

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



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



Investimentos

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



Linhas de Crédito e Serviços

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



Meios de Pagamentos

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



Rede de Serviços

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



Tecnologia

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

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

Telefone: +55 (11) 5504 7850

Ouvidoria: 0800 772 7210

faleconosco@caruanafinanceira.com.br



CARUANA
FIDES - HONOR - LABOR

www.caruanafinanceira.com.br

Congresso abre espaço para discutir a evolução da mobilidade urbana

Com um novo formato e uma nova organização, o tradicional Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana, promovido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), este ano denominado Arena ANTP 2019, abre espaço durante três dias deste setembro, em São Paulo, para a exposição e debate dos temas mais relevantes relacionados à mobilidade urbana, com a participação dos componentes de todo o setor de transporte de passageiros nas cidades.

Os congressos anuais da ANTP primam pelos conteúdos técnicos de elevada qualidade. A edição deste ano não será diferente. Congressistas e convidados terão a oportunidade de discutir as questões de maior interesse para o aprimoramento da mobilidade urbana, como o desenvolvimento de políticas públicas. No início deste ano, a ANTP apresentou cinco programas voltados para a melhoria do transporte – qualificação da infraestrutura, financiamento do custeio, padrões de qualidade, inclusão social e transparência. Estes temas estarão entre os que vão ser abordados pelos participantes do congresso em São Paulo, que incluirão desde dirigentes de entidades, autoridades dos três níveis de governo, técnicos, acadêmicos e profissionais do mundo do transporte.

Com dezenas de conferências e mais de 300 palestrantes previstos, além de uma feira de produtos e serviços, os congressistas e visitantes poderão conhecer o que há de mais atual no âmbito da mobilidade, nacional e internacional, com oportunidades para trocas de experiências e encontros de negócios.

Nas últimas décadas, o transporte público evoluiu em sintonia com o desenvolvimento do país, mas a ANTP observa com propriedade: “Como todo processo de desenvolvimento, é necessário não parar e continuar evoluindo, porque as cidades brasileiras ainda prescindem de muitas coisas, a começar pelo saneamento básico, desenvolvimento urbano adequado e mobilidade urbana com maior qualidade, mais eficiente e mais sustentável. É necessário reduzir distâncias de deslocamento, tempos de percurso e custos das viagens, desafio e objeto do planejamento de médio e longo prazo por meio dos planos diretores urbanos.”

Eduardo Chau Ribeiro

**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 CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carloscriscuolo@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:



ENTREVISTA

Presidente da ANTP, Ailton Brasiliense Pires, comenta as mudanças na Arena ANTP, que incorporou temas como meio ambiente e energia 6

EVENTO

Feira de expositores, realizada em paralelo à Arena ANTP, exhibe produtos e serviços voltados para o novo modelo de mobilidade urbana 10

SÃO PAULO

Após uma série de atrasos e impasses, prefeitura assina os contratos de licitação para o transporte coletivo por ônibus da cidade 16

MERCADO EXTERNO

Mercedes-Benz retoma exportação de ônibus para o Haiti, com a venda de quatro modelos OF-1730 com carroceria Mascarello 20

URBANO

Caio Induscar entrega nove ônibus Millennium totalmente elétricos para a cidade de São Paulo, e 32 veículos para Itatiba 24

CARROCERIAS

De acordo com a Fabus, a produção aumentou 13,4% até agosto, com destaque para os ônibus urbanos 26

CHASSIS

Segundo a Anfavea, as vendas ao mercado interno cresceram cerca de 50% enquanto as exportações declinaram 18% 28

NEGÓCIOS

De janeiro a agosto, a Neobus fabricou um total de veículos 24,3% superior ao registrado no mesmo período de 2018 30

RODOVIÁRIO

Com a aquisição de 121 ônibus, o Grupo GBS finaliza a renovação da frota de 2019, com investimentos de R\$ 80 milhões 34

FROTA

Viação Catarinense recebe 30 veículos Double Deckers, equipados com o sistema de segurança Adas da Scania 36

MEIOS DE PAGAMENTO

Ônibus de São Paulo passam a aceitar pagamento de tarifas com cartão de débito e crédito, sem contato 38

INOVAÇÃO

Metra inicia serviço de transporte por ônibus pelo aplicativo UBus, num corredor que liga São Bernardo a São Paulo 42

BILHETE ÚNICO

Passageiros do transporte coletivo da Região Metropolitana de Vitória passam a usar um único cartão 46

BILHETAGEM

Empresa responsável pela operação em Jandira, Itapevi e Barueri promove atualização do sistema com soluções da Prodata 49

CONECTIVIDADE

Guerino Seiscento compra ônibus Volvo B420R com conectividade, que já estão em operação nas linhas rodoviárias mais longas 50

METROFERROVIÁRIO

A Semana de Tecnologia Metroferroviária discutiu temas como governança metropolitana, sistemas de VLT e gestão 56

VAI DE ÔNIBUS, VAI DE VISA: APROXIMOU, PAGOU, PASSOU.



A segurança de sempre com muito mais agilidade.



1

Procure este símbolo no seu cartão ou utilize o seu celular com tecnologia de pagamento.



2

Agora, você pode encostar o seu cartão Visa no validador de alguns ônibus de São Paulo e pronto: liberado.

Confira as linhas participantes em visa.com.br/pagamentoporaproximacao

VISA

“Com a Arena ANTP 2019, vamos dar um salto significativo. O setor precisa disso”

ALEXANDRE ASQUINI

O engenheiro Ailton Brasiliense Pires é presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), entidade com 42 anos de atuação, que introduziu no Brasil o debate sistematizado sobre transporte público, trânsito e ocupação do solo urbano com vistas à produção da mobilidade sustentável.

Esse debate tem acontecido por meio de seminários e outros encontros presenciais, publicações e, sobretudo, pela realização de congressos bienais. Estruturado dentro de um formato tradicional, o congresso se consolidou, ganhou importância e nos anos 1990 passou a abrigar também uma exposição internacional de produtos e serviços.

Agora em 2019, Ailton Brasiliense Pires comanda uma mudança no formato do seminário. Essa transformação vem sendo concre-



tizada por meio de parceria com a OTM Editora e sua divisão MF Promoções e Eventos, empresas responsáveis por alguns dos principais veículos jornalísticos brasileiros sobre a indústria de ônibus, os setores de mobilidade urbana e logística de cargas e suas respectivas tecnologias, e dezenas de eventos nacionais e internacionais nesses campos.

O congresso será realizado de 24 a 26 de setembro de 2019, no Transamerica Expo Center, em São Paulo, com nova estruturação e a denominação de Arena ANTP 2019. Nos dois primeiros dias, os temas serão focalizados em sessões únicas, abertas a todos os congressistas. No último dia, funcionarão seis auditórios virtuais paralelos – todos ocuparão

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

TECHNIBUS – *Por que a mudança do formato do congresso?*

AILTON BRASILIENSE PIRES – A ideia foi agregar mais entidades às temáticas com as quais a ANTP trabalha, que são o transporte público, o trânsito e o desenho urbano. Historicamente, essas três áreas compunham o núcleo principal das atividades da ANTP. Também passaram a compor esse núcleo temáticas que vêm ganhando importância crescente: o meio ambiente e a energia. Ao olhar o programa, é possível ver que esses cinco tópicos são basicamente as diretrizes dos convites que foram feitos a outras entidades para participar da Arena ANTP 2019. São entidades que de forma direta ou indireta ajudam a qualificar os itens com os quais trabalham e que, por decorrência, qualificam o transporte público e a mobilidade urbana. Uma importante novidade é essa: ver que algumas outras

áreas e entidades, que não haviam participado antes dos nossos debates, agora participarão. Falando de outra forma, nosso congresso estava muito quadrado e faltava a participação de algumas entidades que têm promovido a qualificação do transporte.

TECHNIBUS – *Uma mudança tão significativa no formato não poderia afastar congressistas que tradicionalmente participam do encontro bienal da ANTP?*

AILTON – Eu acredito que não, porque tem ficado bem claro o objetivo da mudança proposta. Quanto ao formato, a mudança maior aconteceu nos dois primeiros dias, ocasiões em que não teremos sessões paralelas. No último dia, teremos atividades dentro de uma estrutura parecida com a empregada nas edições anteriores do congresso, com sessões simultâneas.

TECHNIBUS – *As mudanças buscam também atrair os mais jovens?*

AILTON – Essa é uma preocupação permanente da ANTP, desde que foi criada. O mesmo acontece com as entidades que participarão da Arena ANTP 2019. Na verdade, renovação é uma coisa de que a natureza cuida. Temos que nos preocupar em organizar um debate que reflita as preocupações de cada momento e que tenham relevância e consistência. Como exemplo, podemos pegar o tema do transporte público que, como se sabe, tem registrado perda de demanda, o que é muito ruim para as cidades. Precisamos chamar a atenção da meninada para o fato de que o ônibus pode ser muitas vezes feio e sujo, mas, se vier a ser aprimorado, estiver limpo, chegar na hora e oferecer um bom padrão qualidade, poderá constituir a resposta para aquilo que efetivamente é ruim: a poluição, o congestionamento com

demora nos deslocamento e os acidentes, que acarretam vítimas fatais e feridos que muitas vezes ficam com sequelas permanentes. Sem dúvida, a ideia da Arena ANTP 2019 é aumentar o espaço de contato com a juventude e, com isso, aprofundar e diversificar a participação desse segmento em nosso setor.

TECHNIBUS – *No congresso da ANTP de 2015, houve uma sessão que procurou discutir se o setor havia fracassado até aquele momento em conseguir agregar qualidade à mobilidade e à própria vida urbana. Chegou-se à conclusão de que houve conquistas.*

AILTON – Bem, creio que ganhamos algumas batalhas e perdemos outras. Se fizemos uma contabilização e depois perguntarmos “Há mais gente ou menos gente utilizando o transporte público?”, a resposta será “Há menos gente”. Então, isso é um fato. Mas, ao mesmo tempo, o que nos ajuda a continuar a briga? Um primeiro ponto: acho que hoje não há nenhuma dúvida a respeito da grande necessidade de se qualificar o transporte público. Em segundo lugar, é preciso garantir a prioridade do transporte coletivo no sistema viário. Não adianta ter um ônibus bonito, limpo e cheiroso, se ele vai ficar parado com o congestionamento, levando um tempo adicional de viagem que não tem pé nem cabeça. É evidente que o empresário também tem um bocado de coisa para fazer. E eu acho que, até por conta das perdas registradas, houve um amadurecimento no setor, o que se pode medir em parte pelos próprios trabalhos que a ANTP desenvolveu nos últimos três ou quatro anos. São vários. E em todos eles um fator é evidente: a busca pela qualidade. A busca pelo tratamento diferenciado do usuário. E isso implica não só a redução do tempo de viagem, mas a confiabilidade do tempo de viagem e também o conforto. O passageiro do transporte público precisa ser cativado, caso contrário, ele irá embora à primeira

oportunidade, optando pela moto, pela bicicleta e pelos aplicativos de transporte.

TECHNIBUS – Como o senhor vê o futuro do setor?

AILTON – Acho que o único futuro possível que desejaremos ver inclui a qualidade do transporte. Se o poder público continuar achando que fazer qualquer coisa já é o bastante e o prestador de serviço não se preocupar com isso, a perda observada nos últimos dez ou quinze anos vai aumentar. Inequivocamente vai aumentar. A estimativa é de que 500 mil veículos estejam fazendo transporte por aplicativo no Brasil. Se cada um desses veículos estiver levando dez passageiros por dia, estarão transportando cinco milhões de passageiros. E se forem 20 passageiros em média, serão cerca de 10 milhões a menos. Claro que não são todos passageiros retirados do transporte público, mas, para um segmento que já perdeu uns 20 milhões, pelo menos, nos últimos 20 anos, qualquer volume contado na casa dos milhões terá um grande impacto. Nós estamos concluindo um estudo que diz o seguinte: se o operador perder mais demanda, começará a perder receita e ingressará em um ciclo negativo no qual prestará um mau serviço porque terá baixa demanda e terá baixa demanda porque prestará um mau serviço. Aí não haverá salvação. Nós, na ANTP, concluímos um estudo a esse respeito e que será apresentado na Arena ANTP 2019. O estudo tem como título Guia Básico de Gestão Operacional para Melhoria da Qualidade do Serviço de Ônibus. Estamos buscando saber de onde deve vir a receita para recuperar a rentabilidade do transporte público em nossas cidades. Sabemos que não pode ser apenas na tarifa paga pelo usuário.

TECHNIBUS – *A Arena ANTP 2019 conseguiu atrair empresas e entidades conforme o esperado?*

AILTON – Conseguiu. Cada vez que

fazemos um projeto de um evento como este, temos que perguntar o seguinte: queremos alcançar 100% do esperado, mas, se não atingirmos tal meta, qual é o mínimo a alcançar para que a iniciativa tenha continuidade? Posso dizer que superamos bem o mínimo e o resultado está acima do razoável. É um convívio que está sendo construído. Com os antigos parceiros já existia esse convívio, mas estamos construindo o convívio com os novos. Agora, falta o congresso ser realizado. Então, dependendo do que acontecer durante os dias da Arena ANTP 2019, acreditando numa boa avaliação por parte de todos que estão participando e levando em conta o fato de termos agregado novos interessados, que já participam diretamente, creio que vamos dar um salto significativo. O setor precisa disso.

TECHNIBUS – *Um recado final?*

AILTON – Esperamos que quem estiver na área de mobilidade urbana se envolva cada vez mais e quem estiver um tanto longe, se aproxime. Vivemos num país profundamente urbano e quem está na cidade não suporta mais ser maltratado. Por que muitos foram embora para o automóvel, a moto, a bicicleta e o aplicativo? Porque estão cansados de serem maltratados. E se os cidadãos continuarem a ser maltratados, mais irão embora. E mais cidades irão perder transporte público. Isso é ruim para o fabricante, para o operador, para as cidades, para todos. É preciso trabalhar um transporte público com qualidade, um trânsito que não mate nem provoque poluição e congestionamentos, e buscar um desenho urbano melhor. E tudo isso deve ser feito dentro de um processo de amadurecimento social que, no Brasil, teima-se em fazer do modo mais lerdo possível, como se fosse bom fazer tudo devagar, para sofrer bastante. Temos que reverter esse modo de pensar. ■



PEÇAS &
SERVIÇOS
SOLUÇÕES COMPLETAS

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



Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.



Seja gentil. Seja o trânsito seguro.

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

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

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



O usuário encontra ainda descontos em uma série de produtos e serviços, além de lojas virtuais”, acrescenta a executiva.

Outras novidades são o clube de benefícios e um programa de pontos. O KIM+ também permite a recarga de celulares e oferece um canal de denúncia para casos de assédio e violência no transporte público. “O cliente pode acessar conteúdos, com recarga de créditos digitais e de canais de TV pré-pagos e de jogos online”, diz Lanna Tonussi. Segundo a empresa, já existem 23 cidades que irão adotar o aplicativo, como Vitória e Vila Velha, no Espírito Santo, e a capital baiana, que irá disponibilizar a nova versão.

A Maxtrack é uma empresa que atua no rastreamento de frotas e gestão de negócios, que tem foco na inovação e na pesquisa tecnológica. “Somos a maior empresa de rastreadores da América Latina. Desenvolvemos todo o tipo de tecnologia”, afirma Gustavo Horta Travassos, CEO da companhia. O executivo conta que a empresa é líder em rede de conectividade LoRa, uma tecnologia de radiofrequência que funciona em locais com baixa penetração de RF e que tem baixo consumo



Lanna Tonussi, do Kim+: “A proposta é valorizar o cliente do transporte público”

energético e pode atuar em grandes distâncias. A empresa apresenta no evento o computador de bordo com visão computacional, DVR, roteador wi-fi para 50 conexões simultâneas, gateway LoRaWAN, 4G. Outra novidade é o roteador de garagem ou terminal com DVR, roteador wi-fi para 50 conexões simultâneas e gateway LoRaWAN.

No transporte público, a plataforma Denox Pro permite a integração de aplicações para suporte a serviços de campo, despacho automatizado de ordens de serviço, geração e análise de imagens da operação e integração entre veículos, terminais e sensores em campo. A solução também possibilita a gestão em tempo real de operações complexas com o tratamento de imagens, dados de sensores e sistemas internos em uma única solução. A Maxtrack tem como principais clientes seguradoras de veículos, operadores logísticos, além de empresas de transporte de cargas e passageiros.

A Harsco Rail apresenta um sistema secundário de segurança para diminuir o potencial de colisão entre ônibus, pedestres e ciclistas. O Safe Turn Alert (STA) é projetado para enviar um aviso sonoro e luminoso logo que uma manobra no ônibus é executada. Assim, pedestres e ciclistas são alertados ao estarem posicionados em cruzamentos e faixas de pedestres. De acordo com o fabricante, as vantagens na utilização da tecnologia são numerosas. “Além de não adicionar nenhuma atividade ao motorista, o sistema permite o acompanhamento do histórico de acionamentos, localização GPS, criação de um perímetro virtual para a operação do veículo, múltiplas gravações de alertas sonoros e a possibilidade de detecção de pontos cegos, aumentando o desempenho da operação”, informa a empresa.

Sem necessidade de qualquer alteração na estrutura do ônibus, o STA funciona por sensores de proximidade, instalados junto



Rubens Gil Filho, da Autopass: “ Nossa missão é simplificar a mobilidade das pessoas”

ao braço de direção. Quando o volante é girado, o sensor é acionado, e o sistema reproduz uma mensagem de áudio externamente ao ônibus, juntamente com avisos opcionais visuais de Led. O STA pode ser aprimorado com o sistema opcional de aviso de pontos cegos, para alertar o motorista sobre a presença de pedestres, ciclistas e veículos. O sistema possui GPS e geofencing (perímetro virtual), ajuste e configuração de volume e mensagens, além de registro de eventos e ativações do sistema, permitindo futuras análises sobre ocorrências.

Desenvolvido pela Audaz Tec, o aplicativo ABSMob foi criado para solucionar os problemas de mobilidade corporativa. Por meio dele, os funcionários usuários de vale-transporte, vale-combustível e proprietários de veículos se conectam e compartilham o uso de automóveis. Dessa forma, além de encontrarem as melhores e mais econômicas maneiras de se deslocarem até o trabalho, eles repassam as informações do uso do VT à empresa apenas apontando no aplicativo e, então, recebem recomendações.

Por meio de tecnologia baseada em robotização e inteligência artificial, é possível conectar processos, obter dados e disparar informações sobre o transporte em tempo real, melhorando experiências para os usuários.

O Grupo Moura apresenta as baterias de lítio desenvolvidas para equipar o ônibus Dual Bus, produzido pela Eletra. Os equipamentos são voltados para veículos pesados de grande porte como ônibus e caminhões, assim como navios e locomotivas ferroviárias. As baterias apresentam alta densidade energética e um sistema de gerenciamento e controle eletrônico, o Battery Management System (BMS). A linha de produtos é resultado de uma parceria entre a Moura, a Eletra e a Xalt Energy.

BILHETAGEM – A Autopass completa dez anos de atuação no mercado. A empresa apresenta a solução integrada de bilhetagem eletrônica, que atua no conceito de Smart Mobility, e o sistema QR Code de emissão de bilhetes unitários, em fase de testes na capital paulista. Segundo o CEO Rubens Fernandes Gil Filho, os meios de pagamento interferem diretamente na qualidade do transporte público e na qualidade de vida dos usuários. “Nossa missão é simplificar a mobilidade das pessoas e colaborar para a criação de cidades inteligentes”, destaca.

A Autopass, que atende milhares de empresas com a emissão e gerenciamento dos cartões de transporte aos trabalhadores, é a responsável pela emissão e o gerenciamento de dez milhões de cartões BOM em 39 municípios da Grande São Paulo, o que representa mais de quatro milhões de transações diárias. A companhia ainda atua em Jundiaí, Guarujá, Itapeverica, São Roque e Ibiúna com a gestão dos cartões municipais de transporte.

A Autopass é responsável pela emissão dos cartões, captura e validação dos dados, processamento das transações,

liquidação financeira e ainda o gerenciamento da rede de vendas de créditos de transporte. A solução possui como diferenciais a melhoria da eficiência de gestão da bilhetagem de transporte, segurança e melhoria da experiência do usuário. “Gerenciar um sistema de bilhetagem complexo como o da Grande São Paulo nos credencia para muitos outros projetos. Com o nosso sistema integrado temos, por exemplo, como customizar soluções de acordo com a necessidade dos municípios e até mesmo criar um banco de dados com os horários de pico, linhas mais concorridas, comportamento dos usuários”, afirma Gil Filho.

A Prodata Mobility Brasil destaca a plataforma de bilhetagem Proclaud, já em operação na cidade de Campinas, no interior paulista. A solução permite a cobrança automática de tarifas e bilhetagem eletrônica para o transporte público. O sistema possibilita uma viagem contínua entre várias formas de transporte, entre diferentes operadores e, até mesmo, entre diferentes cidades ou regiões. Além disso, faz gerenciamento de créditos, que ficam armazenados na nuvem, e o próprio usuário administra pelo seu ID, eliminando a necessidade de um cartão físico, bem como seu recarregamento.

A Transdata apresenta o AtlasPay, uma solução em pagamentos para o transporte público, sendo a primeira parte da nova plataforma de ITS da empresa, que integra todas as tecnologias embarcadas para a exploração do transporte público, desde a bilhetagem eletrônica até a telemetria, passando pelo videomonitoramento e biometria facial. O AtlasPay proporciona soluções inteligentes como pagamento por meio de wi-fi, carteira virtual com créditos armazenados em nuvem e flexibilização da política tarifária. Outro destaque é o BusPlus, um sistema de reserva e venda de passagens online para o segmento rodoviário.

A Tacom faz o lançamento do CITbus Next Generation, que representa a evolução do CITbus, que está ampliando suas funcionalidades com novas tecnologias. O foco da nova geração é aumentar a velocidade do transporte público, reduzir custos operacionais e trazer mais conforto aos passageiros. Já a Empresa 1 traz o serviço de transporte on demand e videomonitoramento (CFTV ou circuito fechado de TV).

A Digicon apresenta duas novidades. O sistema de bilhetagem eletrônica SBE 4 para o transporte urbano passou a ter a funcionalidade de emissão do bilhete de passagem eletrônica (BPe), que já é utilizado no transporte intermunicipal e rodoviário. Outro lançamento é o validador DG Smart com aceitação de cartões de crédito sem contato e dispositivos móveis com NFC (ApplePay, AndroidPay, GooglePay).

TARIFA ZERO – A Empresa Pública de Maricá (EPT), no Rio de Janeiro, participa da Arena ANTP 2019, apresentando o case da cidade, que é o primeiro município brasileiro com mais de 100 mil habitantes a oferecer ônibus gratuito. Desde dezembro de 2015, a prefeitura assumiu a execução do serviço de transporte estatizado e com tarifa zero. Esse modelo foi implementado em apenas uma parte da cidade e, nas demais regiões, o transporte é realizado por uma empresa privada. A meta é estender a “tarifa zero” para toda a cidade.

Maricá é uma das maiores cidades do país com o sistema de transporte gratuito implantado, com um investimento de R\$ 15 milhões anuais. No momento, o poder público está elaborando o georreferenciamento das 15 linhas do serviço, e prevê uma verba de R\$ 10 milhões para a construção da sede e de uma garagem da empresa, além da compra de novos ônibus. A EPT é a autarquia municipal responsável pelo serviço de transporte coletivo de passageiros. ■



Mobilidade urbana: novos caminhos, desafios antigos

O transporte público está caminhando para melhorias significativas na gestão e controle da operação, mas ainda luta para conquistar espaço nas ruas

Luiz Carlos Mantovani Néspoli *

Nossa sociedade está passando por mudanças significativas capazes de mudar as características da mobilidade urbana e os rumos do sistema estrutural dos transportes públicos. As novas soluções que despontam no mercado nos dão a direção de um cenário com políticas públicas que priorizam inclusão, qualidade, matrizes energéticas e menos poluentes, trajetos mais curtos e tempos menores de viagem. Entretanto, apesar da tecnologia que nos permite melhorar em gestão, controle e na interação com as pessoas, estamos cheios de desafios pela frente.

Os investimentos ainda são bastante restritos. O sistema estrutural de transporte – módulos coletivos como ônibus e trens – precisa ganhar mais espaço. O ponto em que estamos de expansão das cidades não compromete apenas o espaço físico, mas a qualidade. Durante toda história, os investimentos públicos foram muito desiguais em relação ao transporte individual. A sociedade acabou decidindo favorecer o automóvel, que é mais poluente, congestionando as vias e, portanto, interfere naquilo que é desejável: cidades mais compactas, sustentáveis e viagens mais rápidas.

Para mudar o rumo, é preciso rever o planejamento de mobilidade favorecendo modais menos poluentes e estruturando o sistema de ocupação de maneira mais justa em relação ao número de pessoas que se movimenta diariamente nas cidades. Está na hora de dar prioridade ao transporte público e aos modais de mobilidade ativa.

Outro ponto é o custeio. A tarifa pública atende questões de natureza social e nem sempre cobre custos operacionais. Acontece que, pela Constituição Federal, o transporte público é um direito social e tem caráter essencial universal e isso precisa ser garantido de maneira permanente também por meio do valor da tarifa. Precisamos encontrar caminhos, discutir receitas extras tarifárias e cobrir o que a tarifa e os subsídios orçamentários não conseguem. Em grandes capitais mundiais, por exemplo, a tarifa não é paga apenas pelo usuário, mas parte vem de mecanismos como os impostos embutidos no preço da gasolina paga pelos automóveis.

Tudo isso tem que passar pelo debate em sociedade. A população precisa entender porque decisões em função do desestímulo do uso do automóvel estão sendo tomadas em prol do aprimoramento do transporte público e do incentivo ao uso de veículos não poluentes. As condições urbanas precisam favorecer as pessoas e as soluções precisam resolver problemas coletivos. A todos interessa que a cidade tenha um sistema de transporte racional, sustentável, de custo baixo e com qualidade para que muito mais gente usufrua, poluindo menos e chegando mais rápido ao destino.

Nos dias 24, 25 e 26 de setembro levantaremos estas e outras questões que envolvem o transporte público na Arena ANTP, onde estarão reunidos especialistas, gestores, operadores e a todos que importa a busca pela qualidade no setor.

*** Luiz Carlos Mantovani Néspoli (Branco) – Superintendente da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos)**



você merece **mais**

KIM+ PORQUE O CLIENTE MERECE MAIS.

Agora o cliente do transporte público tem mais vantagens. Ao usar o KIM+, ele ganha muitas recompensas, como o cashback e descontos especiais. Um app eficiente que valoriza a fidelidade. É tudo muito fácil: usou, ganhou.

Confira as possibilidades:

CLUBE DE BENEFÍCIOS

- + CASHBACK
- + KIMLÔMETROS DE BENEFÍCIOS
- + DESCONTOS E PROMOÇÕES

RECARGA /
SERVIÇOS DE
TRANSPORTE



RECARGA
DE CELULAR



CARTEIRA
DIGITAL



SHOPPING
ONLINE



KIM
CARD



Fale com a gente:
comercial@kimmMais.com.br
Tel.: 31 3348 1001
kimmMais.com.br

**LEVE O KIM+ PARA
A SUA CIDADE E CRIE
UM RELACIONAMENTO
DIFERENCIADO
COM O SEU CLIENTE.**





Prefeitura assina contratos da licitação do transporte público por ônibus

Nova concessão na capital paulista, que põe fim aos contratos emergenciais, altera prazo de 20 para 15 anos de contrato e reduz a taxa de retorno das operadoras de ônibus

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A prefeitura de São Paulo e as empresas concessionárias assinaram os 32 contratos de operação do novo sistema de transporte coletivo por ônibus. A licitação estava suspensa pela Justiça, que considerou inconstitucional o artigo que ampliava o prazo das concessões para 20 anos. “Com esse novo contrato, podemos ter um planejamento de longo prazo, a reorganização do sistema, a modernização da frota e, claro, isso também permite às empresas terem um fluxo de caixa, a se planejar melhor, porque têm a receita garantida pelos próximos 15 anos”, afirma o prefeito Bruno Covas.

O anúncio da assinatura dos contratos

ocorreu em 6 de agosto, mesmo dia do encerramento da greve promovida pelo sindicato dos motoristas e cobradores de São Paulo. A prefeitura antecipará o repasse para as empresas de ônibus pagarem a PLR (participação nos lucros e resultados) dos trabalhadores. Foi suspensa também a redução da frota de ônibus e houve a promessa de que não haverá demissões de cobradores, que passarão por cursos de reciclagem para serem aproveitados em novas funções nas empresas.

Outra mudança importante é que a Taxa Interna de Retorno (TIR) das empresas foi reduzido de 9,85% para 9,1%, o que deve gerar impactos no lucro das empresas. A

adequação do espaço físico do centro de controle operacional (CCO) também foi retirada, mas permanecem as obrigações em investimentos em equipamentos e sistemas.

A conclusão do processo licitatório permitirá a reorganização do sistema de transporte por ônibus na capital paulista e, de acordo com a SPTrans, trará benefícios aos passageiros ao eliminar a sobreposição de linhas, reduzir intervalos entre os veículos, tornar as viagens mais rápidas e confortáveis, além de proporcionar maior confiabilidade ao sistema e permitir a modernização da frota.

O edital prevê uma série de melhorias

obrigatórias no sistema, como a chegada de ônibus mais modernos com ar-condicionado, wi-fi, entrada USB e também motores menos poluentes. Com a nova rede, os ônibus vão alcançar mais ruas e a cobertura das vias atendidas aumentará dos atuais 4,6 mil quilômetros para 5,1 mil quilômetros. Além disso, a área atendida por ônibus será maior (9%), o que beneficiará milhares de usuários que passarão a caminhar menos para chegar a seus pontos de parada.

As mudanças terão início um ano após a assinatura dos contratos e serão realizadas de forma gradativa, levando até três anos para sua conclusão. Haverá mais veículos maiores, o que ampliará a capacidade de transporte de passageiros, o equivalente a 10% de crescimento na oferta total. Será possível atender um número maior de passageiros com intervalos menores do que os praticados atualmente, segundo a avaliação da SPTrans.

Para Francisco Christovam, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), a assinatura dos contratos representa uma avanço para o transporte da cidade, principalmente no que se refere à segurança jurídica. “Isso nos tira dos contratos emergenciais que não nos proporcionavam nenhuma estabilidade. A prefeitura fazia exigências às empresas operadoras que envolviam investimentos, mesmo na vigência dos contratos emergenciais, que tinham validade de três a seis meses. Não havia garantia”, explica.

Christovam conta que a redução no prazo dos contratos, que passou a ser de 15 anos, tem consequências econômicas para as empresas operadoras. “Ainda estamos analisando essa medida. Se os impactos negativos forem insuportáveis, iremos buscar soluções junto ao poder público. Está prevista no documento uma avaliação, a cada quatro anos, dos aspectos econômicos do sistema. Com a redução,

as empresas terão de amortizar os investimentos e depreciar os veículos em um prazo mais curto. Precisamos avaliar todas as mudanças, inclusive na TIR”, pondera.

Christovam afirma que há muitas exigências por parte do poder público, como a manutenção dos terminais, o cronograma para a aquisição de frota menos poluente e adoção de compliance. “Por outro lado, a prefeitura também deveria se comprometer a investir na infraestrutura da cidade, melhorando as vias e criando mais faixas exclusivas e corredores de ônibus. Os ônibus que circulam em São Paulo são de ótima qualidade, mas a infraestrutura precisa ser melhorada”, comenta.

Christovam acredita que as empresas de ônibus de São Paulo deveriam ter o direito de oferecer serviços de transporte coletivo por demanda por aplicativo. “Temos que enfrentar a realidade atual. O mercado abre novas possibilidades de transporte e as empresas querem ter o direito de explorar esses novos nichos”, observa.

ATRASOS – Atrasada seis anos, a concorrência pública para concessão do transporte por ônibus de São Paulo tem sido objeto de vários adiamentos e suspensões. Em 2015, o Tribunal de Contas do Município (TCM) fez diversos questionamentos a respeito do modelo apresentado pela gestão anterior. O contrato vigente foi estabelecido em 2003, com prazo de dez anos. Após seu vencimento, em 2013, foi feita uma renovação por mais cinco anos, que venceu em julho de 2018.

Em junho do ano passado, na gestão Dória, o TCM barrou novamente o processo, devido a 90 questionamentos relativos ao documento apresentado pelo poder público. A prefeitura respondeu ao tribunal, e a licitação foi retomada. Os editais foram publicados em 6 de dezembro e as propostas seriam entregues até 23 de janeiro deste ano. Às vésperas da entrega, houve nova suspensão, causada por ações movidas por empresas do setor. Finalmente, a

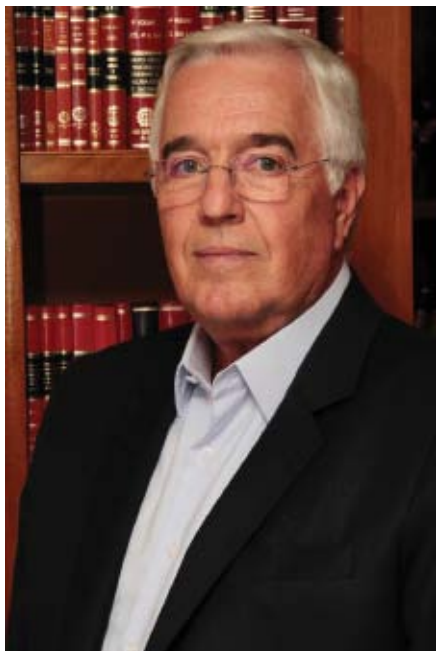
Justiça liberou o recebimento das propostas em 5 de fevereiro. A comissão de licitação analisou, então, a documentação de habilitação apresentada pelas empresas.

Em maio de 2019, o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) considerou inconstitucional o artigo da lei que elevava de 15 para 20 anos o prazo da concessão do serviço, em uma ação movida pelo PSOL. Em agosto, o mesmo tribunal confirmou a avaliação. Em vista dessa decisão, a prefeitura fez a alteração para 15 anos, conforme era previsto pela legislação anterior, resolvendo o impasse.

Com a concessão, a remuneração às empresas operadoras passa a ter relação com a qualidade do serviço e a satisfação dos usuários. “Isto propicia um incentivo à qualidade na prestação do serviço e afeta diretamente a percepção dos usuários. A qualidade será medida em itens como renovação da frota com combustível menos poluente. A boa avaliação da empresa no Índice de Qualidade do Transporte (IQT) também entra nesse cálculo”, informa a Secretaria de Mobilidade e Transportes.

Os novos contratos estabelecem a adoção de equipamentos embarcados, como câmeras, AVL (Localização Automática de Veículos ou sistema em tecnologia GPS, que é utilizado para o monitoramento de veículos), painéis informativos, áudio e wi-fi, que trarão diversos benefícios aos usuários, segundo o poder público. Também estão mantidas as metas para a progressiva redução de emissão de gases que poluem o ar de São Paulo, conforme o cronograma de renovação da frota estipulado na licitação.

Fica proibida a utilização de ônibus com mais de 12 anos, ressalvados os miniônibus, cuja idade máxima permitida é de sete anos. As concessionárias obrigadas a substituir os veículos com 11 anos à vistoria excepcional. A partir de 1º de janeiro de 2023, somente poderão operar veículos com idade máxima de dez anos, com exceção dos miniônibus. ■



O marco regulatório do transporte público

*Francisco Christovam **

No Seminário Nacional realizado, este ano, pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, o tema de um dos painéis foi a “Modernização do Marco Regulatório do Transporte Público”, com ênfase na necessidade de inovar e oferecer um serviço de transporte coletivo mais flexível e de melhor qualidade, num ambiente altamente regulado por rígidos contratos de concessão.

O professor Marçal Justen Filho, convidado para fazer uma apresentação sobre o tema, discorreu sobre o colapso da regulação dos transportes públicos, a necessidade de reconfigurar o serviço público e de substituir o “serviço público” por “obrigações de serviço público”, bem como

discutiu a preservação da competência regulatória, a ampliação da livre competição e a universalidade dos serviços. Concluiu sua brilhante apresentação, sugerindo a superação dos modelos mentais, a necessidade de enfrentar a realidade e a adequação dos institutos jurídicos aos novos tempos, com a prevalência dos valores essenciais.

A Constituição Federal, as Constituições Estaduais, as Leis Orgânicas dos Municípios, a Lei Federal Nº 8.666/93 (Lei das Licitações), a Lei Federal Nº 8.987/95 (Lei das Concessões), a Lei Federal Nº 10.257/01 (Estatuto da Cidade), a Lei Federal Nº 10.741/03 (Estatuto do Idoso), a Lei Federal Nº 12.529/11 (Lei Antitruste), a Lei Federal Nº 12.587/12 (Lei da Mobilidade Urbana), a Lei Federal Nº 12.846/13 (Lei Anticorrupção), a Lei Federal Nº 13.089/15 (Estatuto da Metrópole), a Lei Federal Nº 13.146/15 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), a Lei Federal Nº 13.303/16 (Estatuto da Empresa Pública) e suas alterações, complementadas pelas leis estaduais e municipais pertinentes, constituem a chamada “legislação aplicável” aos transportes públicos. Não precisa ser nenhum especialista da área jurídica para concluir que uma verdadeira miscelânea de leis, decretos, resoluções e portarias precisa ser observada por ocasião da elaboração dos editais de licitações e dos contratos de concessão.

Vale citar ainda que, mesmo depois de 2015, quando o transporte passou a fazer parte dos direitos sociais, previstos no Art. 6º da Constituição Federal, muito pouco se fez para consolidar o direito do cidadão, o dever do Estado e o papel das empresas operadoras, no âmbito dos transportes públicos.

“Marco Regulatório”, por demais sabido, é o conjunto de normas, leis e diretrizes que regulam o funcionamento dos setores, nos quais agentes privados prestam serviços de utilidade pública, por delegação. Entretanto, como não há um marco regulatório específico para o setor, cada estado ou cidade estabelece as suas próprias regras para a concessão dos serviços de transporte de passageiros, gerando uma verdadeira balbúrdia nos direitos e obrigações dos poderes concedentes e das empresas concessionárias.

Em alguns casos, o aparato jurídico sobre o qual deve se apoiar o processo licitatório e, por consequência, os contratos de concessão, é falho, dúbio e não estabelece base jurídica suficientemente sólida para resistir, inclusive, aos ataques de judicialização no setor. Em outros, a legislação aplicável cria tantos embaraços e amarras que só dificultam a contratação e, posteriormente, a gestão dos contratos de concessão.

Um dos mais respeitados técnicos do setor, Adriano M. Branco, falecido em dezembro do ano passado, em detalhado artigo intitulado “Concessão dos serviços de utilidade pública no Estado de São Paulo”, publicado pela Revista dos Transportes Públicos – ANTP, em 1997, cita o professor Luiz de Anhaia Mello que, ao buscar uma conceituação abrangente que permitisse melhor compreender o papel do Estado no exercício ou no controle de serviços essenciais à população, cunhou uma frase que ficou célebre: “A noção de que serviço público é um conceito fixo com conteúdo variável”. Tal definição abre espaço para a compreensão de muitas formas de prestação de serviços de interesse coletivo e a possibilidade de fixação do objeto dos contratos de concessão de forma a permitir mais flexibilidade e adaptação às condições impostas pela realidade dos novos tempos.

A título de exemplo, no caso da recente licitação realizada em São Paulo, teria sido muito mais oportuno definir o objeto da licitação como “delegação, por concessão, da prestação e exploração de serviços de mobilidade, na área do transporte coletivo público de passageiros, na cidade de São Paulo”. Esse seria, extrapolando o pensamento do professor Anhaia Mello, o “conceito fixo”.

Na abrangência ou no detalhamento do objeto do contrato, entretanto, teria sido, certamente, mais conveniente e adequado determinar um escopo básico e contar com a possibilidade da prestação e exploração de serviços, a serem definidos e especificados pelo Poder Público, à sua conveniência e necessidade. Em outras palavras, o Poder Público ficaria com a prerrogativa e flexibilidade, para ajustar o contrato, se necessário, à chegada de novas tecnologias ou de novos meios de deslocamento da população. Em outras palavras, seria como estabelecer um escopo de trabalho com “conteúdo variável”.

Infelizmente, a maioria dos técnicos responsáveis pela elaboração de editais de licitação não consegue entender essa nova realidade e, muito menos, tem a preocupação de definir o objeto da licitação e do contrato de concessão de forma a permitir um escopo de trabalho ajustável e modulável. Essa condição se impõe, hoje, no mínimo, para enfrentar futuras situações que podem colocar em risco a própria prestação dos serviços a serem contratados.

A ausência de um entendimento preciso e de uma compreensão mais abrangente sobre o momento atual em que se insere a prestação dos serviços de transportes de passageiros demonstra falta de visão estratégica e pouca preocupação com a gestão do contrato de concessão. Aqui

vale o ditado às avessas, ou seja, “não se mexe em time que está perdendo”.

De qualquer forma, a situação vigente do transporte público, com a concorrência predatória provocada pelas novas tecnologias, em especial pelo transporte por aplicativos, já apresenta preocupações e abordagens que não devem ser tratadas pelos métodos tradicionais. Nesse condão, poder concedente e concessionárias precisam encontrar meios para enfrentar os problemas atuais, utilizando ou não as regras dos contratos existentes, sob pena de se verificar, em curto prazo, o domínio e a supremacia dos transportes individuais e desregulamentados sobre o transporte coletivo concedido.

As discussões e os debates havidos no painel “Modernização do Marco Regulatório do Transporte Público” levantaram pontos importantes para a reflexão e para a elaboração de propostas para um eventual modelo de regulação do setor. Segundo o professor Marçal, é preciso enfrentar os atuais desafios, evitando o saudosismo, com a ilusão da possibilidade do retorno ao passado, e, ao mesmo tempo, o futurismo, que confere tratamento utópico aos problemas futuros.

A criação de um marco regulatório, abrangente e detalhado, para atender à maioria das necessidades do transporte público, não parece ser a melhor ferramenta legal a ser utilizada para resumir, condensar e atualizar a legislação que serve de base jurídica para a elaboração dos processos licitatórios. Seria muito difícil propor um instrumento legal, de abrangência nacional, que não interferisse na autonomia dos estados e municípios, nos termos dos parágrafos 1º e 3º do Artigo 25 e inciso V do Artigo 30, da Constituição Federal, respectivamente.

Mas, há que se considerar que toda a legislação federal, estadual e municipal, aplicável e não concorrente, poderia fazer parte de um regulamento geral, de tal forma que os entes da Federação pudessem lidar com a complexidade de uma situação que não tem, ainda, todas as variáveis perfeitamente definidas, transformando concorrência desleal e predatória em serviços regulados e regulamentados, disputa e divisão de mercado em serviços alternativos e complementares, bem como ameaças e riscos em oportunidades e segurança jurídica.

*** Francisco Christovam é presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo – SPUrbanuss.**



Mercedes-Benz retoma exportação de ônibus para o Haiti

Para o país caribenho a empresa enviou quatro unidades do modelo OF-1730 com carroceria Mascarello, que serão utilizados para fretamento

SONIA MORAES

A Mercedes-Benz, que lidera o mercado de ônibus no Brasil, continua buscando alternativas no exterior para compensar os baixos volumes de embarques para a Argentina, que há anos é o principal destino das exportações brasileiras de ônibus.

A novidade da Mercedes-Benz é o recente contrato de exportação de ônibus fechado com o Haiti, após 40 anos. Para o mercado haitiano, a empresa enviou em agosto quatro unidades do ônibus OF-1730 com carroceria Mascarello. Os veículos foram adquiridos pela Dieu Qui Decide, empresa que presta serviço de fretamento naquele país e serão utilizados para o transporte de empregados de uma indústria.

“Para a Mercedes-Benz, retomar as negociações com o Haiti após um longo período de 40 anos tem grande representatividade e é uma satisfação fornecer ônibus da nossa marca para ampliar a frota desse cliente e fazer parte deste marco na história do país no transporte de passageiros”, afirma Marcio Querichelli, diretor geral do Regional Center Daimler Latina Caminhões e Ônibus, responsável pelas operações de exportação em toda a América Latina.

Em 2018, a empresa exportou 5.341 ônibus, 15% a menos que em 2017, cujo total atingiu 6.329 unidades. De janeiro a agosto de 2019, as vendas de chassis no mercado internacional totalizaram 2.463

unidades, 30% abaixo dos 3.523 veículos exportados no mesmo período do ano anterior. “Com esses resultados, podemos antecipar que os nossos volumes de exportações de ônibus em 2019 serão bem abaixo dos registrados em 2017 e 2018”, afirma Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina.

Diante deste cenário de vendas externas enfraquecidas, a Mercedes-Benz tem buscado participar dos principais negócios de exportação. Schiemer cita como exemplo a venda recente de 500 ônibus urbanos para as empresas operadoras do sistema BRT (Bus Rapid Transit) de Transantiago,



Philipp Schiemer: "As exportações de ônibus em 2019 serão bem abaixo das registradas em 2017 e 2018"

corredor de ônibus da capital do Chile, que atualmente é o segundo maior destino no mercado externo dos ônibus produzidos pela empresa no Brasil.

No Chile, 400 modelos O 500 U e 100

do articulado O 500 UA, todos na versão com entrada baixa – incluindo 150 ônibus com carroceria Caio – foram adquiridos pela Buses Vule e o restante, com carroceria Marcopolo, foi comprado pela operadoras Metbus, STP Santiago e Redbus Urbano.

A montadora também participa do programa de licitação de Santo Domingo, capital da República Dominicana, com a entrega de 130 ônibus ao sistema de transporte da cidade, que tem programado a renovação de 200 veículos em 2019.

Em Santo Domingo, dos 130 ônibus entregues, 100 são do modelo urbano OF-1723. Os outros 30 veículos são superarticulados O 500 MDA de 23 metros, com capacidade para transportar até 200 passageiros. Estes veículos passam a circular pela primeira vez no transporte coletivo do país caribenho.

Na cidade de Santo Domingo os ônibus

foram adquiridos pela Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (Omsa), responsável por operar o sistema de transporte na capital da República Dominicana. Cliente tradicional da marca desde 1981, a empresa conta atualmente com uma frota de 580 ônibus, dos quais 430 são modelos Mercedes-Benz. As negociações foram feitas pela Autozama, representante local da marca.

"Temos buscado também participar de grandes negócios aqui no Brasil, como a venda de 1.600 ônibus para a cidade de São Paulo, 160 ônibus para renovação de frota na cidade de Curitiba e 170 ônibus para Salvador", comenta Schiemer.

A Mercedes-Benz é a maior exportadora de ônibus do Brasil. A empresa exporta os seus veículos para cerca de 50 países da América Latina, África, Oriente Médio, Ásia e Oceania. Segundo Schiemer, o Chile e o Peru são países que mais estão comprando ônibus brasileiros atualmente. ■





**Passe a
catraca!**



Pagante

**Obrigado e
boa viagem.**

 **TRANSDATA**



AtlasPay



clicou > pagou > passou!

Simple assim.

Em poucos passos, muita evolução para a mobilidade humana. Usar o transporte público é mais prático com o AtlasPay, uma solução atraente aos passageiros e muito inteligente para empresas e cidades. Pelo Aplicativo com carteira virtual, o passageiro gera um voucher no valor da tarifa e libera a catraca via Wi-Fi. Pronto! Tudo rápido, fácil, sem dinheiro embarcado e na palma da mão.

Saiba mais e leve esta inovação aos seus passageiros.

itstransdata.com/atlaspay

Assista e veja como funciona.





Ônibus elétricos Caio já circulam em São Paulo

Para a cidade de São Paulo, a empresa entregou nove ônibus Millennium elétricos e para Itatiba, interior paulista, foram 32 veículos

SONIA MORAES

A Caio Induscar amplia suas vendas no mercado brasileiro. Para a cidade de São Paulo a empresa entregou nove unidades do ônibus Millennium, na versão 100% elétrica. Os veículos estão sendo utilizados pela Transwólf nas linhas da zona sul da capital paulista.

Com chassi D9W produzido pela chinesa BYD, os novos ônibus da Caio contam com baterias de ferro e lítio, que garantem autonomia de 250 quilômetros, em média, e capacidade de reverter a energia cinética em elétrica nos momentos de frenagem, sendo utilizada para realimentar o veículo.

Com 12,9 metros de comprimento, três portas de acesso e capacidade para 81 passageiros, os Millennium elétricos são

da versão piso baixo e possuem assentos destinados a pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e idosos. Eles serão carregados nos pontos de abastecimento instalados pela BYD, na garagem da Transwólf, na zona sul da cidade.

Os ônibus também estão equipados com tomadas USB, ar-condicionado, preparação para acesso à internet por wi-fi, monitoramento por câmeras e itinerários eletrônicos em Led. Contam ainda com sistema multiplex, que visa identificar possíveis falhas na parte operacional e elétrica dos veículos.

Os freios a disco regenerativos, com sistema ABS nas rodas dianteiras e traseiras, proporcionam maior segurança e

autonomia ao veículo. A suspensão pneumática integral oferece conforto aos passageiros e ao motorista e o sistema de rebaixamento bilateral permite o ajoelamento da suspensão, aumentando a comodidade e a segurança para embarque e desembarque dos passageiros. Também é possível elevar a altura da carroceria para transpor alguns obstáculos das vias públicas. A coluna de direção regulável permite a regulagem de acordo com as características de cada motorista, melhorando assim questões de ergonomia.

Segundo a Caio, os veículos possuem itens que proporcionam mais comodidade e conforto aos passageiros durante as viagens, como assentos totalmente estofados

e barreiras aos efeitos solares dos vidros na cor fumê.

Todos os ônibus adquiridos seguem as exigências da SPTrans, gerenciadora do sistema de transporte coletivo da capital paulista e fazem parte do projeto-piloto de geração de energia da prefeitura de São Paulo, que envolve abastecimento por energia solar.

Com a nova lei de mudanças climáticas, que propõe a renovação da frota do transporte público coletivo da cidade de São Paulo por veículos que utilizem fontes limpas e renováveis de energia, ficou determinado que as emissões de CO₂ (gás carbônico) deverão ser reduzidas em 50% em dez anos e zeradas em até 20 anos. As emissões de material particulado (MP) deverão ser cortadas em 90% e 95% em dez e 20 anos. Os dióxidos de nitrogênio (NOx) terão de ser reduzidos em 80% em

dez anos e em 95% em 20 anos.

A Transwolff, que é tradicional cliente da Caio, possui em sua frota 1.200 ônibus, sendo 60% da marca Caio no modelo Apache Vip todos equipados com ar-condicionado, e mais 12 Millennium na versão 100% elétrica.

Para a cidade de Itatiba, no interior de São Paulo, a empresa entregou 32 ônibus. Os novos veículos, adquiridos pela empresa Transporte Coletivo de Itatiba (TCI), tradicional cliente da marca, fazem parte da renovação de frota e marcam a nova fase do transporte coletivo do município.

Dos 32 ônibus adquiridos, 26 são do modelo Apache Vip com motor dianteiro, o ônibus urbano mais vendido do país e o produto consagrado no mercado de transportes, de acordo com a Caio Induscar.

As outras seis unidades são do micro-ônibus F2400, na versão urbana, que traz

praticidade para circular por ruas mais estreitas do município.

Todos os ônibus possuem novo visual, com layout que homenageia os principais pontos turísticos de Itatiba, como a Matriz, Parque da Juventude e o Museu. Os veículos estão equipados com recursos tecnológicos, como o sistema multiplex, o qual proporciona ao condutor o controle total das funções do ônibus e auxilia a identificação de falhas na parte operacional e elétrica do veículo. Contam com preparação para GPS e wi-fi, catraca e bilhetagem eletrônica, itinerários eletrônicos em Led, tomadas USB e sistema de monitoramento interno por câmeras, oferecendo maior segurança para todos que utilizam o transporte coletivo. Os ônibus são totalmente acessíveis, com elevadores e assentos destinados a pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e idosos. ■



MOBILITAS

mobilitas.lat

A PLATAFORMA DIGITAL **DA MOBILIDADE URBANA** LATINOAMERICANA



Produção aumenta 13,4% até agosto

Dos 14.950 ônibus fabricados, 8.489 unidades são de modelos urbanos, 3.065 de rodoviários e 2.777 de micro-ônibus

SONIA MORAES



Nas fábricas das encarroçadoras a produção de ônibus segue em ritmo acelerado e acumula de janeiro a agosto 14.950 unidades, um aumento de 13,48% em comparação ao mesmo período de 2018, quando foram fabricados 13.175 veículos, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

Da linha de ônibus urbanos saíram 8.489 veículos, que representaram 56,78% do total de carrocerias fabricadas de janeiro a agosto de 2019 e um aumento de 34,52% sobre as 6.311 unidades feitas nos oito meses de 2018. A quantidade de rodoviários aumentou 1,66%, totalizando 3.065 veículos, ante as 3.015 carrocerias produzidas até agosto e representou 20,5% do total.

O número de micro-ônibus declinou 9,87%, com 2.777 veículos, ante 3.082 unidades produzidas de janeiro a agosto de 2018, e representou 18,58% do total. Os modelos intermunicipais tiveram uma baixa de 19,2% na produção e acumularam até agosto 619 unidades, ante os 767

veículos fabricados nos oito meses de 2018 e a fatia foi de 4,14%.

A Marcopolo liderou a produção de carrocerias de janeiro a agosto, com 5.833 veículos — 3.660 unidades na fábrica de Caxias do Sul (RS) e 2.173 unidades na fábrica de Duque de Caxias (RJ), a Marcopolo Rio. Este total representou uma retração de 8,35% em comparação aos oito meses de 2018, quando foram fabricados 6.325 veículos.

A Caio Induscar, segunda colocada no mercado, produziu 5.212 ônibus de janeiro a agosto de 2019, volume 67,82% a mais que no mesmo período de 2018, quando fabricou 3.106 unidades. A Neobus, terceira no ranking do setor, aumentou em 24,3% a sua produção de ônibus com 1.426 unidades, ante os 1.148 veículos que saíram da sua linha de montagem nos oito meses do ano passado.

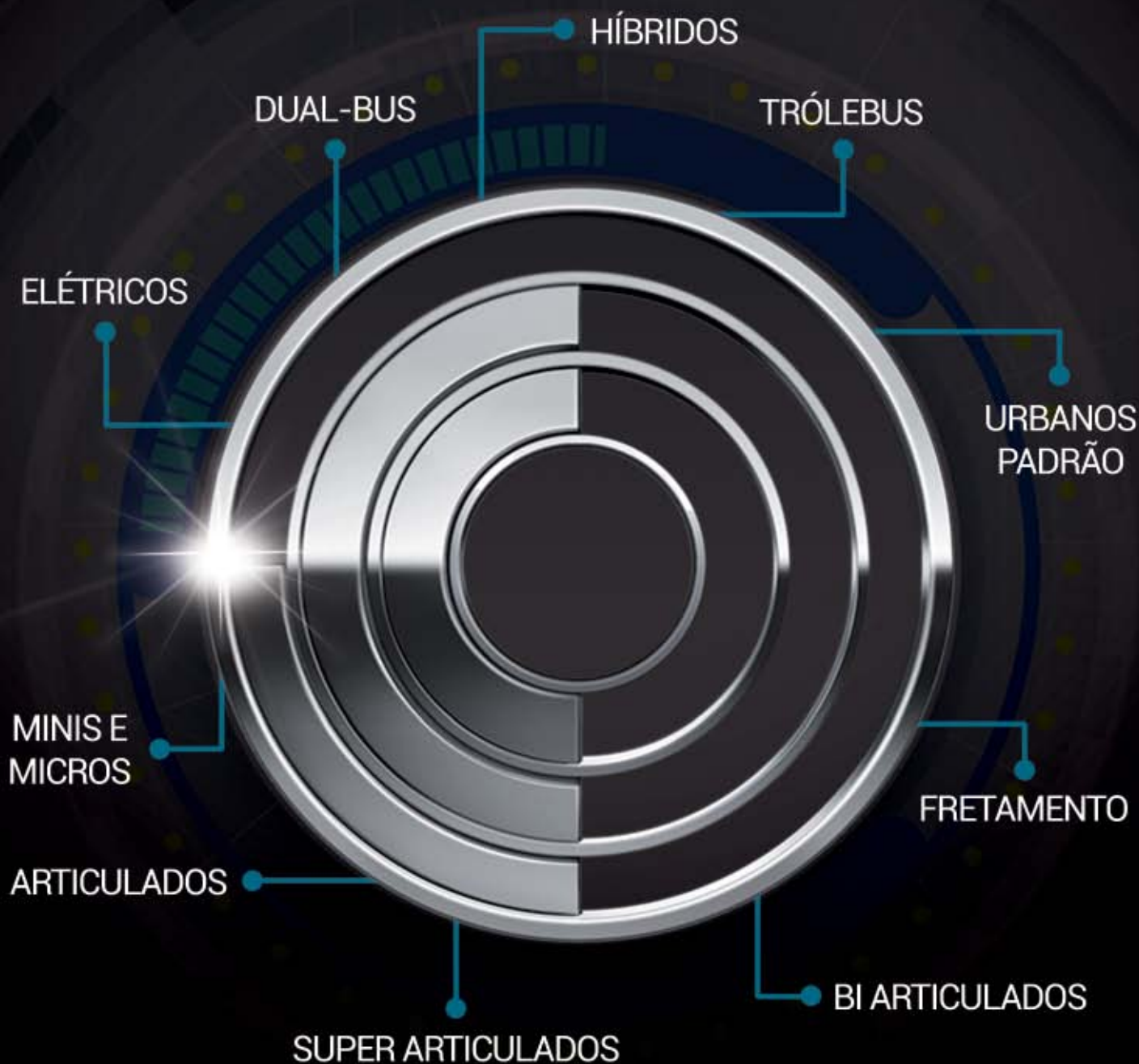
Na sequência estão posicionadas a Mascarello, que fabricou 1.322 carrocerias de ônibus de janeiro a agosto, 9,69%

a menos que nos oito meses de 2018 (1.464); a Comil, que produziu 785 veículos, 6,3% a mais que em 2018 (739); e a Irizar, que fez 372 carrocerias, 5,5% acima do total de 2018 (353 unidades).

Nas exportações as encarroçadoras não registraram um bom desempenho. Segundo a Fabus, de janeiro a agosto o movimento diminuiu 13,75%, com o embarque de 2.981 unidades. No mesmo período de 2018 as empresas exportaram 3.457 ônibus.

A Marcopolo aumentou as exportações da fábrica de Caxias do Sul, de 1.422 ônibus para 1.438 unidades, mas reduziu as da fábrica de Duque de Caxias, no Rio de Janeiro, de 409 para 68 unidades.

A Caio Induscar diminuiu suas vendas externas de 607 para 605 unidades. A Irizar aumentou de 333 para 358 unidades; a Mascarello elevou os seus embarques de 231 para 301 veículos; a Comil diminuiu de 236 para 144 unidades; e a Neobus reduziu de 219 para 67 unidades. ■



SOMOS A MELHOR OPÇÃO



Vendas no mercado interno crescem cerca de 50%

A forte crise econômica na Argentina provocou uma queda de 18,1% nas exportações brasileiras de chassis de ônibus, que somaram 4.755 veículos de janeiro a agosto deste ano

SONIA MORAES

No mercado brasileiro o desempenho do setor de ônibus se manteve positivo no acumulado de janeiro a agosto, com aumento de 49,8% nas vendas, que totalizaram 13.464 unidades, ante 8.985 unidades comercializadas no mesmo período de 2018.

Dos 13.460 chassis de ônibus vendidos no mercado brasileiro de janeiro a agosto de 2019, a liderança ficou com a Mercedes-Benz, que emplacou 6.843 veículos no país, volume 40,3% maior que nos oito meses de 2018 (4.848 unidades).

A Volkswagen Caminhões e Ônibus garantiu o segundo lugar, com 3.668 veículos comercializados até agosto, 151,9% a mais que no mesmo período de 2018 (1.456 unidades). A Agrale, terceira colocada no ranking, vendeu 1.582 veículos, 49% acima de 2018 (1.062 unidades). A Scania, quarta colocada, aumentou as suas vendas em 25,7% para 577 unidades, ante 459 unidades vendidas no mesmo período de 2018.

A Volvo vendeu 510 ônibus até agosto, aumentando em 111,6% o seu volume em relação ao mesmo período de 2018 (241 unidades) e a Iveco registrou uma redução de 73% nas suas vendas, com 212 veículos, ante 786 ônibus que foram comercializados nos oito meses de 2018.

EXPORTAÇÕES – As fabricantes de chassis de ônibus ainda não conseguiram reverter o fraco desempenho das exportações por causa da forte crise que ainda persiste na Argentina e encerraram o acumulado de janeiro a agosto com queda de 18,1% nas vendas externas ao embarcar 4.755 veículos. No mesmo período de 2018 as vendas de ônibus ao exterior somaram 5.805 unidades, segundo dados do setor divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Do total de ônibus exportados nos oito meses de 2019, os modelos urbanos tiveram uma retração de 18,3%, com o

embarque de 3.148 veículos, e os rodoviários registraram queda de 17,6%, com 1.607 veículos comercializados no mercado internacional.

Em CKD (veículos desmontados) as exportações de ônibus registraram retração de 35% até agosto, totalizando 1.662 unidades. No mesmo período de 2018, as montadoras venderam 2.560 ônibus desmontados no mercado internacional, segundo a Anfavea.

PRODUÇÃO – Segundo a Anfavea, de janeiro a agosto saíram da linha de montagem 19.370 ônibus, queda de 6,9% em relação aos 20.801 veículos produzidos no mesmo período de 2018.

A produção de ônibus urbanos totalizou 15.442 unidades, 2,8% a menos que nos oito meses de 2018 (15.883 unidades). E a de modelos rodoviários teve uma redução de 20,1% para 3.928 chassis, ante 4.918 veículos produzidos em igual período de 2018. ■

SONDA reforça oferta integrada para transporte inteligente

Após avançar na consolidação da aquisição da M2M Solutions, realizada no começo deste ano, a SONDA já passa a oferecer o maior portfólio de serviços e soluções tecnológicas para mobilidade urbana do Brasil. A oferta integrada para a vertical foi apresentada no Seminário NTU 2019, em Brasília, no último mês de agosto.

As ofertas englobam desde gestão comercial e de frotas, bilhetagem eletrônica, cloud, segurança da informação, a tecnologias de monitoramento, gestão de demanda, analytics focados em gestão, telemetria e aplicativos para operadora e usuários de transporte. Nossas soluções já estão disponíveis para os usuários e podem ser vistas na prática em projetos como o de Campo Grande (MS), Belém (PA) e em Fortaleza (CE) com a gestão de toda a frota de transportes das regiões metropolitanas, integrando múltiplos sistemas.



Seminário NTU 2019, Brasília: SONDA apresenta o maior portfólio de serviços e soluções de tecnologia para mobilidade urbana do Brasil

“Nenhuma outra empresa consegue oferecer às operadoras de transportes a terceirização de todos os processos operacionais e administrativos que envolvem os sistemas de transporte com a agilidade, abrangência e qualidade que nós temos.”

*Alexandre Fleck
Diretor de Novos Negócios da SONDA*

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

Neobus eleva a produção de ônibus

De janeiro a agosto a empresa fabricou 1.426 carrocerias, 24,3% a mais que no mesmo período de 2018, segundo a Fabus

SONIA MORAES



A Auto Viação Floresta da cidade do Rio Branco adquire ônibus Neobus pela primeira vez

A Neobus segue sua trajetória de crescimento e amplia a lista de clientes no mercado brasileiro. Os seus ônibus fabricados em Caxias do Sul (RS) têm se destacado de norte a sul do Brasil, o que fez a empresa aumentar em 24,3% a produção no acumulado de janeiro a agosto deste ano, com 1.426 carrocerias, ante os 1.148 veículos que foram fabricados no mesmo período de 2018, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

Do total de veículos produzidos até agosto, 1.091 são carrocerias de miniônibus, 289 de urbanos, 24 de modelos intermunicipal e 22 de rodoviários. “Temos crescido de maneira sustentável e contínua. Os diferenciais competitivos dos veículos Neobus, como elevado padrão de qualidade e melhor relação custo-benefício, além de eficiente assistência técnica e pós-vendas, estão agradando tanto os clientes tradicionais quanto os novos”,

afirma Douglas Cristiano Pessoa, supervisor nacional de vendas da Neobus.

NORDESTE – Na região nordeste a empresa destaca o fornecimento do ônibus Spectrum 325 para Sergipe. Foram 12 veículos para a empresa Águia Dourada, e 10 modelos para a Vitória Transportes.

O Spectrum 325 desenvolvido para a

Águia Dourada possui chassi Volkswagen VW 17.230, comprimento total de 13.200 mm e capacidade para 46 passageiros sentados. O modelo conta com elevador DPM, sistema de ar-condicionado e iluminação toda em Led, com luzes indiretas para maior comodidade e sofisticação. Os veículos serão usados para o serviço de fretamento e rodoviário intermunicipal, além de linhas regulares de média e curta distâncias.

Outro negócio fechado no Nordeste foi no Maranhão com a Viper, operadora de São Luís, que comprou os primeiros ônibus da marca. São cinco modelos urbanos New Mega para circular no sistema de transporte público da capital maranhense.

Os ônibus New Mega têm chassi Mercedes-Benz OF-1721, com 12.565 mm de comprimento, ar-condicionado e 33 poltronas City urbana. Contam com três portas do lado direito (dianteira, entre-eixos e traseira) e elevador tipo escada na porta do meio para total acessibilidade, além de



Os ônibus da Viação Tucuruí foram encarroçados sobre chassis Mercedes-Benz OF-1721



São os primeiros ônibus da Plataforma Transportes com ar-condicionado

itinerário eletrônico na frente.

Também no Nordeste a Neobus fechou contrato na Bahia, com a Plataforma Transportes, de Salvador, que adquiriu 77 ônibus urbanos New Mega. Os novos veículos também são os primeiros da marca adquiridos pela operadora e estão sendo incorporados à sua frota para utilização em operações no sistema de transporte da capital baiana.

Os ônibus vendidos na Bahia têm chassi Mercedes-Benz OF-1724, com 13.345 mm de comprimento e capacidade para transportar 73 passageiros e dois boxes para cadeirantes. Os veículos são os primeiros da empresa Plataforma equipados com sistema de ar-condicionado e de monitoramento interno, com quatro câmeras para garantir mais segurança ao usuário do transporte público. “Esta aquisição reforça a parceria Neobus e o grupo Evangelista (Gevan), que já conta com carrocerias da marca nas demais empresas do grupo”, afirma João Paulo Ledur, diretor da Neobus. “Esta é a maior venda do New Mega no Brasil, o que é muito importante para a marca. Isso abre novas possibilidades para ampliarmos ainda mais nossa presença na Bahia e na região nordeste.”

NORTE – Na região norte a negociação da empresa foi com o Estado do Pará e envolveu a venda de três ônibus para a Viação Tucuuruí, operadora do transporte

MARINHA E AERONÁUTICA RECEBEM OS ÔNIBUS DA NEOBUS

Para o fornecimento dos seus ônibus à Marinha e à Aeronáutica, a Neobus contou com a parceria da área de defesa da Iveco – a Iveco Defense Vehicles.

Por meio de pregão eletrônico a Marinha do Brasil adquiriu 40 ônibus urbanos New Mega. Os veículos são os primeiros das marcas comprados pelo órgão e estão sendo incorporados à frota para utilização no deslocamento da corporação.

Com chassi Iveco 170S28, os ônibus têm 12.545 mm de comprimento e capacidade para transportar 49 passageiros sentados em poltronas urbanas estofadas, com revestimento em couroflex. Os veículos estão equipados com ar-condicionado.

Os ônibus New Mega serão distribuídos por todo território nacional. As primeiras unidades foram entregues para Pernambuco e São Paulo, sendo um veículo para a cidade Olinda e dois para a cidade de São Paulo. “É muito importante fornecer nossos ônibus para a Marinha do Brasil e estamos satisfeitos com a escolha da Iveco pelos nossos produtos”, afirma Douglas Cristiano Pessoa, supervisor de vendas da Neobus. “Isso abre novas possibilidades para ampliarmos ainda mais nossa

da cidade de Tucuuruí. Foram dois urbanos New Mega e um rodoviário Spectrum 325. Os dois veículos também têm chassis Mercedes-Benz OF-1721.

No Norte a Neobus também vendeu seus ônibus no Acre. Foram cinco modelos New Mega para a Auto Viação Floresta da cidade do Rio Branco. Os veículos foram adquiridos para realizar o serviço de transporte urbano de passageiros da capital do estado. “Esta é a primeira aquisição da Auto Viação Floresta e demonstra a excelente aceitação dos veículos Neobus em todo o país, sobretudo no segmento de urbanos”, comenta o diretor da Neobus. “Diversas empresas de transporte em



Os ônibus da Marinha e da FAB têm chassi Iveco 170S28

participação de mercado.”

Para a Força Aérea Brasileira (FAB), a Neobus vai entregar 19 ônibus urbanos New Mega. Os novos veículos também são os primeiros da marca adquiridos pela FAB e serão utilizados no transporte de tropas do Comando da Aeronáutica.

O chassi é o mesmo da Iveco Bus 170S28, com diferença no comprimento que é de 12.565 mm e na capacidade para 47 passageiros. “Os veículos Neobus estão sendo cada vez mais utilizados, graças aos diferenciais de competitividade. Estamos muito satisfeitos com a escolha pelos nossos produtos”, diz Pessoa.

diferentes cidades brasileiras têm escolhido o modelo em seus programas de renovação de frota”, diz Ledur.

Nos New Mega da Auto Viação Floresta cidade do Rio Branco o chassi Mercedes-Benz é OF-1519, com 11.250 mm de comprimento, três portas e capacidade para transportar 45 passageiros. “A Neobus tem conquistado maior presença no mercado nacional, tendo destaque em estados sem atuação anterior, como Acre, Pará, Bahia e Sergipe. Com seus produtos, a marca oferece elevado padrão de qualidade, assegurando a melhor relação custo-benefício”, afirma o supervisor de vendas da Neobus. ■

CITbus

NEXT GENERATION

TRANSPORTE-SE PARA O FUTURO.

O mundo gira rápido, e o transporte público tem que avançar, apresentando tecnologias disruptivas para transformar a experiência do passageiro.

A nova geração CITbus – sistema integrado de ITS – vai provocar uma virada tecnológica com soluções inovadoras e recursos de inteligência artificial para trazer mais conforto, velocidade comercial e redução de custos operacionais.

CITbus Next Generation. Mais que evolução. Uma revolução em ITS.

US[®]

ATION



CIT-SBE
Bilhetagem eletrônica



CIT-IMAGE
Biometria facial



CIT-SAO
Gestão e rastreamento



Telemetria
Monitoramento e dirigibilidade



CITY Mídia
Publicidade embarcada



BUSzoom
Filmagem indexada



CIT-SIU
Informações para o cliente



KIM+
App de recargas com + benefícios



QR Code
Praticidade e comodidade



TACOM

Soluções em mobilidade



Garcia e Brasil Sul compram 121 ônibus

Com estes veículos, o grupo paranaense consolida a renovação da frota de 2019, que demandou investimentos de R\$ 80 milhões

SONIA MORAES

O grupo GBS (Garcia-Brasil Sul), formado pelas empresas Viação Garcia, Brasil Sul, Princesa do Ivaí e Londrisul, concluiu a renovação da sua frota de 2019 com a aquisição de 121 ônibus, programa que demandou investimentos de R\$ 80 milhões. Todos os veículos, com chassis Mercedes-Benz e carroceria Marcopolo, já foram entregues e estão rodando.

A renovação da frota faz parte da estratégia do grupo de inovar seus veículos e serviços para proporcionar mais conforto e comodidade aos usuários. “Nosso objetivo é manter a frota nova para oferecer

segurança e serviços inovadores aos nossos clientes”, afirma Estefano Boiko Junior, vice-presidente do Grupo GBS.

Do total de ônibus adquirido, dez têm configuração desenvolvida exclusivamente para o grupo – quatro de 28 lugares, todos com cabine-cama, e outros seis de 40 lugares, sendo 30 leitos e 10 cabines-cama. Além disso, no serviço de cabine-cama, os monitores de TV individuais estão passando de sete para dez polegadas. “São melhorias que procuramos desenvolver junto com o fabricante para oferecer aos clientes o que existe de mais moderno”, afirma José Boiko,

diretor-presidente do grupo GBS.

Entre os ônibus escolhidos, parte deles é da linha Paradiso DD 1800, de dois andares e quatro eixos. Os veículos estão divididos em três diferentes configurações: duas exclusivas de 28 e 40 lugares e a terceira para 54 passageiros, sendo oito poltronas cabine-cama no piso inferior e 46 poltronas executivo no piso superior.

A outra parte de veículos é dos modelos Paradiso 1600 LD, com um piso, três eixos, bagageiro maior e configuração para 44 passageiros, além de Paradiso 1200, Audace, Senior e Torino.

O grupo GBS, o maior no segmento de transporte rodoviário de passageiros da região sul, segue investindo para ampliar o conforto dos passageiros a bordo. Entre os vários itens estão o apoio de pernas mais largo, apoio para os pés e reclinção maior das poltronas do serviço executivo, que foram incorporados aos novos modelos.

Existe ainda o serviço cabine-cama, com poltronas que reclinam 180 graus – uma verdadeira cama, com cortinas individuais de separação que proporcionam mais privacidade –, tomadas individuais, kit conforto (travesseiro e manta) com a padronagem da rede de hotéis Bourbon. O serviço leito plus tem poltronas mais largas, com mais espaço entre elas e mais confortáveis. O espaço mulher oferece poltronas exclusivas para o público feminino e o espaço pet permite ao cliente levar seu animal de estimação.

O grupo também oferece aos passageiros equipamentos de entretenimento a bordo, com filmes e músicas, além do sistema wi-fi 4G, linhas Non Stop, sem paradas.

ATIVIDADES – Com sede em Londrina (PR), o grupo GBS opera em sete estados brasileiros: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais, transportando em média 22 milhões de passageiros por ano.

A atividade principal do grupo é o transporte rodoviário intermunicipal e interestadual de passageiros. Também presta serviço nos segmentos de fretamento a indústrias, turismo e transporte de encomendas rápidas.

Em 2017 foram adquiridos 104 ônibus, totalizando um investimento de R\$ 61,8 milhões, e em 2018 foram mais 96 veículos comprados para a renovação da frota, somando R\$ 62,8 milhões. Hoje o grupo GBS possui moderna frota com cerca de 800 ônibus, com idade média aproximada de um ano para os veículos rodoviários e

TRAJETÓRIA DE SUCESSO E INOVAÇÃO

O grupo GBS iniciou suas atividades em 2004 com a empresa Brasil Sul. Em 2009, adquiriu parte das operações do serviço urbano em Londrina formando a empresa LondriSul. Em 2014 assumiu o controle do grupo Garcia – Viação Garcia, Princesa do Ivaí e Ouro Branco (nome hoje extinto e frota absorvida pela Viação Garcia) –, após a reorganização financeira e operacional das empresas.

Entre as empresas que formam o grupo GBS, a Viação Garcia é a mais antiga – nasceu em 1934, quase simultaneamente com o município de Londrina – e a maior do Sul do país em receita operacional líquida na área de transporte rodoviário de passageiros, segundo informa a empresa.

O principal desafio na época foi sanear as finanças, segundo José Boiko, presidente do grupo. “Quando aconteceu a união das empresas, o passivo da Viação Garcia era de aproximadamente R\$ 150 milhões. Valor que, depois de muito trabalho, foi liquidado em janeiro de 2018”, declara Boiko.

Ele recorda que, a partir da união das empresas o grupo GBS passou a ter uma gestão voltada estritamente para o seu negócio, concentrando esforços e buscando a sinergia entre as linhas operadas, o que gradativamente melhorou os resultados e possibilitou o saneamento das finanças. “De 2014 até 2017 o grupo estava na posição de tomador. A partir de 2018, com o saneamento da empresa, passou a ser investidor”, comenta Estefano Boiko Junior, vice-presidente do grupo.

A integração das empresas também foi um processo desafiador, segundo o vice-presidente, com a criação de sinergia entre os colaboradores, que antes se viam como

concorrentes. “Este momento foi superado com muito treinamento, cooperação e foco no crescimento do grupo”, diz Boiko Junior. “Os resultados produzidos eram compartilhados e o esforço conjunto foi importante para a empresa voltar a crescer e inovar seus serviços.

Atualmente o grupo GBS tem investido em infraestrutura e serviços. O mais recente foi a inauguração da nova garagem em Maringá (PR), que recebeu recursos de R\$ 25 milhões. A estrutura ocupa um terreno de 27 mil metros quadrados, com mais de 6.300 metros quadrados de área edificada.

A ampliação das rotas e a modernização da frota também se destacam nesse período de cinco anos. Em 2015, a idade média da frota da empresa era de seis anos e hoje é de menos de um ano para os veículos rodoviários e de 2,7 anos para os do serviço metropolitano. “A renovação da frota foi um dos itens que refletiu diretamente na expansão de 130% do grupo, que vendeu dezenas de ônibus para o mercado de usados”, afirma o vice-presidente. Para ajudar este movimento, o grupo direcionou essa atividade para uma de suas empresas especializada na venda de seminovos, reorganização que possibilitou alcançar o crescimento de três dígitos.

Para 2019 e os próximos anos as expectativas são as mais positivas. “Queremos agregar rentabilidade para o grupo por meio da aquisição de novas linhas e empresas”, afirmam os diretores. Segundo eles, devido ao bom e crescente momento financeiro, o grupo possui condições plenas de ampliar seus negócios, adquirir novas linhas e continuar crescendo e renovando a frota.

de 2,7 anos para os metropolitanos.

Com a inovação de seus serviços, os clientes do grupo GBS podem adquirir os bilhetes pelo site ou aplicativo de celular e fazer o check-in digital, que permite o

embarque imediato, sem a necessidade de ir até o guichê imprimir a passagem. A empresa também aderiu ao sistema de vendas de passagens por meio de moedas virtuais (Bitcoins). ■

Viação Catarinense compra 30 ônibus double deckers

Empresa do Grupo JCA adquire modelos da Marcopolo, com chassi Scania e sistemas de segurança da marca

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Todos os ônibus novos Marcopolo são equipados com o sistema de segurança Adas

A Viação Catarinense, empresa do Grupo JCA, adquiriu 30 ônibus novos para a sua frota, sendo 26 de dois andares com leito-cama e quatro com semileito. Todos os veículos, da marca Marcopolo, são equipados com o sistema Adas (Advanced Driver Assistance Systems), da Scania, uma solução de auxílio ao motorista. “Segurança e conforto são pilares essenciais da Catarinense, por isso renovamos a frota da empresa constantemente para oferecer aos nossos clientes um serviço de excelência”, comenta Anuar Helayel, diretor geral da regional sul do Grupo JCA.

Dez dos novos ônibus double deckers leito-cama da empresa serão utilizados nas viagens que ligam Maringá e Londrina, no Paraná, à cidade de São Paulo e têm como novidade um sistema de streaming com acesso a filmes e séries, mesmo quando há alguma interrupção no wi-fi. “Esse sistema vai ser utilizado como piloto para

oferecer entretenimento e tornar a experiência dos clientes ainda melhor”, explica Helayel.

Os outros ônibus novos circularão nas outras rotas da empresa, como a linha que liga Florianópolis, em Santa Catarina, a São Paulo, e na rota de Florianópolis a Foz do Iguaçu, no Paraná, junto com o restante da frota. A Viação Catarinense conta com 134 veículos de dois andares, com um modelo de chassi fabricado pela Volvo e 133 unidades produzidas pela Scania. As carrocerias são todas da Marcopolo.

Segundo a Viação Catarinense, além do conforto da nova frota, o sistema Adas é um dos grandes diferenciais desses ônibus, pois gerencia por meio de radares e sensores mudanças de faixas, frenagem e aceleração automática do veículo de acordo com a distância mínima, mesmo sem o comando do condutor, sendo um grande aliado dos motoristas para a segurança das viagens.

O Grupo JCA já havia comprado um modelo Scania K 360 4x2 com o Adas, no ano passado, sendo a primeira empresa de linha rodoviária regular no país a adquirir um ônibus com esta tecnologia, de acordo com a montadora. O Adas foi lançado em 2016 no mercado brasileiro. O sistema de auxílio ao motorista faz parte do pacote de segurança opcional da Scania e oferece uma assistência ao motorista para melhorar a condução e prevenir acidentes de trânsito.

O Adas utiliza uma câmera e um radar instalados no para-brisa e no para-choque respectivamente, sendo dividido em três dispositivos. O AEB (frenagem de emergência avançada) funciona por meio do radar e da câmera e vai medindo a distância e a velocidade relativa de qualquer veículo na pista, para intervir e evitar acidentes. Para isso, utiliza os freios de serviço auxiliares e também as trocas de marchas por meio da caixa automatizada Scania Opticruise, e diminui, assim, efetivamente o risco de colisões frontais.

O segundo componente é o LDW (aviso de saída de faixa) que monitora as faixas de rolagem da pista e avisa o motorista quando o ônibus sai de forma involuntária e invade o espaço ao lado. O terceiro e último item que compõe o Adas é o ACC (controle de cruzeiro adaptativo) que auxilia o condutor a manter um intervalo de distância constante em relação ao veículo à frente por meio do radar localizado no para-choque dianteiro.

PROCLOUD DA PRODATA.

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.



São Paulo lança pagamento de tarifa com cartão de débito e crédito

Duzentos ônibus gerenciados pela SPTrans passaram a oferecer a nova opção com cartões contactless em um projeto piloto iniciado em setembro

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O transporte público da cidade de São Paulo começa a aceitar pagamento de passagens com cartões bancários sem contato. Nessa primeira etapa, serão 200 veículos, de 12 empresas de ônibus, a aceitarem o novo sistema de pagamento. Os ônibus são distribuídos em 12 linhas e dois atendimentos, que complementam a linha base. Essas linhas transportam cerca de 2,9 milhões de passageiros por mês. Inicialmente, o sistema aceitará as bandeiras Mastercard e Visa, mas os cartões com bandeira Elo devem ser incluídos futuramente.

Segundo a SPTrans, o novo meio de pagamento é mais uma ação para trazer agilidade e praticidade para paulistanos e visitantes em seus deslocamentos pela cidade. Para utilizar essa tecnologia, basta aproximar do validador do ônibus os cartões de

crédito, débito e pré-pago, smartphones ou smartwatches, com a tecnologia NFC (Near Field Communication). A iniciativa também beneficia turistas brasileiros e estrangeiros que visitam a cidade, já que os cartões internacionais também serão aceitos. A escolha das linhas foi feita com o objetivo de atender a todas as regiões da cidade, além de terminais, estações de metrô e avenidas com grande fluxo de turistas.

A implantação do projeto-piloto não trouxe custos para a prefeitura de São Paulo, já que os investimentos foram feitos pelas empresas parceiras. A solução é possível graças a parcerias envolvendo concessionárias de ônibus, empresas de bilheteagem e bandeiras de cartões de débito e crédito. A Cielo é uma das referências na

aceitação do NFC no país. Além de mais de 90% de suas máquinas estarem preparadas para esse tipo de transação, a companhia, no primeiro semestre, habilitou 41 estações do metrô do Rio de Janeiro para o pagamento por aproximação. Desde abril, foram realizadas aproximadamente 300 mil transações. “A Cielo é uma empresa de tecnologia e está atenta a novas avenidas de negócios. O uso do NFC nos ônibus de São Paulo ajudará a democratizar e disseminar os meios de pagamento eletrônicos”, afirma o presidente da companhia, Paulo Caffarelli.

Outra frente de atuação da Cielo no segmento do transporte público é uma parceria, recentemente anunciada, que permite o pagamento da tarifa de metrô na capital paulista por meio do QR Code. O projeto

vai se estender por três meses ou 500 mil transações, o que ocorrer primeiro. Após esse período a prefeitura pretende escalar a tecnologia para toda a frota de ônibus paulistana.

A iniciativa busca trazer mais segurança ao sistema de transporte. “Os validadores estavam aptos a aceitar apenas o bilhete único, agora passarão a aceitar a tecnologia NFC também. O volume de dinheiro que circula nos ônibus deve cair, consequentemente há uma diminuição da necessidade de as empresas terem troco e do custo com o transporte de valores. Além disso, oferecem uma opção alternativa para o passageiro pagar a tarifa. As bandeiras de cartões trabalham para mitigar os riscos do negócio”, informa Carlos Fernando Ferreira de Sousa, o diretor comercial de e-commerce e novos mercados da Cielo.

Para utilizar esse sistema de pagamento é preciso que o cartão de débito, crédito ou qualquer equipamento eletrônico móvel tenha a tecnologia de pagamento por aproximação (NFC) desbloqueada previamente, ou seja, que já tenha sido utilizada em alguma transação anteriormente. E atentar-se para identificação semelhante na porta dianteira na parte externa dos ônibus. Dentro do veículo também é possível verificar se há as bandeiras Mastercard e Visa no validador, o que indica que aceita o novo meio de pagamento. Para usar, é preciso aproximar o cartão do validador, assim como faz com o Bilhete Único. A cobrança da tarifa aparecerá na fatura ou no extrato da conta corrente do usuário.

Participam do projeto as empresas de ônibus Ambiental Transportes, Auto Viação Transcap, Mobibrasil Transporte, Movebuss, Sambaíba, Transpass, Transunião Transportes, Transwolff, Viação Gato Preto, Viação Grajaú, Viação Metrô Paulista, e Viação Santa Brígida.

CASES DE SUCESSO – A Visa é uma das parceiras do poder público nessa iniciativa.

“Lançamos em abril o pagamento por aproximação no metrô do Rio de Janeiro. O número de transações por aproximação realizadas nas 41 estações vem crescendo quase 60% a cada mês. Isso prova que benefícios como conveniência, rapidez e segurança estão cada vez mais evidentes na vida dos cariocas e dos turistas. Para se ter uma ideia do sucesso desse projeto, 94% das pessoas que usam a solução no transporte público, seguem usando como hábito. Tenho certeza de que em São Paulo não será diferente”, conta Fernando Teles, country manager da Visa do Brasil.

Segundo dados da Visa Consulting & Analytics, São Paulo é a cidade com maior uso da solução em todo o país. Esse número cresceu mais de 600% se comparado ao ano passado. Os segmentos com maior número de transações por aproximação na cidade são restaurantes, padarias e supermercados, o que indica que o consumidor utiliza a tecnologia em compras recorrentes por entender sua segurança e comodidade. Os bairros com maior utilização da solução, em quantidade de transações, são em ordem de utilização: Pinheiros, Bela Vista, Cerqueira César, Vila Mariana, Indianópolis, Itaim Bibi, Jardim Paulista, Vila Nova Conceição, Vila Olímpia e Perdizes.

“O impacto do pagamento por aproximação vai além do transporte público, que funciona como um catalisador do uso da tecnologia. Em nossa experiência no Brasil e no mundo, testemunhamos mudanças no comportamento dos consumidores e dos estabelecimentos comerciais assim que lançamos soluções como essa da SP-Trans, como o aumento do uso do pagamento eletrônico em detrimento do dinheiro em papel, que leva segurança, agilidade e uma melhor experiência de compra e venda para as cidades”, acredita Teles. Os emissores Visa também estão comprometidos a emitir cartões com a tecnologia de pagamento por aproximação e a incentivar o uso dos consumidores.

De acordo com a Mastercard, São Paulo, assim como Nova York, Londres, Sydney e mais recentemente Miami, dá um importante passo para facilitar a vida de moradores e turistas. “Esse projeto oferece ao usuário a possibilidade de usar nos ônibus da cidade o mesmo cartão ou dispositivo que utiliza para suas compras diárias, tirando a necessidade de se ter dinheiro no bolso ou bilhetes específicos que fazem mais sentido para usuários frequentes”, explica o executivo. “A tecnologia de pagamento por aproximação trará agilidade e praticidade para a cidade, já que é cerca de dez vezes mais rápida que o pagamento em dinheiro. Agora, até os turistas poderão usar o transporte público da cidade sem se preocupar em ter que trocar dinheiro ou em comprar passagens antecipadamente”, observa o presidente da Mastercard para Brasil e Cone Sul, João Pedro Paro Neto.

A Mastercard já tem ampla experiência no setor de transporte. “Temos diversos casos bem-sucedidos e bastante diversificados na integração dos pagamentos por aproximação ao transporte público em pequenas e grandes cidades. Em Londres, onde ajudamos a implementar um sistema em 2014, o pagamento por aproximação com cartões responde atualmente por 55% das viagens realizadas no metrô, um dos mais movimentados do planeta nos horários de pico. Ao todo, são mais de 21,6 milhões de viagens por semana usando pagamentos por aproximação. Isso representa uma economia de mais de £100 milhões por ano”, afirma Paro Neto.

A Mastercard iniciou a implantação dessa tecnologia no Brasil pela cidade de Jundiá, no Estado de São Paulo, em 2017. Ao instalar a tecnologia em toda a frota de ônibus local, a cidade permitiu aos usuários pagarem a passagem com cartões e vestíveis, apenas encostando nos validadores. No Brasil, o sistema também foi implementado nos trens do Rio de Janeiro. ■

VÁ MAIS LONGE NO CONTROLE DA SUA FROTA

POR MEIO DA GESTÃO DO COMPORTAMENTO DOS SEUS MOTORISTAS NA DIREÇÃO.

PREVENÇÃO DE ACIDENTES



CONTROLE DE CUSTOS



LOGÍSTICA E PRODUTIVIDADE



SEGURANÇA DA CARGA E VEÍCULO



VENHA VIVENCIAR ESSA EXPERIÊNCIA COMPLETA NA FENATRAN 2019

Visite nosso estande e conheça avançadas soluções tecnológicas para uma operação inteligente, segura e rentável ao seu negócio.

DATA

14 a 18 de outubro

HORÁRIO

13h às 21h

LOCAL

São Paulo Expo - Pavilhão 1 ao 6

TECNOLOGIA QUE TE LEVA MAIS LONGE

0300 789 6004

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL É O MOVIMENTO DA SASCAR NO MERCADO DE GESTÃO DE FROTAS

De acordo com a Polícia Rodoviária Federal (PRF) 38% dos acidentes nas rodovias federais envolvem veículos pesados. Os dados preocupam, pois caminhões e ônibus representam apenas 4% da frota nacional. Em outro levantamento realizado pela Polícia Rodoviária Federal, em 2016 30,8% dos acidentes registrados foram causados por falta de atenção, seguidos por velocidade incompatível (21,9%), ingestão de álcool (15,6%), desobediência à sinalização (10%), ultrapassagens indevidas (9,3%) e sono (6,7%). Ou seja, a maioria desses acidentes poderia ser evitada com uma mudança de comportamento, e que a tecnologia pode ajudar.

Além do forte impacto emocional que um acidente de trânsito pode causar nas famílias, amigos, os custos relacionados a eles também são altos. Segundo o IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), no ano de 2014 os 170 mil acidentes de trânsito ocorridos nas rodovias federais brasileiras geraram um custo de R\$12,3 bilhões.

Com base nesses dados alarmantes, e francamente inaceitáveis, pela importância e consequências do tema, a Sascar adota um importante posicionamento com o mercado: MOBILIDADE SUSTENTÁVEL; reafirmando sua principal causa como empresa de tecnologia em gestão de frotas: a prevenção de acidentes.

“Acreditamos que a mobilidade é essencial para o desenvolvimento humano e ela está em nosso DNA. Contribuímos para a conectividade do transporte deixando ele mais seguro, eficiente e sustentável. É por isso que existimos”, afirma Gilson Santiago, CEO Presidente da Sascar.

Nos últimos dez anos, a frota de veículos aumentou 95,6% no Brasil, sem uma correspondente evolução da malha rodoviária pavimentada, que cresceu apenas 11,3% no mesmo período. Colaborando com esses fatores, problemas com sinalização (10 a cada 100 acidentes), ilegibilidade das placas e falta de dispositivos de proteção aumentam potencialmente os riscos de acidentes nas estradas segundo dados da CNT (Confederação Nacional do Transporte).

“Precisamos olhar para esse cenário e contribuir para um transporte cada vez mais eficiente e robusto. Através da nossa tecnologia acompanhamos nossos clientes a irem mais longe com segurança e eficiência. Isso é mobilidade sustentável. Nossos clientes geram mais empregos a medida que crescem, colaborando com a comunidade do entorno. Melhoramos, juntos, nossa sociedade” completa Santiago.

Uma análise detalhada dos dados de acidentes auxilia na compreensão das causas e permite que sejam formuladas estratégias e medidas preventivas mais eficazes. É necessário entender que outros tipos de dados também são importantes, como as características das vias, os históricos dos motoristas, volumes e composição de tráfego. Com o transporte conectado toda a cadeia do transporte é impactada positivamente. Essa é a direção para o futuro.

A Sascar vem avançando no desenvolvimento de novas tecnologias. Nos últimos 3 anos lançou tecnologias para prevenção de acidentes e nesse ano lançará ao mercado inovações com câmeras para mitigar ainda mais os riscos.

“Respiramos mobilidade e nosso olhar está nessa causa. Quando o trans-



Gilson Santiago,
CEO Presidente da Sascar

portador começa a fazer a gestão da sua frota, todos evoluem: motoristas, embarcadores, seguradoras, gerenciadora, todos nessa cadeia logística. Ganhamos na prevenção de acidentes, na redução dos custos operacionais, entre outros fatores. As empresas se tornam mais rentáveis, o meio ambiente ganha com menos emissão de carbono na atmosfera e passamos a proteger vidas e a evitar custos desnecessários. É uma corrente positiva! Esse é o movimento da Sascar!” conclui Santiago.

SOBRE A SASCAR

A Sascar, empresa do grupo Michelin especializada em gestão de frotas, oferece soluções tecnológicas para contribuir para a mobilidade sustentável, conectando o transporte e deixando-o mais seguro, eficiente e sustentável para o ir e vir de cargas e pessoas. Presente no Brasil, México, Argentina e Europa, a Sascar possui mais de 260 mil veículos conectados, sendo a líder do mercado na América Latina e a sexta no mundo.

Outras informações acesse
www.sascar.com.br
Telefone: 0300-789-6004

Metra inicia serviço de transporte via aplicativo UBus

O passageiro poderá fazer a reserva de seu assento previamente por meio do app, e o pagamento pode ser efetuado no cartão de crédito, em dinheiro ou por meio do bilhete BOM

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Os ônibus ganharam pintura estilizada na cor vermelha para facilitar a identificação

A Metra, operadora do corredor ABD e sua extensão Diadema-Brooklin, na Grande São Paulo, lança durante o Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana 2019 (Arena ANTP), um serviço diferenciado de transporte urbano por meio de aplicativo UBus, com a utilização de ônibus destinados para essa finalidade no corredor São Bernardo-Berrini. Segundo a empresa, a linha seletiva 376E inova por ser a primeira a oferecer um transporte urbano em corredor exclusivo e com veículos de última geração, com entretenimento a bordo via streaming, wi-fi de banda larga, tomadas USB em todas as poltronas e ar-condicionado.

O maior diferencial, contudo, é que as passagens podem ser compradas previamente e os assentos podem ser escolhidos e reservados. Todos os passageiros irão sentados e as paradas serão

somente para embarque e desembarque de quem reservar o assento pelo aplicativo. A proposta do UBus é oferecer um serviço complementar às linhas regulares da cidade.

De acordo com Maria Beatriz Setti Braga, diretora executiva da Metra, o objetivo é atrair mais clientes para o transporte coletivo, fundamental para a melhoria da mobilidade urbana e da preservação ambiental. “Criamos um serviço que alia os benefícios do transporte coletivo em relação ao transporte individual, tais como redução de emissão de poluentes e do congestionamento, com as vantagens de o usuário usar melhor o seu tempo, com acesso a internet de alta velocidade, conforto, segurança e pontualidade. Dessa forma, pode aproveitar o tempo do trajeto para se dedicar a atividades mais produtivas e agradáveis”, explica.

Os veículos utilizados no novo serviço têm portas e elevadores dos dois lados para embarque e desembarque, com maior segurança e comodidade para os usuários. Os ônibus são do modelo Marcopolo Paradiso 1050, com chassi Mercedes-Benz O500 com motor traseiro e capacidade para 46 passageiros sentados.

Para serem facilmente identificados, os novos ônibus ganharam pintura estilizada na cor vermelha, já tradicional da

Metra, com uma decoração diferenciada para destacar o veículo no corredor e ser facilmente reconhecido pelo cliente. “Adotamos a letra M estilizado na lateral para transmitir a ideia de velocidade e agilidade, um dos diferenciais mais importantes do novo serviço”, informa Thiago Terci, gerente de comunicação e marketing da Metra.

De acordo com o UBus, as vantagens do serviço são muitas. “O usuário pode pegar um ônibus para ir ao trabalho com assento marcado, wi-fi e pontualidade. Inicialmente, a plataforma vai operar nos corredores entre Diadema e São Paulo. O serviço também funcionará aos fins de semana e feriados. A linha já existe e agora contará com todas as comodidades disponíveis no aplicativo.”

A nova linha 376E vai operar nos corredores entre São Bernardo e São Paulo. Os ônibus sairão do Terminal

Metropolitano São Bernardo e seguirão até a avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, com algumas paradas ao longo do percurso. Durante a semana, o primeiro coletivo sai às cinco horas da manhã e o último às 20 horas e 15 minutos. O itinerário foi criado para atender ao grande fluxo da região.

RESERVA – Para utilizar o serviço, o usuário poderá baixar o aplicativo UBus gratuitamente, disponível nas versões Android e IOS. Para o cadastro, é preciso colocar dados pessoais e forma de pagamento. O app também é simples e autoexplicativo. Basta fazer a solicitação para o endereço desejado e colocar o ponto de partida. O aplicativo verifica a rota, dá as opções de marcação de assento, informa horário do embarque e dá uma previsão do desembarque e o valor da passagem.

Ao entrar no ônibus o usuário valida a sua passagem com a leitura do QR Code, em um equipamento que fica disponível na entrada do veículo por meio do aplicativo. Simultaneamente, as informações aparecem para o motorista em um tablet que fica anexado ao painel do veículo. Assim, ele pode acompanhar todos os dados relacionados à viagem. Na interface do condutor, o aplicativo também permite a comunicação com a operadora, que acompanha, em tempo real, o seu desempenho. O conjunto de dados armazenados pelo UBus pode ser útil para melhoria da mobilidade em determinada região ou cidade.

O usuário pode pagar no cartão de crédito, dinheiro ou por meio do bilhete BOM. Segundo o UBus, o aplicativo é completamente seguro. Como qualquer serviço de transporte coletivo, a empresa operadora será responsável pelos usuários, bem como manutenção de veículos e pelos demais itens operacionais.

“O UBus promete ser um serviço incrível, já que é uma alternativa para



Quatro vans da UBus circulam em duas linhas de ônibus em São Bernardo do Campo

desafogar o trânsito, é mais econômico financeiramente e reduz o tempo entre carro e o transporte UBus, ocupa menos espaço urbano e ainda permite ao usuário trabalhar ou descansar durante o caminho. Pensando em mobilidade, sustentabilidade e segurança o app é a melhor solução. Estudos revelam que apenas 3% dos acidentes são causados por ônibus e poluem oito vezes menos que os carros”, declara.

Para Milena Romano, vice-presidente do UBus, o lançamento da parceria entre o aplicativo e a Metra no Arena ANTP 2019 é fundamental para inspirar o setor e mostrar que é possível pensar em soluções de tecnologia para ajudar a resolver a questão da mobilidade no país. “Oferecemos para o passageiro um ir e vir fácil, com conforto, segurança e sustentabilidade. Além disso, vai proporcionar ao usuário trabalhar, estudar ou descansar durante o percurso com total tranquilidade. O transporte on-demand está ganhando cada vez mais espaço e fazer isso em grande escala é uma ótima solução para o problema de mobilidade nas grandes cidades do mundo”, comenta.

Em maio, o UBus anunciou a sua primeira parceria com a SBCTrans, empresa

de transporte coletivo que atua em São Bernardo do Campo, São Paulo. Na fase inicial, o município recebeu quatro vans para circular em duas linhas. As vans contam com wi-fi, ar-condicionado, TV, carregadores de celular e água. O tipo de veículo foi uma decisão do concessionário, conforme a demanda das linhas.

Pelo aplicativo, o usuário pode definir a rota (partida e destino), escolher o melhor trajeto, reservar assento, pagar, acessar o ticket de embarque (QR Code), comprar em lote e de forma agendada e acessar o chat com o serviço de atendimento ao cliente (SAC). A ferramenta aceita sugestões de rotas por parte do passageiro, além de fazer a distribuição de veículos. A frota usada segue as mesmas normas que os ônibus em circulação, respeitando os termos do acordo entre a empresa concessionária e o poder público.

As vans são conduzidas por motoristas da própria concessionária. Os veículos do UBus também têm o mesmo critério de manutenção preventiva e revisão mecânica do que os ônibus regulares. Em caso de acidente, as vans possuem as mesmas coberturas e atendimento do transporte regular. ■

As hipóteses de transferência da concessão

LEONARDO CORDEIRO | IVAN LIMA



Os contratos de concessão, em quaisquer de suas modalidades, são contratos de longo prazo, sujeitos, portanto, às intempéries da economia e aos riscos jurídico-políticos que infelizmente ainda permeiam as relações público-privadas no Brasil. Basta compreender-se que numa concessão de dez anos – curta, portanto –, o concessionário se relacionará com, no mínimo, três administrações distintas, considerando-se o ciclo eleitoral atualmente vigente no Brasil, de quatro anos.

Claro que a alteração do corpo da administração pública não deveria, em tese, alterar a lógica do cumprimento do contrato – de parte a parte. Mas sabemos, no entanto, que essa não é a realidade no Brasil, e os contratos públicos acabam por sujeitar-se, sim, às vontades e interpretações do administrador de plantão.

Além disso, no horizonte da mobilidade, vários são os elementos que alteram os riscos do contrato e podem influenciar significativamente no (i) interesse do parceiro privado na continuidade da operação;

e (ii) sua própria capacidade de cumprir o contrato público nos termos originalmente contratados.

Como estamos tratando de serviço essencial – e que, por isso mesmo, não admite solução de continuidade –, as situações que possam trazer risco à continuidade do serviço e à própria manutenção da relação contratual devem ser sempre evitadas e mitigadas da forma mais eficiente possível.

É por essas (e outras) razões que temos advogado, há tempos, em favor da modernização dos contratos de transporte. Aumento da segurança jurídica e a adequação do escopo para garantir o adequado equilíbrio econômico-financeiro do contrato são algumas das vantagens vislumbradas nesse processo de modernização. Há outras, mas que não vem ao caso, nesse artigo, tratar.

Até porque, sempre que tal expediente se torne inviável – dado que carece de verdadeira (e legítima) negociação entre as partes contratantes –, é de interesse do poder concedente evitar a descontinuação do

contrato, que demanda procedimentos jurídicos complexos e politicamente desgastantes, e também do concessionário, dado que o contrato público é um ativo e, como tal, possui valor.

Eis que surge como solução à manutenção da relação contratual a transferência da concessão a um terceiro (a quem a lei chama de pretendente). Ou seja, o concessionário pode ceder a um terceiro sua posição contratual, transferindo àquele terceiro a condição de concessionário nos exatos termos do contrato de concessão.

Essa solução não é nova e está expressamente prevista no art. 27 da Lei nº 8.987/95 (“Lei Geral de Concessões”), que regula, essencialmente, as condições em que tal transferência se processará. A regra ali posta é clara: o pretendente deve preencher todos os requisitos de habilitação (jurídica, técnica, econômico-financeira e fiscal), bem como deve comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor para que a anuência prévia do poder concedente seja outorgada.

Assim, já é possível dizer que as únicas exigências legais para que o poder concedente conceda a anuência prévia ao pretendente para assunção da posição de concessionário são aquelas ali apontadas: habilitação e compromisso de cumprimento do contrato.

Mas, claro, a Lei Geral de Concessões, na nossa visão, é uma lei nacional (e de eficácia plena, é bom dizer) e, portanto, não exige regulação em nível estadual e municipal. Nada impede, claro, que leis de outras entidades federativas possam também regular o assunto, mas jamais, a nosso sentir, podem vedar ou criar outras exigências para que se processe a transferência da concessão.

E, se assim é, cabe às legislações locais

apenas e tão-somente regulamentar o exercício desse direito – de transferir a concessão –, mas nunca proibir seu exercício ou mitigá-lo com exigências não previstas na legislação nacional.

Mais ainda: sob essa ótica, a concessão da anuência prévia pelo poder concedente é ato vinculado, não admitindo, assim, exercício de discricionariedade por parte da administração pública. É dizer: se cedente e pretendente apresentam um requerimento, e se a pretendente preenche os requisitos de habilitação exigidos no edital de licitação, bem como se compromete a cumprir todas as cláusulas do contrato de concessão, não há espaço para julgamento discricionário por parte do administrador público.

E por que? Ora, a resposta é bastante simples: ao poder concedente interessa que o concessionário detenha a capacidade para operar o serviço e cumpra o contrato. Ao concessionário é atribuído o direito legal de ceder sua posição contratual a quem apresente essa capacidade e se comprometa a cumprir o contrato. Logo, inexistente prejuízo ao poder concedente na transferência da concessão. Inexistindo prejuízo, não há que se falar em conveniência e oportunidade de se processar tal transferência.

Apesar de a disposição legal ser objetiva – a exigência é apenas pela anuência prévia do poder concedente –, ainda resistem entendimentos em contrário que, sem suporte legal ou constitucional, acabam por inviabilizar transferências de titularidade da concessão legitimamente requeridas.

Primeiro, há uma série de confusões conceituais em relação ao instituto da transferência da concessão. O primeiro deles está ligado ao fato de que a transferência pode se processar entre empresas do mesmo grupo ou a terceiros completamente desvinculados do atual operador. Afinal, onde o legislador não proibiu, não é dado à administração pública proibir. Se entendermos que a transferência da concessão é um direito legítimo do concessionário, ao poder concedente é dado apenas fazer a



análise objetiva das condições legalmente exigidas para que sua anuência prévia seja concedida. Nada mais. E, claro, desnudar-se a que título aquela cessão se deu (seja por cessão gratuita ou onerosa, entre empresas do mesmo grupo ou não) não é tarefa atribuída ao poder concedente, dado que as razões pelas quais a concessão é transferida concentram-se exclusivamente no âmbito privado.

Outra confusão bastante comum diz respeito à transferência de participação em consórcio, quando o consórcio é o concessionário. Nesses casos, não é incomum a simples proibição de transferência, quando, na realidade, o procedimento sequer se enquadra no conceito de transferência da concessão. É que, apesar de o consórcio não ser dotado de personalidade jurídica, ele é dotado de personalidade contratual e, portanto, titulariza a concessão. Logo, se um operador componente do consórcio transfere sua participação a outra pessoa jurídica (seja membro do consórcio ou não), ao poder concedente apenas cabe averiguar se o consórcio mantém as condições de habilitação exigidas no edital, porquanto sequer haverá alteração da

titularidade do concessionário.

Por fim, há que se lembrar que, por força do disposto no art. 40, parágrafo único, da Lei Geral de Concessões, a regra da transferência também se aplica às permissões. As permissões, normalmente, não possuem o mesmo rigor contratual que as concessões, muitas vezes sequer tratando de hipótese de transferência. Mas, claro, essa circunstância não pode se tornar um impeditivo para que o permissionário também realize a transferência da permissão, dado que a lei estabelece todos os requisitos necessários para o exercício desse direito.

A transferência da concessão (ou da permissão, conforme o caso) deve ser encarada, na realidade, como um mecanismo de solução privada para um problema com contornos absolutamente públicos. É saudável, do ponto de vista contratual, que o concessionário possa se reestruturar ou mesmo ceder o ativo para terceiros, permitindo que o serviço em si – que é o que realmente importa do ponto de vista do poder concedente – mantenha-se sendo prestado de acordo com as exigências contratualmente estabelecidas.

Mais praticidade e segurança

Passageiros do transporte coletivo da Grande Vitória contam com um bilhete único para toda a região; o próximo passo para a modernização do sistema é a integração tarifária

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A região metropolitana de Vitória, no Espírito Santo, deu um passo importante na construção de um modelo de transporte coletivo integrado e moderno. Desde o início de agosto, os usuários que utilizam o sistema de bilhetagem eletrônica passam a ter um único cartão, o CartãoGV. Com a finalização do processo de migração dos bilhetes no Transcol e nos sistemas municipais de Vitória e Vila Velha, os cartões migrados passaram a ser CartãoGV e passam a ser aceitos em toda frota que circula na região. O bilhete único metropolitano com tecnologia antifraudes futuramente também vai permitir o acesso em outros modais que serão implantados como o aquaviário e o sistema compartilhado de bicicletas.

A atualização tecnológica foi realizada dentro dos ônibus, ao longo dos últimos meses, sem necessidade de deslocamento dos usuários para postos de atendimento. “Não foi preciso recolher ou trocar os cartões já em uso. Tudo foi feito no interior dos ônibus de forma simples: bastava passar o cartão nos dois validadores para ter acesso à nova tecnologia”, explica Marco Antônio Tonussi, diretor de marketing e mercado da Tacom, empresa responsável pela bilhetagem eletrônica da Grande Vitória.

Apesar do cartão ser fisicamente o mesmo, as regras tarifárias continuam diferentes. “Em Vitória há um projeto planejado de integração, que nasceu sob o mesmo conteúdo tecnológico. Apesar de haver três conjuntos de regras que podem ser implementadas, o sistema permite que



CartãoGV passa a valer em toda a região, mas as tarifas continuam diferentes

haja uma proposta tarifária metropolitana e, ainda, manter a proposta municipal em cada um dos subsistemas, se for a necessidade das empresas gestoras e do poder público”, explica o diretor da Tacom.

Tonussi conta que o projeto de integração que foi implementado em Vitória é o primeiro em termos de regiões metropolitanas brasileiras. “Temos um projeto



semelhante em 27 cidades da região metropolitana de Porto Alegre, mas a capital não está incluída nesta integração. Esta integração, que envolve diferentes sistemas e regras, é possível porque a solução de ITS da Tacom (CityBus), que inclui a bilhetagem eletrônica, já disponibiliza essa funcionalidade.”

Para o secretário de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo, Fábio Damasceno, o processo de transição tecnológica foi bastante tranquilo tanto para os passageiros quanto para as empresas. “Unificamos o banco de dados do Transcol com os municipais. Implementamos a tecnologia mais nova, e as empresas de ônibus compraram todas os mesmos validadores, o que possibilitou a mudança. Foi uma solução conjunta, com a participação do poder público, empresários e ministério público”, ressalta.

Os usuários que não conseguiram fazer a migração tecnológica dentro dos veículos devem procurar os postos de atendimento para realizar a mudança. “No Transcol, atingimos 95% de validação dos 400 mil cartões que estão em uso. Em Vila Velha e Vitória, entre 75% e 80% dos clientes do sistema já fizeram a migração nos ônibus. Não houve correria, nem qualquer tipo de transtorno. Ninguém perdeu crédito. E quantidade de pessoas que precisou procurar os guichês foi muito reduzida, cerca de 5% a 10% dos 600 mil cartões”, diz.

Murilo Soares de Andrade Lara:
“Foi um acordo de várias mãos”

MUDANÇAS – Em uma próxima fase, prevista para 2020, será feita a integração tarifária. Damasceno afirma que o objetivo do governo é oferecer um serviço de qualidade, com uma gestão “saudável”. O transporte por ônibus da região metropolitana de Vitória vem sofrendo com a perda de 18% a 20% dos passageiros, nos últimos quatro anos. “A bilhetagem é o primeiro passo para atrair os usuários, pois permite integração com outros modais, com os terminais e também a tarifária. Investimos na qualificação da estrutura dos terminais e da frota, e também para melhorar a informação para o passageiro. Estamos conversando com a prefeitura de Vitória para a criação de faixas exclusivas para aumentar a velocidade comercial”, detalha.

Roberto Sganzerla, especialista em marketing de transportes e mobilidade urbana, destaca o caráter pioneiro do projeto da região metropolitana de Vitória. “Observamos uma mudança na forma de encarar a mobilidade. É preciso colocar os clientes e usuários no centro dos serviços de transporte. Pensar a mobilidade como serviços (MaaS) corresponde ao conceito de plataforma de mobilidade da cidade, em que o passageiro encontra a opção mais adequada para suas necessidades. Para isso, ele precisa ter a possibilidade de comparar as opções multimodais existentes e as diferentes formas de pagamento”, comenta.

O diretor presidente da Companhia de



Fabio Damasceno: “A bilhetagem é o primeiro passo para atrair usuários”

Transportes Urbanos da Grande Vitória (Ceturb GV), Raphael Três Da Hora, responsável pelo gerenciamento do sistema metropolitano, acredita que a evolução tecnológica era uma necessidade dos passageiros. “Era uma demanda do cliente do transporte. É mais um marco na Transcol que sempre foi vanguardista. Essa tecnologia integrada facilita o dia a dia das pessoas. É mais praticidade e acesso aos sistemas de transportes públicos”, afirma.

Murilo Soares de Andrade Lara, membro do comitê-executivo do GVBus, o sindicato que reúne as empresas da região, diz que a mudança é o primeiro passo para o fim dos sistemas municipais de ônibus com o fortalecimento de um sistema metropolitano único. “Esta bilhetagem unificada só é possível pelo entendimento entre todas as partes envolvidas. Os empresários do transporte de Vitória são os mesmos do Transcol. O cartão único metropolitano é o início da unificação. Para o passageiro facilita muito, não precisa ter vários cartões mais. Foi um acordo de várias mãos.”

SEM DINHEIRO – Cerca de 50% do pagamento das passagens da Grande Vitória é realizado em dinheiro. “Nenhum sistema tecnológico pode ser pensado com um índice acima de 10% em dinheiro, pois traz insegurança e reduz a velocidade de embarque devido ao troco. Por isso, decidimos que os novos ônibus com ar-condicionado viriam sem espaço para o cobrador. Enfrentamos discussões com o sindicato dos trabalhadores e nos comprometemos a manter o emprego daqueles profissionais em outras funções, como motoristas, bilheteiros ou agentes de transporte”, conta Damasceno. Até 2022, a região deverá receber 600 veículos novos com refrigeração.

Raphael Três Da Hora: “Era uma demanda do cliente do transporte”



Murilo Soares de Andrade Lara, do comitê-executivo do GVBus, afirma que, em até seis anos, nenhum ônibus da região metropolitana da capital capixaba deve ter cobradores. As empresas de transportes devem firmar convênio com o Banco do Estado do Espírito Santo (Banestes) para ampliar a rede de vendas e processamento da bilhetagem eletrônica. A mudança acompanhará a renovação da frota. “Esses ônibus virão de maneira gradativa, então não será um impacto repentino. Nosso processo de renovação de frota, dentro do acordo que foi construído junto com a Justiça, é em torno de cinco a seis anos. Os cobradores poderão se requalificar ou aderir ao plano de demissão voluntária que iremos disponibilizar”, explica.

Para facilitar a compra créditos de passagens, Andrade Lara informa que as empresas de ônibus farão parcerias para ampliar a rede de vendas em toda a região. “Acredito que vai ser a maior pulverização de vendas do Brasil. Estamos colocando ATM (máquinas de autoatendimento) em todos os terminais e lançaremos um aplicativo com essa finalidade. Pretendemos estabelecer uma parceria com o Banestes para que a recarga seja possível em todas as agências. Futuramente, queremos implantar o projeto de aceitação de cartões de crédito e débito contactless (aproximação) e o uso do QR Code.” ■

**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

Prodata renova tecnologia da Benfica BBT

Empresa responsável pela operação em Jandira, Itapevi e Barueri promove atualização do sistema de bilhetagem eletrônica com soluções integradas

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O validador tem sistema de localização da frota por GPS, para uma gestão integrada

O sistema de transporte por ônibus das cidades de Jandira, Itapevi e Barueri, na região oeste da Grande São Paulo, passa por uma renovação tecnológica. Os três municípios contam com uma frota total de aproximadamente 370 veículos, pertencentes à Benfica BBT, uma empresa do Grupo Benfica. Os novos validadores e as soluções tecnológicas foram desenvolvidas e fornecidas pela Prodata Mobility Brasil. A modernização também será implementada nas estações da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) dessas cidades, onde houver integração com as linhas municipais.

O projeto piloto já teve início na cidade de Jandira e deve estar concluído, nos três municípios, até o final do primeiro semestre de 2020. “O projeto de bilhetagem eletrônica dessas cidades é de 2003 e não havia sido atualizado desde então. Agora, a empresa resolveu trocar todo o sistema, tornando-o on line e integrado, com uma

base única de dados, o que facilita a gestão e traz mais eficiência operacional”, informa Leonardo Ceragioli, diretor comercial da Prodata Mobility Brasil.

Foram adquiridos 400 validadores V3690 e 20 do modelo V3690 MG. Esses equipamentos são fundamentais na mudança do sistema de bilhetagem da empresa. “O validador deverá ser utilizado como concentrador e processador de dados. Vamos explorar todas as funcionalidades do equipamento, inclusive a localização da frota por GPS, para uma gestão integrada”, conta Michel El Sinetti, gerente de TI da Benfica BBT.

As principais inovações tecnológicas previstas, além dos validadores on-line, são: recarga a bordo e lista de bloqueio de cartões em tempo real, localização automática de veículos (AVL) embarcada no equipamento, venda de créditos por meio de aplicativo, leitor de QR Code nos validadores, biometria facial, câmeras de monitoramento,

integração do itinerário eletrônico do ônibus com o validador e telemetria ligada à CAN do ônibus e integrada.

Ceragioli explica que o validador é um produto com capacidade para se conectar a todos os módulos de um sistema inteligente de transporte (ITS). “Podem ser acrescentadas outras funcionalidades, se houver necessidade. No futuro, a empresa pensa em agregar a solução de semáforos inteligentes, por exemplo. O grande destaque desse projeto é que todos os módulos são conectados”, afirma.

A Benfica BBT também quer garantir que a atualização tecnológica do sistema não traga nenhum tipo de desgaste para os passageiros. “A migração tecnológica dos cartões será realizada dentro dos ônibus, sem necessidade de deslocamentos dos usuários para postos de atendimento ou guichês. Todo o processo foi planejado para que o passageiro seja beneficiado com as mudanças, sem maiores transtornos”, observa Sinetti. Depois de Jandira, Barueri e Itapevi receberão os novos validadores.

Sinetti lembra que a empresa foi uma das primeiras a adotar a bilhetagem eletrônica na Grande São Paulo. Com a atualização do cartão Benfácil, o usuário passa a usufruir da integração com os trens da CPTM e com linhas intermunicipais. A Benfica BBT (Benfica Barueri Transporte e Turismo), surgiu em 1977, para atuar no transporte coletivo urbano. O Grupo Benfica atua também no ramo de fretamento e turismo e possui garagens nas cidades de Barueri, Sorocaba, Jandira e Itapevi. ■

Guerino Seiscento compra ônibus Volvo conectados

Com chassis B420R 6x2, os dois novos ônibus Volvo já estão em operação nas linhas rodoviárias mais longas da tradicional empresa de Tupã

SONIA MORAES

A Guerino Seiscento, tradicional empresa de Tupã, no interior de São Paulo, adquiriu dois ônibus Volvo B420R 6x2 para operar suas linhas rodoviárias mais longas.

Os novos veículos têm alta conectividade para acompanhar a operação, identificando trechos de maior consumo de combustível e fornecendo informações para o treinamento dos motoristas e, assim, melhorar a direção. “Com os dados enviados pelo veículo temos indicações precisas e individualizadas, por chassi, de quando é necessário realizar manutenções e serviços”, afirma Paulo Arabian, diretor comercial de ônibus da Volvo.

Os ônibus também possuem tecnologia de telemetria para facilitar o controle durante a operação. “Acompanhamos os veículos em tempo real, com sistemas de monitoramento e gestão, e queremos experimentar a diversificação da frota para obter melhor resultado”, afirma João Seiscento, diretor da Guerino.

Outros itens tecnológicos são o Volvo Connect, aplicativo que permite acompanhar as funções de cada veículo remotamente, em tempo real, pelo celular, e o I-coaching, espécie de treinador virtual que orienta os motoristas para uma condução mais econômica e segura.

Os novos ônibus da Guerino Seiscento também estão preparados para ativação do controle automático de velocidade Volvo, sistema que utiliza conectividade por GPS para reduzir a velocidade automaticamente em trechos pré-definidos da estrada, independente da ação do motorista. O recurso é útil em curvas perigosas,



Os novos ônibus Volvo estão equipados com telemetria e sistema de monitoramento

descidas de serra e trechos com alto fluxo de pedestres. Além da condução mais segura, reduz-se o risco de infrações de trânsito ao longo da rota. Os veículos têm também sistema de rebaixamento automático de suspensão, o que resulta em mais segurança de operação e menor consumo de combustível.

Os novos Volvo já estão em operação nas linhas que ligam Curitiba (PR) a Penápolis (SP) e Campo Grande a Três Lagoas (MS), Goiânia (GO), Londrina, Maringá (PR), Assis, Tupã e Penápolis (SP). “São todas linhas longas, com trajetos de mil a 1,2 mil quilômetros, que requerem veículos com alto padrão de conforto e segurança, com boa performance e os menores custos operacionais”, explica o diretor da Guerino.

A Guerino Seiscento possui uma frota de 250 ônibus e emprega 750 funcionários,

dos quais 30% ficam em sua sede em Tupã (SP). O restante trabalha nas diversas agências e garagens em diversos estados, dando suporte a 178 cidades.

A empresa opera 35 linhas interestaduais e 25 linhas intermunicipais, além das linhas urbanas do transporte municipal de Adamantina (SP) e de prestar serviço de fretamento para grandes indústrias. A sua mais recente inovação são as salas vip. Atualmente são duas: uma no terminal de passageiros de Assis (SP) e outra na garagem de Londrina (PR). Em breve, estarão concluídas outras duas, nas cidades de Tupã e Adamantina. As salas possuem sanitários privativos, inclusive para passageiros especiais, televisão, e serviço gratuito de lanches com pães de queijo, sucos, café e leite. “Ao oferecer uma alternativa de parada com qualidade ganhamos a preferência dos passageiros”, afirma o diretor. ■

TRANSPORTE ON DEMAND

É hora de flexibilizar o serviço,
maximizar a qualidade e a
eficiência da frota.

Otimização da frota

Inteligência no planejamento

Atendimento responsivo

Detalhes da viagem

PAMPULHA

Sáb, jul 6

10:00 - 10:30 Tarifa R\$ 2,00

Embarque	Desembarque
Casa	Av. Antônio Abraão Caram, 662

Mostrar no mapa

ID da reserva - 851779

www.empresa1.com.br

+55 31 3516 5200

A Empresa 1 traz para o Brasil o novo sistema de Transporte On Demand. Uma nova plataforma que integra expertise em planejamento e gestão de frota da Trapeze América do Norte com a experiência no transporte público brasileiro da Empresa 1.

Volare testa micro-ônibus Fly 10 em Santa Catarina



A Volare iniciou os testes do micro-ônibus Fly 10 na região metropolitana de Florianópolis, Santa Catarina. O modelo, com 9,60 m de comprimento, faz parte do portfólio de veículos urbanos da marca e está sendo utilizado nas linhas operadas pelo Consórcio Fênix.

Com linhas modernas e atraentes, o Volare Fly 10 oferece total acessibilidade e é ideal para o serviço de transporte urbano, com mais

conforto e segurança aos usuários, além de baixo custo operacional para os operadores. Equipado com motor Cummins ISF 3.8, de 162 cv de potência, tem como destaque o novo câmbio de seis marchas que proporciona economia de combustível e melhor desempenho nas linhas em trajetos com muitos aclives, como os que serão percorridos na Grande Florianópolis.

O Fly 10, cujo teste está sendo acompanhado pela concessionária DAS, de São José, possui largura externa de 2,42 m e tem como seu principal diferencial o baixo consumo de combustível, por conta da relação entre o peso do veículo e a capacidade que oferece.

Marcopolo investe mais R\$ 14 milhões na fábrica de São Paulo

A Marcopolo investiu mais R\$ 14 milhões na fábrica de São Mateus, localizada no Estado do Espírito Santo, para verticalizar a produção. Com isso, a empresa diversifica o seu mix de veículos para os mercados interno e externo, amplia a produção e passa a fabricar também ônibus urbanos e escolares.

“Essa nova forma de atuação torna a produção mais eficiente e permite a integração dos processos de compra, produção, distribuição e venda de seus produtos. Também colabora para o desenvolvimento de fornecedores locais, promovendo o fortalecimento da indústria capixaba”, afirma Lusuir Grochot, diretor de operações industriais da Marcopolo.

A fábrica de São Mateus foi inaugurada em 2014 com investimento de mais de R\$ 100 milhões e era dedicada exclusivamente à fabricação de veículos leves da marca Volare. Ao longo desses cinco anos foram montados mais de dois mil veículos. “Atingimos o nosso mais elevado nível de produção e pretendemos crescer ainda mais, mas isto dependerá do aquecimento do mercado e da evolução das vendas”, afirma Rodrigo Pikussa, diretor do negócio ônibus da Marcopolo.

Com 500 profissionais, a fábrica de São Mateus produz atualmente cinco veículos por dia das marcas Marcopolo e Volare, a maior produção desde o início de suas atividades.

Ruben Bisi é nomeado presidente da Fabus

Ruben Antonio Bisi, diretor de relações institucionais da Marcopolo, foi nomeado presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus). Ele substituiu José Antonio Martins, que depois de mais de 54 anos de trabalho na Marcopolo, se desligou da companhia para se dedicar a projetos pessoais, deixando também o comando dessa entidade.

O executivo terá como responsabilidade atuar junto a



entidades governamentais, empresas automotivas,

associações setoriais, autarquias federais, estaduais e municipais para colaborar com o desenvolvimento e o crescimento da indústria brasileira do ônibus.

Bisi é graduado em engenharia pela Universidade de Caxias do Sul (UCS), com MBA em gestão organizacional pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e formação em STC pela Universidade de Northwestern, nos Estados Unidos. Ele trabalha na Marcopolo há mais

de 45 anos, tendo passado pelas áreas industrial, de engenharia, marketing, estratégia e negócios internacionais. Participou também dos comitês executivo e de estratégia e inovação, com significativa atuação no processo de internacionalização da fabricante.

José Martins continua no cargo de presidente do Simefre (Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários).

Operadora Catedral adquire 58 ônibus Marcopolo



A Catedral, operadora de transportes de Brasília, no Distrito Federal, adquiriu 58 ônibus Marcopolo. Os veículos terão suas entregas concluídas até o fim deste ano.

São 46 unidades de rodoviários, sendo 36 Paradiso New G7 1600 LD e dez Paradiso New G7 1800 DD, em diferentes configurações, com poltronas leito, leito-cama, semileito master e equipados

com ar-condicionado, áudio e vídeo e streaming para entretenimento a bordo. Os ônibus contam ainda com parede de separação total, cortinas, itinerário eletrônico, bagageiro, preparação para sistema de monitoramento e porta-pacotes, além de porta-copos e tomada USB individuais.

Os demais lotes são de seis unidades do urbano Torino e seis do micro-ônibus Senior. Os Torinos têm 13.345 mm de comprimento e são equipados com elevador para acessibilidade e tomadas USB para mais conforto e comodidade dos passageiros. Os micros Senior serão utilizados no transporte urbano no entorno de Brasília.

Neobus vende cinco ônibus New Mega para Santo André

A Viação Vaz, de Santo André, no ABC paulista, adquiriu cinco ônibus urbanos Neobus New Mega, para o transporte público da cidade.

Com chassi Mercedes-Benz OF-1721, os veículos têm 12.240 mm de comprimento, três portas, com elevador na porta central para total acessibilidade, e capacidade para 80 passageiros (38 sentados em poltronas estofadas com encosto alto e 42 em pé).

Possuem janelas urbanas com vidros móveis na parte superior, sistema multiplex,

tomadas USB para todas as poltronas e também para o motorista, além de preparação para wi-fi, GPS, sistema de monitoramento com câmeras de vídeo e monitor no painel do condutor.

Segundo a Neobus, os ônibus New Mega se destacam pela sua extrema robustez. Além de ser espaçoso, econômico e esteticamente atrativo, o veículo foi projetado para as necessidades dos operadores de transportes de todo o país, aliando conforto, desempenho e reduzido custo operacional.

Volare intensifica atuação na África

A Volare apresentou para Camarões, no continente africano, seus diferentes tipos de ônibus desenvolvidos para a região. A iniciativa contou com a parceria da SMT, seu representante local, e o foco da empresa é estimular as vendas do modelo Fly 10 na configuração intermunicipal.

“A SMT é parceira da Volare desde 2015 e, por ser o principal dealer Volvo para veículos comerciais na África e Europa, com presença em 26 países, tem estrutura e equipe técnica para alavancar as vendas dos veículos Volare”, diz Rodrigo

Bisi, gerente de exportação da Volare.

O gerente da Volare considera Camarões um dos mercados mais promissores para os modelos Volare. “Já vendemos, por intermédio da SMT, cerca de 40 veículos para clientes daquele país. E o nosso objetivo é ampliar os negócios.”

O Fly 10, na configuração intermunicipal, tem 10 m de comprimento, motor diesel MWM Acteon 4.12 e capacidade para transportar 34 passageiros sentados. O ônibus possui bagageiro traseiro.

Ofereça uma viagem com mais conforto

Aquecedor de Alimentos - AAF58

Aquecedores e Térmicas de Líquidos

Bebedouro Quente/Frio - BQR20

Geladeira Portátil - CAB18

Geladeira de Ônibus - GPV70

ELBER GELADEIRAS

www.elber.ind.br | 47 3542-3000 | elbar@elber.ind.br
@elbergeladeiras 47 3542-3000

Auto Viação Progresso amplia frota de ônibus Comil



A Auto Viação Progresso, localizada em Recife (PE), renova sua frota com mais ônibus da Comil. Os 16 veículos adquiridos pela empresa têm carroceria Campione Invictus DD e chassi Scania 440 8x2 de 15 metros de comprimento.

Do total de ônibus, 14 unidades são equipadas com 64 poltronas semileito e os outros dois veículos com 40 poltronas leito e leito-cama, além de possuir sanitário no salão superior.

O espaço interno dos veículos conta com conectores USB nas poltronas, ar-condicionado, câmeras, tomadas, monitores, interfone, móveis, wi-fi e sensores de estacionamento. Seu design externo tem nova pintura feita pelo designer Vilella e bagageiro com maior espaço para utilização dos passageiros.

A Auto Viação Progresso é especializada em transportes interestaduais e intermunicipais de passageiros, percorrendo as estradas de dez estados brasileiros. Em meados de 2016 a empresa comprou as primeiras carrocerias Comil. Foram 15 unidades do modelo Campione Invictus 1200.

Grupo Irizar tem novo diretor-geral

Rafael Sterling é o novo diretor-geral do grupo Irizar. Ele assume o cargo em substituição a José Manuel Orcasitas, que após 26 anos no grupo decidiu encerrar sua carreira profissional.



Sterling, que era diretor de negócios internacionais do grupo Irizar, é formado em engenharia de telecomunicações pela Universidade do País Basco, com MBA Executive pela Universidade Comercial de Deusto.

Em seu comunicado a Irizar recorda que nos últimos anos passou por uma

profunda transformação, tornando-se um grupo diversificado industrial e geograficamente, com o desenvolvimento de suas atividades em seis áreas: transporte de passageiros, eletromobilidade, eletrônica, motores e geradores elétricos, conectividade e energia.

“Em 2019 a Irizar completa 130 anos com situação financeira sólida e em contínuo crescimento. Desejamos que Sterling continue no caminho da solidez e dê continuidade à expansão nos próximos anos”, diz a empresa.

Suzantur adquire 20 ônibus da Iveco Bus



A Suzantur, empresa que opera no transporte coletivo das cidades paulistas de Mauá, Santo André, São Carlos e Suzano, comprou 20 ônibus da Iveco Bus.

Com carroceria Marcopolo Torino, os ônibus 170S28 estão equipados com motor N67, da FTP Industrial, cujo torque chega a 950 Nm, já disponíveis na faixa de 1.250 a 1.950 rpm. Segundo a Iveco Bus, este motor emite baixo índice de ruídos e vibrações.

Além de potência, o novo ônibus foi pensado para tornar a viagem do motorista e dos passageiros mais confortável. “O chassi 170S28 conta ainda com volante com três estágios de regulagem longitudinal e um de regulagem vertical. O item melhora a dirigibilidade e permite visão completa do painel de instrumentos e lâmpadas-piloto. Já o sistema de suspensão tem a opção de molas semielípticas, que oferecem maior resistência e facilidade de manutenção, e as molas parabólicas, que têm o

conforto como ponto alto”, detalha a empresa em nota.

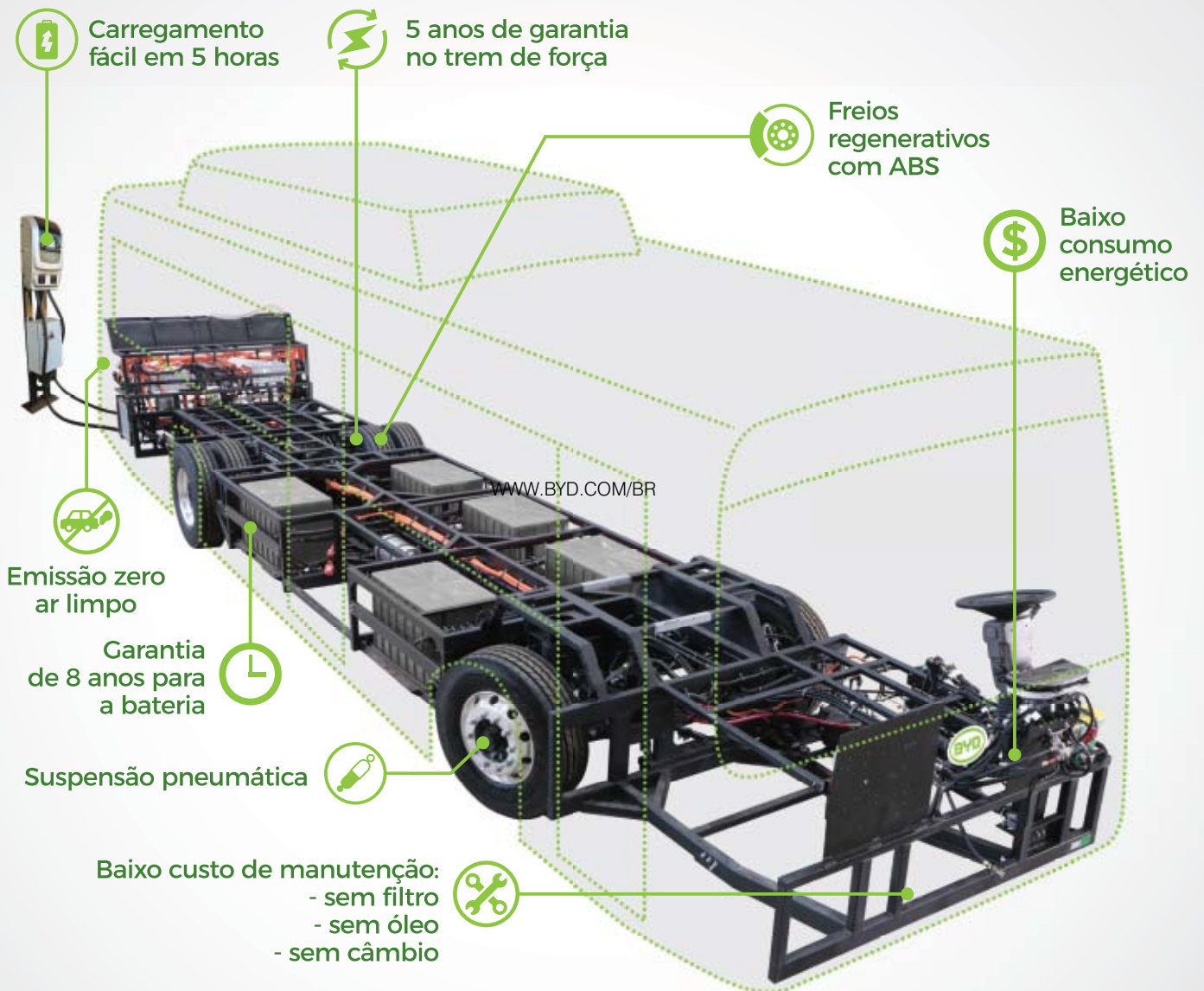
Segundo Wellington Monte, gerente comercial da Iveco Bus, o mercado de 15 e 17 toneladas é um dos maiores no transporte de passageiros e, para este segmento, a marca disponibiliza um veículo que proporciona baixo custo de operação ao transportador. “O propulsor de 6,7 litros é capaz de gerar potência máxima de 280 cv, a maior do segmento, com economia de combustível”, afirma o gerente.

O chassi 170S28 foi projetado e é fabricado no Complexo Industrial da Iveco, em Sete Lagoas (MG), em duas configurações: urbano e fretamento, para aplicações de transporte urbano e intermunicipal. Deste modelo a Suzantur já havia adquirido dez unidades.

Deste chassi de 17 toneladas, que opera em grandes cidades do Brasil e de países da América do Sul no transporte de passageiros, a Iveco vendeu 40 unidades para empresas peruanas.

TRANSPORTE PÚBLICO SEM POLUIÇÃO

CHASSIS DE ÔNIBUS 100% ELÉTRICO BYD



OPÇÕES DE CHASSIS

- D7M - Para aplicação em carroceria com até 9,0m de comprimento (Volare)
- D9W - De piso baixo para aplicação em carroceria com até 13,2m de comprimento (Marcopolo e Caio)
- D9A - De piso alto para aplicação em carroceria com até 13,2m de comprimento (Marcopolo e Caio)



vendas@byd.com

www.byd.com/br

Tel.: +55 19 3514-2550



Foco nos novos rumos sobre trilhos

No seu jubileu de prata a Semana de Tecnologia Metroferroviária, da Aeamesp, debate um conjunto amplo, diversificado e complexo de temas, com participação de especialistas internacionais

ALEXANDRE ASQUINI

De 3 a 6 de setembro de 2019, aconteceu em São Paulo a 25ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, promovida pela Associação de Engenheiros e Arquitetos de Metrô (Aeamesp). Além de visitas técnicas a centros de controle operacionais de operadoras metroferroviárias e do transporte metropolitano por ônibus, o encontro contou com 20 sessões expositivas e debate e outras sessões com apresentação de 70 trabalhos técnicos. O congresso teve como tema geral Trilhos: eficiência e novos rumos. Uma sessão específica comemorou o Jubileu de Prata da Semana de Tecnologia.

O presidente da Aeamesp, engenheiro Pedro Machado destaca a cooperação que envolve o evento: “Graças às diversas parcerias que nossa associação soube construir ao longo de sua história de 25 anos, foi possível consolidar e aprofundar a ideia de fazer da Semana de Tecnologia Metroferroviária um evento aglutinador de outros eventos promovidos por importantes entidades do setor metroferroviário no Brasil, com participação internacional”, disse. A coordenação técnica da 25ª Semana de Tecnologia esteve a cargo da vice-presidente da Aeamesp, arquiteta Bárbara Vicalvi.

O secretário de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, Alexandre Baldy, fez a conferência final da 25ª Semana, apresentando um quadro com 20 projetos concretizados, em andamento ou

em perspectiva em sua pasta nestes primeiros meses da administração. Ele confirmou estarem na pauta a implantação do Trem Intercidades (TIC), entre as cidades paulistas de São Paulo, Jundiaí, Campinas e Americana, iniciativa que poderá estar vinculada à concessão da Linha 7-Rubi, e a concessão em conjunto da Linha 8 – Diamante e da Linha 9 – Esmeralda. Também levou informações a respeito da situação de duas novas linhas de metrô, uma em direção a Guarulhos, a Linha 19 – Celeste, e outra em direção à Região do ABC, a Linha 20 – Rosa.

SESSÕES INTERNACIONAIS – A conferência internacional de abertura esteve a cargo de Philippe Martin, diretor-geral adjunto do grupo francês Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP). Ele falou sobre a evolução histórica, o plano de negócios e as perspectivas futuras do grupo, que atua em 12 países. Um dos aspectos mais significativos de sua exposição foi sublinhar a importância de os

diferentes modos de transporte atuarem de maneira estruturada e coordenada, o que ainda não existe na realidade das principais metrópoles brasileiras.

Pelo quinto ano consecutivo, a Associação Latino-Americana de Metrôs e Subterrâneo (Alamys) organizou uma sessão internacional como parte do programa da Semana de Tecnologia Metroferroviária. Neste ano, a sessão teve como tema as receitas não tarifárias. Fernando Reyes, subgerente de Negócios do Metro de Santiago do Chile mostrou que nessa companhia as receitas não tarifárias (publicidade, o mix comercial, serviços de telecomunicações e os empreendimentos imobiliários) representam aproximadamente 7,5% dos ingressos, e que há um plano para ampliar em 68% esse volume de recursos com a concretização de parte do plano de expansão da rede, já para 2023. A diretora operativa de Qualidade do Serviço ao Usuário dos Subterrâneos de Buenos Aires, Argentina, Erica Peticco, mostrou que telecomunicações, publicidade, locais comerciais e filmagens formam o conjunto de fontes de receita não tarifária do sistema. Ela projetou ingressos não tarifários da ordem de US\$ 3,47 milhões em 2019 e aumento para US\$ 4,49 milhões em 2020.



O secretário de Transportes Metropolitanos, Alexandre Baldy (à esq.), que fez a conferência final, ao lado de Pedro Machado, presidente da Aeamesp

Claudio Ferreira, que comanda a recentemente criada Diretoria Comercial do Metrô-SP, disse que essa companhia conta com cinco fontes de receita não tarifárias (publicidade, varejo nas estações, telecomunicações, desenvolvimento imobiliário e prestação de serviços de consultoria), com ingressos esperados para 2019 superiores a R\$ 250 milhões. A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) também está interessada em desenvolver ações para ampliar o ingresso de recursos não tarifários, conforme explicou Eduardo Jorge Pereira, responsável pela também recentemente criada Diretoria de Planejamento e Novos Negócios da operadora.

A Associação Internacional de Transporte Público, Divisão América Latina (UITP/DAL) coordenou no ambiente da 25ª Semana de Tecnologia Metroferroviária a sessão intitulada “Mobilidade Urbana em Tempo de Mudanças”, com destaque para o Programa Melhores Práticas – América Latina, estabelecido com a finalidade de promover a troca de experiência entre as organizações quanto ao atendimento de excelência aos clientes. A coordenadora desse programa, Valeska Peres Pinto, explicou que essa iniciativa surgiu após a identificação da dificuldade que algumas empresas têm no enfrentamento de mudanças tecnológicas e de conhecimento.

A sessão da UITP apresentou uma exposição do consultor Roberto Sganzerla sobre o projeto de Marketing do Plano de Mobilidade de Brasília, premiado em junho de 2019, em Estocolmo, no congresso mundial da UITP. Profissionais do Metrô-SP, Eliete Mariani e Jaldomir da Silva apresentaram o NavGAT, sistema inédito de audionavegação com infravermelho, criado para dar autonomia às pessoas com deficiência visual que transitam pelo metrô. O seminário da UITP América Latina também contou com palestras sobre os temas “Comunicação e marketing na era digital” e “Inovação e gestão de riscos”.

GOVERNANÇA METROPOLITANA

– Ainda no campo das contribuições internacionais, da sessão Governança Metropolitana, o diretor geral da Barcelona Regional, a agência de desenvolvimento urbano da capital catalã, Josep Bohigas Arneu, apresentou iniciativas em implantação em sua cidade e que deverão trazer uma significativa transformação urbanística. Entre elas está a estratégia de ‘superblocos’, correspondente ao conceito de minibairros em que o intenso fluxo de tráfego acontece no entorno, viabilizando áreas de lazer e convivência. Outro ponto aludido foi a instituição da Zona de Baixa Emissão, área que inclui Barcelona e alguns municípios vizinhos e na qual a circulação de veículos mais poluentes será progressivamente restringida. Tal medida deverá entrar em vigor em janeiro de 2020 e reduzirá em cerca de 125 mil o número dos veículos que circularão na cidade.

GESTÃO DA OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

– Dirigentes de três dos principais sistemas brasileiros de transporte de passageiros sobre trilhos (o Metrô-SP, a CPTM e o CCR Metrô Bahia) trouxeram informações sobre novos serviços, tecnologias de sistemas e metodologias de gestão para aprimorar o desempenho do transporte. Em outra sessão – coordenada pela Universidade Corporativa do Metrô-SP (Unimetro), Luciano Gomes, consultor da empresa Águila, e Cristiano Mendonça, diretor de Manutenção do MetrôRio compartilharam o tempo em uma apresentação intitulada “Gestão para inovar e transformar negócios”, em que se mostrou um case de inovação em processo de aplicação na área de manutenção do MetrôRio. O case tem como base o esforço para a ampliação do chamado ‘wrench time’, que traduz a proporção do tempo em que os trabalhadores estão realmente realizando atividades de trabalho em relação a todas atividades realizadas.



A coordenação técnica da 25ª Semana de Tecnologia esteve a cargo da vice-presidente da Aeamesp, arquiteta Bárbara Vícalvi.

SISTEMAS DE VLT – Como parte de um conjunto de sessões a respeito dos sistemas de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), incluindo trabalhos técnicos sobre operação, planejamento, arrecadação tarifária e outros tópicos relativos a esse modo de transporte, um painel estratégico da 25ª Semana de Tecnologia Metroferroviária debateu essencialmente o papel que poderá ter o VLT na requalificação urbana em grandes e médios centros. A ideia foi discutir a inserção de sistemas de VLT como elemento capaz de reformular de toda a rede de mobilidade e ampliar a competitividade dos centros urbanos. O arquiteto e historiador Ayrton Camargo e Silva afirmou que os sistemas de VLT constituem instrumento de fortalecimento da competitividade do município, pela eficiência dos fluxos de mobilidade e pela renovação das cidades. Foram apresentados dois casos brasileiros de sucesso: o VLT Carioca, no Rio de Janeiro, e o do VLT da Baixada Santista, em São Paulo. Houve ainda a apresentação de projeto em desenvolvimento na cidade paulista de Sorocaba.

O VIAJANTE URBANO – O gerente de Planejamento e Meio Ambiente do Metrô de São Paulo, Luiz Antônio Cortez, apresentou informações atualizadas da Pesquisa Origem e Destino da Região

Metropolitana de São Paulo – 2017. Esse tipo de estudo foi realizado pela primeira vez em 1967 e repetido ininterruptamente a cada dez anos, tendo havido ainda, até agora, duas pesquisas de controle nos anos de 2002 e 2012. A pesquisa é considerada a maior em transportes urbanos no Brasil e se destaca por ser uma ferramenta eficaz para o planejamento da mobilidade.

NORMAS TÉCNICAS – Uma sessão especial da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) focalizou três temas diferentes e complementares referentes à normatização: normas de segurança de tráfego metroferroviário, segurança quanto a incêndios, e informações sobre atividades do comitê especial ABNT CEE 268 Cidades e Comunidades Sustentáveis.

PRÊMIO ANPTRILHOS-CBTU – Uma das sessões especiais da 25ª Semana de Tecnologia foi a solenidade de entrega do 6º Prêmio Tecnologia & Desenvolvimento Metroferroviários – ANPTrilhos-CBTU, uma realização da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) e da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). O prêmio visa incentivar a produção técnica do setor metroferroviário e o intercâmbio tecnológico entre os profissionais da área. Os vencedores, em categorias distintas, foram Melissa Belato do Metrô-SP, com o estudo “Implantação e gerenciamento dos processos de pequenos reparos no Metrô de São Paulo”; Conrado Souza, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), com o trabalho intitulado “Gestão de processos de inundação, enchentes e movimentação de solo na ferrovia”. Arnold Steiner, do Metrô-SP, com o trabalho intitulado “Estudo de caso de transferência de carga aplicada em interface de estruturas em Acesso de Estação”.

INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA – Integrado ao ambiente da 25ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, o III Seminário

de Infraestrutura de Transporte Ferroviário, com dois painéis, traduziu a continuidade de uma parceria entre Aeamesp e Fiesp, através do seu Departamento de Infraestrutura (Deinfra).

Coordenado pelo presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER), Vicente Abate, o primeiro painel discutiu o potencial de crescimento do setor ferroviário no país e contou com dois representantes do governo federal. O secretário nacional de Transporte Terrestre, do Ministério de Infraestrutura, general Jamil Megid Júnior, mostrou como, no entender do governo, os leilões de trechos ferroviários e a renovação de concessões governamentais de expandir em uma década, de 16% para 30%, a participação das ferrovias na matriz de transportes. Ele acrescentou que entre as principais metas do governo para a infraestrutura ferroviária estão a ampliação da participação e os investimentos privados, a prorrogação de contratos de concessões e investimentos cruzados, recuperação da malha existente e aumento da capacidade, bem como reaproveitamento dos ramais desativados, tanto para cargas como para passageiros, e fazer evoluir a gestão e a qualidade de obras e concessões.

O superintendente de Projetos, Custos e Estudos da Valec, Marcos Aires, falou da atuação dessa empresa diante das diretrizes do Ministério da Infraestrutura para expansão da malha ferroviária.

O presidente da operadora MRS, Guilherme Mello informou que foi postergado o projeto do Ferroanel Norte (54 quilômetros entre Perus, na cidade de São Paulo, e Manoel Feio, em Itaquaquetuba), solução concebida para permitir aos trens de carga contornarem parte da Região Metropolitana de São Paulo. Esperava-se que esse projeto recebesse parte da outorga a ser paga pela MRS à União em razão da futura prorrogação antecipada da concessão da Malha Sudeste, mas a companhia

considera prioritário empreender a segregação entre passageiros e cargas no trecho entre São Paulo e Jundiaí e também investir em obras para resolver o gargalo existente entre a Barra Funda e a Mooca, dentro da cidade de São Paulo.

Guilherme Penin, diretor da Rumo, disse que um dos principais destaques de sua empresa vem sendo o transporte por contêiner, “que cresce de 30% a 40% ao ano”. Fabiano Lorenzi, diretor comercial da VLI, contou que a companhia nasceu a partir da identificação da ineficiência do transporte de grãos no país. “De 2013 até 2019, investimos R\$ 9 bilhões para estruturar esse sistema de exportação de grãos, entre outros trabalhos, e podemos afirmar que o investimento em infraestrutura realmente traz um retorno significativo para a sociedade de maneira geral.”

Mediado pelo engenheiro e economista Frederico Bussinger, da empresa de consultoria Katalysis, o segundo painel, sobre projetos ferroviários para o Estado de São Paulo, teve a participação do secretário de Transportes Metropolitanos do governo paulista, Alexandre Baldy. Ele defendeu a separação de vias para cargas e passageiros na faixa de domínio ferroviário entre São Paulo e Campinas, o que facultaria à CPTM uso exclusivo do trecho, além de permitir a implantação do Trem Intercidades (TIC).

O coordenador de Estruturação de Projetos da Secretaria Executiva de Parcerias do governo paulista, Rodrigo Sarmiento Barata, informou que foram definidos 21 projetos ferroviários prioritários para o estado, com destaque para os projetos das Linhas 8 e 9 da CPTM e do Trem Intercidades. Ana Beatriz de Castro, especialista em Transportes do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), destacou como essa organização financeira está apoiando os projetos ferroviários do governo, por ora, com o financiamento do Plano Diretor de Mobilidade da Macrometrópole e apoio à estruturação do TIC no Eixo São Paulo – Campinas e na concessão da Linha 7 da CPTM”. ■

A WORLD OF COMFORT

QUALIDADE, CONFORTO,
E CONFIABILIDADE ALEMÃ
PRODUZIDO NO BRASIL

O Grupo Eberspächer é um dos principais fornecedores e desenvolvedores de sistemas para a indústria automotiva internacional. Estamos construindo a mobilidade do futuro tendo como base **154 anos** de valores sólidos e uma incansável paixão pela inovação. Com suas três divisões – Tecnologia de Exaustão, Sistemas de Controle de Climatização e Controles Automotores – a empresa é uma importante parceira de inovação e referência para fabricantes de automóveis em todo o mundo.

Modelo	Aplicação em Ônibus	Capacidade de Refrigeração	Capacidade de Aquecimento
 AC 515		9 metros	85,400 BTU/h 61,500 BTU/h
 AC 332		13,5 metros	130,000 BTU/h 130,000 BTU/h
 AC 353A		20 metros	218,500 BTU/h 259,000 BTU/h
 AC 353 Premium		15 metros	136,500 BTU/h 130,000 BTU/h
 AC 188 Premium		15 metros	136,500 BTU/h 130,000 BTU/h
 AC 136 AE (ALL-ELECTRIC)		15 metros	136,500 BTU/h 130,000 BTU/h
AC515 G2.II		9 metros	85,400 BTU/h 61,500 BTU/h
AC332 – 135 (LANÇAMENTO)		13,5 metros	130,000 BTU/h 130,000 BTU/h
AC353 G4 A.I		20 metros	218,500 BTU/h 259,000 BTU/h
AC353 G4.II		15 metros	136,500 BTU/h 130,000 BTU/h
AC188		15 metros	136,500 BTU/h 130,000 BTU/h
AC515 G2.III (DESERTO)		10 metros	95,500 BTU/h 61,500 BTU/h
AC 332 – 140 (LANÇAMENTO)		15 metros	143,400 BTU/h 130,000 BTU/h
AC353 G4 A.II		23 metros	230,000 BTU/h 259,000 BTU/h
AC353 G4.IV		15 metros	160,500 BTU/h 82,000 BTU/h
AC188 DD		15 metros	208,400 BTU/h 208,400 BTU/h
AC188 DD		15 metros	208,400 BTU/h 208,400 BTU/h

Modelo

Aplicação em Ônibus

Capacidade de Refrigeração

Capacidade de Aquecimento



ALLISON TRANSMISSION

Rua Agostino Togneri, 57 - São Paulo - SP
CEP: 04690-090
Site: allisontransmission.com
SAC: (11) 5633-2599

A Allison Transmission é uma das principais fabricantes mundiais de transmissões automáticas para veículos comerciais, médios e pesados. A companhia apresenta o novo chassi Mercedes-Benz OF1721, equipado com uma transmissão totalmente automática da marca, modelo T3270xFE. Fundada em 1915, a Allison tem sede em Indianápolis, Indiana, nos Estados Unidos. A empresa conta com aproximadamente 2,9 mil colaboradores no mundo. Com presença no mercado de mais de 80 países, a companhia possui escritórios regionais na Holanda, na China e no Brasil, além de fábricas nos Estados Unidos, Hungria e Índia. A Allison também tem aproximadamente 1,4 mil distribuidores independentes e revendedores em todo o mundo. A empresa exporta seus produtos para Argentina, Colômbia, Chile, Uruguai e Peru.



ALTA GAMA PRIME

Rua Espártaco, 832 - São Paulo - SP
CEP: 02675-031
Site: www.altagamaprime.com.br
SAC: (11) 2802-3555

A Alta Gama Prime é voltada para

soluções integradas, com produtos e mercadorias destinados à identificação. A companhia atua na comercialização de impressoras de cartões de PVC, crachás de PVC, fitas ribbons e pulseiras de identificação, entre outros insumos. A empresa está presente nos estados de São Paulo, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro, exportando seus produtos para diversos países europeus.



AUDAZ TECNOLOGIA

Alameda Oscar Niemeyer, 500 - N. Lima - MG
CEP: 34006-049
Site: www.audaztec.com.br
SAC: (31) 3377-2592

A Audaz Tecnologia promove a revolução da mobilidade corporativa. A partir de uma experiência em gestão de vale-transporte, a empresa criou uma plataforma que estimula o uso de novos modais, transforma os usuários em protagonistas e traz ganhos em sustentabilidade, economia para as empresas e qualidade de vida para os colaboradores. A solução ABSMob é um aplicativo que, por meio de tecnologia baseada em robotização e inteligência artificial, permite ao usuário encontrar as melhores e mais econômicas formas de deslocamento até o trabalho. Com isso, é gerada uma significativa economia em relação às demandas de vale-transporte para as empresas e, ao mesmo tempo, cashback para os colaboradores.



AUTOPASS

Avenida Engenheiro Luiz Carlos Berrini, 105 - São Paulo - SP
CEP: 04571-010
Site: www.autopass.com.br
SAC: 0800-7711800

A Autopass é uma empresa privada de tecnologia, softwares e serviços associados à mobilidade urbana, sendo uma das maiores do Brasil de gestão integrada da cadeia de bilhetagem de transporte de passageiros. A companhia acumula uma experiência de dez anos operando a bilhetagem eletrônica na Grande São Paulo com o case Cartão BOM, que hoje com mais de nove milhões de cartões de transporte emitidos e mais de 3,5 milhões de transações por dia. A empresa oferece soluções personalizadas, por meio da tecnologia e inovação, facilitando a vida do cidadão e contribuindo para a construção de cidades inteligentes, como a implantação do pagamento de passagens de ônibus com cartão de crédito, débito e pré-pago. Desenvolve para o transporte sobre trilhos o pagamento de passagens unitárias via QR Code, trazendo facilidade para os passageiros e diminuindo os custos de operação. Entre os serviços oferecidos, faz a emissão e administração de cartões alimentação e restaurante e outros benefícios para colaboradores de empresas, como vale transporte com o BOM. Atualmente conta com uma rede de mais de dois mil pontos de atendimento físico, eletrônico e digital. Também tem como foco a expansão da bilhetagem eletrônica para outros países da América Latina.



BNDES

Avenida República do Chile, 100 - Rio de Janeiro – RJ
CEP: 20031-917
Site: www.bndes.gov.br
SAC: 0800-7026337

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), empresa pública federal, é hoje o principal instrumento de financiamento de longo prazo para a realização de investimentos em todos os segmentos da economia, em uma política que inclui as dimensões social, regional e ambiental. O apoio do BNDES se dá por meio de financiamentos a projetos de investimentos, aquisição de equipamentos e exportação de bens e serviços. Além disso, o banco atua no fortalecimento da estrutura de capital das empresas privadas, oferece condições especiais para micro, pequenas e médias empresas e destina financiamentos não reembolsáveis a projetos que contribuam para o desenvolvimento social, cultural e tecnológico.



BYD DO BRASIL

Avenida Antônio Buscato, 230 - Campinas - SP
CEP: 13069-119
Site: www.byd.ind.br
SAC: (19) 3514-2550

Gigante global da energia limpa, a BYD

é uma das maiores fabricantes mundiais de baterias de lítio-ferro e de veículos elétricos e plug-in. A empresa está presente em seis continentes, com veículos operando em mais de 300 cidades em 50 países. Superando 240 mil funcionários distribuídos em 30 fábricas ao redor do globo, sendo que 20 mil são engenheiros e pesquisadores que já desenvolveram acima de 24 mil patentes, a BYD é fornecedora de componentes para celulares, tablets e laptops no mundo para outras marcas globais. No Brasil, a companhia abriu sua primeira fábrica em 2015 para produção de ônibus elétricos e comercialização de veículos e empilhadeiras em Campinas, interior de São Paulo. Em abril de 2017, inaugurou sua segunda planta para produção de módulos fotovoltaicos, consolidando-se como uma das líderes desse importante mercado nacional. Em fevereiro de 2019, a BYD Brasil assinou seu primeiro projeto de SkyRail (monotrilho) no país, numa parceria-público-privada (PPP) de R\$ 1,5 bilhão na cidade de Salvador, na Bahia. A BYD Brasil já emprega mais de 250 funcionários nas cidades de Campinas e São Paulo.



CAIO INDUSCAR

Av. das Nações Unidas, 12.901, 5º andar, Torre Oeste - São Paulo - SP
CEP: 04578-000
Site: www.caio.com.br
SAC: (14) 3811-3900

A Caio Induscar produz carrocerias para os segmentos de micros, urbanos e fretamento. Possui forte atuação no

segmento de urbanos, com a comercialização do Apache Vip, Mondego, Millennium e Millennium BRT, articulados, biarticulados e superarticulados. O micro F2400 conta com as versões urbana, executiva e para transporte escolar. Fundada em 1945, a companhia atende a todo o território brasileiro. Atualmente, exporta para países como África do Sul, Angola, Argentina, Chile, Costa Rica, Equador, Guatemala, Jordânia, Líbano, Nigéria, Peru, República Dominicana, Taiti, Trinidad Tobago, Uruguai, Paraguai e México. Com abrangência global, atualmente a Caio está presente em mais de 50 países.



CARUANA

Avenida do Café, 277 - São Paulo - SP
CEP: 04311-900
Site: www.caruanafinanceira.com.br
SAC: 0800-7727210

No mercado desde 2008, a Caruana é uma instituição financeira autorizada pelo Banco Central do Brasil, especializada no segmento de transporte de passageiros, que tem como um de seus objetivos financiar a mobilidade urbana, por meio de produtos especialmente desenvolvidos para este setor. A Caruana disponibiliza linhas de crédito, meios de pagamentos, investimentos, conta digital e serviços financeiros como: domicílio bancário, pagamento a fornecedores e sistema de cobrança com emissão de boletos. A empresa atua em todo o território nacional.



CITTATI

Rua Afonso Celso, 552 - 2º andar - São Paulo - SP
CEP: 04119-002
Site: www.cittati.com.br
SAC: (11) 2853-9850

A Cittati faz a apresentação para o mercado da solução embarcada CittaGeo, além de destacar seus produtos para gestão da frota do transporte coletivo. A companhia desenvolve soluções baseadas em sistemas inteligentes de transporte (ITS) e processamento de dados em tempo real. Isso permite o gerenciamento de operações e monitoramento das frotas. A Cittati tem atuação nacional.



CORDEIRO, LIMA
E ADVOGADOS

CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS

Avenida Paulista, 460, 7º andar - São Paulo - SP
CEP: 01310-904
Site: www.cordeirolima.com.br
SAC: (11) 2478-3609

A Cordeiro, Lima e Advogados presta assessoria jurídica a seus clientes, tanto em suas necessidades mais comuns, quanto em casos e transações de alta complexidade. Com um time de profissionais orientados para atuar como parceiros, a companhia busca entender as reais necessidades das empresas e oferece soluções eficientes para cada especificidade.



COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS (CPTM)

Rua Boa Vista, 162 - 5º andar - São Paulo - SP
CEP: 01014-000
Site: www.cptm.sp.gov.br
SAC: 0800-0550121

Atualmente, a CPTM conta com 273 quilômetros de linhas e 94 estações operacionais, estando presente em 23 municípios. A companhia se apresenta como uma alternativa para atenuar o problema da mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo, promovendo constantemente obras de melhoria e modernização do sistema ferroviário. A CPTM presta serviços de transporte público, tendo como objetivo ser o elo fundamental na cadeia intermodal de transporte de passageiros no estado de São Paulo e aprimorar as opções e experiências dos cidadãos por meio de parcerias e de inovações.



Eberspächer

EBERSPÄECHER CLIMATE CONTROL SYSTEMS

Rua Doutor Alvim Teixeira Aguiar, 495- Sorocaba - SP
CEP: 18087-114
Site: www.eberspaecher.com
SAC: (15) 3141-9100

A Eberspaecher é fabricante de uma linha completa de equipamentos de ar-condicionado e climatização para ônibus dos mais diversos padrões e aplicações como mini, micro-ônibus, rodoviários, para fretamento,

urbanos e articulados. Por meio de sua unidade fabril no país, a empresa atende toda a América do Sul, contando globalmente com uma rede de 800 representantes autorizados nos cinco continentes.



ECOBONUZ

Rua Gonçalves Dias, 874, 4º andar - Belo Horizonte - MG
CEP: 30140-091
Site: www.ecobonuz.com
SAC: (31) 2515-1773

Ecobonuz é um programa de fidelidade pioneiro que une o transporte coletivo e o varejo no Brasil. Oferece soluções em marketing, fidelização, CRM e Business Intelligence para os empresários conseguirem fidelizar clientes. O programa já foi implementado em várias cidades mineiras, dentre elas Ipatinga, Lavras e Varginha. Além dessas localidades, está presente em várias cidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A empresa faz o lançamento de uma ferramenta de análise de dados. Mais moderna e com mais possibilidades de interações do que a atual, a nova plataforma está à disposição que os potenciais empresários parceiros interajam com o produto oferecido.



EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTES

Rua das Gralhas, lote 113, gleba 1, Parque da Cidade - Maricá - RJ
CEP: 24900-075
Site: www.eptmarica.rj.gov.br
SAC: (21) 2634-2377



DUAL BUS 15M ELETRA

A MELHOR TECNOLOGIA DO BRASIL EM TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

A **Eletra** – líder em transporte público sustentável no Brasil – está lançando o seu novo veículo, o **Ônibus Elétrico Híbrido Dual Bus 15m**.

Autonomia, versatilidade e alto desempenho em ambientes urbanos, com a melhor tecnologia nacional, são as principais características do **Dual Bus 15m**.

Todos os seus componentes – chassi, carroceria, motor elétrico e, principalmente, baterias – estão disponíveis no Brasil e garantidos por empresas com estrutura de assistência técnica/reposição em todo o continente latino-americano.

É a soma da tecnologia de tração elétrica **Eletra** com a qualidade dos componentes Moura by Xalt e WEG, líderes da indústria nacional de eletromobilidade.

Completam esse grupo nacional a Marcopolo (carroceria) e a MAN (chassi low-entry 15m), empresas de referência no mercado mundial de ônibus.

O **Dual Bus 15m** é a solução ideal para atender a Zonas de Emissão Zero nas cidades, com ampla autonomia e vida útil garantida de 20 anos. Sem necessidade de infraestrutura de recarga.

É um veículo de tração elétrica alimentado por duas fontes de energia – banco de baterias e grupo motor-gerador – que podem operar em modo conjunto ou independente, a critério do operador. O desligamento pode ser acionado também por um sensor GPS – por exemplo, quando o veículo entrar numa Zona de Emissão Zero.

Na comparação com um ônibus similar convencional, o **Dual Bus Híbrido Elétrico 15m** tem um consumo de diesel 28% inferior e emite 95% a menos de material particulado (MP) e 30% a menos de gás carbônico (CO²).

E a qualquer momento o mesmo veículo pode transformar-se num ônibus 100% elétrico, com emissão zero de poluentes, sem custos adicionais. A critério do operador.



Conjunto de Baterias



Grupo Motor-gerador (GMG)



Gerenciamento do Sistema Elétrico



Motor Elétrico

Se depender da gente, o céu continuará azul!

Contate-nos:

ELETRA – TECNOLOGIA DE TRACÇÃO ELÉTRICA

Rua Monteiro Lobato, 200, Montanhão
São Bernardo do Campo - SP - 09791-253

☎ 55-11-4127-9292 ✉ eletra@eletrabus.com 🌐 www.eletrabus.com.br



A Empresa Pública de Transportes (EPT) é a autarquia municipal de transporte da cidade de Maricá, no Rio de Janeiro, responsável pelo transporte coletivo de passageiros. Segundo a EPT, Maricá é a maior cidade do país a fornecer transporte coletivo com “tarifa zero” para a população.



EMPRESA 1

Avenida Antônio Abrahão Caran, 662 - Belo Horizonte - MG
CEP: 31275-000
Site: www.empresa1.com.br
SAC: (31) 3516-5200

A Empresa 1 disponibiliza soluções completas para gestão de bilhetagem eletrônica, aplicadas a todos os meios de transporte público (ônibus, trem, metrô, BRT e barcas), com destaque para: validadores de última geração com recursos como localização automática de veículos (AVL), wi-fi para passageiros, operação online, pagamentos como EMV, QR Code e NFC, além de biometria facial, aplicativo mobile para pagamento de tarifa, softwares de gestão, arrecadação e venda, serviços de TI e gestão de banco de dados. O portfólio da empresa ganhou ainda mais força, pois além de todo potencial de inovação, e companhia passou a se integrar com a linha da Trapeze, empresa do grupo Volaris que tem forte atuação na América do Norte e Europa. A Empresa 1 apresenta o serviço de transporte on demand e o sistema videomonitoramento (CFTV ou circuito fechado de TV).



EMTU- SP

Rua Quinze De Novembro, 244 - São Paulo - SP
CEP: 01013-000
Site: www.emtu.sp.gov.br
SAC: 0800-7240555

A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU) é controlada pelo governo do estado de São Paulo, sendo vinculada à secretaria de estado dos Transportes Metropolitanos, que fiscaliza e regulamenta o transporte metropolitano de baixa e média capacidade nas cinco regiões metropolitanas de São Paulo: São Paulo, Campinas, Sorocaba, Baixada Santista e Vale do Paraíba e Litoral Norte. Essas cinco áreas somam 134 municípios que têm toda a sua rede de transportes intermunicipais controlada pela empresa.



ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO

Rua Martin Cabral, 87 - Pindamonhangaba - SP - CEP: 12400-020
Site: www.efcj.sp.gov.br
SAC: 0800-055-0121

A centenária Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ) é hoje um complexo que reúne desde a operação de serviços ferroviários até equipamentos voltados ao turismo como parques, mirantes e centros de memória ferroviária. Ao longo de 47 quilômetros de via férrea, os trens e bondes turísticos

operados pela EFCJ atendem as cidades de Pindamonhangaba, Santo Antônio do Pinhal e Campos do Jordão, localizadas no Vale do Paraíba e na Serra da Mantiqueira. Em Pindamonhangaba, o serviço de trem de subúrbio, oferece transporte regular de passageiros.



ETRABRAS MOBILIDADE E ENERGIA

Alameda Rio Negro, 1.030 - Alphaville - Barueri - SP - CEP: 06454-000
Site: www.grupoetra.com
SAC: (11) 4193-4106

A Etrabras ou Etra é um grande grupo empresarial dedicado a colocar ao serviço da sociedade as tecnologias mais avançadas nas áreas de mobilidade, rede de tráfego e transporte, iluminação, energia, segurança e comunicações. A companhia traz a solução embarcada e o sistema central (SMGO) homologados pela SPTrans, cumprindo com todos os requisitos do edital vigente na capital paulista. A Etra está presente em 13 países e no Brasil conta com escritórios em São Paulo, Recife e Rio de Janeiro. Graças à sua estrutura estratégica, o grupo conta com a capacidade para oferecer soluções globais em todo o território nacional e nos mercados exteriores onde seus clientes atuam.



GIRO INC.

75, rue de Port-Royal Est, bureau 500
Montréal (Québec) H3L 3T1
Canadá
Site: www.giro.ca
SAC: +1 514.383.0404

BLUEROAD®

SISTEMAS DE ENTRETENIMENTO DE ÔNIBUS

Monitor de tela de toque ANDROID para assentos de ônibus
Produzido especialmente para uso em ônibus



busworld
EUROPE BRUSSELS
18-23 OCT 2019
Visite-Nos
Corredor:1 136A

**Buscando
Distribuidor
Para
Países**

12 anos de experiência em eletrônica de ônibus

Certificado de Qualidade | Certificado CE | GARANTIA Para Clientes Felizes

 0090 533 433 07 86

 fb.com/blueroadglobal

  /blueroadglobal

www.blueroadbrasil.com

BLUEROAD

Sistemas de Monitoramento Barramento

DTEK DETAY TEKNOLOJI OTOMOTIV SAN TIC LTD

Endereço: Buyuk Istanbul Otogari Yeni Dogu Carsisi No: A158 Bayrampasa / Istanbul TURKEY

Email: info@blueroadglobal.com Phone: 0090 533 433 07 86 - 0090 212 658 35 90



www.blueroadglobal.com



Desde 1979, a Giro Inc. atua nos setores de transporte público, indústria postal e recursos tecnológicos avançados em desenvolvimento de software. A empresa é especializada em softwares de planejamento e gestão das operações de transporte público. Exporta para 26 países em cinco continentes. O software Hastus é a principal ferramenta da marca para planejamento de transporte público, utilizado em mais de 300 cidades no mundo. O Hastus atua no planejamento estratégico e operacional, na gestão das operações diárias e na comunicação com os passageiros. A solução possibilita a melhoria do uso de veículos e de recursos humanos, simplifica a gestão das operações, reduz custos operacionais e melhora a oferta do serviço de transporte ao passageiro com melhores tabelas horárias, sincronização de linhas e melhora a percepção de qualidade geral do transporte.



GOAL SYSTEMS

Avenida João Cabral De Mello Neto, 850,
bloco 2, salas 1.310 e 1.311
Rio de Janeiro- RJ
CEP: 22775-057
Site: www.goalsystems.com
SAC: (21) 3500-6995

A Goal Systems desenvolve softwares de planejamento de classe mundial para sistemas de transportes e fornece consultoria em negócios no setor do transporte. Apresenta seus principais produtos já consagrados a nível mundial como GoalBus, um sistema de software para a gestão do transporte urbano de ônibus, que

faz planejamento de horários, veículos e motoristas, enquanto GoalBus®LD é uma solução voltada para empresas de transporte rodoviário. GoalDriver® é um software de gestão de escalas de motoristas e cobradores que permite administrar de forma eficaz empresas de transporte. GoalRail® é um sistema informático sofisticado e inteligente de aprimoramento de recursos humanos e materiais para o transporte ferroviário. GoalRail®metro é voltado para o transporte ferroviário urbano, permitindo a administração de amplas redes de trens, metrô, VLT e operações sobre trilhos. GoalStaff® é uma ferramenta para recursos humanos e elaboração de escalas dirigido a todo tipo de entidades, empresas e organismos. GoalPlane® é um software para companhias aéreas. Atualmente, a Goal Systems tem mais de oito mil veículos utilizando seus softwares e obtendo economias superiores a um 3%. Exporta seus produtos e serviços para todos os continentes. Além do escritório no Rio de Janeiro, a Goal Systems está presente na Colômbia, no Chile, no México, na Espanha e na França.



GRUPO IMPLY

Rodovia Imply Tecnologia, 1.111 - RST
287 Km 105 - Santa Cruz do Sul - RS
CEP: 96815-911
Site: www.imply.com
SAC: (51) 2106-8000

O Grupo Imply® desenvolve uma vasta gama de soluções tecnológicas para transformar as experiências dos usuários. Displays e painéis eletrônicos de alta

resolução e sistemas de digital signage; postos de autoatendimento (ATM) Self Service para serviços e pagamentos. A linha de produtos da empresa conta com inovações, como impressora e dispensadora de cartões coloridos personalizados; sistema de gerenciamento de filas; Eleven 360, uma solução integrada para vender ingressos, controlar acessos, gerenciar mensalidades e programas de fidelidade, sistema cashless, monitoramento em tempo real e consultoria especializada, além de soluções (softwares e hardwares) customizadas para cada projeto. Presente em mais de 125 países, a Imply também atua em todos os estados brasileiros. O parque tecnológico da empresa conta com várias fábricas integradas em 180 mil metros quadrados, e mais de 13 mil metros quadrados de área construída, em Santa Cruz do Sul, a 150 quilômetros de Porto Alegre.



GRUPO MOURA

Rua Edson Mororó Moura, 65 - Jaboatão
dos Guararapes - PE
CEP: 54400-235
Site: www.moura.com.br
SAC: 0800-7012021

Voltada inicialmente para o setor automotivo, a Moura ampliou a sua atuação para outros segmentos, produzindo, hoje, baterias e sistemas de acumulação de energia para as mais diversas aplicações, como motos, barcos, empilhadeiras, nobreaks, metrô, trens, estações de telefonia e sistemas de armazenagem. A empresa exhibe a nova linha de baterias

de lítio desenvolvida para equipar o ônibus Dual Bus, produzido pela Eletra. Criada em 1957, a Moura está presente em todo o território nacional, além de possuir distribuidores na Argentina e no Uruguai.



HARSCO RAIL

Av. Marechal Câmara, 160, sala 1.118 -
Rio de Janeiro - RJ
CEP: 20020-080
Site: www.harscorail.com
SAC: (21)2510-5143

Para o segmento de ônibus a Harsco Rail, por meio da sua divisão Protran Technologies, fabrica as soluções de segurança secundária Safe Turn Alert (STA) e Blind Spot Awareness (BSA,) que visam mitigar o potencial de colisão entre ônibus, pedestres e ciclistas. O sistema é projetado para enviar um aviso sonoro e luminoso logo que uma manobra no ônibus é executada, bem como para alertar o motorista quando objetos estão posicionados no ponto cego do veículo. Os pedestres e ciclistas também são alertados quando o ônibus faz uma manobra. Será apresentado um modelo com os principais funcionalidades do sistema, como central de controle, acionamento por contato dos alertas sonoros, alto falantes com mensagens de aviso para ciclistas e pedestres, iluminação de leds simulando os avisos luminosos, posicionamento dos radares de identificação de pontos cegos. A empresa atua na comercialização, instalação e assistência técnica em toda a América Latina.



IVECO (CNH INDUSTRIAL)

Rua Senador Milton Campos, 175 - Nova
Lima - MG
CEP: 34000-000
Site: ivecobus.com.br
SAC: 0800-7023443

O principal produto da Iveco é o chassi 170S28 de 280 cv, com seis cilindros. De acordo com o fabricante, o modelo apresenta menor consumo de combustível e conta com a tecnologia downspeeding (redução das rotações do motor), com pré-disposição para equipamento de ar-condicionado. O chassi promete baixo índice de ruídos e vibrações, além de maior conforto para motoristas e também passageiros. O motor FPT Industrial alia melhor desempenho, eficiência, confiabilidade, inovação e economia, com maior robustez e tempo de operação com mais capacidade de carga. A empresa exporta para países como Argentina, Paraguai, Costa Rica e República Dominicana.



MASTERCARD

Avenida Nações Unidas, 14.171, 20º andar
- São Paulo - SP
CEP: 04794-000
Site: www.mastercard.com.br
SAC: 0800-0474465

A Mastercard, em parceria com emissores, operadoras de transporte, empresas de bilhetagem e adquirente, permite aos usuários

do transporte público utilizar cartões de crédito, débito e pré-pago da marca que tenham a função de pagamento por aproximação. Também poderão ser utilizados cartões registrados em carteiras digitais de celulares. A inovação de pagamento no transporte público foi projetada pela companhia a partir do grande desafio que o tema mobilidade urbana apresenta em escala global e também no Brasil. O objetivo é contribuir para que as cidades se tornem mais eficientes e sustentáveis e, com isso, permitir que a vida seja mais inclusiva, segura e conveniente para seus habitantes. Com a ampliação da aceitação no transporte público, uma das metas da Mastercard é combater o dinheiro em espécie. Nesta etapa do projeto, o foco é substituir o dinheiro circulante utilizado no pagamento da viagem pelo meio eletrônico, seja com o cartão sem contato ou com as carteiras digitais dos celulares. Estudos da consultoria Value Partners, que analisaram os custos indiretos do dinheiro, a economia informal e os impactos da migração para meios eletrônicos de pagamento em 35 países, mostraram que, no Brasil, um aumento de 10% no uso dos meios eletrônicos já teria potencial de expandir o PIB em 1%.



MAXTRACK

Rod. Fernão Dias (BR-381) Km 490 - Be-
tim - MG
CEP: 32670-790
Site: www.maxtrack.com.br
SAC: (31)3311-2900

A Maxtrack fornece rastreadores de veículos, roteadores sem fio e terminais de dados. O destaque da empresa é o



computador de bordo com visão computacional, DVR, roteador wifi para 50 conexões simultâneas, gateway LoRaWAN, 4G, dentre várias outras funcionalidades. Outra novidade é o roteador de garagem ou terminal com DVR, roteador wifi para 50 conexões simultâneas e gateway LoRaWAN. Presente em todo o território nacional, a Maxtrack comercializa seus produtos em diversos países da América do Sul, Europa, Oriente Médio.



MERCEDES-BENZ

Av. Alfred Jurzykowski, 562 - São Bernardo do Campo - SP
CEP: 09680-900
Site: www.mercedes-benz.com.br
SAC: 0800-9709090

A partir do posicionamento "Pensando no coletivo. Pensando no futuro", a Mercedes-Benz mobiliza diversos players do segmento de ônibus para a busca permanente de soluções de mobilidade e de compatibilidade ambiental. Entre suas ações e iniciativas incluem-se o desenvolvimento de veículos para combustíveis alternativos e a introdução de tecnologias que reduzem o consumo e as emissões. Como exemplo, o Brasil é rico na oferta de produtos de origem vegetal e gordura animal, criando possibilidades para a produção de biocombustíveis como o HVO (Óleo Vegetal Hidrotreatado). A empresa destaca também soluções para redução de consumo e emissões, como o RKM (sistema de recuperação de energia elétrica). O gerenciamento inteligente do

RKM, cuja principal vocação são os ônibus urbanos, aproveita a reserva de capacidade de energia elétrica produzida pelos alternadores do veículo, principalmente nos momentos de desaceleração, e a armazena em super capacitores, que atuam de modo autônomo. A energia elétrica armazenada é utilizada como fonte adicional durante os momentos de aceleração do ônibus. Nos testes realizados pela engenharia de desenvolvimento da Mercedes-Benz, foram registradas economias médias de cerca de 2%. Além disso, o RKM assegura diminuição nas emissões de CO² (dióxido de carbono).



MOOVIT

Rua Barão do Flamengo, 22, sala 402 - Rio de Janeiro - RJ
CEP: 22220-080
Site: www.moovit.com
SAC: suporte@moovit.com

O Moovit é um aplicativo de mobilidade urbana multimodal baseado no conceito de Mobilidade como Serviço (MaaS), que dispõe de um sistema de banco de dados para planejamento de transporte. A empresa atua no Brasil e em mais 95 países. A plataforma MaaS oferece às cidades uma maneira controlada e estruturada para que as partes interessadas em mobilidade obtenham análises de dados valiosos e ao mesmo tempo ofereçam aos passageiros um aplicativo de mobilidade, disponível para qualquer smartphone. TimePro é um sistema preciso de localização de veículos em tempo real que oferece aos passageiros as informações do transporte público em tempo real em seus próprios smartphones.



NOXXON SAT

Avenida Fagundes Filho, 145 - São Paulo - SP
CEP: 04304-010
Site: www.noxxonsat.com.br
SAC: (11) 4054-0265

Desde 2007 no mercado de tecnologia, a Noxxon Sat oferece soluções para monitoramento e gestão no transporte público e privado. A empresa disponibiliza a plataforma NX6000, uma solução completa de equipamentos embarcados que possibilita a telemetria remota do veículo alimentando todo o planejamento de manutenção. O produto conta com computador de bordo com 3G, 4G e wifi, terminal de dados com RFID, circuito fechado de TV com câmeras IP HD, telemetria (rede CAN ou sensores), sistema de áudio e painéis PMV, monitor de mídia, integração com letreiros e validadores, contador de passageiros e acesso a wifi para os usuários. A Noxxon Sat atua em todo o estado de São Paulo e também exporta para a Costa Rica.



NTU

SAUS Quadra 1 - Bloco J - Edifício CNT - Ala A - 9º andar - Brasília - DF
CEP: 70070-944
Site: www.ntu.org.br
SAC: (61) 2103-9293

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), fundada em 29



REGISTRAR BONS MOMENTOS, NO CONFORTO
DE UM VEÍCULO CLIMATIZADO AIRES, FAZ



DIFERENÇA

RODOVIÁRIO | PISO DUPLO | URBANO | VANS | MINI E MICRO-ÔNIBUS | VEÍCULOS ESPECIAIS



INOVAÇÃO | TECNOLOGIA | QUALIDADE | DESIGN | LEVE E COMPACTO | REFRIGERANTE ECOLÓGICO | MELHOR CUSTO BENEFÍCIO



AIRES

Climatização para Ônibus

EMPRESA DO GRUPO VMG - 100% BRASILEIRA

VMG AIRES Indústria e Comércio de Climatização Ltda
Av. Santos Dumont, 4321 - G2 - Joinville SC
Tel. 47 | 3489-7200 WhatsApp: 47 | 99642-2020
vmgaires@vmgaires.com.br | www.vmgaires.com.br





de julho de 1987, é uma entidade de classe nacional, com o objetivo principal de representar as operadoras de ônibus urbanos e metropolitanos frente ao poder público e à sociedade civil. Visando fortalecer e alavancar o desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana, a NTU vem atuando como interlocutora do setor de transporte público de passageiros.

Perto

PERTO

Rua Nissin Castiel, 640 - Gravataí - RS
CEP: 94045-420
Site: www.perto.com.br
SAC: (51) 3489-8700

A Perto faz parte do grupo Digicon e elabora soluções inovadoras para automação bancária, varejo, transporte e estacionamento, tais como recicladores de cédulas e moedas, cofres inteligentes, fechaduras eletrônicas e pontos de serviços (POS). Genuinamente brasileira, possui rede própria de serviços. Os terminais de autoatendimento da empresa para venda e recarga de crédito para o transporte público, que facilitam o pagamento com dinheiro ou cartão em metrô, trem, ônibus e barcas. A companhia possui uma unidade fabril em Jaipur, na Índia.



PRODATA MOBILITY BRASIL

Avenida Paulista, 1.009 - 16º Andar - São Paulo - SP
CEP: 01310-200
Site: www.prodatamobility.com.br
SAC: (11) 3146-2226

Em atuação no mercado nacional desde 1991, a Prodata Mobility Brasil fornece sistemas inteligentes de arrecadação de tarifas e de controle de frota para empresas operadoras de transporte público de passageiros. A empresa desenvolve equipamentos como validadores, biometria facial, leitor QR Code, solução embarcada para wi-fi e console para motorista. Em termos de serviços, a empresa fornece soluções para bilhetagem eletrônica e para terminais de autoatendimento (ATM), monitoramento de frotas, telemetria, Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS). A companhia conta com fábrica própria, exportando alguns componentes para outros países da América Latina.



SACYR

Rua Fidêncio Ramos, 195, 14º andar - São Paulo - SP
CEP: 04551-010
Site: www.sacyr.com
SAC: (11) 2198-8850

A Sacyr Engenharia e Infraestruturas foi criada em 1986, sendo especializada na área de infraestrutura, com experiência em todos os tipos de projetos de construção civil, como autoestradas, ferrovias, metrô, obras marítimas e hidráulicas. Atuando em mais de vinte países, a Sacyr tem seu foco de atuação voltado para a inovação tecnológica, a qualidade dos serviços, o rígido cumprimento dos prazos dos contratos, além de ser credenciada internacionalmente pelo seu padrão de segurança do trabalho e de respeito ao meio ambiente. A companhia possui projetos em mais de 20 países e em todo o território brasileiro.

SECRETARIA MUNICIPAL

DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

Rua Barão de Itapetininga, 18 - São Paulo - SP
CEP: 01042-001
Site: www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/

Criada em 1967, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes é responsável por formular, propor, gerir e avaliar políticas públicas para o desenvolvimento da mobilidade urbana, além de estudar, planejar, gerir, integrar, fiscalizar e controlar os transportes individuais e coletivos do município de São Paulo. A secretaria também executa os serviços de trânsito de competência do município e estabelece diretrizes e normas para o uso da rede viária.



SEST-SENAT

SAUS Q.1 - Bloco J - Ed. Clésio Andrade - Brasília- DF
CEP: 70070-944
Site: www.sestsenat.org.br
SAC: 0800-7282891

O Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Sest-Senat) é voltado para a formação e na qualificação de profissionais do setor de transportes para o mercado de trabalho, ofertando cursos especializados, presenciais e à distância. Disponibiliza cuidados com a saúde e com o bem-estar dos trabalhadores do transporte e dos seus dependentes, por meio de atendimentos de saúde nas especialidades de odontologia, fisioterapia, nutrição e psicologia. A entidade destaca o simulador de direção como um exemplo concreto de hibridização do ensino, que utiliza a tecnologia de

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



realidade virtual nos cursos presenciais. A prática no equipamento faz parte do treinamento de motoristas de cargas e de passageiros e oferece aos participantes a experiência para enfrentar desafios reais da profissão.



SOFTPLAN

Avenida Luiz Boiteux Piazza, 1.302, lote 87/89 - Florianópolis – SC
CEP: 88056-000
Site: www.softplan.com.br
SAC: (48)3024-8000

A Softplan é especialista em desenvolvimento em soluções nos seguimentos da justiça, indústria da construção, gestão pública e saúde. O Stip é uma plataforma para gestão digital da fiscalização e regulação dos serviços públicos, que permite a centralização de informações, a comunicação de forma ágil e facilitada com todos envolvidos, aumentando a eficiência e a assertividade do trabalho em campo.



SONDA | M2M

Alameda Europa, 1.206 – Cidade Tamboré - Santana de Parnaíba - SP
CEP: 06543-325
Site: www.sonda.com/pt-br
SAC: (11) 3126-6000

A Sonda é uma empresa latino-americana de softwares e serviços de tecnologia, com receita de US\$ 1,152 bilhão, em 2018, e 16 mil funcionários. A companhia tem presença direta na Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Equador, México,

Panamá, Peru e Uruguai. No Brasil, atua em todo o território nacional, com mais de oito mil colaboradores e 700 clientes. A empresa conta com seis centros de serviços, um centro de inovação e três data centers. A receita da companhia no Brasil, em 2018, foi de US\$ 329 milhões. A companhia apresenta o portfólio voltado para transporte e mobilidade, com foco também na aquisição da empresa M2M Solutions, conhecida pela forte atuação nesse setor.



SPURBANUSS

Rua Helena, 218 – 11º andar - São Paulo - SP
CEP: 04552-050
Site: www.spurbanuss.com.br
SAC: (11) 5186-5500

O Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss) é uma entidade civil, sem fins lucrativos, que congrega as empresas concessionárias responsáveis pelos serviços de transporte de passageiros por ônibus do município de São Paulo. Sua finalidade é cuidar dos interesses do setor, buscando a melhoria e o desenvolvimento dos serviços, bem como a defesa de políticas públicas que priorizem o transporte coletivo sobre o individual. O SPUrbanuss também desenvolve ações que contribuam para a mobilidade urbana, para a sustentabilidade do setor e para a qualidade dos serviços oferecidos aos clientes do transporte público por ônibus. O sindicato participa das negociações coletivas, celebrando convenção coletiva de trabalho, apresentando ou instaurando dissídio coletivo, no

âmbito de sua competência legal, além de organizar e manter serviços que beneficiem as empresas associadas, prestando-lhes assistência e apoio, em consonância com os interesses gerais da categoria econômica.



TACOM

Avenida Raja Gabaglia, 3.800 - Belo Horizonte – MG
CEP: 30494-310
Site: www.tacom.com.br
SAC: (31) 3348-1000

A Tacom é voltada para o desenvolvimento de tecnologias inovadoras e eficientes aplicadas ao transporte urbano de passageiros por meios de pagamento eletrônico e gestão operacional, possuindo diversas patentes nestes segmentos. Fornece sistemas inteligentes de transporte (ITS) completamente integrados (CITBus), compreendendo os seguintes módulos: bilhetagem eletrônica (CIT-Sbe), biometria facial (Cit-Image), gestão georreferenciada de frotas (CIT-Sao), sistema de informação aos usuários (CIT-Siu), filmagem digital (Buszoom) e telemetria. A empresa fornece ainda o validador CCIT 4.0, que possibilita receita adicional por meio da veiculação de propaganda embarcada no próprio equipamento e soluções que completam a sua rede de vendas. O destaque da Tacom é o lançamento do CITbus Next Generation. A evolução do CITbus, que está ampliando suas funcionalidades com novas tecnologias. O foco da nova geração é aumentar a velocidade do transporte público, reduzir custos operacionais e trazer mais conforto aos passageiros.



TRANSDATA

Rua Ana Custódio da Silva, 120 - Campinas – SP
CEP: 13052-502
Site: www.itstransdata.com
SAC: (19) 3515-1100

A Transdata é especializada no desenvolvimento de tecnologias integradas em sistemas inteligentes de transporte (ITS) dedicadas à mobilidade e reconhecida por sua tecnologia e experiência na bilhetagem eletrônica e em transporte de passageiros, como a biometria facial, controle operacional e gestão de frota, monitoramento, informação ao passageiro em tempo real, data center e rede de vendas, além de tarifa georreferenciada e ferramentas voltadas para relacionamento e fidelização. A companhia possui 25 anos de experiência em mais de 400 cidades no Brasil e do mundo, com mais de 600 projetos, 25 mil ônibus monitorados e mais de 65 mil equipamentos produzidos, impactando positivamente 30 milhões de passageiros por dia. A Transdata apresenta o AtlasPay, uma solução em pagamentos para o transporte público, sendo a primeira parte da nova plataforma de ITS da empresa, que integra todas as tecnologias embarcadas para a exploração do transporte público, desde a bilhetagem eletrônica até a telemetria, passando pelo videomonitoramento e biometria facial. O AtlasPay proporciona soluções inteligentes como pagamento via wifi, carteira virtual com créditos armazenados em nuvem e flexibilização da política tarifária. Outro destaque é o BusPlus, um sistema de reserva e venda de passagens online para o segmento rodoviário.

TRANSFONE

Av. Raja Gabáglia, 3.800, sala 02 - Belo Horizonte - MG
CEP: 304949-310
Site: www.kimmais.com.br

A Transfone atua na recarga de cartão de transporte e de celulares, clube de benefícios e pagamento de contas. O aplicativo KIM para recarga, já conhecido pelo mercado, será relançado na versão KIM+ app, com novas funcionalidades e possibilidades para o cliente do transporte público. A companhia está presente na regiões sudeste, nordeste e sul do território brasileiro.



T'TRANS

Rua Funchal, 551, 5º Andar - São Paulo – SP
CEP: 04551-060
Site: www.ttrans.com.br
SAC: (11) 3039-1000

A T'Trans destaca-se no segmento metroferroviário, participando e realizando contratos nas áreas de energia, sinalização e controle, centro de controle operacional, telecomunicações, bilhetagem eletrônica e material rodante. Na área de material rodante, está capacitada a apresentar soluções para reforma e fabricação de trens de passageiros e vagões de carga, truques, aparelhos de mudança de via, engates, além de diversos componentes, como sapatas frenantes e aparelhos de dilatação em suas unidades industriais, localizadas nas cidades de Três Rios, no Rio de Janeiro, Jarinu e Hortolândia, em São Paulo. A linha de bloqueios permite diferentes configurações de acordo com necessidades específicas, integrando diferentes tipos controladores e validadores. Com vasta experiência

na produção e implementação de sistemas de transporte por trilhos, a T'Trans apresenta soluções em VLT (elétricos e a diesel), que proporcionam regularidade, conforto, qualidade e segurança. Com piso baixo, os carros facilitam os embarques e desembarques.



UBUS TECNOLOGIA

Rua Jurubatuba, 1.350 - São Bernardo do Campo – SP
Site: www.ubus.com.br
SAC: (11) 4103-6077

O UBus é uma plataforma de transporte coletivo sob demanda que oferece aos seus usuários conforto, comodidade e segurança, que conta com veículos equipados com ar-condicionado, TV, rádio, wifi e banco de couro



VIA

Rua dos Franceses, 498 - São Paulo - SP
Site: platform.ridewithvia.com
CEP: 01329-010
SAC: (11) 99374-2929

A Via tem como objetivo redesenhar o transporte público coletivo, fomentando a evolução de um sistema de rotas e horários rígidos para uma rede sob demanda totalmente dinâmica. Lançada em Nova York em 2013, a Via tem quase uma centena de implementações em 20 países, inclusive no Brasil, com CityBus 2.0, em Goiânia, integrando-se perfeitamente à infraestrutura de transporte público para impulsionar a mobilidade. No



Citybus 2.0, o usuário escolhe seu destino, confirma a viagem e é direcionado para o ponto virtual, onde deve pegar o miniônibus, que será identificado na plataforma. Existem operações semelhantes em outras 50 cidades nos Estados Unidos, Europa, Canadá e Ásia.



Caminhões Ônibus

VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS

Rua Volkswagen, 100 - Resende - RJ
CEP: 27537-803
Site: www.vwco.com.br
SAC: 0800-0193333

A Volksbus surge com uma linha renovada que promete mais tecnologia, robustez, confiabilidade, baixo custo operacional e suporte técnico. A família é hoje composta por 17 chassis, que contribuem para a melhoria no transporte de passageiros. A linha foi desenvolvida para as mais variadas demandas de transporte de passageiros. Com chassis versáteis e robustos, o portfólio é voltado para operadores que precisam de modelos mini e micro que trafegam mais facilmente nos bairros e também de chassis com motores dianteiros e traseiros, para linhas distribuidoras e alimentadoras. Em produtos e serviços, a montadora inaugurou o conceito para a função dos monitores de pós-vendas, profissionais especializados que acompanham de perto a operação dos clientes, com visitas periódicas e treinamento dos motoristas. A rede de concessionárias possui 80 pontos de atendimento dedicados ao cliente de ônibus. A empresa traz o Volksbus 18.280, equipado com motor MAN D08 de seis cilindros e 280

cv, com opção de transmissão automática ou automatizada e piso baixo. O modelo foi concebido em sinergia com o projeto europeu e apresenta novos conceitos de construção e tecnologias voltadas para as operações urbanas com veículo acessível de padrão mundial. A Volkswagen Caminhões e Ônibus exporta os chassis Volksbus para as mais severas aplicações em 30 países da América Latina, África e Oriente Médio.



VOLVO

Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2.600 - Curitiba - PR
CEP: 81260-900
Site: www.volvo.com.br
SAC: 0800-411050

Com presença em toda a América Latina, a Volvo oferece uma linha completa de chassis de ônibus semipesados e pesados. No segmento de urbanos, a marca é conhecida pelos chassis urbanos de grande capacidade para sistemas BRT (Bus Rapid Transit). A companhia é líder de mercado em ônibus articulados e biarticulados, com mais de 50% de participação nas frotas deste tipo de veículo em cidades da América Latina como Bogotá e Cali, na Colômbia, além de várias capitais brasileiras como Rio de Janeiro, Curitiba e Goiânia. Em rodoviários, a marca foi pioneira em sistemas como controle eletrônico de estabilidade, freios eletrônicos e câmbio eletrônico automatizado. A última tecnologia é o controle automático de velocidade, que usa localização GPS para reduzir automaticamente a velocidade dos ônibus em áreas como terminais e nas proximidades de escolas, e em curvas perigosas,

independentemente da ação do motorista. A Volvo destaca o B270F 6x2 com carroceria de 15 metros e motor dianteiro, flexibilidade de layout, capacidade técnica total de 24 toneladas, suspensão pneumática integral e capacidade de até 116 passageiros.



WEG

Avenida Waldemar Grubba, 3.000 - Jaraguá do Sul - SC
CEP: 89256-900
Site: www.weg.net
SAC: (47) 3276-4000

Desde 1961 no mercado, a Weg é especializada em pesquisa, desenvolvimento, produção, industrialização, comércio, exportação, importação, representação e locação de máquinas elétricas girantes; máquinas, equipamentos e sistemas de concepção mecânica, elétrica, eletromecânica, eletrônica; geração, transmissão e distribuição de energia elétrica; programas para computadores, controladores programáveis, componentes eletromecânicos e eletrônicos destinados ao controle de circuitos elétricos; aerogeradores e módulos fotovoltaicos. A empresa atua ainda na criação, arrendamento, administração e manutenção de entrepostos aduaneiros; aluguel de máquinas e equipamentos de uso industrial; prestação de serviços de montagem, instalação, manutenção e assistência técnica relacionada aos produtos fabricados pela própria companhia ou por terceiros e participação em outras sociedades, negócios e empreendimentos de qualquer natureza, dentro e fora do país. A Weg tem fábricas em Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Espírito Santo e Amazonas, além de exportar seus produtos para países da América do Sul, América do Norte, Europa, África e Ásia.



26
NOVEMBRO
2019

Transamérica Hotel | SP

As Majores 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 **Majores 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

Majores & Melhores
DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE



transporte
Tudo no movimento MODERNO



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

O SEU CORRETOR DE SEGUROS PAROU NO TEMPO?
A **Qualinvest** É O FUTURO EM SUAS MÃOS



MUDE SUA FORMA DE CONTRATAR SEGUROS

Qualinvest



11 4440-2323



11 95336-4696



rconibus@qualinvest.com.br



www.webrconibus.com.br