá oportunidade de assistir a apresentações que trarão o que há de mais importante no âmbito da modalidade urbana no Brasil e no mundo. Chamamos a atenção para as apresentações dos planos de transporte dos governos locais – estado e município de São Paulo –, que oferecerão uma perspectiva de como estará a mobilidade em 2030; é importante assinalar que esses são governos que concentrarão os maiores investimentos em transporte estrutural e de massa da próxima década. Também, haverá um espaço importante para a mobilidade ativa – pedestres e ciclistas. Tema de grande relevância para a saúde pública, vamos ter oportunidade de ouvir Pere Navarro, atual diretor geral de Transportes e Trânsito da Espanha, que se notabilizou por reduzir os acidentes e mortes no trânsito daquele país a índices comparáveis aos melhores países do mundo nesse quesito. No terceiro dia, a grande arena será subdividida para abordagens específicas das mais importantes entidades do setor de mobilidade urbana; elas irão contar o que estão projetando para o futuro, além de abrir novos espaços para discussão dos grandes problemas nacionais no campo da mobilidade e do trânsito.

TB – *As mudanças trazidas pela Arena ANTP 2019 irão de alguma forma*



Luiz C. Néspoli: o congressista assistirá a apresentações que trarão o que há de mais importante na modalidade urbana

prejudicar o espaço tradicionalmente aberto para as comunicações técnicas?

NÉSPOLI – De modo algum! Continuaremos sendo fortemente reconhecidos como um ambiente com uma pegada, por assim dizer, acadêmica. Para a Arena ANTP 2019 nós recebemos 234 comunicações técnicas, enviadas por especialistas e estudiosos de 96 cidades – capitais e cidades do interior de praticamente todas as unidades da Federação. Isso mostra que fortalecemos a condição de um congresso realmente de envergadura nacional, com estudos que retratam reflexões a respeito de um território bastante abrangente. O congresso segue fortemente conteudista, refletindo o estado da arte dos pensamentos, as discussões conceituais, filosóficas, das políticas públicas de transporte.

TB – *Todos os aspectos mais significativos estarão presentes nas sessões da Arena ANTP 2019?*

NÉSPOLI – Sim, vamos falar de transporte sobre pneus, novos empreendimentos metroferroviários, os temas do custeio e do financiamento. Estarão conosco os principais consultores que andam pelo país produzindo os planos de mobilidade dos municípios, o que nos dará uma noção bem clara do que anda acontecendo nesse campo. Vamos falar sobre prioridade de transporte: quem está fazendo e de que maneira está fazendo. Vamos discutir trânsito e segurança viária. E abordar novos modelos de deslocamento, novos modelos de validação da tarifa, os novos sistemas de transporte, ônibus menos poluentes, combustíveis limpos e eletromobilidade. Trataremos do tema da segurança viária e das políticas públicas voltadas para a redução do número de vítimas das ocorrências do trânsito – mortos e feridos com sequelas irreversíveis. É preciso focalizar a segurança dos mais vulneráveis nas ruas e avenidas, como os ciclistas, mas também aqueles que se deslocam a pé, em especial as crianças e, ainda, os idosos e pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, em crescimento expressivo na população brasileira. Para esta questão importante da mobilidade urbana, vamos abrir um grande espaço no congresso. Abriremos amplos espaços para debates. Ou seja, o congresso vai espelhar o que é a ANTP, uma entidade eclética, que olha a mobilidade urbana sob todos os pontos de vista. Procuraremos trazer uma visão clara do pensamento sobre todos esses temas. E trazer também dúvidas. O que fazer com as patinetes? Dúvidas! Por que as calçadas não melhoram, se são tão essenciais? Dúvidas! E vamos ter uma visão do que o mercado está tateando, trabalhando, implantando, experimentando, e, sobretudo, novas ideias de fazer as coisas. E respondendo objetivamente à sua pergunta, asseguro que todos os gomos da bola da mobilidade urbana estarão presentes na Arena ANTP 2019. ■

Alterações no código de trânsito brasileiro e o combate ao transporte clandestino no Brasil

JOÃO GABRIEL G. PEREIRA



Não é segredo que o transporte público coletivo de passageiros, sobretudo aquele prestado nos âmbitos municipal e metropolitano, vem, há muito, sofrendo uma grave crise setorial.

Um dos principais motivos dessa situação é a queda vertiginosa de passageiros pagantes (mais de 18% entre 2013 e 2016, segundo a NTU¹), resultado da combinação de diversos fatores, tais como: i) aumento exponencial de usuários beneficiados com descontos tarifários integrais ou parciais; ii) ausência de regulamentação adequada de serviços de transporte remunerado privado individual de passageiro; e, sobretudo, iii) a proliferação desenfreada do denominado “transporte clandestino”² em cidades de médio e grande porte.

Tal prática, indiscutivelmente ilegal, coloca os operadores clandestinos em injusta situação de privilégio, já que não se submetem

a diversas regras aplicadas às legítimas delegatárias de transporte público (concessionárias/permissionárias) e, tampouco, estão sujeitos às usuais multas e demais penalidades mais gravosas. Isso porque muitas dessas condições geram expressivo ônus aos custos e investimentos do serviço (ex.: determinações do Poder Público sobre valor da tarifa, horários e itinerários; exigências acerca de frota, garagem, GPS e Sistema de Bilhetagem Eletrônica; transporte de beneficiados por gratuidades; cumprimento de normas fiscais, trabalhistas e de segurança).

Essa inegável disparidade, por outro lado, propicia aos operadores clandestinos oferecer um valor inferior ao da tarifa pública praticada no serviço público local, o que se torna atraente aos olhos dos cidadãos (passageiros pagantes, destaque-se).

Mesmo sendo um problema da mais alta prioridade para o setor, a coibição dessa

atividade tem deixado muito a desejar, seja por falta de ação do Poder Público (a quem exclusivamente cabe a fiscalização), seja pela ausência de instrumentos jurídicos eficazes (dispostos em leis nacionais ou em leis locais).

Acerca deste último item, a recente Lei Federal nº 13.855/19, que alterou os Arts. 230, XX (transporte ilegal de escolares) e 231, VII (transporte ilegal de passageiros em geral e bens), do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, trouxe adequações que podem contribuir nessa luta. Antes, porém, devem ser explicadas algumas questões importantes sobre legislação de trânsito.

Cada infração prevista no CTB é acompanhada de gradação (gravíssima, grave, média e etc.), para fins de pontuação na CNH e eleição de penalidade; de penalidade em si (multa, cassação da CNH e etc.); e por vezes, de medida administrativa (retenção do veículo, remoção do veículo e etc.).

Nesse contexto, as medidas administrativas³ mais relevantes são i) retenção do veículo, que é sua imobilização no local da infração até solução da irregularidade (temporária e sem deslocamento do veículo); e ii) remoção do veículo, que visa restabelecer as condições de segurança ou garantir a boa ordem administrativa, com destinação do veículo para depósito adequado (não temporária e com deslocamento do veículo).

Pois bem. Dentre as ferramentas jurídicas existentes em lei nacional, a mais costumeiramente utilizada está prevista no Art. 231, VIII (redação vigente), do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, que caracteriza o transporte clandestino como infração média, passível de penalidade de multa e de medida administrativa de retenção do veículo.

Claramente, a gradação da infração e a

¹ Fonte: <http://www.ntu.org.br/novo/ListaDadosPorRegiao.aspx?idArea=7&idSegundoNivel=17> Acesso em 23.04.2018

² Transporte clandestino, para fins deste texto, é a prestação ilegal do serviço de transporte de passageiro, coletivo ou individual, mediante remuneração, por pessoa física ou jurídica que não detenha a regular outorga de serviço (autorização, permissão ou concessão) emanada do Poder Público competente (União, Estados ou Municípios).

medida administrativa hoje existentes contém um baixíssimo rigor, indevidamente desproporcional⁴ ao risco e gravidade decorrentes transporte clandestino (segurança e vida do passageiros e demais usuários de vias e em torno).

Tanto é verdade que, na prática, constatado o transporte clandestino, lavra-se a multa de valor pouco expressivo e, com o desembarque de todos os passageiros, o veículo já se encontra liberado para circular clandestinamente outra vez.

Em outras palavras, a redação vigente do Art. 231, VIII, do CTB não oferece condições efetivas para que as autoridades competentes possam repreender e evitar a reincidência de práticas ilegais.

E mais: abriu uma “brecha” que arrefece ainda mais as possibilidades de efetiva fiscalização do transporte clandestino, pois acabou por tornar inócuos os instrumentos de fiscalização de Estados e Municípios.

Esses entes federativos, em especial os Municípios, podem- e devem - editar suas respectivas normas para coibir o transporte clandestino, calcados no dever constitucional de regulação do serviço de transporte e de fiscalizar e coibir qualquer prática em desacordo com as regras locais.

E, dada a gravidade da prática do transporte clandestino, uma expressiva parcela das legislações locais previa a remoção do veículo nesses casos.

Entretanto, operadores clandestinos passaram a questionar judicialmente a fiscalização de Estados e Municípios alegando que o CTB, que prevê a medida de retenção, deveria prevalecer sobre as legislações locais quando estas impusessem a medida de remoção.

A questão chegou até o STF que, a nosso ver, de maneira equivocada, entendeu sob o regime de repercussão geral (Tema 430) que seria “inconstitucional lei municipal que impõe pena mais grave que o Código de Trânsito.”

Na prática, portanto, Estados e Municípios poderiam apenas reter veículos, e não



JOÃO GABRIEL G. PEREIRA
Sócio do Cordeiro, Lima e Advogados,
advogado especialista atuante na área
de Direito Público, cursando no MBA de
PPP e Concessões pela Fundação Escola
de Sociologia e Política de São Paulo –
FESPSP.

mais removê-los.

O entendimento judicial da questão criou um verdadeiro salvo-conduto para a prática do transporte clandestino e, pior, acabou por permitir sua execução de forma “institucionalizada”, com a chancela do Poder Judiciário.

Sociedades empresárias, associações e cooperativas supostamente voltadas ao transporte passaram a ingressar com ações judiciais confessando que tiveram veículos de seus “colaboradores” removidos, medida essa que, segundo entendimento do STF, seria inconstitucional. Pleiteavam a liberação dos veículos e, pior ainda, a proibição de que as autoridades locais efetuassem novas remoções.

Os juízes, pautados somente no entendimento do STF, concediam liminares de forma indiscriminada, sem se atentar que o verdadeiro intuito era obter uma decisão judicial para viabilizar o transporte clandestino.

Dessa forma, além da insuficiência dos instrumentos normativos previstos no CTB, a dificuldade em coibir o transporte clandestino se agravou ainda mais em razão do cenário judicial que veio a se consolidar.

Por esses motivos, são bem-vindas as

modificações da Lei Federal nº 13.855/19 para coibição do transporte clandestino (que entra em vigor 90 dias a contar de 09.07.19).

A nova redação do Art. 230 altera a infração de média para gravíssima - elevando os valores da multa (de R\$ 130,16 para R\$ 293,47) e fator de pontuação na CNH (de 4 para 7 pontos)-, e, o mais importante, viabiliza remoção do veículo como medida administrativa.

No mais, poderá o agente competente determinar, após desembarque dos passageiros, o deslocamento do veículo até pátio apropriado, o qual somente será liberado após prévio pagamento de multas, taxas e despesas com remoção e estada (Art. 271, §1º, CTB).

Uma ressalva: para o valor da multa, a Lei poderia ter sido muito mais rígida, estabelecendo agravante que permitisse multiplicar o seu valor. Por exemplo, a mesma Lei Federal nº 13.855/19 instituiu, para a infração de transporte clandestino de escolares (Art. 230, XX), a agravante de 5 vezes o valor da multa de infração gravíssima (R\$ 1.467,35).

Naturalmente, para que essa importante ferramenta surta efeitos, é fundamental que o Poder Público local exerça devidamente as funções de fiscalização, incluindo em suas políticas prioritárias suprimir o transporte ilegal, com disponibilização de pessoal e infraestruturas (guincho, pátio etc.) necessários para tanto.

Por fim, reitera-se que essas alterações, que elevaram em alguma medida o rigor contra infratores, não dispensam o Poder Público local de sua obrigação constitucional e legal de criar (Poder Legislativo) e implantar (Poder Executivo) outras medidas de fiscalização eficazes para combate do transporte clandestino.

³ Caracterizam-se por: i) serem aplicadas por autoridade de trânsito (dirigente do órgão – ex.: Diretor-presidente do DETRAN) ou seus agentes (pessoas que realizam a fiscalização); ii) não tem caráter punitivo, sendo complementares às infrações; iii) ter como finalidade a regularização de situações infrações (em regra, são temporárias); e iv) serem impostas no momento em que se constata a infração.

⁴ Esse motivo consta expressamente da Justificativa do Projeto de Lei que originou a Lei Federal nº 13.855/19

⁵ A questão pode ser revista na análise do Tema 546 sob exame de Repercussão Geral.

HVO: uma alternativa viável?

O óleo vegetal hidrotratado (HVO) tem ganhado espaço nas discussões sobre combustíveis limpos e sustentáveis por não demandar alterações nos veículos e na estrutura de abastecimento

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A necessidade de um transporte mais eficiente e menos poluente, com base em matérias-primas renováveis é uma das grandes tendências mundiais. A eletrificação, que tem avançado bastante nos países europeus, ainda enfrenta uma série de dificuldades para se expandir no Brasil. Nesse contexto, são discutidas opções que minimizem os efeitos negativos ao meio ambiente, mas que sejam aplicáveis à realidade nacional.

Para a Mercedes-Benz, uma das grandes promessas para combustíveis alternativos é o óleo vegetal hidrotratado (HVO, ou Hydrotreated Vegetable Oil), com produção a partir de gordura vegetal ou animal. Utilizando a mesma infraestrutura de distribuição de combustíveis líquidos já existente, a sua implementação não gera gastos adicionais. O produto, testado por diversas montadoras no exterior, pode ser adicionado em qualquer mistura ao diesel fóssil, mesmo com mescla de biodiesel.

O HVO também pode ser utilizado puro. Segundo a montadora, o produto não sofre ação de oxidação e requer cuidados de armazenado semelhantes ao diesel fóssil. Atualmente, os ônibus a biodiesel com aplicação Euro 5 têm um limite de 20% de utilização em frotas cativas. Nas demais aplicações, o limite de 8% de biodiesel deve ser respeitado.

Erasmio Carlos Battistella, presidente da ECB Group e do conselho de administração da Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil (Aprobio), afirma que o HVO, quando produzido em escala, pode ser competitivo em relação ao diesel derivado de petróleo, mas traz ganhos ambientais e sociais, que os biocombustíveis como

VANTAGENS DA APLICAÇÃO DO HVO COMO COMBUSTÍVEL



- Molécula sintética, de base vegetal, ou gordura animal, com as mesmas características do diesel fóssil (somente hidrocarbonetos – C_nH_{2n+2}).
- Mesmas características funcionais dos ônibus movidos a diesel.
- Mesma infraestrutura de abastecimento, sem acréscimo de custos ao sistema.
- Pode ser misturado ao diesel fóssil, em qualquer proporção, permitindo uma progressão no incremento da mistura.
- Pode ser utilizado em toda a frota circulante, seja emissões Euro 3, Euro 5 e Euro 6 para qualquer fabricante de veículos.
- Compatível com tecnologia Euro 6 em diversos graus de mistura.
- Redução de emissões.

o biodiesel já oferecem. “Redução de até 85% nas emissões de gases de efeito estufa, geração de emprego e renda no campo, diminuição da poluição e economia de recursos públicos em mortes e internações provocadas por problemas respiratórios”, enumera.

O gerente sênior de marketing de produto ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, Curt Axthelm, conta que o preço e a disponibilidade do produto são pontos ainda em aberto. “A Aprobio está avaliando esses aspectos, mas acredito que o HVO terá um custo bastante competitivo, talvez um pouco mais caro que o diesel fóssil, mas a diferença é compensada pelos seus benefícios. É importante lembrar

que o uso do combustível reduz imediatamente as emissões, pois não há necessidade de alteração na frota. E o veículo pode voltar a usar diesel fóssil, como um carro flex. É uma alternativa que pode ser implementada em curto prazo”, observa.

Em relação à energia elétrica, também há pontos positivos. “Imagine, por exemplo, a quantidade de eletricidade que seria consumida em uma cidade como São Paulo, com mais de 14 mil ônibus no sistema de transporte público. Em uma estimativa conservadora, seria necessário gerar eletricidade suficiente para suprir mais de um milhão de residências. Sem falar nos investimentos em subestações, linhas de transmissão e, antes

de tudo, na substituição dos veículos em circulação. É um custo muito significativo. Com o diesel renovável, nada disso é necessário, basta substituir o diesel fóssil pelo HVO”, afirma Battistella.

As principais fabricantes de motores e veículos pesados têm feito uma série de estudos e ensaios que mostram que o combustível substitui o diesel fóssil perfeitamente, mesmo em modelos mais antigos. Segundo a Mercedes-Benz, o HVO pode ser utilizado pela frota circulante de ônibus e caminhões de qualquer regulamento de emissões. “Existe uma perda de rendimento do veículo de 2%, assim como um incremento de consumo de 2%. Esse índice é irrisório se levarmos em conta as vantagens do HVO”, afirma Curt Axthelm.

De acordo com Battistella, o diesel renovável não exige nenhuma adaptação ou mudança nos veículos em circulação. “Ao contrário de algumas alternativas ao uso de petróleo, que necessitam de um alto investimento na criação de infraestrutura de abastecimento e na própria compra de um novo caminhão ou ônibus”, conta.

O presidente do conselho de administração da Aprobio afirma que os motores dos veículos em circulação no Brasil rodariam normalmente se abastecidos por HVO, em qualquer proporção. “O combustível reprodut todas as características físico-químicas do diesel fóssil, mas é feito a partir de óleo vegetal ou gordura animal, reduzindo as emissões de gases de efeito estufa em até 85%.”

Na avaliação da Mercedes-Benz, por ser um combustível gerado de biomassa renovável, o HVO conta com excelentes características para aplicação em veículos comerciais movidos atualmente a diesel fóssil. A montadora informa que, com o diesel renovável, os intervalos de troca de óleo também são mantidos, não havendo diferença em relação ao diesel. Dados levantados pela empresa mostram uma redução de 80% de CO₂, além de quedas menos significativas de emissão de material particulado e NOx.



Erasmo Carlos Battistella: “Os biocombustíveis avançados vêm para complementar as alternativas de energias limpas”

POTENCIAL – A ECB Group assinou, em fevereiro, um memorando de entendimento com o governo do Paraguai para investir no país vizinho mais de US\$ 800 milhões em unidade de diesel e querosene de aviação renovável. “Nosso objetivo com o projeto Omega Green, a primeira planta de biocombustíveis avançados em todo o Hemisfério Sul, é produzir no Paraguai o mesmo diesel e querosene de aviação renováveis que já são utilizados na Europa e nos Estados Unidos. Vamos ter capacidade de fabricar até 16,5 mil barris por dia, a partir de óleo de soja, gordura animal, óleo reciclado e outras matérias-primas, a um preço competitivo com o mercado internacional”, afirma Battistella.

O empresário explica que o plano é começar a produção de HVO a partir de 2022. “Temos foco tanto no mercado interno como na exportação, e o Brasil naturalmente pode ser um dos consumidores desses biocombustíveis. Qualquer ônibus ou caminhão em circulação no Brasil poderá rodar com o diesel renovável que for produzido no complexo Omega Green”, conta.

A Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio) estipula metas de redução de emissões de gases de efeito estufa. “Nesse sentido, vemos boas perspectivas de se ampliar o uso de biodiesel, que até 2023 deve chegar ao índice de 15% de adição ao diesel

fóssil (B15), mas também de se adotar os chamados biocombustíveis avançados, como o HVO e a querosene de aviação renovável, chamada SPK”, acredita Battistella.

Neste ano, a Aprobio mudou seu estatuto para ser uma associação representativa do biodiesel e dos demais biocombustíveis, já prevendo o uso no Brasil do HVO e do SPK. “Para um país com tão forte presença do modal rodoviário na matriz de transportes, ampliar a gama de biocombustíveis em substituição ao diesel fóssil é fundamental para o desenvolvimento sustentável do país e para a saúde da população. Os biocombustíveis avançados vêm para complementar as alternativas de energias limpas, sendo de uso complementar aos demais”, diz Battistella.

Segundo a Aprobio, o Brasil tem grande potencial para produzir diesel renovável devido à ampla oferta de matérias-primas, como óleo de soja, gordura animal, não só o sebo bovino, mas também a gordura suína, de frango e até de peixe, além de diversos óleos vegetais. “Há outros fatores fundamentais para viabilizar a produção em escala comercial e competitiva, como oferta de hidrogênio, questões tributárias e logísticas. Equacionando-se todos esses fatores, o Brasil teria muito a ganhar com a produção de diesel renovável”, comenta Battistella.

Entre os benefícios que o país teria com a produção de diesel renovável, Battistella ressalta a agregação de valor à cadeia produtiva das matérias-primas envolvidas no processo; redução significativa das emissões de gases de efeito estufa; geração de emprego e renda no campo; redução ou até eliminação da demanda por combustível importado; e exportação de um produto de alto valor agregado para os mercados desenvolvidos. “A exemplo do biodiesel, o diesel renovável oferece benefícios econômicos, ambientais e sociais. Somando-se todas as cadeias de biocombustíveis já existentes e as que temos potencial de desenvolver, o Brasil pode se tornar uma ‘Opep verde’, uma referência mundial em combustíveis renováveis”, afirma. ■

A BYD abre fábrica de ônibus elétricos no Canadá

O primeiro contrato da nova fábrica foi fechado com a Comissão de Trânsito de Toronto, gestora do transporte público, que comprou dez ônibus BYD

SONIA MORAES



A BYD inaugurou sua primeira fábrica de ônibus no Canadá, a segunda na América do Norte. A instalação industrial de 13 mil metros quadrados está localizada em Newmarket, na província de Ontário, e servirá o mercado canadense, onde a empresa chinesa já está presente com ônibus que estão em operação em Toronto, Victoria, Longueil, St. Albert e Grand Prairie. Até o momento, o maior contrato fornecimento de ônibus elétricos a bateria do Canadá foi para a New Flyer.

Stella Li: "Estamos dedicados a parcerias com municípios em todo o Canadá"

O primeiro contrato da nova fábrica foi fechado com a Comissão de Trânsito de Toronto, órgão responsável pela gestão do transporte público, que receberá dez ônibus de emissão zero com opção de compra de mais 30. A cidade de Toronto



fica a menos de 60 quilômetros da fábrica canadense da BYD.

No Canadá, a BYD tinha planos de construir inicialmente uma fábrica de caminhões elétricos, mas suspendeu o projeto em novembro do ano passado por entender que a disseminação de ônibus elétricos seria mais rápida. Naquele país, a BYD Canada foi escolhida como parceira preferencial para a transição para a eletricidade da frota de ônibus da West-coast Sightseeing, em Vancouver.

"Estamos dedicados a parcerias com municípios em todo o Canadá e somos apaixonados por nossa missão de criar

CENTRO DE DESIGN GLOBAL NA CHINA

Na cidade de Shenzhen, na China, sua sede mundial, a BYD inaugurou em junho deste ano o BYD Global Design Center, que será responsável pelo design de automóveis, transportes ferroviários e outras opções de transporte. Este local pode acomodar 300 designers e 100 profissionais de design externos. O edifício tem design Black Crystal, com área 12.600 metros quadrados, o equivalente a quase dois campos de futebol.

O interior do BYD Global Design Center cria um ambiente de trabalho aberto, comunicativo e criativo, onde os designers terão uma percepção em tempo real do progresso da produção do modelo. O espaço reúne as ferramentas de design mais avançadas da indústria, como um equipamento italiano de processamento de cinco eixos que possui uma precisão de processamento de 0,025 mm e que pode completar um modelo de argila 1:1 em cerca de cinco dias úteis, além de ferramentas de corte alemãs que podem reduzir o período de modificação de design de uma a duas semanas para menos de 24 horas.

O local também possui uma cortina gigante de Led de 1.2 mm de micro-espacamento, que pode alcançar um contraste de 1:1 entre dois carros, para criar uma experiência altamente imersiva. Uma área de modelo de argila de mais de seis mil metros quadrados ajuda os projetistas a avaliarem os novos modelos de carros em diferentes distâncias, alturas e ângulos, permitindo refletir mais de perto a beleza



do design.

“A tecnologia é a prioridade da BYD, porém tecnologia e design devem andar juntos para alavancarmos o poder combinado de tecnologia e design”, disse Wang Chuanfu, presidente Global da BYD.

No BYD Global Design Center atuarão três especialistas em design de renome internacional, que trarão sua experiência e excelência para criar a próxima geração de veículos BYD. Isso inclui Wolfgang Egger, diretor de design global da BYD, que trabalhou como diretor de design para montadoras de luxo italianas e alemãs. Juan Ma Lopez, diretor de design exterior da BYD Global, que projetou interiores



Wang Chuanfu: “Tecnologia e design devem andar juntos para alavancarmos o poder combinado dos dois: tecnologia e design”

e exteriores de automóveis para marcas de automóveis italianos, além de Michele Jauch-Paganetti, diretor de design de interiores da BYD Global, que foi responsável pelo design de interiores das principais marcas automotivas alemãs.

Nos últimos anos, a BYD vem avançando no campo do design, demonstrando isso por meio do lançamento da nova geração dos veículos Tang, Qin Pro, Song Pro e muitos outros modelos impressionantes e bem recebidos. O carro-conceito E-Seed GT, que foi apresentado no Salão do Automóvel de Xangai em abril de 2019, funde a experiência desses três mestres de design, representando o auge do design da BYD.

O BYD Global Design Center estabelecerá um sistema pirâmide de vários níveis de designers de veículos, para cultivar futuros talentos, fornecendo criatividade ilimitada para a BYD. A estrutura de talentos será composta por quatro camadas: o primeiro nível composto por mestres de design líderes internacionais, o segundo de designers especializados, o terceiro de designers juniores e o quarto de talentos em design futurista.

um ambiente mais limpo na América do Norte e em todo o mundo”, afirmou Stella Li, presidente da BYD North America.

Ted Dowling, vice-presidente da BYD Canada, comentou que, como a indústria automobilística tradicional está se retirando do Canadá, os municípios em todo o país estão redobrando seus esforços

para combater a mudança climática por meio do trânsito zero de emissões. “A BYD está bem posicionada para replicar no Canadá o crescimento rápido que vimos em lugares como Lancaster, Califórnia, nos Estados Unidos, uma fábrica que começou com cerca de 100 trabalhadores em 2013 e agora emprega mais de 750.

Juntamente com nossos parceiros na região de York e a cidade de Newmarket vamos colocar o Canadá no mapa como um líder norte-americano na montagem de ônibus elétricos”, disse Dowling.

Atualmente, a BYD tem 240 mil funcionários em todo o mundo, incluindo quase mil na América do Norte. ■

Grande Vitória moderniza frota de ônibus

Até 2022, o sistema Transcol receberá 600 veículos novos com ar-condicionado, além de novas tecnologias que contribuem para a melhoria da mobilidade na região

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Até o final do ano serão entregues a Vitória 100 veículos novos

O governo do Espírito Santo entregou os primeiros 20 ônibus com ar-condicionado que passam a integrar a frota Transcol, sistema metropolitano de transporte coletivo integrado de estrutura tronco-alimentadora que funciona dentro da região metropolitana de Vitória. A modernização do sistema de transporte público e a renovação da frota com ônibus climatizados fazem parte de um compromisso da atual administração, anunciado em janeiro deste ano.

Até o final deste ano, serão entregues 100 veículos novos com ar-condicionado. E

até 2022, um total de 600 ônibus climatizados integrará a frota regular. Esses veículos irão circular nas linhas troncais do sistema, fazendo a ligação entre os terminais. A última entrega de novos veículos para a região metropolitana de Vitória havia sido feita em 2014. Os primeiros 20 novos ônibus são do modelo urbano Torino, fabricado pela Marcopolo. A encarregadora irá fornecer 88 unidades, que serão comercializadas aos consórcios Sudoeste e Atlântico Sul.

De acordo com o governador Renato Casagrande, a aquisição é para atender uma

antiga reivindicação da população e faz parte de um programa para modernizar e melhorar a qualidade do transporte coletivo da Grande Vitória. “É muito importante e significativo para a Marcopolo fornecer ônibus fabricados no próprio estado, em nossa unidade de São Mateus, o que colabora para o desenvolvimento da indústria capixaba”, diz Rodrigo Pikussa, diretor do Negócio Ônibus da Marcopolo. “Durante os meses de julho, agosto e setembro, faremos a entrega das outras 68 unidades”, comenta.

Segundo a empresa, a maioria dos

ônibus que serão fornecidos para o Transcol será fabricada no Espírito Santo. A Marcopolo se compromete a utilizar mão de obra capixaba, gerando emprego e renda no estado. Quase metade do financiamento para a aquisição destes veículos foi feita pelas operadoras do sistema com o Banestes. “É uma grande honra para o Banestes fazer parte dessa importante iniciativa de renovação da frota de ônibus do sistema, em prol do conforto e atendimento das necessidades da população capixaba, a partir da execução do financiamento para os consórcios Atlântico Sul e Sudoeste”, enfatiza José Amarildo Casagrande, diretor presidente do banco.

Para o governador, esta entrega representa um marco no sistema de transporte coletivo da região metropolitana. “Estamos iniciando uma mudança na qualidade do transporte, pois tomamos a decisão, no início do ano, do cumprimento do contrato, que ficou por quatro anos sem renovar nenhum ônibus. Montamos um sistema para dar mais qualidade ao usuário, com o aplicativo que indica os horários e o wi-fi com entretenimento.” Casagrande também relata que o transporte público sofre com problemas relativos à criminalidade. “Temos um desafio no transporte coletivo que é continuar enfrentando o problema da insegurança. É bom registrar que estamos reduzindo os crimes nos ônibus. Este ano, entre janeiro e junho, foram 102 ocorrências a menos que no mesmo período do ano passado”, afirma.

Fábio Damasceno, secretário de Transportes e Obras Públicas do Espírito Santo, acredita que a aquisição de novos veículos é um passo importante para a modernização do transporte público. “Quatro anos depois, recebemos o sistema deteriorado, com queda de passageiros e receita, além de ônibus envelhecidos. Decidimos virar a página, retomar a gestão eficiente do contrato para modernizar o sistema Transcol. Essa é a primeira entrega para renovação da frota”, lembra. O diretor-presidente da

Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Ceturb-ES), Raphael Trés, diz que “esses carros representam o retorno de investimento no sistema Transcol para que possamos oferecer mais conforto para o nosso usuário”.

Para embarcar nos novos veículos com ar-condicionado, o usuário precisa ter um cartão da bilhetagem eletrônica. A ação vai trazer mais agilidade no embarque e mais segurança, já que elimina o dinheiro dentro do veículo. “O bilhete eletrônico é a ferramenta que torna a integração possível. Então é muito importante que quem ainda não utiliza nenhum tipo de cartão, passe a utilizar. Para isso, também vamos pulverizar pontos de venda de bilhetagem eletrônica, inclusive com plataforma online para compra de créditos”, explica Damasceno. Os ônibus passaram por um processo de vistoria e emplacamento antes de começar a circular.

MODERNIZAÇÃO – Desde o início do ano, o governo do Espírito Santo desenvolve uma série de ações voltadas para o transporte público da região metropolitana de Vitória. Em janeiro, foi assinado o reequilíbrio financeiro do contrato e feito o reajuste para que as empresas que operam o sistema possam retomar os investimentos previstos no documento. Em maio, foi lançado o aplicativo Ônibus GV, uma plataforma para dispositivos móveis em que o usuário pode consultar informações como horários, localização e itinerários dos coletivos, além de acessar a rede wi-fi e o entretenimento a bordo nos veículos que já disponibilizam o serviço.

O aplicativo Ônibus GV é uma plataforma de informação que conecta o passageiro ao transporte público. A solução é um app oficial do Transcol. Além da previsão de horário para os veículos do Transcol e os que fazem as linhas municipais da capital, o aplicativo permite 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 Ceturb.

O aplicativo possibilita o rastreamento e monitoramento das rotas, além de garantir mais facilidade para o usuário na busca dos itinerários desejados. No momento, 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.

Em julho, foi iniciado o processo para realizar a migração do atual sistema de bilhetagem eletrônica para o novo, nos coletivos de Vitória e de Vila Velha (Sanremo). Com isso, quem utiliza algum tipo de cartão dos sistemas municipais, gratuita ou não, precisa realizar o procedimento nos coletivos para fazer a transferência de dados para o novo sistema. Com a finalização deste processo, os usuários do sistema urbano passam automaticamente a ter cartões do sistema metropolitano.

O processo de reconfiguração dos cartões será o mesmo que ocorreu no sistema Transcol durante o mês de maio. O prazo para realizar esse procedimento nos veículos vai até o dia 16 de agosto. Depois disso, a atualização será feita apenas em postos de atendimento. Com a conclusão desta etapa nos ônibus municipais, a previsão é de que ainda este ano seja possível usar o mesmo bilhete para embarcar tanto nos ônibus do sistema Transcol quanto nos do sistema de transportes de Vitória e de Vila Velha. Contudo, o usuário continuará pagando duas tarifas. A integração tarifária entre os sistemas tem previsão para ocorrer no próximo ano.

De acordo com o diretor presidente da Ceturb, este é mais um importante passo para a operação de um sistema metropolitano que atenda todos os municípios da Grande Vitória. “A próxima fase é realmente fazer a integração total das linhas e em um sistema cem por cento da região metropolitana”, diz. ■

Guarujá renova sistema de transporte

Empresa vencedora da licitação na cidade do litoral paulista adquire 121 novos ônibus com ar-condicionado e serviço de wi-fi e implementa sistema de bilhetagem eletrônica

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Os novos ônibus contam com ar-condicionado e acesso à internet via wi-fi

A administração municipal do Guarujá, no litoral paulista, assinou em 26 de outubro do ano passado, o contrato com uma nova empresa de transporte coletivo, a City Transporte Urbano Intermodal, vencedora da licitação e que está em operação desde o dia 1º de fevereiro. De acordo com a prefeitura, “as reclamações da população sobre a qualidade do serviço prestado pela antiga empresa, a Translitoral Transporte, como atrasos nos coletivos, motivaram a administração a pedir que a nova empresa antecipasse o início das suas atividades, que inicialmente estava previsto para o mês de julho”.

Mais de 80 mil pessoas utilizam o transporte público do Guarujá todos os dias. A concessão será pelo período de 15 anos, em lote único, para a prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros. A empresa City Transporte Urbano Intermodal se comprometeu a realizar diversas melhorias e investimentos no sistema viário. A expectativa do poder público é de que Guarujá passe a ser uma referência em tecnologia viária e

integração modal. O investimento é de aproximadamente R\$ 197 milhões.

A renovação da frota, que é composta por 125 veículos, seguiu um cronograma de transição, com duração de seis meses. Em uma primeira fase, foram entregues 40 modelos novos. Atualmente, já são 121 ônibus zero quilômetro, acessíveis, com ar-condicionado e wi-fi para acesso dos passageiros à internet. A idade média da frota é de seis meses. Todos os novos veículos têm carroceria Caio e chassi Mercedes-Benz. Os aportes para aquisição de ônibus foram de R\$ 50 milhões, de acordo com a City Transporte.

Houve ainda uma reorganização das linhas existentes. Agora, são 26 linhas distribuídas por cinco áreas: Guaiuba, Vicente de Carvalho, Enseada, Morrinhos e Perequê. A rede de transporte ganhou 15 linhas novas e onze foram mantidas. O sistema de bilhetagem eletrônica é da Prodota Mobility Brasil. Em fevereiro, foram emitidos 75 mil cartões, que se dividem em vale-transporte, estudante, cidadão, sênior, passe livre e especial. Ainda

não há integração com transporte de balsas, que é um serviço da Dersa.

A estrutura do sistema de transporte também passou por melhorias como a revitalização dos terminais Ferry-Boat e Vicente de Carvalho, além da reforma e modernização de 139 pontos de parada.

A prefeitura assinou o Decreto 13.081, que institui o Serviço Público Especial de Transporte de Pessoas com Deficiência em Veículos Adaptados (Avant). A iniciativa está integrada ao serviço público regular de transporte coletivo de passageiros e será organizada pela Diretoria de Trânsito e Transporte Público de Guarujá (Ditrán). “É mais uma conquista para nossa cidade, bem como para os pacientes da internação domiciliar, pessoas com insuficiência renal, respiratória e cardíaca, que precisam tanto de um apoio”, afirmou o prefeito Válder Suman.

O Avant destina-se ao transporte gratuito de pessoas com deficiência que dependem de cadeira de rodas para sua locomoção ou apresentem comprometimento severo da mobilidade, o que inviabiliza o acesso e o uso do transporte público coletivo convencional. Os usuários irão contar com duas modalidades de serviço, sendo uma regular, com uma programação de viagens fixas, e outra eventual, para viagens esporádicas, visando auxiliar a realização de tratamento de saúde, consultas médicas e exames.

O regulamento do serviço especial Avant será feito por resolução conjunta das Secretarias de Defesa e Convivência Social e Saúde. Serão descritos os procedimentos de cadastramento, regras de utilização, sanções, prazos e demais normas necessárias à operacionalidade do sistema. ■

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

HP Transportes expande a operação do CityBus 2.0 em Goiânia

A nova área de atuação do transporte coletivo por aplicativo passa a compreender 40,8 km² e atingir cerca de 340 mil pessoas

SONIA MORAES



O CityBus 2.0 funciona de segunda a sábado, das 6 às 23 horas

Depois de lançar em fevereiro a operação de testes do CityBus 2.0 em 11 bairros do centro expandido da cidade de Goiânia (GO), a HP Transportes Coletivos expande o serviço por aplicativo para mais 13 bairros.

Com a expansão, que começou no dia 20 de julho, a nova área de atuação do CityBus 2.0 passa a compreender 40,8 quilômetros quadrados e atingir cerca de 340 mil pessoas. No entanto, essa região pode concentrar muito mais pessoas circulando durante o dia, provenientes de outros locais da região metropolitana de Goiânia.

A HP informa que o primeiro transporte coletivo por aplicativo de celular da América Latina surpreendeu os clientes da capital, que têm aderido ao projeto de mobilidade coletiva sustentável.

Segundo a empresa, os miniônibus utilizados para este serviço têm assentos confortáveis, ar-condicionado, carregadores de tomada e USB para celulares, portas

automatizadas e câmeras de segurança para monitoramento dos veículos, motoristas e clientes.

O CityBus 2.0 funciona de segunda-feira a sábado, das 6 às 23 horas, e percorre mais de 20 bairros. O cliente pode fazer a avaliação pelo próprio aplicativo ao final da viagem ou pelas redes sociais CityBusBR no Facebook, Instagram e Twitter. O download do APP está disponível nos smartphones para os sistemas Android e iOS. Após o cadastro, o cliente poderá solicitar a sua viagem e se deslocar para o ponto virtual indicado no aplicativo, onde fará o embarque para utilizar o serviço. A HP Transportes trabalhou junto com a Via, empresa de tecnologia parceira do CityBus 2.0, para entregar à capital este aplicativo.

A expansão e consolidação do aplicativo, segundo a HP Transportes, são justificadas pela crescente solicitação do serviço e vem ao encontro de uma demanda também identificada em pesquisa interna de opinião: 55% dos entrevistados ainda não tinham utilizado o serviço porque o CityBus 2.0 não servia as suas regiões. E várias interações de clientes que já utilizam o serviço também destacaram a demanda pelo deslocamento para mais bairros.

Hugo Santana, diretor de transportes da HP Transportes, afirma que a escolha da nova área de atuação se deu pela região que mais gerou solicitações de pessoas e que apresenta alta densidade demográfica. "Para concretizarmos a primeira expansão realizamos estudos e um detalhado planejamento para essa implementação. A área apresenta concentração populacional, com muitos edifícios, condomínios,

faculdades", justifica.

A HP Transportes informa que, desde o seu lançamento, em 11 de fevereiro, o serviço já registrou 38 mil clientes cadastrados nas plataformas iOS e Android, um crescimento total de 177%.

Pesquisa interna realizada pela empresa com os clientes do serviço indicou que 73% migraram de modos individuais de transporte. Outro ponto positivo é o índice de viagens agregadas, as viagens com mais de um passageiro. Essas corridas tiveram aumento de 56%, o que reforça a proposta inicial do serviço, que é a de incentivar as pessoas que fazem o uso do transporte individual a aderirem ao modo coletivo; contribuindo, assim, para a redução do número de carros em circulação na região onde o CityBus 2.0 opera. "Como a expansão vai incluir as instituições Unip e Fasam, localizadas na BR 153, acreditamos que o número de viagens agregadas aumente ainda mais", calcula Santana.

O tempo médio de atendimento da solicitação da viagem até o embarque está em 9,5 minutos. A Via, com mais de 70 implantações lançadas e em implantação em mais de 18 países, avalia como um sucesso a implantação do serviço em Goiânia. "Estamos muito satisfeitos com o desempenho do CityBus 2.0 e entusiasmados com a expansão da área de atuação. À medida que a demanda cresce, continuamos a aprender mais sobre os passageiros e suas necessidades. Um exercício permanente de todos os que estão envolvidos com o CityBus 2.0 na busca constante pela melhoria do serviço", avalia Daniel Ramot, co-fundador e CEO da Via. ■

Brasileiro tem sede de novas tecnologias

Pesquisa realizada pela Mastercard, em parceria com a Kantar, revela a vontade dos mais jovens em usar o celular para pagar todas as formas de transporte público

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A maioria dos jovens brasileiros utiliza seus dispositivos móveis para realizar pagamentos, indica pesquisa realizada pela Mastercard em parceria com a Kantar, divulgada em julho, durante o evento Mastercard Minds. Com o objetivo de entender as atitudes dos consumidores jovens em relação ao dinheiro, a VocaLink, que pertence ao grupo Mastercard, elaborou um estudo sobre as atitudes e comportamentos de pessoas entre 18 e 35 anos na América Latina, incluindo Peru, Brasil, Argentina, Chile e Colômbia, e mapeou especialmente sua relação com a tecnologia e o dinheiro.

De acordo com o levantamento, 64% dos jovens realizam frequentemente ou ocasionalmente pagamentos por meio de aplicativos, enquanto 57% fazem isso em navegadores móveis. Os brasileiros estão entusiasticamente adotando novas tecnologias, impulsionando os avanços nos pagamentos e criando uma demanda por maior disponibilidade e confiabilidade. Os smartphones se tornaram uma valiosa ferramenta para a gestão financeira deste público que, valoriza o controle oferecido pelos pagamentos por dispositivos móveis.

Mais da metade dos entrevistados acredita que a transferência e confirmação imediatas são um dos benefícios mais



Sarah Buchwitz: Mastercard interessada no transporte público

importantes desse método de pagamento, enquanto 47% destacam a facilidade do uso “em movimento” e 42% afirmam que as plataformas móveis oferecem uma importante alternativa nos momentos em que não estão com a carteira. Segundo o levantamento, a barreira mais relevante para a realização de pagamentos com dispositivo móvel é a taxa de aceitação, 41%

afirmaram que “não existem lojas suficientes que aceitam pagamentos com dispositivos móveis”.

Outros obstáculos significativos ao uso de pagamentos com dispositivos móveis são principalmente questões relacionadas ao próprio aparelho: 40% estavam preocupados com o que aconteceria se perdessem o telefone e 38% afirmaram que a duração da bateria poderia ser uma barreira potencial para o uso.

Segundo a pesquisa, os brasileiros são os que mais gostam de serem vistos utilizando novas tecnologias, sendo que 23% afirmam que “não vivem sem o celular”, enquanto a média dos outros países pesquisados é de 12%. Os jovens brasileiros demonstraram um intenso interesse por novos serviços que tornem suas vidas mais fáceis. Cerca de 80% acredita que “seria conveniente ter mais funcionalidades no mesmo aplicativo”, enquanto 68% achariam

útil usar seu smartphone para pagar todas as formas de transporte público.

Nos outros países da América Latina, o comportamento é semelhante. Entre os argentinos, 72% dizem que gostariam de poder usar o celular para pagar por todas as formas de transporte público. A Colômbia apresenta os resultados mais altos nesse quesito, sendo que 78% dos colombianos

consideram útil o pagamento do transporte público via celular, sendo que 56% que consideram “extremamente útil”. No Chile, 71% responderam positivamente, embora isso seja talvez limitado pela aceitação mais do que pela funcionalidade de pagamento móvel.

Sarah Buchwitz, vice-presidente de comunicação e marketing da Mastercard Brasil e Cone Sul, conta que a área de mobilidade representa um mercado de grande interesse para a companhia. “Temos foco em transporte público e em contratos com o governo, pois enxergamos grandes oportunidades nesse setor. O desafio é substituir as tecnologias atuais pelas inovações”, explica. A Mastercard implementou sistemas de pagamento via dispositivos móveis ou cartão contactless na Central do Brasil, no Rio de Janeiro, em Jundiaí, no interior paulista, e em Brasília.

A pesquisa demonstrou ainda que apesar de o dinheiro físico ainda dominar as transações de baixo valor, os cartões são utilizados para pagamentos de maior valor, como mobília. Os pagamentos com cartão de débito estão se tornando um sério rival do papel moeda para as compras do dia a dia. Em algumas categorias de compras, os cartões de débito e crédito já ultrapassaram o dinheiro em espécie. Por exemplo, 63% dos jovens indicaram utilizar cartões para pagar suas compras semanais de mercearia, enquanto 61% usam dinheiro e 63% usam cartões quando comem fora, comparado a 60% que usam dinheiro.

À medida que crescem os pagamentos com cartão, também aumentam os pagamentos por aproximação, aqueles que são realizados aproximando os dispositivos em um leitor habilitado. Atualmente, mais de 4,5 mil cidades brasileiras já estão aptas a realizar este tipo de transação. “Temos observado um crescimento exponencial no uso de pagamentos por aproximação. No caso do transporte público, é importante lembrar que o usuário já faz o pagamento

por aproximação, pois o bilhete único conta com essa tecnologia. Isso facilita a aceitação dos cartões contactless”, diz a executiva.

Hoje, aproximadamente 30% dos pagamentos no transporte público no Brasil são feitos em dinheiro, o que gera custos operacionais e logísticos para o operador, além dos problemas com falta de troco e de segurança. “Nosso objetivo é dar mais opções em meios de pagamento para o usuário do transporte. Precisamos superar barreiras funcionais e emocionais, que não são tão fortes no Brasil, e ainda aumentar a confiança do consumidor nas inovações”, afirma.

A Mastercard, em parceria com emissores, operadoras de transporte, empresas de bilhetagem e um adquirente, iniciou em 2016 o projeto piloto em Jundiaí, que permitiu aos usuários do transporte público utilizar cartões de crédito, débito, pré-pago (sem contato) e cartões registrados em carteiras digitais de celulares pagar suas passagens diretamente nas catracas, sem necessidade de enfrentar filas em bilheterias.

A cidade foi a primeira da América Latina a implantar, em toda sua frota de cerca de 300 veículos, a tecnologia de aproximação da Mastercard que permite pagar a passagem de ônibus por aproximação. “Tivemos que mudar a tecnologia das catracas. Observando a reação do usuário, pudemos desenvolver soluções que fossem mais amigáveis aos passageiros. Cada vez mais, veremos aumentar o uso de pagamento por aproximação, seja no transporte como também em outras áreas”, destaca Sarah Buchwitz.

A Mastercard liderou o projeto que integra a tecnologia existente (Mifare) com a EMV contactless (pagamento sem contato). Em parceria com emissores, empresa de bilhetagem e adquirente, iniciou um projeto piloto inovador no Rio de Janeiro em que passageiros de trem passaram a poder utilizar seus cartões de crédito, débito

e pré-pago da bandeira que tenham a função de pagamento sem contato e cartões registrados em carteiras digitais de celulares para pagar a passagem no transporte público.

POTENCIAL – Para boa parte dos entrevistados, a tecnologia poderia facilitar o processo de compra. Quase dois terços disseram que seria útil ter todos os seus pontos de fidelidade e recompensas conectados ao smartphone e 73% aprovam a existência de lojas sem checkout, nas quais os consumidores simplesmente pegam os itens que desejam e saem, enquanto o seu sistema de pagamento pré-aprovado é cobrado. Além disso, 50% gostariam de poder dividir o custo de uma compra com outras pessoas - uma refeição compartilhada, por exemplo - no momento do evento.

Quando perguntados sobre o futuro, os jovens brasileiros indicaram grande expectativa de mudança para a próxima década. Mais de 40% esperam poder pagar por suas compras apenas com uma leitura da impressão digital, enquanto 41% esperam que todas as transações sejam em tempo real. Mais de um quarto dos respondentes esperam que as agências bancárias tenham sido totalmente substituídas por bancos virtuais.

Na opinião de Sarah Buchwitz, os resultados revelam que o Brasil, e o restante da América Latina, é terreno fértil para a evolução dos pagamentos com dispositivos móveis. “A Mastercard apoia o fluxo de pagamentos do mercado brasileiro fornece serviços e soluções que permitam que as pessoas paguem da forma como preferirem. Pesquisas como essa nos fornecem insights de mercado valiosos. Compreender os benefícios percebidos pelo consumidor e os pontos críticos em sua jornada de compra nos ajudam a estar um passo à frente no desenvolvimento de soluções que tenham suas necessidades no centro de nossa estratégia”, diz a executiva. ■

Grupo FAAC adquire a Wolpac

Uma das principais fabricantes brasileiras de equipamentos de controle de acesso passa a fazer parte do conglomerado de presença internacional

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Magnetic Autocontrol, subsidiária brasileira da FAAC SpA, oficializa a aquisição da Wolpac, tradicional fabricante brasileira que atua no mercado de produção e distribuição de soluções de controle de acesso humano. “Estamos entusiasmados em fazer parte do grupo, já que compartilhamos a mesma visão, valores e objetivos. Estamos confiantes de que unir o nosso conhecimento sobre o mercado latino-americano e a solidez industrial e financeira da FAAC representa uma grande oportunidade para que nossa marca continue crescendo”, afirma Luiz Fernando Wolf, um dos proprietários da Wolpac.

Fabiano Wolf, diretor comercial da Wolpac, informa que os valores da transação não foram divulgados pelas companhias, já que estão sob sigilo contratual. A IGC Partners, especializada na assessoria de empresas em operações fusões e aquisições, foi quem atuou como consultora da companhia na negociação. “O nosso portfólio não só será mantido, como também será ampliado. Além disso, a transação fortalece o posicionamento da marca que, nas últimas décadas, ampliou sua atuação em diversos segmentos, apostando sempre na inovação e na tecnologia. Com a união ao Grupo FAAC, a empresa ganha acesso a novos sistemas e a um amplo networking que irão fortalecer ainda mais suas competências e alcance”, acrescenta.

Da mesma forma que a Wolpac, a Magnetic Autocontrol manterá a linha de produtos que já vem sendo comercializada no Brasil. “A estrutura administrativa da empresa será mantida e o atual diretor, Luiz Fernando Wolf, segue como presidente da organização. Não há previsão de mudança



Fabiano Wolpac: “O nosso portfólio não só será mantido, como também será ampliado”

no quadro de funcionários. A Wolpac se une a outras companhias adquiridas recentemente pelo grupo. A principal sinergia será com a empresa alemã Magnetic Autocontrol, que também atua no segmento de controle de acesso de veículos e pedestres, já está presente no mercado brasileiro há mais de uma década”, informa Fabiano Wolf.

Em todo o mundo, o grupo FAAC conta com mais de 2,6 mil colaboradores distribuídos em 16 unidades produtivas e 30 empresas comerciais em 24 países de cinco continentes. “A aquisição confirma a importância da atuação do grupo na América Latina, dentro de nossa estratégia, bem como o foco no negócio de soluções de controle de acesso. Tanto a FAAC quanto a Wolpac têm mais de 50 anos de experiência no setor e trazem consigo um incontestável conhecimento de produto e das necessidades de nossos clientes”, diz Andrea

Marcellan, CEO do Grupo FAAC.

“A Wolpac representa, sem dúvida, uma fantástica oportunidade de nos tornarmos o ponto de referência na região da América Latina. Com uma considerável presença no mercado, mais de 200 funcionários especializados e forte capacidade produtiva, a empresa é, de fato, perfeita para o incremento de nosso portfólio de equipamentos para controle de acesso”, diz Arno Steiner, diretor da unidade de negócios de controle de acesso da Magnetic Autocontrol.

O Grupo FAAC atua no mercado de sistemas automatizados e no controle de acessos para pedestres e veículos para aplicações residenciais e comerciais. A atividade do grupo é focada em três unidades de negócios: automação de acesso, tecnologia de estacionamentos e controle de acesso. A companhia foi fundada em 1965. A sede do grupo é baseada, desde a sua fundação, em Zola Predosa, Bolonha, Itália. ■

FRETA- MENTO 2019_

UNIDAS EM MAIS UMA REALIZAÇÃO

ANTTUR

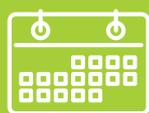


Encontro Nacional
dos Transportadores de
Fretamento e Turismo

FRESP



20º Encontro
das Empresas de
Fretamento e Turismo



8 A 10
NOVEMBRO



RESORT
TAUÁ ATIBAIA

INSCRIÇÕES E HOSPEDAGEM:
0800 77 32060

REALIZAÇÃO



APOIO INSTITUCIONAL



ORGANIZAÇÃO



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

Volvo tem novo diretor comercial de ônibus no Brasil



A Volvo contratou Paulo Arabian (foto) para a diretoria comercial de ônibus no Brasil. Ele vai se reportar a Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Buses Latin America.

Arabian ficará baseado em Curitiba (PR), na sede do Grupo Volvo América Latina, comandará a equipe de gerentes comerciais de ônibus do mercado brasileiro e terá a responsabilidade pelas estratégias comerciais da marca em ônibus no país.

Engenheiro mecânico graduado na Faculdade de Engenharia Industrial (FEI) de São Paulo, Paulo Arabian vem de uma sólida carreira na indústria automotiva, nos segmentos de ônibus, caminhões e pneus,

ocupando cargos de liderança nas áreas comercial, serviços e atendimento a grandes frotistas. "Paulo tem o conhecimento e a visão estratégica para o desenvolvimento de negócios no complexo mercado de ônibus no Brasil. Ele ajudará a manter nossa liderança consolidada em chassis urbanos de alta capacidade e também a dar passos importantes no segmento de ônibus rodoviários de alta tecnologia, onde também somos marca de destaque", afirma Fabiano Todeschini.

Arabian possui especializações em negócios e gestão, por renomadas instituições de ensino como FGV, Dom Cabral e Universidade da Califórnia. "Estou muito orgulhoso em passar a fazer parte de uma marca admirada como a Volvo. Temos também uma equipe altamente qualificada, tanto na fábrica quanto na rede de concessionárias, dando suporte de excelência ao negócio de ônibus", diz o diretor.

Marcopolo retoma exportações para Etiópia



A Marcopolo forneceu 50 ônibus para a ODAA Integrated Transport, importante operadora da Etiópia, com sede em Addis Ababa. Os veículos foram produzidos na fábrica de Ana Rech, em Caxias do Sul (RS) e entregues em junho.

"Esta é primeira compra da ODAA Integrated Transport que, em razão da elevada imagem de qualidade e confiabilidade da nossa marca, optou pela aquisição de 50 novos ônibus. A relevância deste negócio aumenta pela quantidade de ônibus e porque é a primeira exportação para

a Etiópia desde 2007", afirma Ricardo Portolan, gerente executivo da Marcopolo para o mercado de África e Oriente Médio.

Os ônibus Viaggio 1050 têm chassi Volvo B11R, com configuração diferenciada, duas portas do lado direito e capacidade para 55 passageiros, com poltronas Executiva. Entre os equipamentos eletrônicos estão sistema de áudio e vídeo com três monitores fixos, rádio, DVD, câmera de marcha-ré e preparação para wi-fi e GPS, além de carregadores USB em todas as poltronas.

Volkswagen do México entrega dois ônibus para o Chivas Guadalajara

A Volkswagen Caminhões e Ônibus do México entregou dois ônibus para o Chivas Guadalajara, clube de futebol do México. O time masculino recebeu o MAN 26.480, de dois andares e 15 metros de comprimento, e o feminino o VW Volksbus 18.330 OT.

O modelo da MAN possui 43

poltronas de couro com monitores em todo o interior, sistema de áudio e vídeo, tomadas elétricas e USB para dispositivos móveis. No andar inferior há seis poltronas com amplo espaço. Está equipado com motor MAN D2676, de seis cilindros com 480 cv de potência, sistema SCR (utiliza o Arla 32),

transmissão automatizada de 12 marchas e sistema de freio a disco com ABS. Também possui os sistemas de segurança e assistência ACC (Adaptative Cruise Control), EBA (Emergency Brake Assist), ESP (programa eletrônico de controle de estabilidade). Conta também com sistema de Telemetria MAN

Telematics, que permite o monitoramento do veículo em tempo real, com GPS.

O Volksbus 18.330 OT possui 43 lugares e está equipado com motor Euro 6 Cummins ISL 330, de seis cilindros e 330 cv de potência. Tem sistema SCR, transmissão manual Eaton de seis marchas e freios ABS.

Neobus entrega mais quatro micro-ônibus Thunder+ para a Transurb



A Neobus entregou em junho mais quatro micro-ônibus Thunder+ para a Transurb, do Rio de Janeiro. A aquisição faz parte da renovação de frota da operadora, tradicional cliente da marca, que já havia adquirido outras 15 veículos neste ano.

Os quatro micro-ônibus Thunder+ são totalmente acessíveis e possuem elevador e sistema de ar-condicionado. O chassi é Mercedes-Benz LO 916, com 8.950

mm de comprimento total, duas portas de acesso e capacidade para 23 passageiros sentados em poltronas estofadas com encosto de cabeça, além de sistema de monitoramento interno por câmeras, tomadas USB e itinerários eletrônicos. Os novos micro-ônibus da Transurb possuem também um novo padrão de pintura.

Segundo Douglas Cristiano Pessoa, supervisor de nacional de vendas da Neobus, a fabricante tem grande participação na frota da Transurb. "A operadora possui 70 veículos da marca, sendo que também já havia adquirido, no ano passado, outras 15 unidades", destaca o executivo.

Uberlândia compra 92 ônibus Apache Vip

A cidade de Uberlândia recebeu 92 novos ônibus Apache Vip, produzidos pela Caio Induscar. Os veículos fazem parte da renovação de frota de três empresas que operam na cidade.

Das 92 unidades, 30 foram adquiridas no segundo semestre de 2018 pela Viação Sorriso de Minas. E as demais foram entregues em 2019, sendo 41 ônibus para a empresa Turilessa e 21 unidades para a Transporte Urbano São Miguel.

"As empresas de Uberlândia escolheram o modelo urbano de motor dianteiro Apache Vip

devido à qualidade do nosso produto e ao atendimento diferenciado que a Caio oferece a seus clientes", afirma Gildo Vendramini, gerente nacional de vendas. Os ônibus estão equipados com vários itens de tecnologia, como preparação para sistema de GPS, catraca e bilhetagem eletrônica, itinerários eletrônicos em Led e sistema de monitoramento interno por câmeras. São totalmente acessíveis, com elevadores e assentos destinados a pessoas com deficiência (PcD), mobilidade reduzida e idosos.

Sistema de transporte do Mato Grosso recebe 20 ônibus Marcopolo

A União Transportes e Turismo, operadora da Várzea Grande, no Estado do Mato Grosso, recebeu da Marcopolo 20 ônibus urbanos Torino. Os veículos fazem parte da renovação de frota e já estão em operação nas 26 linhas do sistema de transporte coletivo municipal que transporta 90 mil passageiros por dia.

A empresa possui 69 veículos, todos com elevador para cadeirantes e boa parte com sistema de ar-condicionado. Com essa nova aquisição, 66% da sua frota de ônibus estão com menos de quatro anos de uso.

Segundo Rodrigo Pikussa, diretor do negócio ônibus da Marcopolo, o fornecimento é muito importante porque eleva ainda mais o padrão de segurança, conforto e modernidade do serviço oferecido na região.

Com chassi Volkswagen 17.230 OD, os ônibus entregues à União Transportes têm capacidade para 80 passageiros (44 sentados em poltronas City estofadas), elevador e rampa para cadeirante e pessoas com deficiências e mobilidade reduzida, e contam com três portas do lado direito, com acionamento eletropneumático e sistema de segurança door brake.

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.elberind.br
facebook.com/elbergeladeiras

📶 🌐 📱 📡 📶 🌐

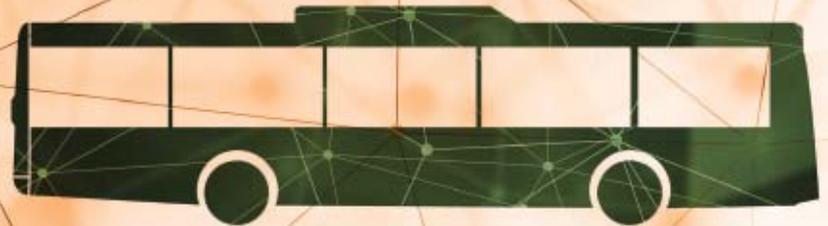
FÓRUM DE GESTÃO E CONECTIVIDADE DE FROTAS

ÔNIBUS | CAMINHÕES | VANS | UTILITÁRIOS | AUTOMÓVEIS | MOBILIDADE



**Dias 09 e 10 de
setembro de 2019**

AMCHAM BUSINESS CENTER | SP



Realização:



Organização:



Apoio editorial:



Recursos para renovar sistemas urbanos sobre trilhos

Governo federal lançou o Programa de Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros Sobre Trilhos (Retrem), com até R\$ 1 bilhão anuais

ALEXANDRE ASQUINI



Lançamento do Retrem na sede da Fiesp com a presença do ministro Gustavo Canuto (centro)

Aguardado há pelo menos dois anos, foi lançado no final de junho de 2019 pelo governo brasileiro o Programa de Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros Sobre Trilhos (Retrem). O objetivo da iniciativa é de financiar, com recursos de até R\$ 1 bilhão anuais, a aquisição e reforma de material rodante para sistemas de transporte público coletivo de caráter urbano sobre trilhos, incluindo metrô, trens urbanos, veículos leves sobre trilhos (VLT) e monotrilhos. Espera-se que a medida facilite a aquisição de trens novos a serem fabricados pela indústria ferroviária brasileira. Desde 2017 existe um programa similar para a renovação da frota brasileira de ônibus.

O lançamento do programa aconteceu na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), na capital paulista, em sessão conduzida pelo

vice-presidente e diretor titular do Departamento de Infraestrutura (Deinfra) da entidade empresarial, Carlos Antonio Cavalcanti, com a presença do ministro do Desenvolvimento Regional, Gustavo Canuto, do presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviárias (Abifer), Vicente Abate, e do presidente do Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre), José Antonio F. Martins.

Gustavo Canuto explicou que o Retrem permitirá aos setores público e privado acessarem recursos para readequar frotas de trens, adquirirem novos veículos, material rodante, além de promover melhorias e investimentos em tecnologia e sistemas embarcados, sendo possível melhorar a frota existente ou criar novas.

Salientou que a medida busca também aumentar a qualidade de vida nos maiores

centros: “Queremos beneficiar, principalmente, a população que mora mais distante do centro, que mais precisa do transporte público de qualidade.”

Ele afirmou que a expectativa do governo é de que o novo programa ajude a indústria dedicada ao transporte de passageiros sobre trilhos a retomar suas atividades em níveis próximos aos que já teve no início desta década. “Este programa tem vários objetivos, entre eles também fazer o aquecimento da indústria brasileira para que possamos, não só em tecnologia, na reforma e na aquisição, investir neste setor. Temos muita gente para transportar e o trem se mostrou, ao longo dos séculos, uma ferramenta muito eficiente, eficaz e rápida”, comentou.

RETOMADA DA PRODUÇÃO – Vicente Abate realçou a importância do Programa Retrem para a indústria metroferroviária brasileira e sua cadeia produtiva. Disse que a medida havia sido solicitada a governos anteriores, que não a implementaram, e saudou o fato de ter-se tornado realidade em poucos meses com a atitude do novo governo.

Informou que a indústria de trens de passageiros no Brasil encontra-se em situação crítica, já que apresenta aproximadamente 60% de ociosidade, mas tem a expectativa de recuperar-se rapidamente com a implementação deste programa.

Ele acresceu que, além do fornecimento de trens novos, o programa abrange a reforma e modernização da frota antiga, o que dará às empresas fabricantes

a capacidade de reagir mais rapidamente, inclusive restabelecendo empregos.

Vicente Abate observou ainda o quanto o programa é importante também para as operadoras de transporte de passageiros sobre trilhos, públicas e privadas, que conseguirão expandir ou renovar suas frotas, oferecendo serviços cada vez melhores aos usuários brasileiros. “Trata-se de um programa que tem tudo para alavancar o transporte metroferroviário em nosso país.”

A Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANP-Trilhos), que congrega todos os operadores metroferroviários brasileiros, informa que o país conta atualmente com 21 sistemas sobre trilhos urbanos e metropolitanos, com 15 operadores em 11 estados e no Distrito Federal. Tais sistemas somam 1,1 mil quilômetros, distribuídos em 48 linhas com 5,4 mil carros em operação.

Nos últimos dois anos, levantamento realizado por essa entidade revelou que a compra de novos veículos não acompanhou o crescimento da demanda no setor. Em 2018, foram transportados 3,7 bilhões de passageiros nos sistemas sobre trilhos – o que representa 21% a mais do que o total contabilizado no ano anterior –, porém, nesse mesmo período, a malha metroviária foi ampliada em 3,9%, enquanto a frota de veículos cresceu apenas 1,7%.

RECURSOS DOS TRABALHADORES – Podem solicitar o financiamento do Programa Retrem antes públicos que operem sistemas de transporte público coletivo urbano sobre trilhos e, no setor privado, concessionárias ou permissionárias, empresas participantes de consórcios e sociedades de propósito específico, que detenham a concessão ou a permissão do transporte público coletivo urbano sobre trilhos em operação.

O financiamento pode ser realizado por meio do Programa Pró-Transporte, com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), criado com o objetivo de

proteger o trabalhador demitido sem justa causa, mediante a abertura de uma conta vinculada ao contrato de trabalho e que recebe recursos do trabalhador e do empregador, e também pelos programas do BNDES, com recursos, dentre outras fontes, do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), que é um fundo especial administrado pelo governo federal e destinado ao custeio do programa de seguro-desemprego, do abono salarial e ao financiamento de programas de desenvolvimento.

BNDES – Duas linhas de financiamento correspondem a programas do BNDES: Finem-Meio Ambiente, que permite aquisição de material rodante para transporte público coletivo urbano sobre trilhos, e Finem-Mobilidade Urbana, que faculta a reforma de material rodante para transporte público coletivo urbano sobre trilhos, estudos e projetos, máquinas e equipamentos.

Em ambos os casos, a fonte é constituída pelo FAT e outros recursos ordinários; o gestor, agente operador e agente financeiro é o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Também em ambos os casos a carência é de seis meses após a entrada do veículo em operação comercial, com prazo de amortização de até 34 anos.

As condições são diferentes quanto às taxas de financiamento. No caso do Finem-Meio Ambiente, as condições incluem custo TLP (Taxa de Longo Prazo) + 0,9% ao ano de taxa básica + risco de crédito, enquanto no Finem-Mobilidade Urbana envolvem custo TLP (Taxa de Longo Prazo) + 1,3% ao ano de taxa básica + risco de crédito.

CAIXA JÁ OPERA – Outra linha de financiamento corresponde ao Programa Pró-Transporte, que possibilita a aquisição de veículos de transporte público coletivo urbano sobre trilhos, incluindo equipamentos, sistemas de informática e telecomunicação embarcados. Neste caso a fonte dos recursos é o FGTS, a gestão está a cargo do Ministério do Desenvolvimento Regional e o



Tatiana Thomé afirma que o Retrem ajuda a promover o desenvolvimento sustentável

agente operador é a Caixa Econômica Federal, atuando como agentes financeiros instituições financeiras e agências de fomento habilitadas pela Caixa. O prazo de carência é de até 48 meses, o prazo de amortização pode chegar a 30 anos, com 5,5% ao ano de taxa de juros + até 2% de taxa diferencial + até 1% de risco de crédito.

Três semanas após o lançamento do programa, em 19 de julho de 2019, a Caixa anunciou o início de operações no âmbito do Retrem. A vice-presidente de Governo da Caixa, Tatiana Thomé, assinalou na ocasião que o crédito para melhoria do sistema de transporte coletivo deve impulsionar a economia e o desenvolvimento das cidades. “O Retrem reforça nossa missão que é promover o desenvolvimento sustentável do Brasil, gerando valor aos clientes e à sociedade como instituição financeira pública e agente de políticas de Estado.”

A dirigente comentou que as operadoras de metrô e trens urbanos – sejam empresas públicas, concessionárias, permissionárias, participantes de consórcios e sociedades de propósito específico (SPE) que detenham a concessão ou permissão do transporte público coletivo –, para financiar a renovação de frota, podem buscar apoio técnico da Caixa nas superintendências regionais e gerências executivas de governo para a estruturação das propostas, que devem ser encaminhadas ao Ministério do Desenvolvimento Regional. ■



VEÍCULO ELÉTRICO LATINO-AMERICANO

15ª Plataforma Latino-Americana de Veículos Híbridos-Elétricos, Componentes e Novas Tecnologias

01-03
OUTUBRO

TRANSAMERICA EXPO CENTER
SÃO PAULO - SP

2019

A VE Latino Americano é o ambiente ideal para conhecer lançamentos e soluções para mobilidade urbana, infraestrutura e políticas para veículos híbridos e elétricos.

O evento promove conteúdos e discussões sobre o desenvolvimento do setor elétrico entre autoridades, iniciativa privada e sociedade.

G-MOVE
CONGRESSO DA MOBILIDADE E VEÍCULOS ELÉTRICOS

O congresso discutirá o futuro da mobilidade e dos veículos elétricos e híbridos no Brasil.
INSCREVA-SE!

SETORES DO EVENTO:



COMPONENTES



INFRAESTRUTURA



LEVES



LEVÍSSIMOS



PESADOS



SERVIÇOS

FAÇA O SEU CREDENCIAMENTO E PARTICIPE!

velatinoamericano.com.br

Apoio



Patrocínio Congresso



Apoio Institucional



Evento Paralelo



Realização



Organização & Promoção

NÚMERO 1155-1155

Riocard Mais: cinco milhões de usuários farão a troca de cartões

Todos os tipos de bilhete único e de vale-transporte serão substituídos; usuários terão acesso a aplicativo, atendimento com inteligência artificial e clube de vantagens

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Os clientes Riocard Mais podem fazer a troca gratuita de seus cartões Expresso em 42 pontos de troca na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Todos os meios de transporte já contam com postos de atendimento para substituição do cartão antigo pelo Riocard Mais. Até o momento, mais de um milhão de novos cartões estão em uso pela população, sendo 740 mil trocados e outros 380 mil adquiridos em bilheteria, máquinas de atendimento e lojas físicas e online da Riocard Mais.

O processo está previsto para ser concluído em outubro deste ano. A troca do cartão é gratuita e limitada até cinco unidades por cliente. Ao migrar para o Riocard Mais, o passageiro mantém o crédito do antigo cartão e os benefícios tarifários atrelados a ele, como o Bilhete Único Carioca (BUC) e o Bilhete Único Intermunicipal (BUI), além de ser inserido em um clube de vantagens, que concede descontos em produtos e serviços em uma rede de empresas parceiras, como drogarias e universidades. Outra novidade é o aplicativo Riocard Mais, no qual é possível fazer a gestão de todas as transações feitas com o cartão, por meio da consulta de saldo e extratos, bem como realizar a recarga de créditos e buscar a localização de pontos de atendimento mais próximos.



“Ampliamos o serviço para oferecer mais opções aos nossos clientes para a troca do cartão Expresso. Agora, estamos em todos os meios de transporte, aumentando para 42 os pontos de atendimento. Com o Riocard Mais, temos buscado simplificar e facilitar o uso do cartão. Tínhamos 25 faces diferentes para o cartão e reduzimos para apenas três. Nossa proposta é entregar mais praticidade, tecnologia e benefícios”, afirma a gerente de marketing e produto da Riocard Mais, Melissa Sartori.

Para realizar a mudança, o cliente precisa apresentar o cartão antigo do tipo Expresso em um dos postos de troca exclusivos. No ato, todas as informações, como saldo, recargas, benefícios tarifários, serão transferidas integralmente para o novo cartão. Não é necessário apresentar documentação. Os cartões Expressos antigos funcionarão normalmente até o fim do

processo de troca. As datas de substituição dos demais tipos de cartões, como vale-transporte e as gratuidades serão anunciadas posteriormente.

Os cartões Riocard Mais são os únicos aceitos em todos os meios de transporte da região, incluindo ônibus, BRT, VLT, metrô, trem, barcas e vans legalizadas, e podem ser atrelados a benefícios tarifários como o Bilhete Único Intermunicipal e utilizados em 43 municípios do Estado do

Rio. Com novo design, o cartão está mais simples e fácil de usar, tendo agora apenas três modelos, cada um com um cor predominante: Expresso (rosa), Vale-Transporte (amarela) e Empresarial (azul). Além das lojas e pontos conveniados de atendimento, os clientes também contam com um aplicativo e o assistente virtual Tomais, desenvolvido com base em inteligência artificial, disponível no site.

Os novos cartões estão disponíveis para aquisição por novos clientes ou por aqueles que solicitaram a segunda via em caso de perda ou roubo. Os cartões do tipo Expresso poderão ser adquiridos nos pontos de venda como máquinas de recarga, bilheteria do BRT e lojas físicas da Riocard Mais. ■



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
MODERNO



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

PROCLOUD DA PRODATA.

Mais uma solução
com a tecnologia
global da líder
em sistemas
inteligentes para
o transporte público.

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.

Já em operação em Campinas.