



TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E MOBILIDADE URBANA

CTM Ano 29 - N° 146 - R\$ 22,00
www.otmeditora.com

BRT SOROCABA INVESTE EM INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS



Otávio Cunha, presidente da NTU,
avalia os impactos no transporte urbano

Mercedes-Benz apresenta novidades
em ônibus rodoviários

Volvo vende 200 ônibus
articulados para o Chile

Fabus prevê queda de 50%
na produção de ônibus

Santiago compra modelos da Caio
com chassis Scania

Marcopolo desenvolve
soluções de biosegurança

Angola inicia sistema
de transporte urbano regular

BR7 Mobilidade é a nova
operadora de São Bernardo do Campo

Jurandir Fernandes comenta
as implicações da pandemia na mobilidade

Francisco Christovam analisa
as perspectivas para o transporte coletivo

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

Como evitar o colapso do transporte coletivo no país

Um dos setores mais afetados pela pandemia do coronavírus, o transporte coletivo de passageiros tem pela frente o desafio de encontrar uma alternativa para equilibrar os desajustes decorrentes da crise sanitária. Segundo os dirigentes das entidades setoriais, a situação continua cada vez mais grave: os impactos causados já acumulam mais de R\$ 2 bilhões de prejuízo apenas no setor de transporte público por ônibus, com queda de 70% no número de passageiros. Os prejuízos foram absorvidos no primeiro período da crise pelas operadoras e, parcialmente amortizados, após a edição da medida provisória que permite a suspensão temporária de contratos e a redução da carga horária de trabalho e dos salários.

Para amenizar os danos, as entidades ligadas ao transporte apresentou ao governo federal proposta de auxílio para cobrir a diferença entre receita e despesas das empresas para que a atividade de transporte público, um serviço essencial, se mantenha mesmo com baixa demanda. Até o momento, não houve resposta.

Para os próximos meses, a expectativa não é boa. Conforme avaliam as mesmas entidades, se nada for feito para socorrer financeiramente o setor de transporte coletivo, mais da metade das empresas deixará de operar no pós-pandemia. O colapso não ocorrerá da noite para o dia, mas está em curso, relatam os dirigentes do setor.

Para enfrentar esta fase difícil, várias entidades como a NTU, Fabus, Anfavea e ANTP (que representa as operadoras de transporte público) estão se movimentando e já elaboraram um pacote de reivindicações, incluindo um programa social que destinaram mensalmente R\$ 2,5 bilhões aos municípios para a aquisição de créditos elétricos de passagens de ônibus e o financiamento de longo prazo com taxas de juros acessíveis, além da desoneração da folha de pagamento. São medidas emergenciais para evitar o colapso de transporte coletivo.

A expectativa é de que as autoridades adotem rapidamente as ações necessárias para contornar o agravamento da situação.

Eduardo Chau Ribeiro



Ano 29 - Nº 146 - Mai-Jun 2020 - R\$ 22,00

**REDAÇÃO
DIRETOR**

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Sonia Moraes, Márcia Pinna Raspanti,
Alexandre Asquini

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carloscrisculo@otmeditora.com

Raul Urrutia
raulurrutia@otmeditora.com

Gustavo Lauria
gustavolauria@otmeditora.com

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidalrodrigues@otmeditora.com

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Barbara Ghelen
barbaraghelen@otmeditora.com

PUBLICIDADE

Karoline Jones
karolinejones@otmeditora.com

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tanianascimento@otmeditora.com

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

Tiragem

10.000 exemplares

Impressão

Elyon

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



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

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

otmeditora@otmeditora.com

Filiada a:



SUMÁRIO

ENTREVISTA

O presidente executivo da NTU, Otávio Cunha, analisa os impactos da pandemia no transporte coletivo brasileiro 6

INFRAESTRUTURA

Projeto do BRT Sorocaba tem como diferenciais o investimento em soluções tecnológicas e o modelo de negócios 10

LANÇAMENTO

Mercedes-Benz apresenta novos modelos da linha O 500 de ônibus rodoviários, com motor de 430 cv 14

AMÉRICA LATINA

Volvo vende 200 ônibus articulados para a Subus, empresa operadora do transporte urbano em Santiago, no Chile 16

EXPORTAÇÕES

Caio comercializa 355 ônibus com chassis Scania para o sistema urbano da Rede Metropolitana de Mobilidade, no Chile 18

CAMINHO DA ESCOLA

Volkswagen entregou 146 ônibus escolares a Porto Velho, em Rondônia, parte da licitação de 3.600 veículos conquistada pela empresa 19

ANFAVEA

As montadoras retomaram as vendas internas e as exportações em junho, principalmente de modelos rodoviários 22

CARROCERIAS

Fabus prevê queda de 50% na produção de ônibus até o final do ano, o que significa a fabricação de onze mil carrocerias 24

INOVAÇÃO

Marcopolo cria soluções de biossegurança, como o sistema de desinfecção dos veículos por névoa e sistema de luz ultravioleta nos sanitários 26

ÁFRICA

Angola inicia a implementação do sistema regular de transporte coletivo no município de Lubango, na província da Huíla 28

EQUADOR

Mercedes-Benz e Mascarello produzem veículo com chassi O 500 RS 1942 e carroceria Roma 6 para o mercado equatoriano 33

URBANO

BR7 Mobilidade assume a operação das linhas de ônibus de São Bernardo do Campo, com uma série de novidades 34

MEIO AMBIENTE

Viação Piracicabana Distrito Federal investe em inovação e tecnologia para cumprir suas metas em sustentabilidade 36

TECNOLOGIA

Plataforma CittaMobi permite que os processos ligados aos cartões de transporte sejam realizados de forma virtual 38

ENTREVISTA

Jurandir Fernandes, presidente da seção América Latina da UITP, aborda as implicações da pandemia na mobilidade 40

FRETAMENTO

A retomada das atividades exige adoção de protocolos criados a partir de recomendações dos órgãos competentes 46

INDÚSTRIA

Setor de autopeças acumula déficit de US\$ 1,48 bilhão de janeiro a maio deste ano, de acordo com o Sindipeças 48

SOFTWARES

Goal Systems, empresa de soluções para planejamento de recursos, estabelece metas ambiciosas para o Brasil 49

PARCERIA

Dunlop fecha acordo com a Volare para fornecer o modelo SP 320 com maior durabilidade para os novos ônibus da marca 50

PANDEMIA

Viação Reunidas, que na região metropolitana de Goiânia, retoma a operação, após interrupção das atividades 54

FROTA

Transwolff coloca em circulação mais 51 ônibus Mercedes-Benz OF 1724 na sua frota de mais de 1.200 veículos em São Paulo 55

ELETRIFICAÇÃO

Siemens irá fornecer infraestrutura para terminal de ônibus elétricos da VAG, em Nuremberg, na Alemanha 57

ÁSIA

A fábrica brasileira da Mercedes-Benz produzirá chassis de ônibus que a Daimler Buses comercializará no Vietnã 58

SEÇÕES – Editorial 3 | Artigos 42, 44 | Panorama 52

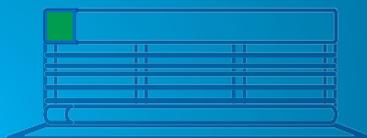
BRT SOROCABA. INOVAÇÃO E PIONEIRISMO.



Em um momento de escassez de recursos públicos, a cidade de Sorocaba inova ao realizar a primeira concessão precedida de obra no segmento de pneus para a construção do **BRT - Bus Rapid Transit**. Essa parceria com a iniciativa privada, inédita no setor de transportes, está viabilizando uma grande evolução no transporte da cidade, uma reorganização completa do sistema, que vai operar com mais rapidez, conforto e segurança.

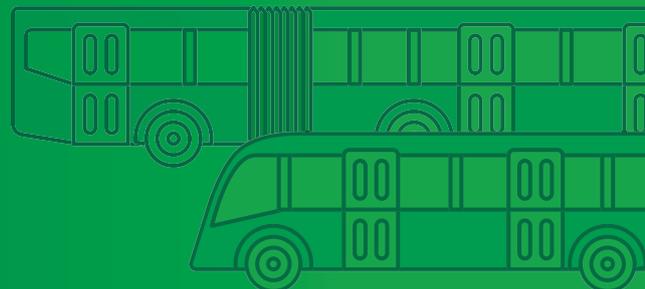
Infraestrutura

- 3 corredores exclusivos
- 3 terminais
- 4 estações de integração
- 28 estações preferenciais
- 96 pontos de parada



Tecnologia, conforto e segurança

- 125 ônibus com ar-condicionado, tomadas USB e wifi de alta velocidade
- Tecnologia embarcada para monitoramento da frota
- Painéis eletrônicos nos pontos de parada, estações e terminais com informação dos horários dos ônibus
- 1.100 câmeras de segurança nos veículos, nas estações e nas ruas
- Central de controle operacional para monitoramento da operação



martalima

Presidente executivo da NTU adverte: “O colapso está em curso”

MÁRCIA PINNA RASPANTI

TECHNIBUS – Em março, a NTU já alertava que o transporte coletivo entraria em colapso em virtude da pandemia. Como está a situação atualmente?

OTÁVIO CUNHA – A situação continua cada vez mais grave. Estamos caminhando para o colapso. A segunda edição da pesquisa do setor, realizada recentemente pela NTU, “Covid-19 e o transporte público por ônibus: impactos no setor e ações realizadas”, revela prejuízo acumulado de R\$ 2,1 bilhões, queda de 71% no número de passageiros e aumento de 80% nas demissões, além de redução e paralisações do serviço em várias cidades.

TECHNIBUS – O que o poder público (esferas municipais, estaduais e federal) fez para apoiar o setor?

OTÁVIO CUNHA – Até o momento, o desequilíbrio entre as receitas e custos no período da pandemia pode ser dividido em duas fases. Na primeira fase, ou seja, durante a segunda quinzena de março e até o dia 5 de abril de 2020, os prejuízos foram completamente absorvidos pelas empresas, sem qualquer apoio ou subvenção. Na segunda fase, de 6 de abril até 15 de maio de 2020, já com a vigência da Medida Provisória (MP) 936, os prejuízos foram parcialmente amortizados. A MP 936 permitiu a suspensão temporária de contratos e a redução da carga horária de trabalho



Otávio da Cunha Filho, presidente executivo da NTU

e dos salários.

Os efeitos da medida têm validade de três meses e exigem a manutenção do quadro de trabalhadores atingidos por no mínimo mais 60 ou 90 dias, dependendo do tipo de acordo feito. Após o fim do prazo de efeito da MP, as empresas voltarão a ter um impacto significativo da folha de pagamento nos custos. Essa realidade, somada à continuidade da forte queda da receita tarifária e à falta de apoio do governo federal com alguma medida de socorro financeiro substancial direcionada para o setor, poderá provocar o encerramento das atividades, ou mesmo a falência, de

uma quantidade grande de operadoras.

TECHNIBUS – O que a NTU pleiteia junto ao poder público?

OTÁVIO CUNHA – Nesse sentido, nossa principal proposta de resgate do setor, formulada até o momento, é o projeto elaborado com base na proposta levada por entidades ligadas ao transporte público para o governo federal, ainda no início da pandemia. A sugestão é criar um programa que consista na aquisição mensal de créditos eletrônicos de passagens, enquanto perdurar a crise do Covid-19, em volume suficiente para cobrir a diferença entre receita e despesa das empresas. O transporte público é atividade essencial e precisa continuar rodando mesmo com baixa demanda. Segundo a proposta, cada crédito eletrônico de passagem corresponde a uma tarifa pública vigente no sistema de transporte coletivo por ônibus de cada localidade. Assim, o governo federal poderia usar os créditos do programa Transporte Social como um estoque a ser empregado depois da crise do coronavírus, para distribuir entre os beneficiários dos seus próprios programas sociais. A proposta é assinada pelo Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana, Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e NTU. Desde que foi proposto, o programa já serviu de subsídio para a criação de projetos de lei no

Congresso. Infelizmente, ainda não teve o desfecho que o setor espera, porque não foi acatada pelo governo federal.

TECHNIBUS – *É possível pensar em novos subsídios para o transporte coletivo, como já ocorre em cidades como São Paulo?*

OTÁVIO CUNHA – Seria uma opção, já que os novos protocolos sanitários adotados em muitas cidades implicam aumento da oferta para uma demanda reduzida, de modo a reduzir as aglomerações. Esse custo precisa ser coberto de alguma forma e não dá para pensar em reajustes tarifários nesse momento, em que muitas pessoas tiveram perda de renda. Um caminho seria buscar nos orçamentos públicos aqueles recursos que não estão sendo usados, e que poderiam ser usados por estados e municípios para aliviar o peso do transporte público. A verdade é que, com o país em crise e com a falta de sensibilidade do

governo federal, e até da Justiça brasileira, para a situação crítica do transporte coletivo urbano, tem sido difícil levar adiante soluções. Cidades como Brasília e Curitiba se propuseram a dar esse apoio às empresas de ônibus coletivo, mas foram impedidas pelos respectivos ministérios públicos de continuar oferecendo esse apoio financeiro. O desafio é grande e algo precisa ser feito, do contrário não teremos transporte público quando a pandemia passar. Outros países estão investindo somas expressivas para evitar a quebra de seus sistemas de transporte público.

TECHNIBUS – *Com a flexibilização das medidas de isolamento social, o senhor acredita que a situação do transporte coletivo deve se normalizar?*

OTÁVIO CUNHA – A defasagem entre receita e despesa deve diminuir, mas tudo indica que vai se manter. O modelo atual

está inviabilizado. Será necessária uma série de ajustes e medidas para reestruturação da oferta desse serviço, no modelo de custeio e de operação no pós-pandemia.

TECHNIBUS – *Qual a sua expectativa para os próximos meses?*

OTÁVIO CUNHA – Infelizmente, nossa expectativa não é boa. Se nada for feito para socorrer financeiramente o setor de transporte coletivo urbano no Brasil, mais da metade das empresas vai deixar de operar no pós-pandemia. A crise do setor só tende a se tornar mais aguda, pela falta de recursos para manter a operação do serviço. O colapso não ocorrerá da noite para o dia, mas está em curso.

TECHNIBUS – *A tecnologia tem ajudado o setor a se planejar nesse período de crise?*

OTÁVIO CUNHA – Nosso planejamento passa por ações conjuntas entre poder público, gestores do serviço nos estados e municípios, e as empresas. O transporte coletivo urbano é um serviço de natureza essencial, público e concedido à iniciativa privada, portanto não há como fazer planejamento sem a participação dos entes públicos. Temos visto um aumento do interesse das empresas e gestores públicos locais em tecnologias de gestão de operações e gestão de frotas, que podem responder com mais rapidez aos ajustes no planejamento da oferta e sua adequação à demanda, que têm variado muito, às vezes de um dia para o outro. Mas o problema é que essas inovações custam, e também esbarram numa legislação que impede iniciativas dos operadores na oferta de serviços sob demanda, complementares à rede pública básica, e no momento ninguém está com margem para novos investimentos.



Transportar pessoas é algo complexo. Vender passagens não precisa ser.

Ao criar uma tecnologia inteligente e fácil de implantar, com emissão de BP-e, vendas online e funções customizáveis e inéditas, levamos às empresas gestão moderna e unificada e, aos viajantes, compras sem filas e convenientes. Um sistema completo para inovar nas viagens rodoviárias.

BusPlus

- . BP-e: entrega por SMS, e-mail ou impresso
- . Venda embarcada e canais integrados
- . Tarifa dinâmica: precificação diferenciada
- . Alerta de poltrona mais rentável por trecho
- . CRM: fidelização de passageiros
- . Fácil implantação: por vídeo e suporte online



Saiba mais
itstransdata.com/busplus

Vamos juntos conectar modernidade
e conveniência nas viagens de ônibus?

itstransdata.com

    /SomosTransdata



Made2209

 **TRANSDATA**
conectando caminhos

BRT Sorocaba: inovação a serviço da mobilidade

Projeto de transporte urbano tem como diferenciais o investimento em soluções tecnológicas e o modelo de negócios

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A frota conta com 125 ônibus com carroceria Caio e chassi Mercedes-Benz

Sorocaba, cidade no interior paulista, se prepara para dar um importante passo no campo da mobilidade. Até o final deste ano, o sistema BRT (Bus Rapid Transit) da cidade será inaugurado, com uma série de novidades, a começar pelo seu modelo de negócios. Com uma parceria entre o poder público e a iniciativa privada, o projeto é uma concessão precedida de obra, o que é uma inovação no transporte por ônibus no Brasil.

Para realizar as obras e posteriormente cuidar da operação e da manutenção do sistema, foi criada a BRT Sorocaba, uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) formada pelas empresas CS Brasil, do grupo JSL, e MobiBrasil. O projeto conta com investimentos de R\$ 384 milhões para a execução de obras de infraestrutura, projetos,

desapropriações, material rodante e de sistema inteligentes de transporte (ITS).

Do total destinado à implementação do BRT, R\$ 251 milhões estão sendo aplicados pela concessionária BRT Sorocaba, R\$ 127 milhões aportados por meio de financiamento da Caixa Econômica Federal e R\$ 6 milhões pela prefeitura de Sorocaba.

A participação dos futuros operadores do BRT traz benefícios que serão sentidos pelos usuários. "O grande diferencial é o planejamento. O projeto foi pensado com foco em mobilidade, sendo que quem será responsável pela operação pôde participar da elaboração do projeto. Esse 'olhar' da iniciativa privada é muito importante para que o sistema funcione da melhor forma", afirma Niege Chaves, presidente do grupo

MobiBrasil e sócia da concessionária BRT Sorocaba.

Para os executivos da concessionária, o fato de o operador estar envolvido com a concepção e a execução do projeto, resulta em um comprometimento maior com a obra. "A concessionária não está somente preocupada em construir o BRT. Buscamos os menores custos aliados ao que existe de mais eficiente, já pensando no futuro, em como o sistema irá operar. É um modelo que poderá ser replicado em outras cidades", enfatiza João Bosco, CEO da CS Brasil.

INOVAÇÃO – A tecnologia é um dos pontos fortes do projeto. O investimento em tecnologia e automação é de R\$ 44 milhões. Uma plataforma desenvolvida pela CittaMobi conectará e integrará de forma inteligente todos os dispositivos da operação. A partir do ITS, 16 sistemas integrados auxiliarão toda operação dos veículos nos terminais, estações e corredores do BRT.

As soluções interligam informações que darão suporte à operação do BRT, desde dados gerados pelas catracas, bilhetagem, câmeras, sensores das portas, TV e canais de som. A partir desses indicadores, a tecnologia ITS recebe as informações, processa, interage e envia comandos e mensagens de texto ou áudio.

Além disso, a plataforma mantém o monitoramento de toda operação, controla os processos e possui ampla automação para ações remotas. Tudo isso, a partir de uma única interface com operação controlada

de forma remota e estações com necessidade de menos fiscais e proporcionando mais autonomia ao sistema.

Entre as funcionalidades disponíveis pela tecnologia ITS estão: sistema de controle centralizado e previsões Cittamobi; monitoramento; redes de transmissão de dados envolvendo 40 quilômetros em fibra ótica e centenas de equipamentos; monitoramento embarcado; sistema de multimídia, informação e entretenimento; sonorização digital; sistema de posicionamento do material rodante.

A bilhetagem eletrônica é fornecida pela Empresa 1. Segundo a companhia, o BRT contará com bilhetagem online, pagamento com QR Code integrado, aplicativo de informação ao usuário, recarga online e ferramenta de biometria facial Sigom Vision para controle de fraude. O total são 150 validadores distribuídos em todas as estações, todos na modalidade de bloqueio.

O passageiro poderá utilizar o cartão de transporte ou a carteira digital. Para realizar a modernização da bilhetagem (migração tecnológica), não haverá necessidade de troca dos cartões.

A compra de passagens poderá ser feita por meio de aplicativo. O usuário adquire o crédito avulso, gerando um QR Code no celular. Para validar a entrada, basta aproximar o celular ao leitor da catraca. Os dados serão acompanhados pelo Centro de Controle Operacional (CCO) da concessionária e pela Urbes Trânsito e Transporte, para que o poder público tenha acesso a todas as informações.

Os usuários e colaboradores do BRT Sorocaba terão acesso à internet gratuita por wi-fi. De acordo com a concessionária, Sorocaba será a primeira cidade a disponibilizar conexões de alta velocidade e baixa latência, superiores ao 4G oferecido pelas operadoras. O sinal estará disponível nos terminais, estações e pontos de parada onde os veículos circularão. O passageiro terá acesso a informações sobre o fluxo de



Niege Chaves, presidente da MobiBrasil, e João Bosco, CEO da CS Brasil

chegada e partida dos ônibus e tempo de trajeto, desta forma tendo mais previsibilidade sobre a viagem.

Ao embarcar no sistema BRT, o usuário também terá informações em tempo real por meio do aplicativo CittaMobi e visualizando nas TV e painéis dispostos nos terminais, estações e pontos de parada. “O BRT Sorocaba foi pensado com foco na mobilidade. A tecnologia vai permitir que

o usuário possa escolher qual a melhor rota e também ter acesso a vários serviços integrados. Se ele quiser usar uma bicicleta para finalizar sua viagem, por exemplo, poderá saber onde e como fazê-lo. É a mesma tecnologia usada na Linha 4 do Metrô de São Paulo”, conta Niege Chaves.

O sistema de som envia avisos quando necessário. Se um usuário do sistema acionar o Botão de Incidente Grave, conhecido



O sistema é composto por três corredores exclusivos e cinco corredores estruturais



Na primeira fase, a operação será parcial e contará com 43 ônibus

como BIG, do aplicativo CittaMobi, o operador no CCO recebe o alerta e visualiza as imagens podendo até enviar um alerta sonoro ou tomar outra providência.

OBRAS E FROTA – O BRT Sorocaba terá um total de 125 ônibus com carroceria Caio e chassi Mercedes-Benz. Os ônibus serão de 12,5 metros e 23 metros. Os modelos de maior comprimento serão Caio Millennium BRT com piso alto, vidro colado, elevador na porta central e chassi Mercedes-Benz O 500MDA.

Na primeira fase, que se inicia em agosto, a operação será parcial e contará com 43 veículos, sendo 14 superarticulados e 29 padron. Todos equipados com ar-condicionado, tomada USB, wi-fi e monitoramento de câmeras. O primeiro corredor a ser inaugurado conta com 16 quilômetros de extensão, nove estações e um terminal.

Quando o sistema começar a funcionar integralmente, as linhas BRT e estruturais que compõem o novo sistema percorrerão os corredores exclusivos BRT fazendo a conexão do eixo norte-sul da cidade. Já as

linhas alimentadoras (de outras operadoras existentes no município) funcionarão como ponte de interligação ao pegar os passageiros nos bairros e levar até o ponto de entrada dos corredores BRT que estão localizados nas estações de integração e nos terminais.

Composto por três corredores exclusivos (Itavuvu, Ipanema e Oeste) e cinco corredores estruturais, 28 estações preferenciais, quatro estações de integração, três novos terminais (Vitória Régia, São Bento e Manchester) e 96 pontos de parada, o sistema permite ainda a integração com os terminais Santo Antônio e São Paulo, com as seis áreas de transferências e a integração temporal entre diferentes linhas.

Foram instalados também novos abrigos com tomadas USB e acesso wi-fi para os usuários do transporte urbano. Para se conectar, o passageiro deve localizar a rede BRT Sorocaba e se cadastrar informando seu RG e CPF, ou se preferir, também pode realizar o login por meio de suas redes sociais (Facebook, Instagram ou Twitter).

Com o BRT, os sorocabanos poderão circular pela cidade pagando uma única tarifa. As faixas exclusivas de ônibus e o embarque em nível proporcionam mais rapidez, segurança e acessibilidade ao transporte.

O projeto faz uso da energia limpa por meio de placas fotovoltaicas. Essa será a fonte alimentadora para geração de energia elétrica que irá abastecer a operação dos terminais, estações e garagem. O BRT terá 1,1 mil câmeras distribuídas nos ônibus, nas estações e no trajeto dos corredores possibilitando mais de um milhão de metros quadrados de área monitorada.

As obras estão sendo executadas simultaneamente em várias avenidas da cidade. O corredor Itavuvu e o terminal Vitória Régia seguem em fase de finalização das estruturas, instalações, vedações e coberturas. O corredor Ipanema e os corredores estruturais passam por obras de demolições de pavimento, movimentação de terra, serviços de drenagem, fundações e pavimentação. ■



Foram instalados novos abrigos com tomadas USB e acesso wi-fi para os usuários



No trânsito, dê sentido à vida.

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

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

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

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

Mercedes-Benz

Referência em ônibus.





Novos itens são voltados para desempenho, economia e eficiência dos veículos

Mercedes-Benz traz novidades em ônibus rodoviários

Com motor mais potente, de 430 cv, a montadora apresenta os novos modelos rodoviários O 500 RSD 2443 6x2 e O 500 RSDD 2743 8x2

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Mercedes-Benz anunciou uma série de inovações para a linha O 500 de ônibus rodoviários. Com o novo motor de 430 cv, a marca traz para o mercado os modelos O 500 RSD 2443 6x2 e O 500 RSDD 2743 8x2. “E nós temos outro lançamento para o segmento rodoviário, o

O 500 RS com PBT de 19,6 toneladas, que permite a instalação de carrocerias de 14 metros, atendendo à nova legislação do Contran”, informa Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Outra novidade da marca para o

segmento rodoviário está voltada ao O 500 RSDD, que se torna o primeiro ônibus rodoviário 8x2 do mercado brasileiro a vir equipado com piloto automático adaptativo (ACC), sistema de frenagem de emergência (AEBS) e sistema de aviso de faixa (LDWS) como itens de

série. Essas tecnologias, já conhecidas e disponíveis para outros modelos da Linha O 500, podem ser requisitadas pelos clientes também em ônibus com freio a tambor.

O aumento de potência do motor OM 457 LA deve-se a uma nova parametrização dos módulos eletrônicos, com novas curvas de potência e de torque, chegando-se em 430 cv a 2.000 rpm e a 2.100 Nm a 1.100 rpm. "O mercado estava solicitando um ônibus mais potente, especialmente para carrocerias DD (Double Decker) e HD (High Decker) de 14 e de 15 metros", destaca Barbosa. "A maior potência traz um ganho de eficiência nos motores de ônibus mais pesados, levando a um melhor desempenho em topografias mais severas. Além disso, somando-se a outras medidas, como o pacote Fuel Efficiency e o estilo de condução do motorista, pode-se chegar até 10% de economia no consumo de combustível, reduzindo custo operacional para as empresas de transporte."

O desenvolvimento do motor de 430 cv resultou no lançamento dos novos modelos O 500 RSD 2443 6x2 e RSDD 2743 8x2, incrementando o portfólio da marca para transporte rodoviário de médias e longas distâncias e para o turismo de luxo. Dessa forma, o cliente escolhe a configuração que melhor atenda suas demandas: DD para aplicação mista,



Walter Barbosa: "Pode-se chegar até 10% de economia no consumo de combustível"

com leito embaixo e classe executiva na parte superior do ônibus, e HD com poltronas na parte de cima e bagagens na parte de baixo.

Os ônibus O 500 RSD 2443 e RSDD 2743 contam com a chave geral com acionamento por tecla no painel de instrumentos, assistente de partida em rampa e a roda de alumínio 9.00 x 22,5 com pneu 295/80 R 22,5.

Além das diferentes variações de potência dos ônibus O 500, o portfólio da marca oferece três versões de caixas de mudanças: mecânica, automatizada e

automática. Com isso, os clientes podem escolher a melhor combinação de motor e câmbio para a aplicação rodoviária de sua frota.

A partir de julho deste ano, o rodoviário O 500 RSDD 8x2 estará equipado com piloto automático adaptativo (ACC), sistema de frenagem de emergência (AEBS) e sistema de aviso de faixa (LDWS). Esta solução foi apresentada ao mercado em 2018, como item opcional, primeiramente para os chassis O 500 RS 1836 4x2 e RSD 2436 6x2 com freio a disco. Em 2019, alcançou o RS 4x2 e o RSD 6x2 com freio a tambor. A partir de 2020, também está disponível para o O 500 RSDD 8x2 com freio a tambor.

A Mercedes-Benz lança uma versão do O 500 RS 4x2 com peso bruto total (PBT) de 19,6 toneladas para carrocerias de 14 metros de comprimento. "Com o PBT maior para o O 500 RS, estamos preparados para atender à Resolução 210 do Contran que autoriza carrocerias de 14 metros para veículos 4x2. Esse novo modelo se junta à versão já conhecida do O 500 RS de 18,5 toneladas de PBT para carrocerias de 13,2 metros", afirma Barbosa. ■



**Chassi O 500 RSDD
2743 8x2**



Os ônibus Volvo vão rodar na Rede Metropolitana de Mobilidade (RED)

Volvo vende 200 ônibus articulados para o Chile

Os veículos B8RLE articulados foram adquiridos pela Subus, empresa que opera o transporte urbano da capital do Chile

SONIA MORAES

A Volvo vendeu mais 200 ônibus para Santiago. Os veículos B8RLE articulados foram adquiridos pela Subus, que opera o transporte urbano da capital do Chile. Esta empresa já havia comprado no segundo semestre do ano passado 120 ônibus da marca, modelo padron.

Os ônibus que estão sendo entregues para o mercado chileno são produzidos na fábrica de Borås, na Suécia, e encaroçados na fábrica da Marcopolo de Cartagena, na Colômbia. É um chassi com entrada baixa, capacidade para 180 passageiros, motor traseiro de oito litros e padrão de emissões Euro 6, conforme atualmente exigido pela cidade de Santiago. O controle da operação de exportação é feito pela Volvo do Brasil.

“Temos tradição no fornecimento de

ônibus e soluções inovadoras para o Chile desde o início da integração do sistema, quando se decidiu melhorar a qualidade e ampliar a capacidade de transporte da capital”, afirma Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Buses Latin America.

Com a compra dos novos ônibus



articulados, a Subus, uma das maiores empresas de transporte da capital chilena, passa a contar com 320 novos veículos Volvo somente nestes dois últimos negócios, realizados em menos de um ano. Os veículos vão rodar na Rede Metropolitana de Mobilidade (RED), o antigo Transantiago. “Esta venda consolida a relação comercial com a Subus, que possui em sua frota 1.250 ônibus Volvo, e confirma a confiança em nossa marca”, afirma José Antonio Margalet, diretor comercial de ônibus da Volvo Chile.

A Rede Metropolitana de Mobilidade, um dos mais importantes sistemas organizados de transporte coletivo urbano da

Fabiano Todeschini: “Temos tradição no fornecimento de ônibus e soluções para o Chile”

VOLVO ATINGE A MARCA DE 100 MIL CAIXAS I-SHIFT PRODUZIDAS NO BRASIL

A fábrica brasileira da Volvo alcançou a produção de 100 mil unidades da I-Shift, a avançada caixa de câmbio que equipa caminhões e ônibus da marca. “A transmissão automatizada da Volvo foi o maior avanço para economia de combustível, conforto e produtividade no setor de transportes comerciais desde sua introdução no Brasil”, declara Alan Holzmann, diretor de estratégia de produto da Volvo.

Atualmente, 100% dos caminhões da linha F, dos modelos pesados da linha VM e dos ônibus rodoviários com motor traseiro da marca saem da linha de produção com a I-Shift. “Foi uma aceitação espetacular”, afirma Holzmann, ao lembrar que a caixa automatizada era uma tecnologia nunca vista antes no setor de transporte comercial nacional quando foi lançada em 2003, ainda em sua versão importada da Suécia. “Mesmo na Europa, era um projeto disruptivo, muito superior às caixas manuais ou às caixas automáticas tradicionais, com conversor de torque.

A I-Shift da Volvo foi um grande divisor de águas, muito à frente da tecnologia de qualquer outro fabricante de transmissões”, assegura Holzmann.

“A I-Shift é um dos produtos mais admirados da marca em todo o mundo”, assinala Luiz Bohatch, diretor de produção de Powertrain na Volvo, divisão responsável pela produção dessa caixa automatizada no complexo industrial da marca em Curitiba, no Paraná. “Hoje, ela está presente em quase todos os veículos comercializados nos mercados internacionais da Volvo”, complementa o executivo.

Engenheiros, técnicos e montadores brasileiros e suecos trabalharam em cooperação no projeto para implementar a linha de produção de caixas I-Shift no Brasil em 2011, a primeira do gênero fora da Suécia. “Além do desenvolvimento de competências técnicas de produto e processo, a experiência de trabalhar com colegas suecos e brasileiros em um projeto que, na época, já previa soluções alinhadas com a Indús-

tria 4.0, foi marcante. Somos um único time, com uma única direção”, afirma Bohatch. No projeto de nacionalização foram aplicados muitos conceitos e princípios do VPS, sigla interna que define o modelo de produção enxuta aplicado pela Volvo. O objetivo é garantir segurança, qualidade e produtividade por meio de avançadas tecnologias no processo de manufatura.

O projeto brasileiro da linha de montagem de caixas automatizadas teve tanto sucesso que o mesmo conceito e as mesmas soluções foram replicados em outra fábrica do Grupo Volvo nos Estados Unidos, que viria a ser construída depois. A reputação da I-Shift é resultado dos muitos benefícios que proporciona. A começar pela significativa redução no consumo de combustível. “O diesel é um dos principais custos na planilha do transportador e a caixa I-Shift contribui para uma condução melhor, com menos gasto de combustível”, assegura Alcides Cavalcanti, diretor comercial de caminhões da Volvo.



Alexandre Selski: “Os novos ônibus da Volvo são mais limpos e seguros”

América Latina, opera com uma frota de cerca de 6.200 ônibus pesados, sendo 2.850 da marca Volvo, incluindo os 200 novos articulados. É um sistema de transporte estruturado e com grande sucesso em Santiago, uma das cinco mais populosas metrópoles do continente e maior cidade do Chile. A RED integra ônibus,

metrô e trens, permitindo o deslocamento nos 32 distritos da capital e sua região metropolitana, com o pagamento de um bilhete único, válido para duas horas após o primeiro embarque. Cerca de 6,2 milhões de usuários acessam o sistema diariamente.

“Nossos ônibus continuam contribuindo decisivamente para melhorar a mobilidade urbana de Santiago”, afirma Alexandre Selski, diretor de vendas estratégicas da Volvo Buses na América Latina. “Os novos ônibus da Volvo são mais limpos e seguros. Equipados com motores Euro 6, eles atendem aos requisitos ambientais impostos pelas autoridades de Santiago, cidade localizada num vale circundado por montanhas, posição geográfica que traz dificuldade para a dispersão dos elementos particulados no ar. Por isso, a necessidade de veículos mais limpos”,

acrescenta Selski.

Com tecnologia de última geração, o chassi Volvo B8RLE articulado tem o que há de mais avançado em eletrônica embarcada: sistema de freios eletrônicos a disco, suspensão eletrônica, sistema de gerenciamento de frotas Volvo (Fleet Management) e I-Coaching (treinador virtual de motoristas).

Os gestores da frota podem também ativar o controle automático de velocidade Volvo, dispositivo que usa a conectividade por GPS para identificar trechos críticos, com altos índices de acidentes, e limitar a velocidade máxima independente da ação do motorista. Aprovada após um ano de uso em Curitiba, onde reduziu em 50% as colisões com ônibus no BRT local, essa tecnologia é agora de série para ativação em todos os veículos pesados da marca no continente. ■



Os ônibus fazem parte da renovação da frota da empresa chilena Expresso Uno

Caio participa da renovação de frota do Chile

Dos 355 veículos vendidos, 135 são articulados e 220 padron, todos encarroçados com chassis Scania, dos modelos K320 UA 6x2/2 e K280 UB 4x2 respectivamente

SONIA MORAES

A Caio Induscar, em parceria com a Scania, iniciou em maio a entrega de 355 novos ônibus para o sistema de transporte da cidade de Santiago, capital do Chile. Os veículos fazem parte da renovação de frota da empresa Expresso Uno e irão operar no sistema urbano Red Metropolitana de Movilidad.

O modelo adquirido é o Mondego, de motor traseiro, produzido pela Caio, principalmente para o segmento urbano do mercado externo. Dos 355 veículos, 135 são articulados de 18.600 mm de comprimento, encarroçados sobre chassi Scania K320 UA 6x2/2, com tecnologia Euro 6, e 220 são padron, com 12,5 metros de comprimento, sobre chassi Scania K280 UB 4x2.

Todos os veículos estão em conformidade com as normas vigentes e com capacidade de lotação otimizada. Os veículos são 100% acessíveis, equipados com rampas móveis e assentos destinados a pessoas com deficiência (PcD), mobilidade reduzida e idosos.

“Nossos produtos se destacam pela resistência, inovação e tecnologia, visando atender diariamente às necessidades de clientes e passageiros, com qualidade e excelência”, afirma Paulo Ruas, diretor comercial da Caio.

Os veículos partem de Botucatu, interior de São Paulo, onde está localizada a fábrica da Caio, rumo a Santiago, em uma viagem de aproximadamente 15

dias de duração.

Todos os ônibus direcionados ao Chile contam com diversos recursos tecnológicos. “Possuem sistema multiplex, o qual proporciona ao condutor o controle total das funções do veículo e auxilia na identificação de falhas operacionais e elétricas”, afirma Maurício Lourenço da Cunha, diretor industrial da Caio.

Os veículos estão equipados com sensores de estacionamento na parte traseira e dianteira; quatro itinerários eletrônicos em Led com atualização via wi-fi; preparação para GPS e wi-fi; tomadas USB, para recarga de smartphones, gerenciamento de frota, monitoramento por câmeras e alto-falantes, para realizar a sonorização interna. ■

Volkswagen fornece 146 ônibus escolares para Porto Velho

Os veículos atenderão os estudantes da capital de Rondônia, além dos distritos próximos e áreas rurais

SONIA MORAES



Toda a frota é composta por Volksbus 15.190 ODR ORE3, com capacidade para 59 alunos

Volkswagen Caminhões e Ônibus entregou 146 ônibus escolares para a prefeitura de Porto Velho, em Rondônia. Os veículos fazem parte da licitação conquistada pela montadora para venda de 3.600 Volksbus a prefeituras e estados em todo o Brasil, de um total de 6.800 veículos que foram disponibilizados para a compra pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), autarquia ligada ao Ministério da Educação.

Toda a frota é composta pelos Volksbus 15.190 ODR ORE3 (Ônibus Rural Escolar), com capacidade para 59 alunos. Aproximadamente 5.300 estudantes de 40 escolas poderão utilizar o transporte em rotas rurais. As entregas foram feitas pela concessionária Buriti Caminhões e Ônibus.

“Embora as aulas presenciais não estejam ocorrendo, a prefeitura manteve os investimentos nas aquisições e seguimos fazendo as entregas com sucesso. Continuamos recebendo as adesões ao programa e

os contratos assinados que firmam o pedido de compra e nos autorizam a entrega dos ônibus. E com a retomada da nossa fábrica, estamos prontos para essa demanda”, afirma Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Neste lote de 3.600 ônibus, que podem ser adquiridos até novembro deste ano, a Volkswagen tem 1.600 unidades do Volksbus 15.190 ODR ORE3, mais 1.600 unidades do Volksbus 8.160 ODR ORE1 e outras 400 unidades do Volksbus 8.160 OD Onurea piso alto (ônibus urbano escolar acessível) para 30 alunos.

Os chassis são produzidos no centro de desenvolvimento e manufatura da VW Caminhões e Ônibus em Resende (RJ), que retomou suas operações parcialmente em 27 de abril.

A VW Caminhões e Ônibus é líder no fornecimento de ônibus para o programa Caminho da Escola, com mais de 20 mil unidades entregues para o transporte de estudantes

nos pontos mais remotos do Brasil.

O volume de ônibus escolar entregue pela empresa passa da metade do fornecimento total em toda a história do programa, criado há 12 anos. Segundo a Volkswagen, mais de 1 milhão de estudantes já andaram de Volksbus em 5.226 municípios de todo o Brasil – quase a totalidade de cidades brasileiras conta com pelo menos um ônibus Volkswagen como aliado da educação.

A suspensão elevada, que tornou os veículos mais altos para passar por acíves e declives com mais facilidade, é apenas um dos itens de sucesso para a robustez dos ônibus rurais Volkswagen destinados ao Caminho da Escola. Outro destaque é o dispositivo de poltrona móvel (DPM), que equipa 100% dos Volksbus para garantir a acessibilidade aos alunos com mobilidade reduzida.

Os ônibus Volksbus 8.160 ODR foram concebidos sob medida para o programa Caminho da Escola. O ORE 1 é fornecido com carroceria Neobus TH Way, tração 4x2. O modelo tem dispositivo de poltrona móvel (DPM) e capacidade para 29 passageiros.

O modelo ORE 3 de maior capacidade, para 59 pessoas, é fornecido com carroceria Marcopolo Sênior Escolar. Foi projetado para garantir maior conforto e segurança aos estudantes e manutenção mais fácil, além de menor custo operacional. O veículo tem tração 4x2 e dispositivo de acessibilidade.

A versão Onurea piso alto também tem carroceria Neobus TH Way e tração 4x2. Está equipado com ar-condicionado, sistema de aquecimento, acessibilidade via DPM e capacidade para 30 alunos. ■

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2021



LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte



Iniciativa



Organização



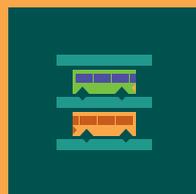
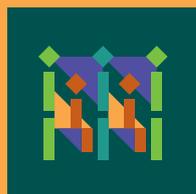
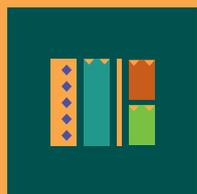
Apoio editorial



NTUrbano

18 — 20 MAIO — 2021

SÃO PAULO TRANSAMERICA EXPO CENTER SP



Marque na agenda!



11 5096-8104



eventos@otmeditora.com



www.otmeditora.com

Vendas de ônibus declinaram 40% no primeiro semestre

Após o represamento em abril e maio, as montadoras retomaram as vendas internas e as exportações em junho, principalmente de modelos rodoviários

SONIA MORAES



O setor de ônibus apresentou melhora nos resultados de junho, tanto no mercado brasileiro quanto no exterior, após a retomada das atividades da indústria automobilística, que estavam suspensas desde março por causa da crise do Covid-19.

No mercado brasileiro as montadoras venderam 1.069 ônibus, aumento de 60,5% em relação a maio, que teve 666 veículos emplacados. Mas comparado a junho de 2019, cujas vendas somaram 1.515 veículos, a queda foi de 29,4% e no primeiro semestre a retração das vendas chegou a 40,6%, com 5.716 veículos emplacados, ante as 9.619 unidades vendidas no primeiro semestre do ano passado, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Para Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea, o

incremento nas vendas de ônibus em junho já era esperado por causa do represamento que ocorreu no setor em abril e maio com a paralisação das atividades na indústria automobilística para enfrentar a crise na área da saúde. “Grande parte do crescimento das vendas internas deve-se ao Caminho da Escola, que ainda tem entregas programadas até agosto”, afirma Bonini.



Gustavo Bonini: “Grande parte do crescimento das vendas internas deve-se ao Caminho da Escola”

EXPORTAÇÕES – Nas exportações a movimentação positiva em junho resultou no embarque de 381 ônibus, aumento de 43,2% sobre maio, quando foram exportados 266 veículos. Na comparação com junho de 2019, a queda foi de 36,8% e no acumulado de janeiro a junho a redução alcançou 54,5%, com 1.726 veículos exportados, ante os 3.797 veículos exportados no primeiro semestre do ano passado.

A melhora nas exportações de ônibus em junho, segundo Bonini, deve-se ao incremento significativo no embarque de modelos rodoviários para vários mercados, principalmente a Colômbia, que havia comprado 1.500 ônibus brasileiros e depois encomendou mais 1.100 unidades. “Não é um novo negócio, mas a continuidade na entrega de veículos. Houve uma renegociação por parte dos clientes e das montadoras, por causa da parada na produção devido à crise do coronavírus, e agora foram retomados os embarques”, esclarece Bonini.

Os ônibus urbanos, que tradicionalmente têm maior volume de exportação, apresentaram queda expressiva em junho, de 67,7%, com o embarque de 70 veículos, enquanto em maio as vendas externas destes modelos

atingiram 217 unidades. Segundo Bonini, esta redução ocorreu por causa da queda da demanda no exterior devido à crise sanitária e à postergação dos contratos. “Mas de janeiro a junho a exportação dos dois modelos se igualaram, com a retomada dos embarques de rodoviários.”

De janeiro a junho as montadoras exportam 1.726 ônibus – 843 modelos rodoviários e 883 urbanos –, 54,5% a menos que no mesmo período de 2019, quando as vendas externas alcançaram 3.797 unidades, segundo a Anfavea. Em CDC (veículos desmontados) foram exportados 974 ônibus, 24,7% a menos que no primeiro semestre de 2019, quando os embarques somaram 1.295 unidades.

A expectativa da Anfavea é que a exportação de veículos pesados (incluindo caminhões e ônibus) tenha uma queda de 43% e alcance 12 mil unidades em 2020. A previsão feita em janeiro era que as exportações caíssem 22,7%, ficando em 16 mil veículos, ante as 21 mil unidades de modelos pesados exportados em 2019.

Em valor as exportações da indústria automobilística caíram 40,8% no primeiro semestre, totalizando US\$ 2,97 bilhões, comparados com US\$ 5 bilhões que foram exportados de janeiro a junho de 2019. “Se for mantido esse ritmo até o fim do ano, dependendo de como ficará a pandemia nesses países, as exportações atingirão US\$ 6 bilhões em 2020”, prevê Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea. Ele lembra que o setor já chegou a exportar mais de US\$ 10 bilhões.

PRODUÇÃO – Com o bom desempenho das vendas no mercado interno e no exterior, a produção de ônibus teve aumento de 10,1% em junho na comparação com maio, de 1.219 para 1.342 unidades.

Em relação a junho de 2019 houve uma queda de 43,5% e no acumulado de janeiro a junho a redução foi de 36,5%, com 8.931 ônibus, ante 14.064 veículos fabricados no primeiro semestre de 2019.



Luiz Carlos Moraes: “Se for mantido esse ritmo até o fim do ano, as exportações atingirão US\$ 6 bilhões em 2020”

A produção de ônibus urbanos caiu 36,6%, de 10.957 unidades no primeiro semestre de 2019 para 6.951 unidades neste ano e a de rodoviários teve queda de 36,3%, de 3.107 para 1.980 unidades nos primeiros seis meses deste ano.

A estimativa da Anfavea é que a produção de veículos pesados (incluindo caminhões e ônibus) termine 2020 com uma queda de 42%, alcançando 82 mil veículos. A previsão feita em janeiro era que seriam fabricados 160 mil veículos pesados este ano, aumento de 13,4% sobre os 141 mil veículos produzidos em 2019.

Para as vendas, a previsão é de uma diminuição de 39%, com 75 mil veículos pesados emplacados no país. Em janeiro a estimativa era de expansão de 16,9%, chegando a 143 mil veículos vendidos no país, ante os 122 mil que foram comercializados em 2019.

O presidente da Anfavea informa que todas as fábricas retomaram a produção, mas estão voltando em um turno em velocidade menor por conta dos cuidados com a saúde dos empregados, e as que retomaram os dois turnos não é para aumentar o ritmo de produção, mas o distanciamento e garantir a maior segurança aos trabalhadores. “Em julho todas as fábricas estarão rodando em ritmo reduzido por causa da

segurança na saúde, mas também olhando a demanda que está sendo acompanhada diariamente”, afirma Moraes.

Ao comparar a crise atual com as outras enfrentadas pelo país, o presidente da Anfavea recorda que a principal delas foi em 1981 (do petróleo), quando o setor declinou 41% e a recuperação foi de 5% ao ano. Na crise de 1987 a retração foi de 33%, com recuperação de 7% ao ano. Em 1988-89 (crise da Ásia e do dólar), a redução foi de 35%, ritmo de recuperação de 6% ao ano e em 2015-2016 o declínio foi de 41%, com recuperação de 11% ao ano. “Se a recuperação ocorrer ao ritmo de 11% ao ano, o setor automotivo voltará ao patamar de 2019 somente em 2025. Essa é a melhor hipótese, considerando a recuperação do passado, e isso significa a perda de 3,5 milhões de veículos comparado com a base de 2019.”

Moraes afirma que a Anfavea está olhando não somente o que acontece em 2020, mas tentando imaginar como pode ocorrer a recuperação da indústria automobilística e o que isso significa. “Vários CEOs têm comentado sobre esse tema e indicando que a recuperação do setor automotivo vai ser mais lenta e mais difícil e as razões são claras, pois temos um nível alto de desemprego no Brasil e vai aumentar até o fim do ano. Ainda temos uma confiança baixa na economia e alguns setores que estão voltando de forma mais rápida têm características diferentes. A gente acha que existe espaço para crescer, mas considerando esse cenário que estamos vendo hoje, esse retorno se daria nos próximos cinco anos”, diz o presidente da Anfavea.

Moraes comenta que vê com preocupação o desemprego no país. A Medida Provisória (MP 936) é uma ferramenta muito boa, mas é temporária. “Precisamos da retomada da economia, pois se isso não acontecer o emprego está em risco não somente no setor automotivo, mas na indústria em geral.” ■

Fabus prevê queda de 50% na produção de ônibus em 2020

Em decorrência da pandemia do coronavírus, as encarroçadoras acumularam estoques e as compras de ônibus não estão se concretizando, segundo a Fabus

SONIA MORAES

Com a demanda reprimida, o turismo paralisado e a indústria retomando as atividades de forma lenta, depois de fechar as fábricas no fim de março por causa da pandemia do coronavírus, o mercado de ônibus – o mais afetado pela crise do Covid-19 – deverá terminar o ano com queda de 50% na produção, o que resultará na montagem de 11 mil carrocerias. Esta é a estimativa de Ruben Antonio Bisi, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

O segmento de ônibus, que vinha se recuperando antes da pandemia, teve em abril uma queda de 61,4% na produção e chegou a 726 unidades por causa da paralisação das fábricas para cumprir o isolamento social e conter o avanço da doença no país. No mesmo mês do ano passado as encarroçadoras fabricaram 1.883 ônibus, informa o presidente da Fabus.

Em maio, com o retorno ao trabalho, as empresas conseguiram recuperar os volumes e a produção atingiu 1.234 unidades, mas ficaram 41,6% abaixo do mesmo mês de 2019, quando foram montadas 2.113 carrocerias de ônibus. Dos 1.234 veículos montados o mercado interno absorveu 968 unidades (45% a menos do que no ano passado) e para o exterior as empresas enviaram 241 ônibus.

No acumulado de janeiro a maio de 2020, dos 6.242 ônibus produzidos (32,4% a menos que nos primeiros cinco meses do ano anterior) 5.225 unidades foram vendidas no mercado brasileiro e 1.019 unidades no exterior, segundo a Fabus.

“Neste cenário de pandemia, as empresas acumularam grande estoque de pedidos e as compras não estão se concretizando e quando acontecem são pontuais, porque as operadoras do sistema de transporte estão debilitadas por causa da crise”, afirma Bisi.

Em sua análise sobre a situação atual do transporte público, o presidente da Fabus afirma que o setor foi muito impactado pelo Covid-19. “O turismo ainda está totalmente parado e o fretamento eventual teve queda de 90%. Somente o fretamento de empresas registrou pequeno aumento da demanda em algumas regiões por causa da necessidade de manter o distanciamento das pessoas no interior dos ônibus.”

O serviço de transporte interestadual de passageiros está com 90% de ociosidade, operando com 10% da frota em todo o país, segundo Bisi. “O transporte intermunicipal começou a voltar e opera com 20% da frota e o transporte urbano, que estava com 30% da frota em operação, circula hoje com 70% da frota, mas o retorno na receita das empresas é de 40%.”

Neste momento de demanda reprimida no transporte público, o que sustentará a produção de ônibus este ano, segundo Bisi, serão os micro-ônibus destinados ao programa Caminho da Escola do governo federal. Dos 6.800 ônibus licitados em agosto do ano passado, 2.000 unidades já foram produzidas, falta finalizar a produção restante de 4.800 veículos.

Para enfrentar esta fase difícil, as operadoras do sistema de transporte precisam

de desoneração da folha de pagamento, segundo o presidente da Fabus. “Se o governo vetar essa proposta a passagem de ônibus terá que ser reajustada entre 4% e 5%”, alerta.

Bisi informa que a Fabus, junto com a Anfavea (que representa as montadoras de chassis) e a ANTP (que representa as operadoras de transporte público), está se movimentando e já elaborou um pacote de reivindicações para evitar o colapso do transporte coletivo no país.

Entre as medidas emergenciais propostas para o transporte público, o presidente da Fabus cita a compra antecipada pelo governo federal de passagens de ônibus para serem doadas aos profissionais da saúde e aos usuários do transporte de baixa renda. Por meio do programa social seriam destinados mensalmente R\$ 2,5 bilhões aos municípios para a aquisição de créditos eletrônicos de passagens enquanto perdurar a crise do Covid-19.

O setor reivindica ainda o financiamento de longo prazo com taxas de juros acessíveis e a mudança de horário dos estabelecimentos comerciais, da indústria e das escolas para reduzir a demanda no horário de pico, facilitar o distanciamento das pessoas e evitar a ociosidade do sistema.

Na área de exportação as encarroçadoras pedem a volta do Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as empresas exportadoras (Reintegra), que tem por objetivo devolver parcial ou integralmente o resíduo tributário remanescente na cadeia de produção de

bens exportados.

“O dólar atual está ajudando a exportação, mas o problema é que os países principais compradores de ônibus brasileiros, como a Argentina, Bolívia e Equador, estão com problemas por causa da pandemia. Como alternativa, as empresas estão buscando novos mercados e a África é a que mais está comprando ônibus atualmente”, informa Bisi.

O presidente da Fabus prevê que a demanda do transporte coletivo cairá 15% depois da pandemia do coronavírus. “E para enfrentar o novo normal, o sistema de transporte passará por grande mudança, o que exigirá investimentos em inovação e muita criatividade para oferecer ao usuário um novo modelo de ônibus”, afirma Bisi.

A Marcopolo já fez a sua parte ao desenvolver o Paradiso 1200 New G7 com dois corredores e novo posicionamento



Ruben Bisi: “O ônibus escolar sustentará a produção este ano”

das poltronas separadas por cortinas antimicrobianas para preservar a saúde e a segurança dos usuários, além de manter o distanciamento no interior do veículo.

Passada a pandemia o presidente da

Fabus prevê que em todo o transporte público o fretamento volte com mais força, pois quando a indústria retomar o ritmo normal de trabalho terá que cumprir o protocolo de segurança para manter o distanciamento dos empregados no interior do veículo e isso demandará mais ônibus.

“O transporte urbano também voltará a operar com frota maior, de acordo com a demanda das cidades, porque a população precisa se deslocar. Já o turismo será o último a voltar porque o Brasil vai demorar um pouco mais para atrair o estrangeiro”, prevê Bisi.

O presidente da Fabus estima que, se o governo federal conceder financiamento de longo prazo com mais carência para o pagamento da primeira parcela às empresas que operam o sistema de transporte, o mercado de ônibus poderá retomar o ritmo de crescimento em 2021. ■



Novas cores, mesmo padrão de qualidade!
Uma nova Real Maia para ganhar as estradas
e ajudar a alavancar o Brasil.

COMIL m Real Maia



www.comilonibus.com.br



@comilonibusoficial



/comilonibus



0800 643 0534
Cada vez mais perto de você.

Marcopolo cria soluções de biossegurança em ônibus

Além de separar as poltronas por dois corredores, instalar cortinas antimicrobianas, a empresa criou sistema de desinfecção dos veículos por névoa e luz ultravioleta para esterilizar o ar-condicionado e os sanitários

SONIA MORAES



Dois corredores no interior do ônibus facilita o distanciamento entre os assentos

Atenta às necessidades geradas pela pandemia do Covid-19 no transporte público, a Marcopolo incorporou uma série de novidades nos seus ônibus com o objetivo de reduzir o risco de contágio do coronavírus aos usuários.

Para a desinfecção de superfícies e ambientes, por meio de nanopartículas de uma solução biocida, a sua divisão de inovação Marcopolo Next criou o FIP Onboard, em parceria com a Aurratech – empresa com atuação no Brasil, África do Sul, Espanha e Estados Unidos. Esta tecnologia já está sendo testada pela Viação Ouro e Prata, operadora de transporte do Rio Grande do Sul.

O FIP Onboard é atóxico e pode ser aplicado no salão de passageiros, na cabine do motorista e até mesmo no bagageiro, cobrindo 100% das superfícies. O

processo total de aplicação leva menos de 20 minutos e garante proteção por até três dias. “Uma névoa é dissipada em todo o interior do ônibus e em torno de dez minutos, o produto atua e realiza a desinfecção, impedindo a disseminação dos vírus”, explica Petras Amaral, business head da Marcopolo Next. A névoa age sem deixar as poltronas úmidas, evitando o desconforto dos passageiros, e também sem interferir no funcionamento de equipamentos eletroeletrônicos internos.

As primeiras provas demonstraram que a aplicação do FIP Onboard é simples e proporciona total desinfecção. Após a limpeza normal do ônibus, uma névoa se dissipa no ambiente. A ação do sanitizante é imediata na inativação das bactérias e vírus, fazendo deste produto uma ferramenta eficiente e efetiva ao combate da

Covid-19, permitindo que o veículo seja utilizado pelos passageiros poucos minutos após a sua aplicação.

Além da grande capacidade de desinfecção e da duração da proteção oferecida, o sistema FIP Onboard apresenta vantagens importantes para a operação se comparado com sistemas do tipo aspersão, pois independe da atenção de operadores para cobrir todas as superfícies.

Com o objetivo de atender ao maior número possível de clientes com esta solução, a Marcopolo Next está definindo os detalhes finais para ofertar a solução na forma de serviço de aplicação, por meio da rede Marcopolo de representantes no Brasil e no exterior. “Estamos preparando os equipamentos para aplicação e iniciando os treinamentos para as equipes de nossas filiais e das redes de distribuidores, concessionários e representantes Marcopolo e Volare no Brasil e exterior”, afirma Amaral.

Acompanhando as novidades das cortinas de proteção antimicrobianas, a Marcopolo modificou o interior dos ônibus seus rodoviários, criando para o modelo New G7 1200 um novo design com maior espaçamento entre as poltronas, que são separadas por dois corredores.

AR-CONDICIONADO – Em parceria com a Valeo Thermal Bus Systems, a Marcopolo BioSafe, plataforma de soluções em biossegurança focada em oferecer inovações e tecnologias especializadas, desenvolveu um sistema de ar-condicionado com luz ultravioleta que possui ação antimicrobiana,

auxiliando na desinfecção e na qualidade do ar em circulação nos ônibus.

A nova solução possui um dispositivo de luz ultravioleta integrado ao sistema convencional de circulação de ar do equipamento, podendo promover a biossegurança no transporte coletivo. Devido à sua potência e ação antimicrobiana, a radiação UV-C emitida promove a desinfecção do ar e superfícies do aparelho, sendo eficaz na inativação do material genético de vírus e células bacterianas esporuladas, que possuem maior resistência inata em relação a diversos agentes infecciosos virais envelopados, algumas mais resistentes do que o novo coronavírus.

Ensaio realizado pelo laboratório de microbiologia clínica da Universidade de Caxias do Sul, que contou com a colaboração da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) nas atividades de medição da potência das lâmpadas, avaliou a eficácia antimicrobiana da radiação ultravioleta instalada no ar-condicionado do ônibus. De acordo com o resultado, a taxa de eficiência alcançou mais de 99%.

Segundo Luciano Resner, diretor de engenharia da Marcopolo, a radiação UV-C gerada por meio de lâmpadas e potencializada pela vazão de ar do ar-condicionado, desinfeta o ar e superfícies. “Mesmo considerando o baixo poder de penetração da luz UV-C, sua ação tem aplicação na destruição de micro-organismos suspensos no ar e na inativação de parte destes em superfícies e objetos. A sustentação da eficácia da radiação também está diretamente ligada às condições ambientais, grau de sujidade, matéria orgânica e inorgânica, e da higienização do interior do ônibus”, esclarece, acrescentando que não há exposição direta dos passageiros à luz. O executivo afirma ainda que, com a combinação da

Sistema de luz ultravioleta é usado para desinfecção de sanitários

MARCOPOLO EXPORTA PRIMEIRO ÔNIBUS COM TECNOLOGIA BIOSAFE

A Marcopolo vai apresentar para clientes da Argentina o primeiro ônibus rodoviário equipado com soluções que desinfeta o ambiente para evitar contaminações de vírus, incluindo da Covid-19, e bactérias, tecnologia criada pela sua divisão BioSafe.

O modelo é o Paradiso New G7 1800DD de 14 metros de comprimento, que está equipado com luz UV-C para desinfecção do sanitário, cortinas antimicrobianas e dispensers de álcool em gel nas portas de acesso. O veículo tem capacidade para transportar 60 passageiros, sendo 48 poltronas semileito no piso superior e 12 leitos no piso inferior, todas com entradas USB, controles individuais de iluminação e saídas de ar-condicionado.

“Nosso objetivo é apresentar o veículo para as agências sanitárias e de saúde, além de entidades responsáveis pelo transporte rodoviário de passageiros”, afirma André Armaganijan, diretor de estratégia e negócios internacionais da Marcopolo.

taxa de renovação do ar do equipamento de ar-condicionado, mais o uso de radiação UV-C no sistema e a adoção de todos os cuidados de limpeza, a probabilidade do vírus circular no ônibus é praticamente nula.

O novo sistema de ar-condicionado com luz UV-C, cujas lâmpadas têm vida útil de

Para levar esse ônibus à Argentina, a fabricante brasileira vai contar com a parceria do grupo Fênix, representante comercial da marca no país e um dos principais grupos empresariais do setor de transporte. “A parceria está alinhada com a estratégia da Marcopolo para oferecer aos clientes soluções de biossegurança, serviços de excelência e contribuir com a adoção das melhores práticas para reconquistar a confiança dos passageiros”, comenta o executivo.

O grupo Fênix foi criado em 2003 e tem estrutura própria em Buenos Aires para atendimento de suporte comercial, administrativo, financeiro, de comércio exterior, assistência técnica, peças de reposição e desenvolvimento de fornecedores locais. A estrutura de atendimento conta com 3.000 m² de oficina coberta para pós-vendas, 1.500 m² de área semicoberta para serviços, 1.000 m² dedicados a peças de reposição e 400 m² de escritórios comerciais e administrativos.

aproximadamente oito mil horas, será vendido como um opcional com instrução de instalação no módulo do ar-condicionado. O equipamento estará disponível para clientes dos mercados brasileiro e internacional, tanto para ônibus novos quanto para veículos em operação, devendo ser realizada consulta de disponibilidade para cada modelo específico.



DESINFECÇÃO DE SANITÁRIOS – A

fabricante de carrocerias também desenvolveu o inédito sistema com o uso de luz ultravioleta para desinfecção de sanitários de ônibus. “Nossas ações desde o início da pandemia foram pautadas primeiramente na proteção das pessoas, tanto de nossos colaboradores quanto das comunidades onde estamos inseridos. Agora, com as nossas iniciativas de biossegurança a bordo, damos um passo adicional para proteger os

usuários de nossos veículos e permitir que a sociedade volte às suas atividades o mais próximo possível da normalidade”, afirma Rodrigo Pikussa, diretor do negócio ônibus Brasil da Marcopolo.

O executivo acrescenta que, além de auxiliar a tornar os veículos mais seguros durante a pandemia de Covid-19, esta nova característica é um legado que a Marcopolo pretende deixar em seus veículos, pois com ela, os sanitários da marca estarão sempre 100% limpos e prontos para uso, evitando a transmissão de muitas outras enfermidades.

Resner afirma que desde que a pandemia atingiu o país, a empresa criou grupos específicos para buscar alternativas e soluções para minimizar os impactos nos negócios e colaborar no combate à disseminação do novo coronavírus e os impactos na sociedade. “Um desses grupos vem trabalhando intensamente para desenvolver e buscar soluções para garantir a segurança e o bem-estar no transporte coletivo. Esse novo sistema já é a terceira inovação apresentada ao mercado. A primeira foi o FIP Onboard, serviço já disponível ao mercado pela Marcopolo Next Services, para desinfecção do interior do ônibus, e a segunda, o kit de proteção para motoristas e cobradores”, afirma.

Segundo Resner, todos os ônibus com sanitário podem receber o novo sistema. “Será necessário apenas a realização de uma avaliação pela nossa equipe técnica para garantir que os dispositivos de segurança e detecção de passageiros estejam presentes.”



Ele acrescenta que o importante cuidado tomado pelos engenheiros da companhia foi desenvolver dispositivos que evitem que a luz ultravioleta seja acionada com a presença dos passageiros no interior do sanitário. “O UVC é extremamente eficiente nesta aplicação, mas ao mesmo tempo é nocivo à saúde, razão pela qual o seu uso deve estar restrito a espaços fechados, sem exposição direta dos passageiros a luz.”

O novo sistema já está disponível para os clientes e pode ser instalado tanto em veículos em produção quanto em unidades já em circulação no mercado e será comercializado na forma de kit, para todos os veículos das marcas Marcopolo, Neobus e Volare.

O sistema é composto por um conjunto de luminárias ultravioletas em quantidade e intensidade ajustadas à configuração do ambiente, que são acionadas automaticamente após a utilização da sanitária ou em ciclos automáticos durante a utilização do ônibus.

CORTINAS ANTIMICROBIANAS – Outro produto criado pela sua divisão BioSafe são as cortinas antimicrobianas para prevenir o contágio e evitar a proliferação de micro-organismos no interior dos ônibus.

É um produto inovador porque envolve a utilização de material de baixa espessura, mais leve que o tecido convencional, que evita a proliferação de fungos e bactérias, impedindo o seu crescimento, desde que haja higienização adequada na superfície do mesmo. Outro diferencial da cortina antimicrobiana é a facilidade de higienização, devido ao seu material (um laminado de PVC flexível).

A ação obtida pela cortina antimicrobiana é devido à aditivação contida no material utilizado para confecção do produto. “Além disso, o processo de fabricação da cortina utiliza um método de soldagem nas suas extremidades. Desta forma, a possível

Ar-condicionado com luz ultravioleta possui ação antimicrobiana



Cortinas antimicrobianas previne o contágio por vírus

propagação de gotículas pelos orifícios da costura, é eliminada”, explica Resner.

O executivo afirma que é importante a correta higienização das cortinas com água e sabão ou hipoclorito de sódio, de acordo com a frequência de utilização do veículo, para não haver acúmulo de sujeira na superfície, pois fungos e bactérias podem passar a se alimentar dos resíduos e se ancoram na sujeira para crescimento.

Para apresentar as inovações e tecnologias focadas em biossegurança, a Marcopolo montou um ônibus com as novas soluções e vai promover um roadshow pelos principais mercados onde atua tanto no Brasil quanto no exterior, para demonstrar as vantagens e os benefícios aos clientes e usuários. “Precisamos agir com urgência e proatividade para divulgar e fomentar a aplicação dessas soluções que vão colaborar para a retomada segura e com saúde do país. O transporte coletivo é fundamental para garantir a mobilidade das pessoas e não pode ser encarado como um gargalo ou limitador”, afirma James Bellini, CEO da Marcopolo.

O executivo diz que as soluções Marcopolo BioSafe continuarão a ser entregues, mesmo após o término da pandemia. “Este novo cenário é um marco e entendemos que não poderemos mais voltar ao que existia antes. Trabalharemos continuamente para que nossos modelos sejam referência em biossegurança porque entendemos que a exigência neste sentido permanecerá e será cada vez mais elevada”, ressalta. ■



Mercedes-Benz



Estamos aqui para você que move o mundo.

Entre em contato pelos nossos canais e conte conosco para o seu negócio seguir rodando.

Divena Diadema:

Av. Fábio Eduardo Ramos Esquivel, 2279 - Centro, Diadema - SP - CEP: 09941-201

Telefone: 11 4070-9933

Divena Caminhões:

Av. Piracema, 250 - Tamboré, Barueri - SP - CEP: 06460-030 - Telefone: 11 4133-4133

Divena Litoral:

Av. Marginal Direita Via Anchieta, 2521 - São Manoel, Santos - SP - CEP: 11090-001

Telefone: 13 3295-9933

 [divenacaminhoesoficial](#)

 [@divenacaminhoes](#)

 www.divenacomercial.com.br

“Grupo Divena Forte como você espera”

[#UnindoForças](#)

Angola inicia transporte regular na cidade de Lubango

Com tecnologia fornecida pela Transdata, o sistema será expandido para as outras províncias do país africano

MÁRCIA PINNA RASPANTI



As linhas regulares permitem o acesso aos principais centros urbanos de Lubango

Angola iniciou a implementação do sistema regular de transporte público coletivo urbano. O município de Lubango, na província da Huíla, foi escolhido para sediar a primeira etapa do projeto. Desde outubro de 2019, os moradores contam com linhas de ônibus que permitem o acesso aos principais centros comerciais, administrativos e residenciais da localidade. Até 31 de maio deste ano, foram realizadas quase 24 mil viagens, considerando as seis linhas em operação, e 720 mil passageiros usaram o sistema.

Durante os primeiros meses de operação, além da consolidação das linhas de acordo com a demanda, foram testadas as funcionalidades e facilidades do sistema de bilhetagem eletrônica fornecida pela Transdata (SBE-TDMax) para administração, gestão e controle da política tarifária e gestão financeira, além da solução para monitoramento e gestão da frota (SMGF-TDIts) para o aprimoramento dos serviços de transporte

oferecidos à população. “O projeto de Angola é diferenciado. Não nos limitamos a entregar tecnologia, mas ajudamos a construir soluções, de forma a garantir que tudo funcione corretamente”, afirma Rafael Teles, diretor de produtos da Transdata.

Teles destaca que foi fundamental para a empresa conhecer a realidade econômica e social do país, levando em conta as diferenças com os outros sistemas em que a Transdata já atua. “Não podíamos simplesmente entregar o produto e dar um treinamento básico para a equipe. Estamos acompanhando de perto todo o processo de implantação”, comenta.

O projeto, de âmbito nacional, foi idealizado pelo Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários e dos governos provincial e municipal, em conjunto com a Asperbras, com coordenação da Pait Consultores. Os chassis foram fornecidos pela Volkswagen Caminhões e Ônibus, as carrocerias pela

Marcopolo e Caio, as catracas e elevadores pela Foca-Braun, e os sistemas tecnológicos pela Transdata. O contrato, que termina em outubro de 2021, prevê a aquisição de 1,5 mil ônibus. Além do número previsto neste contrato, o governo federal também adquiriu mais 250 veículos separadamente. A frota é acessível e conta com ar-condicionado.

Até junho foram entregues 568 ônibus do lote principal. Entre o final de julho e início de agosto, mais 130 unidades do modelo Torino da Marcopolo serão embarcadas para o país africano. Os veículos já contarão com equipamentos de segurança para evitar a propagação do coronavírus, como barreiras de proteção para motorista e cobrador. Os ônibus medem 10,5 metros de comprimento e são equipados com 29 poltronas modelo City e ar-condicionado.

ETAPAS – Como Angola conta com poucas linhas de transporte coletivo, a implementação tem sido gradual. Em março e abril do ano passado, foi realizado um projeto-piloto em Luanda, capital angolana, que serviu de base para o modelo implementado em Lubango e que será expandido para os principais centros urbanos do país. “Naquele momento, foram realizados todos os ajustes necessários para a consolidação do sistema. Foram testados dois modelos de arrecadação: com tarifa seccionada de acordo com a distância percorrida, e a tarifa única, que acabou sendo escolhida por ser a mais adequada às necessidades do país”, conta Fátima Silva, diretora técnica do projeto e diretora da Pait Consultores.



A população dependia das candongas e de mototáxis para se locomover

Em Lubango, o período de operação preliminar foi iniciado em novembro de 2019 e se estenderá até o momento da implementação oficial do sistema de bilhetagem eletrônica e do passe social. “A bilhetagem já está funcionando no município, mas os cartões de transporte ainda não chegaram ao país devido à pandemia”, informa Fátima Silva. Atualmente, os passageiros pagam a tarifa em dinheiro, e o cobrador ou o monitor usa o seu cartão para liberar a passagem. Devem ser adquiridos dois milhões de cartões para serem distribuídos pelas províncias.

Em Lubango, a operação é realizada por duas empresas operadoras de transporte escolhidas por concorrência pública: Paulil e a Cooperativa dos Empresários do Setor de Transportes Rodoviários da Huíla. As operadoras compraram os ônibus do governo por uma espécie de financiamento. Ao todo, são 21 veículos, sendo três para a reserva técnica. “os validadores centralizam todas as soluções tecnológicas, funcionando como um computador dentro dos ônibus”, conta Teles.

Os ônibus são monitorados por GPS, e a operação é controlada por uma equipe técnica que fica em um centro de controle operacional. “Ao cruzar os dados obtidos pela bilhetagem eletrônica com o monitoramento da frota, o órgão gestor terá um dimensionamento mais real da demanda e poderá construir um modelo operacional que servirá de base para o planejamento

da mobilidade do país”, observa Teles.

As linhas foram definidas com base na origem e destino dos passageiros e na maior concentração do fluxo, sendo mais intenso no sentido que vai dos bairros para o centro, onde se localizam os grandes polos de comércio, infraestruturas de serviços públicos, faculdades, escolas, hospitais e órgãos governamentais. A operação iniciou com três linhas. Depois, foram identificadas as demandas e inseridas novas linhas.

PECULIARIDADES – A implementação do sistema de transporte público de Lubango é gradativa, com foco em regularidade e pontualidade. Para isso, foi necessário identificar e preparar os postos de cadastramento de beneficiários; fazer a implementação das diferentes categorias de beneficiários, iniciando pelos estudantes. “Diferentemente do Brasil, o governo custeia os benefícios, por isso, desenvolvemos um módulo na nossa solução para fazer a gestão desse subsídio”, explica Teles.

A rede de venda para recarga dos cartões para os usuários também precisou ser pensada de acordo com as características locais. “O comércio ambulante tem grande capilaridade no país, então é a melhor forma de vender os créditos para o cartão de transporte. Mas precisamos desenvolver um módulo para gerenciar os vendedores e monitorar as vendas”, explica Teles. O sistema é mais simples e flexível que o utilizado no Brasil, sendo que o cadastro é

feito por meio do telefone móvel. “Elaboramos uma proposta técnica que foi aprovada pelo órgão governamental, baseada na comunicação via SMS, que é a forma mais usada pela população, e com a recarga comercializada por meio dos vendedores informais”, detalha.

A Transdata também desenvolveu soluções para evitar mau uso dos cartões na operação e outras formas de burla das regras estabelecidas. “Tivemos a preocupação de prevenir o surgimento de fraudes que podem acontecer com a implementação do sistema de transporte em âmbito nacional. Apesar de toda a flexibilidade que o projeto exigiu, o sistema é seguro, desenvolvido para não abrir espaço para esse tipo de ação”, diz Teles.

Outro ponto que tem sido reforçado é a capacitação de técnicos ligados ao poder público para atuar na gestão e controle da operação, abrangendo as atividades de criação de linhas, inserção de tabela de serviços, acessos, extração e interpretação de relatórios no sistema de gestão e monitoramento de frota e na bilhetagem. Também foi prevista uma verba para a comunicação com os usuários, com panfletos e monitores dentro dos ônibus para orientar a população sobre os procedimentos de uso do cartão e da operação em geral.



Foram realizadas quase 24 mil viagens e 720 mil passageiros usaram o sistema até junho

TRANSDATA LANÇA PLATAFORMA DE TARIFAS DINÂMICAS



A plataforma de reserva e venda de passagens rodoviárias BusPlus, desenvolvida pela Transdata, passa a contar com uma ferramenta para ajudar o setor na retomada das suas operações. Com a possibilidade de configuração de tarifas dinâmicas, o valor das passagens varia automaticamente conforme parâmetros previamente definidos por cada empresa. A solução permite especificar em quais canais de venda e para quais meios e condições de pagamento cada patamar de tarifa pode ser aplicado.

Além disso, como a plataforma BusPlus também possibilita criar programas de fidelização focados no passageiro, as tarifas aplicadas podem ser utilizadas para bonificar viajantes mais frequentes e até para estimular a ocupação em horários com maior ociosidade. É possível ainda fazer a emissão e controle fiscais

e indicar poltronas mais rentáveis por trecho, com visualização de passagem vendida ou cancelada, e a inserção de passagens específicas, como para idosos ou estudantes, por exemplo.

O sistema integra completamente o canal presencial com o virtual, e faz a reserva e a venda de passagens a partir do cadastro de agências, serviços, poltronas, linhas, trechos, mapas, veículos e valores. Além de emitir o bilhete de passagem eletrônico (BP-e), disponibiliza vendas online e offline em guichês, computadores, celulares, totens de autoatendimento e embarcadas. O pagamento é aceito por diversos meios como em uma loja virtual, e o check-in dos passageiros no embarque pode ser feito sem a necessidade de impressão de bilhetes ou controles de papel, utilizando apenas a leitora de QR Code.

EXPANSÃO – Os próximos passos do projeto são a implantação do sistema em Luanda, onde está a maior concentração populacional. A capital angolana deve ficar com a frota mais numerosa, de cerca de mil ônibus, e cuja operação será realizada por quatro empresas já escolhidas por concorrência pública. Depois, Benguela será a província seguinte a contar com o sistema regular de transporte por ônibus. “Acreditamos que isso ocorra até o final de 2021,

caso a volta das atividades pós-pandemia ocorra de acordo com o esperado”, lembra Fátima Silva.

Devido à pandemia do Covid-19, o governo decretou primeiramente o estado de emergência e, posteriormente, situação de calamidade pública em Angola. Foram definidas medidas de prevenção e controle para evitar a propagação do vírus e regras de funcionamento dos serviços públicos, que afetaram diretamente a operação do

sistema regular de transporte público. No período, o projeto ficou parcialmente suspenso.

A implementação do sistema de transporte coletivo em Angola é um desdobramento do Avante, um projeto inicialmente pensado para oferecer transporte gratuito para os estudantes. Com a municipalização de algumas áreas administrativas e as questões orçamentárias que surgiram nos últimos dois anos, foi decidido ampliar a proposta inicial e estender o transporte para toda a população, incluindo os estudantes que serão beneficiados com gratuidades. “O governo entendeu que seria necessário mudar o foco do projeto. Para isso, houve uma reestruturação de seu escopo que foi desenvolvida junto com o poder público, de maneira gradual”, conta José Yezid Naranjo, gerente técnico do projeto e assessor da Pait.

Com a mudança nas características do projeto, houve necessidade de algumas adaptações e novos estudos no que havia sido definido antes. “Como o transporte escolar seria gratuito, não havia necessidade de cobrador, por exemplo. A frota já entregue passou por algumas adaptações físicas simples. O mais trabalhoso foi reestruturar o contrato sem alterações nos valores. Por um ano, foram realizados novos levantamentos para se chegar a um modelo que atendessem às diretrizes do poder público”, diz Naranjo.

Fátima Silva enfatiza a importância social do projeto, pois a população angolana, em sua maioria, depende das chamadas “candongas” (vans) e de mototáxis para se locomover. “O transporte é caro e ruim. As candongas fazem trajetos curtos, portanto, muitas vezes, a pessoa tem que pagar três ou quatro passagens para chegar ao seu destino. E ainda perde muito tempo. Como a passagem de candonga custa cerca de duas vezes e meia o valor da tarifa de ônibus, que tem linhas mais longas, um trabalhador gasta dez vezes mais do que com o transporte urbano regular. Futuramente, poderá haver integração com os outros modais, o que dará mais impulso ainda à mobilidade no país”, pondera. ■

Mercedes-Benz e Mascarello produzem ônibus para o Equador

Com chassi Mercedes-Benz O 500 RS 1942 e carroceria Mascarello Roma 6, o veículo vai passar pelos principais estados do país para que o mercado equatoriano conheça o produto

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O ônibus rodoviário Mercedes-Benz está equipado com todos os itens de segurança

Em julho, a Mercedes-Benz, em parceria com a Mascarello, enviará um ônibus rodoviário O 500 RS 1942 com nova carroceria Roma 6 para o Equador. “Os itens tecnológicos mostram a junção perfeita de segurança que as duas marcas são capazes de promover para motoristas e passageiros”, afirma Mauricio Yamamoto, Managing Director Bus Regional Center Daimler Latina.

“Com essa parceria, reforçamos a preocupação que a Mercedes-Benz tem em fornecer ônibus seguros para os nossos clientes em todos os lugares do mundo. Inclusive, este ônibus está equipado

com todos os nossos itens de segurança, representados por meio de selos na carroceria”, completa Yamamoto.

O veículo apresenta itens de segurança como o ACC (piloto automático adaptativo), EBS (sistema de frenagem eletrônica), AEB (freio automático de emergência), LDWS (sistema leitor de faixas) e também o Hill Holder (Assistente de freio de rampa). Além disso, o ônibus vem com suspensão pneumática e traz o consagrado motor OM457, de 420 cv e torque de 1900 Nm. Com freio a disco, peso bruto de 19,6 toneladas e eixo HO6 com capacidade de

12,5 toneladas, o veículo é preparado para carrocerias de 13,2 metros de comprimento e pneus 295/80R x 22,5.

Segundo o fabricante, este é o primeiro ônibus do mercado equatoriano a apresentar caixa automática ZF Ecolife com retardador integrado. Com essa caixa, em que o mesmo óleo lubrifica caixa e retardador, a troca de óleo poderá ser realizada apenas uma única vez num intervalo estimado em até 180 mil quilômetros percorridos. “Os nossos ônibus têm cinco vezes mais disponibilidade para operar do que aqueles com caixas convencionais que precisam realizar troca de óleo a cada 40 mil quilômetros rodados, considerando também a troca de óleo do retardador que ocorre em média, a cada 60 mil quilômetros”, destaca Yamamoto.

De acordo com o executivo, o veículo não possui embreagem, e a troca de marcha será feita pelo conversor de torque, assim o veículo passa a apresentar melhor aproveitamento de eficiência energética e melhor desempenho em aclives e rampas. “As tecnologias da Mercedes-Benz foram desenvolvidas pensando em nossos clientes da América Latina cujos veículos rodoviários operam em montanhas e elevadas altitudes. Temos confiança em que, com lançamentos de produtos mais seguros e eficientes, alcançaremos mais vendas na América Latina”, acredita. ■

Um novo olhar sobre o transporte público

BR7 Mobilidade assume a operação das linhas de ônibus de São Bernardo do Campo com o objetivo de renovar o transporte na cidade

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A empresa gerencia 62 linhas do município e uma frota de 427 veículos

Desde abril de 2020, a BR7 Mobilidade é a nova operadora de transporte coletivo público de São Bernardo do Campo, na Grande São Paulo. Pertencente ao Grupo ABC, a empresa gerencia 62 linhas do município e conta com 427 veículos, sendo responsável também pela conservação e manutenção de terminais. O contrato de concessão tem duração de 25 anos.

A operadora mudou a comunicação visual das paradas e terminais e adotou um do novo layout da frota. “O contrato praticamente começou a vigorar juntamente com o início da pandemia do Covid-19. É um momento delicado, em que houve queda da demanda devido às medidas de isolamento social. Mas nos adaptamos e tomamos as medidas necessárias para enfrentar esse período”, observa Milena Braga Romano, diretora da BR7 Mobilidade e vice-presidente da UBus, empresa de transporte sob demanda.

A companhia colocou 50% da frota em circulação durante a fase mais rigorosa da

quarentena, quando o número de passageiros caiu mais drasticamente. Milena acredita que a retomada do transporte público será gradual e deve ter início ao longo do segundo semestre de 2020. “Até o final do ano, as empresas ainda não estarão com 100% de sua frota nas ruas”, diz.

Milena destaca a importância de se implementar um protocolo de transporte coletivo seguro. “A população precisa se sentir confiante para voltar a utilizar o transporte público. Por isso, as medidas de controle e higiene são tão necessárias. Na verdade, muitos cuidados se tornarão permanentes. Vamos promover uma grande campanha para conscientizar as pessoas de que os ônibus não são foco de contaminação, pois as medidas de contenção são efetivas.”

Para Milena, a pandemia veio acelerar a transformação que já se desenhava na relação das empresas com o passageiro. “Além da segurança e da higiene, o usuário ou cliente quer cada vez mais comodidade. A

tecnologia já é parte do dia a dia das pessoas e isso se torna fundamental no que se refere à mobilidade. Estamos modernizando o nosso aplicativo para facilitar ainda mais a vida do usuário”, observa.

Para os empresários, a crise veio dar impulso à necessidade de mudanças no modelo de negócios das operadoras de transporte público. “As empresas terão que oferecer serviços complementares. Não podemos nos limitar a focar apenas no transporte por ônibus: a mobilidade precisa ser vista como um todo. Temos que pensar em sistemas multimodais. Quem não acompanhar essa evolução, vai ficar para trás”, avalia Milena.

A BR7 Mobilidade lançou, no início de julho, em parceria com a prefeitura de São Bernardo, o aplicativo Meu Ônibus para previsão de horários das linhas da cidade. O objetivo é garantir a máxima eficiência do serviço e a segurança necessária, principalmente neste período de pandemia. “A principal vantagem é ter a informação do horário exato em que o ônibus estará no ponto de parada desejado, colaborando para evitar aglomerações e garantir a segurança na retomada progressiva das atividades econômicas da cidade”, enfatiza Milena.

A ferramenta também apresenta outras vantagens, como: escolher pontos de parada, painel de notícias para manter o cliente informado sobre o que está acontecendo no transporte público do município, e quadro de horários completo com todas as linhas da empresa. O app está disponível apenas para a plataforma Android e, em breve, será disponibilizado para IOS.

Na opinião da empresária, o que existe



Milena Braga Romano: "Temos que pensar em sistemas multimodais"

de mais relevante no novo contrato de concessão do transporte de São Bernardo do Campo é a utilização do transporte sob demanda. "O modelo é moderno e prevê que a concessionária ofereça o serviço de transporte on demand. Já temos a plataforma UBus, que atua exatamente nesse sistema. Isso vai nos permitir disponibilizar linhas expressas e serviços exclusivos. Na UBus tudo é feito de forma digital, como busca pelo usuário de hoje", afirma.

Outro ponto importante é a implantação de faixas e corredores exclusivos para ônibus. "Sem melhoria da infraestrutura fica difícil avançar. As vias exclusivas são incentivo para o passageiro usar o ônibus, pois a viagem é mais rápida e confortável", avalia Milena. A BR7 Mobilidade também está focada na sustentabilidade e no respeito ao meio ambiente. A meta da empresa é a implantação gradativa de ônibus não poluentes até zerar a emissão de gases poluentes em 2040.

PANDEMIA – A BR7 Mobilidade tem realizado diversas ações para colaborar com o combate ao Covid-19. "Em março, iniciamos a aferição da temperatura dos trabalhadores e promovemos a vacinação contra a gripe. Redistribuímos a frota para evitar aglomerações, aumentando o número de ônibus, onde foi necessário. Redobramos os cuidados com higiene e prevenção. Assim,

PRAXIO E UBUS ANUNCIAM PARCERIA

A Praxio se tornou a representante da UBus no Brasil, uma plataforma de transporte sob demanda, lançada durante o Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana 2019 (Arena ANTP). O serviço, que foi inicialmente implementado no Corredor ABD da Metra, permite que as passagens sejam compradas previamente e os assentos sejam escolhidos e reservados por meio de aplicativo. A proposta é que o modal seja complementar às linhas regulares e possa ser contratado somente pelas empresas regulamentadas.

"A UBus abre uma oportunidade para que os empresários do setor inovem e passem a oferecer ao usuário a oportunidade de planejar a sua viagem. É necessário flexibilizar o negócio e atrair mais passageiros para o transporte coletivo. Hoje, de 30% a 35% das linhas regulares são deficitárias, mas o concessionário precisa atender. Com a plataforma, é possível dispor de veículos menores, de acordo com a demanda", afirma Milena Braga Romano, vice-presidente da UBus e diretora da BR7 Mobilidade.

Milena Romano destaca que o sistema tradicional não vai ser prejudicado. "O transporte de linhas troncais não vai desaparecer, pois é necessário. A ideia é usar veículos mais adequados para fazer o last

mile e o first mile, atuando de forma complementar ao transporte regular. Precisamos resgatar os passageiros que saíram do transporte público para o individual, por aplicativo ou não. E oferecer um modal mais confortável e seguro vai contribuir para isso", comenta.

O operador tem maior controle das viagens, rotas percorridas e valores arrecadados, com acesso a informações de GPS em tempo real, como localização do motorista e os dados da viagem. Para o usuário, além da facilidade de contratar o serviço com antecedência, as viagens se tornam mais rápidas, pois as paradas acontecem apenas para embarque e desembarque. O aplicativo permite o pagamento por meio de cartões de crédito e pela bilhetagem eletrônica.

Valmir Colodrão, CEO da Praxio, explica que a UBus está integrada aos produtos do portfólio da empresa. "A UBus irá cuidar da área de tecnologia e do desenvolvimento das funcionalidades da plataforma. A Praxio será responsável pelo contato com o mercado. Vamos mostrar aos operadores as vantagens do serviço", informa. O transporte sob demanda já começa a ser previsto nos contratos de concessão do transporte público, como já ocorre em São Bernardo do Campo.

não tivemos nenhum caso grave entre nossos colaboradores", enfatiza Milena.

Em maio, a empresa começou a distribuir máscaras de tecido, confeccionadas por colaboradores voluntários, para clientes do transporte coletivo como forma de garantir a saúde e a segurança em tempos de pandemia. O material para a produção foi doado pela BR7 Mobilidade.

A operadora mantém uma programação rigorosa de higienização dos ônibus nos terminais e pontos finais, realizando a limpeza e desinfecção dos balaústres, de toda a parte de cobrança do motorista, console,

bancos e demais pontos do ônibus. Também distribuiu máscaras, álcool gel a motoristas, cobradores e funcionários. Outra medida foi o incentivo ao uso de cartão de transporte, para reduzir o pagamento em dinheiro.

O projeto "#fiqueemcasaidoso, a gente faz por você" foi idealizado para ajudar a manter em casa mais cidadãos do grupo de risco. Nesta ação, colaboradores voluntários realizam tarefas para os idosos da região, como ir à farmácia e ao supermercado. A empresa também distribuiu cestas básicas para instituições de apoio a crianças carentes. ■

Piracicabana DF, compromisso com a sustentabilidade

Empresa do grupo Comporte investe na inovação e na tecnologia para cumprir suas metas de responsabilidade social e ambiental

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Piracicabana DF conta com seis ônibus totalmente elétricos fabricados pela BYD (modelo D9W), com carrocerias Marcopolo Torino Low-entry

A Viação Piracicabana Distrito Federal (DF) é uma empresa concessionária criada em Brasília em 2013. Pertencente ao tradicional grupo Comporte, a companhia tem se destacado por suas ações no campo da sustentabilidade. Mais do que um discurso, a Piracicabana efetivamente adota medidas que buscam minimizar os impactos negativos ao meio ambiente e à comunidade.

“Por vivermos em um mundo com recursos naturais finitos, é dever das empresas, assim como dos cidadãos, realizar ações que minimizem o impacto ambiental causado pela humanidade. A responsabilidade para com o meio ambiente sempre foi um compromisso nosso e de todas as empresas do grupo Comporte”, afirma Fausto Mansur, diretor-geral da Viação Piracicabana.

A utilização de energia limpa e renovável é um exemplo deste compromisso ambiental. A empresa utiliza energia fotovoltaica, que é produzida a partir da radiação solar, para reabastecimento das garagens e dos veículos elétricos. De acordo com a empresa, além dos ganhos ambientais, o uso da energia solar ajuda a reduzir substancialmente os custos na conta de luz.

A energia fotovoltaica, captada por meio de placas ou painéis solares, abastece as garagens de Planaltina e de Sobradinho desde 2019. Na garagem do Plano Piloto, a empresa aguarda a homologação da Companhia Energética de Brasília (CEB) para começar a utilizá-la. Nas três garagens, a expectativa é produzir, em média, 29 mil quilowatt-hora (kWh) por mês. A

previsão para a unidade do Plano Piloto é a geração de 11.326 kWh por mês.

FROTA – A Piracicabana DF conta com seis ônibus totalmente elétricos fabricados pela BYD (modelo D9W), com carrocerias Marcopolo Torino Low-entry. Toda a frota, de cerca de 520 veículos, é abastecida com biodiesel, com 11% de concentração. A companhia tem planos de adquirir mais ônibus elétricos, mas não definiu ainda o cronograma para esta expansão.

A empresa destaca que um único ônibus elétrico reduz em, aproximadamente, 46,8 toneladas por ano de CO₂ (dióxido de carbono), o que equivale ao plantio de 343 árvores ao ano. “Além disso, a Piracicabana DF tem como um de seus objetivos utilizar a tecnologia para gerar satisfação aos clientes e contribuir positivamente para a sociedade, deixando sua marca e incentivando outras companhias a fazer o mesmo”, acredita Mansur.

Tendo como compromisso a responsabilidade ambiental, a Piracicabana DF tem metas de eliminar o uso de papel em suas garagens, adotando ainda mais o uso de soluções tecnológicas como plataformas virtuais. Em 2020 a empresa já atingiu a redução de 95% no consumo de papel. A companhia também quer ampliar o uso de produtos que não agridam o meio ambiente, reciclados e recicláveis, além de sempre buscar novas tecnologias no mercado que ajudem na redução da poluição do meio ambiente.

A Piracicabana DF utiliza um sistema de reúso de água na lavagem dos ônibus. Desta forma, mais de 90% da água



A energia fotovoltaica, captada por meio de placas ou painéis solares, abastece as garagens de Planaltina e de Sobradinho desde 2019

utilizada na limpeza da frota volta para os tanques, passam por filtragem, eliminação de impurezas e retorna em condições de ser usada novamente. Para reduzir ainda mais o consumo de água, a lavagem do interior dos veículos é feita a seco, com o auxílio de borrifadores.

RECURSOS HUMANOS – Segundo Mansur, os colaboradores da companhia representam um papel fundamental neste processo. “O envolvimento e comprometimento do público interno nas ações da empresa, gerando assim um vínculo mais estreito com nossos funcionários e a busca por melhorar a qualidade de vida dos clientes, contribuindo para o futuro do DF com a atuação ativa em temas de relevância

social”, comenta.

Com mais de mil motoristas e 910 colaboradores, a Piracicabana DF desenvolveu programas voltados para a redução das emissões de gases poluentes e para a economia de combustíveis, além de estimular a prática da direção segura e defensiva em todas as operações da empresa.

Os treinamentos para os condutores são teóricos e práticos, abordando temas como métodos de frenagem, prevenção de acidentes e questões específicas da legislação. Além disso, os motoristas recebem acompanhamento com instrutores no dia a dia de trabalho, sendo sempre orientados de maneira preventiva e não punitiva.

A Piracicabana possui também programas de incentivo à boa conduta ao volante,

que é o caso do Motorista Nota 10, que visa premiar aqueles que possuem ficha de conduta exemplar, sem reclamações e acidentes. O programa EcoDiesel, voltado à preservação do meio ambiente, estimula a redução nas emissões de gases poluentes e premia motoristas das garagens (Plano Piloto, Planaltina e Sobradinho) que atingem a meta de redução de diesel.

Mansur conta que os motoristas são bastante receptivos aos treinamentos e avaliações. “O retorno sempre foi muito positivo. Os colaboradores se tornam mais engajados com os incentivos recebidos por meio dos programas, uma vez que sentem que o esforço que fazem para contribuir com a responsabilidade ambiental é visto e valorizado”, diz Mansur.

A companhia também se envolve em diversas ações sociais, como a Campanha do Agasalho, a Campanha da Solidariedade, criada para ajudar famílias em situação de vulnerabilidade social que foram afetadas pela pandemia do coronavírus, e o Maio Amarelo, pela segurança no trânsito. No dia 5 de junho, Dia Nacional do Meio Ambiente, a empresa destacou a importância da responsabilidade ambiental nos dias atuais.

Em virtude da pandemia, a Piracicabana DF tem distribuído máscaras de proteção facial para todos os seus colaboradores e máscaras extras para os familiares dos funcionários, além de promover campanhas de conscientização para passageiros e funcionários sobre a importância dos cuidados para diminuir os riscos de contaminação. Toda a frota passou a contar com telas de acrílico nos postos dos cobradores.

A Piracicabana DF possui três garagens no Distrito Federal, localizadas no Plano Piloto, em Planaltina e em Sobradinho. Atua na Bacia 01, atendendo Águas Claras, Asa Norte, Asa Sul, Cruzeiro, Estrutural, Guará, Planaltina, Sobradinho, Sobradinho II, Sudoeste, Taguatinga, Varjão, Lago Norte, Fercal, SIA, Noroeste, Vila Planalto, Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo e Candangolândia. ■



A empresa utiliza energia fotovoltaica, que é produzida a partir da radiação solar, para reabastecimento dos veículos elétricos

CittaMobi: serviços digitais vieram para ficar

Plataforma de mobilidade permite que todos os processos ligados aos cartões de transporte público sejam realizados sem a necessidade da presença do usuário

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A CittaMobi começou como uma empresa de aplicativos, mas desde março do ano passado, ampliou suas atividades, tornando-se uma plataforma de mobilidade. Além do app de mesmo nome que indica previsão de chegada dos ônibus em tempo real, a empresa passa a oferecer outros serviços digitais para o setor de transporte de passageiros. “Expandimos nossa atuação e passamos a atender os diferentes atores dos sistemas de transporte e mobilidade, como operadores e gestores, além dos passageiros que já utilizavam o app. Passamos de um perfil exclusivamente B2C (business to consumer) para abranger também as operações B2B (business to business)”, comenta Paulo Fraga, CEO da companhia.

Em parceria com a Oficina Consultores, a CittaMobi foi escolhida em março

para realizar a pesquisa de origem-destino, promovida pelo Metrô-SP há mais de 50 anos. A pesquisa é divulgada a cada dez anos, e abrange diferentes formas de deslocamento como caminhada, bicicleta, motos, carros, táxis, trens do Metrô e da CPTM, ônibus e vans. O último resultado foi divulgado em dezembro de 2018.

A CittaMobi busca desenvolver soluções inovadoras e conectadas para o setor, explica Fraga. “É importante entender à necessidade do cliente e disponibilizar ferramentas que gerem valor ao seu negócio”, completa. A companhia oferece soluções de atendimento e serviços digitais que ganham destaque no momento atual. “O consumidor mudou a sua forma de consumir. Estamos na era da ultraconveniência, o que se intensificou devido à pandemia de Covid-19, mas já era uma realidade”, afirma.

Na opinião de Fraga, os operadores de transporte público não acompanharam essa evolução. “As empresas não se digitalizaram no mesmo ritmo do consumidor. Hoje, o usuário ainda precisa comprar um cartão, carregar os créditos, ir até os postos de atendimento para resolver diversos problemas. E isso gera aglomerações e transtornos para os usuários, além de despesas para o órgão gestor e para as empresas. Esse quadro se tornou especialmente crítico nesse momento de pandemia e quarentena”, diz.

Por isso, a tecnologia da CittaMobi já permite que os sistemas de transporte digitalizem todo esse processo. “No caso de São Paulo, por exemplo, o atendimento dos usuários do Bilhete Único não precisou ser interrompido devido à pandemia. É possível fazer tudo de forma digital. O usuário tem acesso a todos



Agradecemos a confiança e o apoio dos nossos clientes durante toda essa história.



Paulo Fraga: "O consumidor mudou a sua forma de consumir"

os serviços pelo site da SPTrans ou pelo aplicativo, desde março", conta o executivo. Como já ocorre no Recife, São Paulo também disponibilizará em breve a emissão do bilhete digital, que é entregue na casa do usuário.

A média de atendimentos nos serviços digitais em São Paulo é de 1,5 mil a dois mil por dia, o mesmo volume registrado quando os serviços eram presenciais. "A pessoa pode enviar documentos e fotos pela internet e recebe o cartão ou a segunda via, por exemplo, em casa. A capacidade de atendimento do órgão gestor aumentou três vezes, pois o tempo

de atendimento é menor: se presencialmente, o atendente demorava, em média, de dois a cinco minutos, agora, o tempo médio varia entre 30 segundos e um minuto", informa Fraga.

O usuário pode carregar seus bilhetes utilizando diferentes formas de pagamento como cartão de débito, de crédito ou Alelo Mobilidade. Somente na capital paulista são mais de um milhão de usuários do transporte coletivo que precisam realizar procedimentos relacionados ao uso do seu cartão.

AGENDAMENTO – Em outras cidades, em que não há possibilidade de acabar com o atendimento presencial, a CittaMobi implementou o agendamento online. "Existem locais onde não houve o fechamento dos postos de atendimento, por diversas razões. Com o agendamento virtual, acabaram as aglomerações. O gestor pode distribuir os atendimentos de acordo com sua capacidade, permitindo um melhor planejamento e um serviço mais rápido e eficiente", destaca Fraga. Diadema, Recife, Sorocaba, Ribeirão Preto já contam com esse serviço, que, em breve, chega a Santo André e Mogi das Cruzes.

A auditoria médica para os portadores de deficiência beneficiados com a gratuidade no transporte público também se

tornou mais fácil graças à tecnologia. "O agendamento é feito de forma digital, o que significa que todos os documentos exigidos são enviados previamente. Isso evita idas desnecessárias até o local onde é feita a auditoria, que precisa ser realizada presencialmente. Para o gestor, é possível ter a previsão dos atendimentos com fluxos personalizados, de acordo com a demanda", assinala Fraga.

A digitalização é importante ainda para reduzir fraudes, além de facilitar a vida dos usuários e gestores. Em Diadema, por exemplo, desde 2017 os estudantes podem realizar online o processo de solicitação do cartão escolar de transporte e revalidação de créditos, por meio de smartphones. No primeiro ano de uso do sistema, houve uma redução de 12% nos casos de uso indevido do benefício oferecido aos estudantes.

O CEO da CittaMobi explica que os serviços digitais oferecidos pela empresa podem estar disponíveis em outros aplicativos. "Caso a cidade já tenha um app em uso, não há problema, podemos disponibilizar nossos serviços nele. É importante destacar que a plataforma se adapta à cidade e ao sistema em uso. Em São Paulo, por exemplo, os serviços são oferecidos pelo site da SPTrans e o nome CittaMobi nem aparece. Tudo depende da necessidade do cliente", enfatiza. ■

Produzindo os melhores produtos para ônibus há trinta anos.

Itinerários Lightdot

Anjo Daguarda

Luminárias Clariar

PNDV

Anunciador de Fechamento de Porta

Contador de Passageiros

Anunciador de Próxima Parada

www.frt.com.br

vendas@frt.com.br

+55 81 3081-1850

A inércia será mortal

Jurandir Fernandes é presidente da seção da América Latina da Associação Internacional de Transporte Público (UITP) e aborda as implicações da pandemia do Covid-19 para o setor

MÁRCIA PINNA RASPANTI

TECHNIBUS – *A pandemia afetou fortemente o setor de transporte público devido às medidas de isolamento social. Quais devem ser os efeitos para o setor nos próximos meses?*

Jurandir Fernandes – Os efeitos continuarão sendo de forte queda de demanda, ao menos, até fins de julho. A partir daí, a demanda crescerá sem voltar aos níveis pré-pandemia devido ao alto desemprego e a mudanças de comportamento da população.

As incertezas quanto à reincidência da gripe sobre os que passaram pela primeira contaminação ainda persistem. O temor de novas ondas da pandemia fará com que, em curto prazo, as aglomerações sejam temidas. Isto continuará afetando nosso setor certamente até o anúncio de uma vacina contra o Covid-19. Cenários otimistas apontam o início da vacinação somente a partir de maio de 2021.

TECHNIBUS – *O que fazer para reduzir esses impactos?*

Jurandir Fernandes – As normas que regulam o setor deverão ser



modernizadas para dar mais flexibilidade ao gerenciamento da oferta e da demanda pelos operadores. O gerenciamento da oferta deverá ocorrer durante todo o dia. Deverá ser reforçado o uso de aplicativos on-line, dando aos passageiros a posição e o tempo de chegada do ônibus nos pontos, baixando o tempo de espera. A oferta sob demanda deverá ser implantada principalmente nas regiões, nos dias e nos horários de fraca demanda.

A demanda também pode e deve ser gerenciada. Para evitar o colapso da saúde, gerenciar os picos de demanda por hospitais foi o que mais se fez durante a pandemia. Medidas semelhantes se aplicam no caso dos transportes públicos. Tarifas cheias nas horas de pico e com desconto nos vales ou bilhetes pré-pagos econômicos válidos durante determinados horários do dia. A bilheteagem eletrônica permite dezenas de possibilidades.

TECHNIBUS – *Em termos de mobilidade, a pandemia deve trazer mudanças profundas na forma como as pessoas se locomovem?*

Jurandir Fernandes – Diria que a pandemia dará continuidade às mudanças que já estavam em curso. A diferença será de velocidade e de aprofundamento. Explico: até outro dia, os jovens estavam à frente em relação ao uso de aplicativos de compras, de entrega de produtos, de bancos eletrônicos, de comunicação através das mídias sociais e muito mais. A pandemia fez com que seus pais e avós entrassem de cabeça nestas novas tecnologias. De repente, tudo se acelerou: home office, coworking, cohome, delivery, e-commerce, webinar, lives,

podcasts, streaming, e-meetings... Tão rápido que em muitos casos ainda nos faltam palavras em nosso idioma.

Após a pandemia não dispensaremos toda esta experiência. Por que ir até Brasília para uma reunião com dois assessores de um ministério? Por que ir até ao supermercado se posso fazer toda a compra em casa via internet? Por que alugar todo o andar de um prédio comercial se posso deixar algumas equipes em home office em regime de rodízio? Por que morar longe do emprego se posso alugar em 24 horas um flat num cohome ao lado do meu local de trabalho?

Creio que as reuniões executivas passarão a ser totalmente on-line. As plataformas digitais de suporte a estas reuniões melhoram a cada dia. Muitas já comportam até 250 pessoas online, com participação e votação muito mais eficientes do que se fossem presenciais.

As inovações não se resumem a estes aspectos acelerados pelo coronavírus. Nas indústrias de produtos, a robotização continuará se acelerando. A indústria se moderniza ou fecha. Na indústria de serviços, dezenas de empregos e de funções serão extintos. Atendentes de call centers, caixas de supermercados, bancários, vendedores do comércio, corretores de seguro e de imóveis, seguranças e porteiros já estão em processo de extinção. Fica óbvio o impacto sobre a demanda de viagens, sejam urbanas ou não. Já sentimos isto de dez anos para cá, principalmente nos últimos cinco anos. Teremos que reinventar nossas ofertas de transporte público. Não da noite para o dia. Mas a inércia nesta nossa área será mortal.

TECHNIBUS – *O que o poder público pode fazer para ajudar os operadores de transporte?*

“Fica óbvio o impacto sobre a demanda de viagens, sejam urbanas ou não. Já sentimos isto de dez anos para cá, principalmente nos últimos cinco anos. Teremos que reinventar nossas ofertas de transporte público. Não da noite para o dia”

Jurandir Fernandes – Em primeiríssimo lugar, o poder público tem que passar a ser um agente de transformação. Hoje exerce o papel contrário. Bloqueia, penaliza, impede, retarda e desmotiva qualquer iniciativa. As autoridades têm um mantra: só podemos fazer o que a lei nos permite. Infelizmente, pouco é feito para mudar leis arcaicas que protegem os setores mais atrasados da mobilidade urbana. As autoridades, por um lado, pouco fazem por inércia e medo dos órgãos de controle, que aliás existem em demasia. De outro lado, pela atuação política de forças atrasadas. Em muitas cidades e estados, há lobistas encastelados nas câmaras municipais e assembleias legislativas. Alguns destes lobistas chegam a definir os secretários e diretores da área de transportes públicos. Isto ocorre às claras mesmo nas cidades mais importantes do país e o pior, noto um conformismo

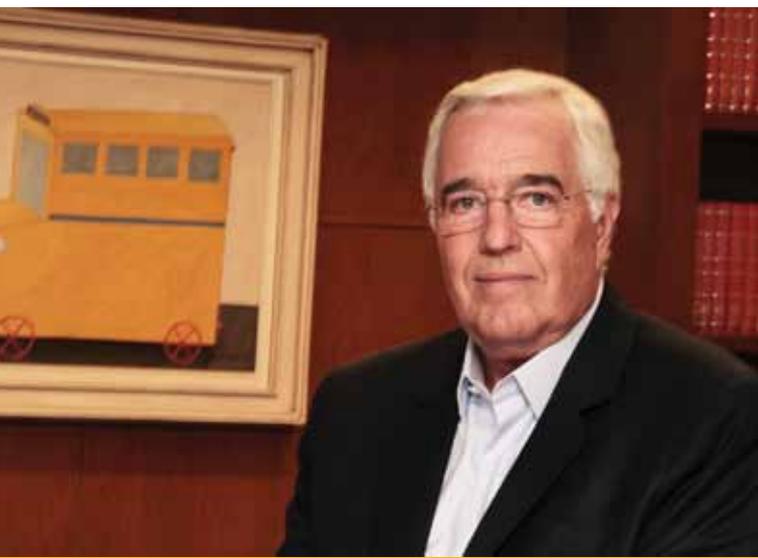
inacreditável de grande parte do setor.

TECHNIBUS – *Como a UITP está atuando nessa situação?*

Jurandir Fernandes – Advogando noite e dia a favor do transporte público coletivo como espinha dorsal da mobilidade urbana, em mais de 100 países em que atua. Este é o nosso mantra há 135 anos. Abrindo e conduzindo debates, fazendo publicações de estudos e pesquisas, participando da elaboração de normas e regulamentos no sentido de fortalecer e viabilizar a implantação e ampliação de todas as modalidades de mobilidade urbana sempre em consonância com o planejamento das cidades.

TECHNIBUS – *O senhor acredita que a tecnologia vai ser o fator mais importante para que o setor supere esse período de crise?*

Jurandir Fernandes – Não de forma isolada. A tecnologia deve ser considerada como um dos elementos fundamentais. Antes de tudo, a superação desta crise requer a consolidação dos fundamentos para o financiamento do setor. O país até hoje não tem uma política clara para os investimentos e muito menos para o custeio da operação do transporte urbano. Ao contrário, medidas populistas inflaram o setor de gratuidades onde não se leva em conta sequer o perfil econômico do beneficiado. Em todo ano eleitoral dá-se um passo a mais em medidas sem sustentabilidade. A tecnologia por si só não resolve. De nada adianta um sistema de ônibus inteligentes parados num congestionamento de automóveis. ■



Transporte coletivo: realidade e perspectivas

Francisco Christovam (*)

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), entidade que reúne os melhores técnicos do setor e que, há mais de 40 anos, luta por um transporte público de qualidade e por cidades com melhores condições de vida e habitabilidade, acaba de divulgar um “manifesto”, chamando a atenção para a real possibilidade de colapso dos atuais sistemas de transportes coletivos de passageiros, na maioria das cidades brasileiras.

O documento, singelo na apresentação e denso no conteúdo, faz um prognóstico com base na situação vigente e apresenta propostas muito realistas para “salvar” o que ainda restou dos atuais sistemas organizados de transportes coletivos e para retomar a prestação de um serviço essencial e estratégico, dentro de um novo contexto, já denominado por alguns de “novo normal”.

As sugestões apresentadas pela ANTP, em resumo, dizem respeito à obtenção de recursos para custear a prestação dos serviços e garantir investimentos em infraestrutura; à implantação imediata dos princípios e diretrizes contidos na Política Nacional de Mobilidade

Urbana; ao incentivo ao desenvolvimento de serviços complementares aos sistemas de transportes coletivos existentes; à mudança do modelo de custeio da operação, por meio da criação de novas fontes de recursos extra tarifários (pedágio urbano, CIDE municipal, contribuição dos beneficiários, taxação de serviços correlatos etc.) e à alteração do modelo de contratação da prestação dos serviços, para garantir padrões de qualidade e eficiência na gestão dos contratos.

A Constituição Federal de 1988 estabelece, no seu artigo 6º, que o transporte é um direito social, à semelhança de outros serviços públicos, tais como: educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia e segurança, entre outros. E, no artigo 30, diz que é competência dos municípios “organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

Com pleno conhecimento da situação financeira das empresas, o Governo Federal, por força do mencionado artigo 30 da Carta Magna, enfrentou e ainda está enfrentando dificuldades institucionais para viabilizar o repasse de recursos aos municípios, no sentido de garantir a continuidade da prestação dos serviços de transportes contratados. Seria complicado, para se dizer o mínimo, justificar recursos da União para pagar serviços contratados pelos municípios e prestados por empresas da iniciativa privada.

Como a arrecadação das empresas operadoras depende, quase que exclusivamente, da receita tarifária, com o pagamento das passagens pelos usuários, a drástica redução do número de passageiros pagantes gerou uma brusca queda da receita operacional, com forte impacto no equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Essa queda na demanda, provocada pelo afastamento, distanciamento ou isolamento social, impostos pela pandemia da Covid-19, e a situação financeira da maioria das empresas operadoras do transporte coletivo trouxeram à tona algumas questões de suma importância para a manutenção dos serviços contratados.

Por outro lado, a maioria dos prefeitos teve enorme dificuldade para lidar com o desequilíbrio entre oferta e demanda de passageiros e garantir a necessária remuneração das empresas, para cobrir os custos de produção dos serviços. Isso, para não falar dos alcaides que imaginaram ser possível garantir, ou mesmo prometer, transporte da população com “lotação de banco”, sem

verificar a capacidade de lugares oferecidos pela atual frota operacional.

Os passageiros, por sua vez, se viram numa situação bastante delicada, ou seja, precisavam realizar seus deslocamentos diários para as mais diversas finalidades, sem, no entanto, se expor demasiadamente, compartilhando veículos com excesso de lotação, principalmente, nos horários de pico. E, quase sempre, tendo que ponderar e decidir entre as exigências sanitárias e as condicionantes próprias dos transportes coletivos.

Esse novo cenário impõe uma tomada de decisões pelas autoridades constituídas, pelos órgãos gestores, pelas próprias empresas operadoras e pela população urbana, que depende desse serviço público para realizar os seus deslocamentos diários, no sentido de se criar algo diferente de tudo o que vem sendo praticado.

Assim, sem a pretensão de esgotar o tema e na mesma linha das sugestões apresentadas pela ANTP, cabe recomendar algumas ações imprescindíveis e possíveis de serem implantadas, a curto e médio prazos, a saber:

a) adequar a legislação federal, para que a União possa participar dos investimentos necessários ao setor, principalmente na melhoria da infraestrutura – centros de controle operacional, terminais de integração, corredores, faixas exclusivas, estações de transferência, abrigos, entre outros – necessária à prestação de um serviço com qualidade;

b) consolidar toda a legislação conexa e aplicável, incluída nos processos licitatórios para a contratação da prestação dos serviços de transporte, por meio da criação de um marco regulatório ou de um regulamento geral, com abrangência nacional;

c) adotar modelos de contrato baseados na produção e na qualidade da oferta e não na quantidade de serviços, bem como flexibilizar o escopo e o objeto dos contratos de concessão, no sentido de permitir ao poder concedente adequar a oferta e o tipo de prestação de serviço de transportes – convencional, seletivo, compartilhado, sob demanda, por aplicativo – às reais necessidades de deslocamento da população;

d) conscientizar as autoridades que o transporte coletivo é um dever do estado e um direito do cidadão e deve continuar sendo prestado por empresas privadas; porém,

num regime de parceria, intensa colaboração e comprometimento entre o poder público e a iniciativa privada;

e) compatibilizar os programas de melhoria e modernização dos transportes com os planos diretores de desenvolvimento urbano, visando democratizar o uso do espaço viário e assegurar faixa de domínio própria e exclusiva para o transporte coletivo;

f) criar novas fontes de custeio da operação, incluindo o subsídio para grupos específicos de usuários, desonerando os passageiros comuns do pagamento da tarifa cheia e da parcela referente às gratuidades instituídas pelo poder público;

g) eliminar, total ou parcialmente, os tributos incidentes sobre os recursos materiais – veículos, combustíveis, lubrificantes, pneus, câmeras – e sobre os recursos humanos, necessários à produção dos serviços;

h) desenvolver modelos de comunicação, com vistas à promoção e valorização dos serviços prestados, à aproximação dos gestores e operadores com os clientes e à melhor informação aos formadores de opinião;

i) capacitar toda a mão de obra utilizada na prestação dos serviços, com destaque para a difusão de conceitos de urbanidade e civilidade aos condutores e agentes operacionais; e

j) reavaliar os modelos de negócio e aperfeiçoar os modelos de gestão e de governança empresarial das empresas prestadoras dos serviços de transportes coletivos.

Essas ações devem ser objeto das primeiras decisões a serem tomadas no período de pós-pandemia ou vistas como o ponto de partida para a retomada dos serviços de transportes coletivos, nesse novo ambiente de trabalho. E nem é preciso esperar pelo encerramento das medidas restritivas, impostas pelas questões sanitárias.

(*) Francisco Christovam é presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo – SPUrbanuss e, também, membro da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo – FETPESP, da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, do Conselho Diretor da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos – NTU, da Confederação Nacional dos Transportes – CNT e dos Conselhos Deliberativo e Consultivo do Instituto de Engenharia.



Pandemia: risco do negócio ou fato do príncipe?

Cláudio Nelson C. Rodrigues de Abreu (*)

É fato que todos os setores da Economia, no Brasil e no mundo inteiro, foram atingidos pelos efeitos do coronavírus/covid-19. As empresas de transporte estão entre as que mais sofreram (e continuam sofrendo), especialmente porque o seu produto – assentos por km, no caso de passageiros, e toneladas por km, no caso da carga -- é perecível e não estocável, vale dizer, não rodou ou não voou, a perda é irrecuperável.

Para que se tenha uma ordem de grandeza do que estamos falando, vamos a alguns números, apenas a título de exemplo, que mostram de forma inequívoca o desastre verificado no transporte coletivo de passageiros, tanto o rodoviário intermunicipal/interestadual como o aéreo, em dois meses inteiros da pandemia, comparados a igual período do ano anterior (fig 1).

Tratemos do transporte coletivo terrestre regular de passageiros. Ao longo do tempo, tem sido observado que – salvo honrosas exceções – o transporte por ônibus, seja urbano, metropolitano/semiurbano/suburbano (a denominação varia, mas a finalidade é a mesma, ou seja, o transporte dentro de regiões conturbadas), bem como o intermunicipal e o interestadual, não é visto pelas autoridades de plantão com a importância que têm, mesmo depois da sua inclusão – no artigo 6º da Constituição Federal de 1988 – como um dos direitos sociais, portanto fundamentais, do cidadão.

Muitas teorias existem a respeito desse equívoco, sendo que uma delas é a de que a maioria dos donos da caneta e do diário oficial neste País não viaja de ônibus, assim como não viaja de metrô e trens de subúrbio também. Nessa linha

de pensamento, argumenta-se que, por não terem conhecimento de causa, cometem erros de avaliação que só geram dificuldades aos passageiros, ao sistema de transporte e às empresas que operam sobre pneus e sobre trilhos.

Talvez não seja apenas por aí. Ocorre que aqueles com poder para resolver os problemas viajam de avião, mas nem por isso, pelo menos até agora, no momento em que escrevo (início da semana 26), as empresas aéreas – que, como as de ônibus, já vinham em crise e ficaram perto do colapso total com a chegada do coronavírus/covid-19 – conseguiram receber empréstimos do BNDES e de um consórcio de bancos (não, não estamos falando de grants, ou seja, dinheiro a fundo perdido, como consta ter acontecido nos Estados Unidos, por exemplo).

É preciso compreender que construir qualquer sistema de transporte, seja de passageiros, seja de carga, em qualquer modal, é difícil e demorado, mas destruí-lo é fácil e rápido. Se, por um lado, se reconhece as limitações orçamentárias dos Governos Federal, Estaduais e Municipais, por outro lado o transporte fragilizado custa caro ao País, uma vez que não consegue cumprir o seu objetivo. Aliás, cabe mencionar aqui a mensagem de Umberto de Pretto, secretário geral da International Road Union (IRU), em vídeo que pode ser assistido pelo link <https://www.youtube.com/watch?v=6ISmnpAnU4>.

A pergunta que muitos fazem é como será a recuperação do transporte – no caso, o rodoviário intermunicipal e interestadual de passageiros – daqui para a frente. É claro que não há uma resposta só. Com base na sua experiência no mercado, há empresas (otimistas) que estimam chegar a dezembro de 2020 com uma receita no máximo igual a 70% daquela arrecadada no mesmo mês de 2019. Mesmo assim, a receita média estimada para 2020 gira em torno de 43% daquela obtida em 2019, o que, convenhamos, é muito pouco.

Colocar-se no lugar do outro especialmente nas crises é a melhor estratégia para preservar os resultados. Por que, em geral, as autoridades não agem em socorro de quem executa o transporte público em nome da União, estados ou municípios? Não dá para dizer que se trata de risco do negócio, considerando que o Congresso Nacional reconheceu o estado de calamidade pública no País pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20/03/2020, e que existem muitos decretos estaduais e municipais instituindo a quarentena, bloqueando o tráfego de ônibus intermunicipais/interestaduais, etc. Há quem entenda que isso caracterizaria, sim, o chamado fato do príncipe, que gera direito a indenização. Eis um assunto para ser tratado pelos juristas.

fig.1

	2019			2020		
Transporte Rodoviário de passageiros (*1)	100%	100%	100%	8,97%	12,14%	10,54%
Transporte Aéreo de passageiros (*2)	100%	100%	100%	6,91%	9,03%	7,95%

(*1) Passageiros embarcados em ônibus rodoviários intermunicipais e interestaduais nos três terminais da capital de SP. Fonte: Socicam
 (*2) Passageiros.Km (RPK) transportados no mercado doméstico. Fonte: Anac

(*) Especialista em Transporte Rodoviário de Passageiros, com mais de 50 anos de experiência no setor.



Caminhões e Ônibus

Seja qual for seu itinerário,
com Volksbus você nunca segue sozinho.



Nossa linha de produtos evoluiu e a Volkswagen Caminhões e Ônibus emprega a tecnologia desenvolvida em parceria com os clientes para as operações de todo o Brasil.

Se você busca a tecnologia ideal para a sua frota e a melhor parceira para o dia a dia da operação, lembre-se:

Menor custo operacional

Suspensão pneumática

para mais conforto
ao passageiro

Assistência técnica
reconhecida pelo mercado

Peças dos pacotes
GreenLine e Economy

Somos a Volkswagen Caminhões e Ônibus, sob medida para o seu negócio.

Empresas se adaptam à nova realidade

A retomada das atividades de transporte por fretamento exige protocolos a serem seguidos, com base nas recomendações de órgãos competentes

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Os impactos da pandemia do Covid-19 no setor de fretamento foram bastante marcantes. Desde o início, as empresas se movimentaram para que o transporte continuasse sendo oferecido de forma adequada. Segundo Regina Rocha, diretora da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), a entidade deu sua contribuição para a elaboração de medidas de contenção. “Nos envolvemos nos pilares do protocolo de segurança desenvolvido pelo governo de São Paulo, em temas como distanciamento social, higiene pessoal, limpeza e higienização de ambientes,

comunicação e monitoramento das condições de saúde.”

Regina Rocha ressalta que, com a retomada das atividades econômicas, a Fresp procurou se adiantar, contribuindo para a disseminação da informação e consequente estruturação protocolos por parte das empresas, com pilares e medidas para que os clientes e passageiros possam utilizar o serviço com mais segurança. “Quem entender este processo e realizar as mudanças terá um forte diferencial competitivo. Nós do setor de fretamento já temos os pilares de segurança para serem seguidos e que estarão em constante atualização, em

função das novas descobertas da ciência e das características de cada atividade”, afirma.

Para a diretora da Fresp, as mudanças com o ‘novo normal’ serão permanentes. “Acreditamos na importância de evoluir e aprender com o que estamos passando. Por isso, os protocolos cobrados pelo Governo, clientes e sociedade como um todo deverão se tornar rotina, independente do setor.” A entidade desenvolveu a campanha Movidos pela Vida para buscar mecanismos para implementar os protocolos de segurança no setor de fretamento e compartilhar ideias e experiências.

Os efeitos negativos da pandemia foram graves para o setor de fretamento, mas atingiram de formas diferentes as empresas. O turismo foi completamente paralisado pela crise do coronavírus, enquanto o fretamento contínuo sofreu um impacto menor. A necessidade de distanciamento maior entre os passageiros poderá trazer maiores custos às empresas.

“Ainda não retomamos nenhuma atividade voltada ao turismo, o que nos impede de avaliar as demandas dos clientes, mas, na prática, não há dificuldade operacional em reduzir a ocupação dos veículos. No setor de fretamento o preço é feito por viagem e não por quantidade de passageiros. Certamente o custo por turista deslocado irá aumentar se adotarmos o espaçamento de uma poltrona entre passageiros, o que reduziria em 50% a ocupação dos veículos. Não há uma fórmula mágica que nos permita contornar essa situação”, explica.

Segundo Regina Rocha, as empresas

de fretamento intensificaram a higienização dos veículos e investiram em produtos e equipamentos que promovem uma limpeza e sanitização rigorosas. "Estamos abertos para outras soluções acessíveis que possam ser prontamente instaladas ou utilizadas na nossa frota em operação que é o que fará o transporte por um longo tempo. Os efeitos econômicos da pandemia impedem a renovação da frota por um longo período, por isso, as soluções que venham de novas tecnologias devem ser voltadas para a frota já em operação", comenta.

MERCADO – Os efeitos negativos da pandemia foram graves para o setor de fretamento, mas atingiram de formas diferentes as empresas. O segmento de turismo foi completamente paralisado pela crise do coronavírus, enquanto o fretamento



Regina Rocha: "Não há fórmula mágica que nos permita contornar essa situação"

meios de não parar sua produção encaram a realidade que terão dificuldades de vender seus produtos pela recessão do mercado e diminuir a produção foi inevitável e, consequentemente, reduzir a necessidade de transporte de suas equipes. Muitos tiveram condições de colocar praticamente toda equipe em teletrabalho", observa Regina Rocha.

"Ninguém sabe afirmar até onde irá essa pandemia nas condições críticas que vemos agora. Esperamos que tudo passe o mais rápido possível. O fretamento contínuo, falando aqui do transporte de trabalhadores, reagiu melhor e boa parte das empresas está com cerca de 60% da frota em operação. No entanto, o transporte de estudantes universitários e escolares está completamente parado, sem previsão de retorno", conta a diretora da Fresp. ■

contínuo sofreu um impacto menor.

"Todos os setores foram fortemente impactados e mesmo aqueles que tiveram

Parabéns Gadotti!
22 anos de história, e uma frota 100% Comil!

www.comilonibus.com.br
[@comilonibusoficial](https://www.instagram.com/comilonibusoficial)
[/comilonibus](https://www.facebook.com/comilonibus)



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

COMIL
Ônibus na medida certa.



Autopeças registram déficit de US\$ 1,16 bilhão no quadrimestre

O resultado é 10,7% inferior ao saldo negativo de US\$ 1,66 bilhão registrado no acumulado de janeiro a maio de 2019

SONIA MORAES

A indústria brasileira de autopeças registrou de janeiro a maio deste ano déficit de US\$ 1,49 bilhão no comércio exterior, resultado 10,7% inferior ao saldo negativo de US\$ 1,66 bilhão registrado nos cinco meses de 2019, segundo dados do Ministério da Economia consolidados pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças).

A quantidade de peças importadas de 162 países nos cinco meses deste ano, embora tenha recuado 25,4% (passou de US\$ 4,82 bilhões em 2019 para US\$ 3,60 bilhões em 2020), foi maior do que o volume exportado para 186 mercados, que totalizou US\$ 2,11 bilhões, 33,1% inferiores aos US\$ 3,16 bilhões registrados no mesmo período de 2019. A retração nos embarques ocorreu nos principais parceiros comerciais das empresas: Argentina

(-38,9%), Estados Unidos (-40,2%), México (-33%), Colômbia (-29,3%) e Chile (-43,2%).

Segundo o Sindipeças, a Argentina ocupou o primeiro lugar na lista de destinos das exportações de janeiro a maio, com 19,3% de participação em toda a operação, e a China está no topo do ranking de origem das importações, com 16,9% de participação nas compras totais das empresas.

Nas operações mensais as fabricantes apresentaram em maio queda de 63,6% nas exportações em comparação com o mesmo mês de 2019, de US\$ 658,1 milhões para US\$ 239,7 milhões.

As importações também foram afetadas pela crise do Covid-19, que provocou o fechamento das fábricas das montadoras e das autopeças, e isso resultou em queda de 44,8% nas transações realizadas em

maio em comparação com o mesmo mês de 2019, com US\$ 567,3 milhões em peças trazidas do exterior.

Na avaliação do Sindipeças as várias dificuldades trazidas pela pandemia do Covid-19, seja do ponto de vista logístico, econômico ou alfandegário, continuam criando obstáculos na normalização das operações comerciais e seguirão influenciando os resultados nos próximos meses. "Apesar da depreciação do câmbio e de fatores pontuais de estímulo, entendemos que as vendas de autopeças ao exterior poderão recuperar os níveis pré-pandemia no primeiro trimestre de 2021, caso o real se mantenha desvalorizado, na casa de US\$ 1,00/R\$ 5,00, e haja rápida normalização das condições econômicas nos parceiros comerciais, sobretudo Argentina, Estados Unidos e México", observa o sindicato. ■

Goal Systems reforça presença no Brasil

Empresa de softwares para planejamento de recursos materiais e humanos tem metas ambiciosas de expansão para o mercado brasileiro

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Goal Systems desenvolve e implementa soluções integradas para planejamento, programação e controle de operações, com foco em transportes de diferentes modais. A empresa quer ampliar sua atuação no Brasil. “O país é atrativo por suas dimensões e população, e pela quantidade de sistemas de transporte público consolidados. O conceito de Smart Cities já chegou ao país, e os órgãos gestores e operadores precisam da tecnologia para aprimorar seu planejamento”, comenta Romano Garcia, diretor geral da Goal Systems para o Brasil.

A Goal Systems destaca que as empresas precisam ter acesso a ferramentas para poder reagir rapidamente às restrições vindas em decorrência do Covid-19. “A pandemia não é uma ameaça para nosso setor. Com o isolamento social, que levou à paralisação de linhas e uso reduzido da frota, e as novas regras de higiene e lotação, fica mais clara a necessidade de trabalhar com inteligência e planejamento. Com a crise, o operador tem que lidar com mudanças quase que diariamente”, acredita Garcia.

A tecnologia pode proporcionar maior flexibilidade no modelo de negócios das operadoras de transporte coletivo. “No Brasil, a tendência da modalidade de Software as a Service (SaaS) se consolidou”, diz Garcia. A companhia busca parcerias com empresas de bilhetagem eletrônica e de outros segmentos ligados à tecnologia para transporte coletivo.

“Nossa intenção é integrar nossas ferramentas com as soluções de sistemas inteligentes de transporte (ITS) e de bilhetagem”, completa.

A Goal Systems já tem a homologação necessária para fornecer soluções para o Sistema de Monitoramento de Gestão Operacional (SMGO) que será implementado no sistema de transporte da capital paulista, conforme foi estabelecido nos contratos assinados no ano passado pelas empresas concessionárias escolhidas por meio de licitação. “Fizemos integração com a Cittati e já temos a certificação. São Paulo é uma das prioridades para a empresa, pois a cidade terá um sistema muito avançado”, conta Garcia.

PORTFÓLIO – Entre os diversos produtos da marca, o GoalBus é um sistema de software para gerenciamento de transporte de ônibus, que melhora no planejamento de horários, veículos e motoristas. Com a ferramenta, é possível elaborar de forma automática e em um único cálculo, quadros de horários e serviços de ônibus e turnos de pessoal, resultando em economia de custos para as empresas.

A empresa desenvolve soluções inteligentes para todos os tipos de transporte, volume e complexidade, nos segmentos de transporte urbano e interurbano, metroferroviário, linhas aéreas, além de produtos para o setor



Romano Garcia: “Temos uma posição de liderança na América Latina”

industrial e para recursos humanos. Presente em 25 países, a Goal Systems tem como clientes no mercado brasileiro Guarupass, MetrôRio e BRT Rio e URBS de Brasília. “Temos uma posição de liderança na América Latina, com participação em sistemas importantes como Transmilenio, de Bogotá, MetroBus, no México, e Transantiago, no Chile”, diz Garcia.

As soluções da marca são desenvolvidas de acordo com as necessidades de cada tipo de transporte, por meio de algoritmo que funciona levando em conta todos os requisitos do cliente, incluindo a sua infraestrutura, turnos e restrições. “Estamos reforçando a equipe e nossa atuação no Brasil. Temos uma unidade no Rio de Janeiro e, ainda este ano, abriremos uma filial em São Paulo”, informa Garcia. ■



Além da primeira vida útil mais longa, o pneu SP 320 terá maior número de recapagens

Dunlop fecha acordo com a Volare

O pneu SP 320, que equipará os novos ônibus da Volare, foi desenvolvido com tecnologia aumenta a qualidade e durabilidade do produto, além de reduzir o desgaste irregular

SONIA MORAES

A Dunlop, fabricante de pneus que pertence à Sumitomo Rubber do Brasil, fechou acordo com a Volare, para fornecer o seu pneu SP 320 aos novos ônibus produzidos no Brasil. A expectativa da empresa é de entregar em torno de 3,5 mil pneus por ano.

A parceria com a Volare representa o primeiro fornecimento de pneus Dunlop para veículos pesados na América Latina e abre o canal de vendas para este tipo de produto que equipa os ônibus que saem direto de fábrica. Para a Dunlop, isso mostra a confiança, segurança e o rendimento dos seus pneus.

A Dunlop informa que pretende continuar trabalhando junto ao departamento de engenharia da Marcopolo para seguir com o desenvolvimento de novos projetos. A intenção da fabricante é atender à demanda da parceira, sem afetar as vendas do mercado de reposição. “Estamos sempre olhando para o futuro e aplicando as mais novas e avançadas tecnologias na fabricação de pneus para o mercado brasileiro. Os passageiros dos novos ônibus da Marcopolo podem contar com os benefícios da utilização de matérias-primas mais ecológicas e o respeito ao meio ambiente por parte

da Dunlop”, afirma Leandro Baruta, gerente sênior de equipamento original da Dunlop.

O pneu Dunlop SP 320 foi desenvolvido com a tecnologia Advanced Footprint Control, que otimiza a área de contato com o solo, aumentando a qualidade e durabilidade do pneu, além de reduzir o desgaste irregular. Aliado à banda de rodagem com camada dupla, carcaça mais robusta e talão reforçado, ele foi pensado para ter não só uma primeira vida útil mais longa, mas também maior número de recapagens, trazendo o melhor custo-benefício da categoria para o veículo. ■

Soluções integradas em mobilidade para inovar nos negócios e superar cenários desafiadores



A SONDA reforça o seu compromisso de levar tecnologias que permitam superar desafios de negócios. Nossa vertical de Transportes está atenta às demandas das empresas do setor e de passageiros em todo o Brasil para acelerar a integração de inovações em mobilidade para a promoção de viagens cada vez mais seguras e com menos risco à saúde.



Descubra mais

Volare entrega 65 ônibus para a Fiel Turismo de Macaé

A Fiel Turismo, operadora de transporte da cidade de Macaé, no Rio de Janeiro, adquiriu 65 novos veículos Volare. São 55 unidades do modelo Fly 9 escolar e dez do Attack 8 – quatro na versão escolar e seis modelos executivos. Os veículos já foram incorporados à frota da empresa e entraram em operação em junho.

“Esta venda consolida a forte presença da Volare no segmento escolar em âmbito nacional, com destaque para o fornecimento de diferentes modelos atendendo às necessidades específicas de cada cliente e operação”, afirma Sidnei Vargas, gerente nacional de vendas da Volare.

Os 59 ônibus escolares (55 do modelo Fly 9 e quatro do Attack 8) estão equipadas com sistema de ar-condicionado de teto, poltronas na configuração 3x2 e piso com acabamento que imita madeira, o que facilita a higienização e torna mais harmônico o acabamento interior.

Os ônibus possuem janela de vidros móveis, poltrona do motorista com amortecimento hidráulico, tomada 12 volts no painel, sirene e câmera de

marcha à ré com monitor no painel, rádio, itinerário eletrônico e iluminação interna em Led. Os veículos têm duas portas (uma de cada lado). Os 16 Fly 9 possuem elevador para melhor acessibilidade.

Os ônibus escolares têm diferentes motorizações e capacidades de transporte. Os modelos Fly 9 conta com chassi Mercedes-Benz, com motor Euro 5 de 156 cv de potência e 47 lugares e o Attack 8 tem motor Cummins ISF 3.8 Euro 5, com 152 cv de potência, e 44 poltronas.

As seis unidades do modelo Attack 8 executivo para fretamento têm motor Cummins com 152 cv de potência, porta pantográfica e sistema de ar-condicionado interno dutado. Os veículos são equipados com 27 poltronas reclináveis do modelo Executiva, com assento soft, descansa-braços, porta-copos, assoalho com revestimento amadeirado, janela de vidros móveis, poltrona do motorista com amortecimento hidráulico, cortinas, porta-pacotes com iluminação, tomada 12 volts no painel, sirene de marcha à ré, rádio, itinerário eletrônico e dispositivo de transposição acessível (DTA).

Ceará Sporting Club recebe novo ônibus Paradiso da Marcopolo

O Ceará Sporting Club, um dos mais tradicionais times de futebol do Brasil, com 106 anos de fundação, acaba de adquirir um novo ônibus Marcopolo Paradiso 1200 New G7. O veículo foi entregue aos dirigentes do clube no dia 22 de junho, no recém-inaugurado Espaço do Cliente, na fábrica da empresa, em Ana Rech, Caxias do Sul (RS), e será utilizado nas viagens para participação nos campeonatos estadual e nacional.

“Para nós da Marcopolo, fornecer um novo e moderno veículo para o Ceará Sporting Club é muito importante e representativo, pois acontece exatamente neste momento que os certames estaduais de futebol estão sendo retomados”, afirma Rodrigo Pikussa, diretor do negócio ônibus da fabricante. O ônibus incorpora equipamentos para o máximo conforto e comodidade, além de itens para segurança ativa e passiva.

O Paradiso 1200 New G7 possui chassi Mercedes-Benz O500R 1830 Euro 5, com suspensão pneumática, 13.100 mm de comprimento total e 42 poltronas do modelo semileito



1060, com manta super soft de neoprene no apoio de cabeça, tomadas USB, cinto de segurança retrátil e descansapernas e pés.

Externamente recebeu pintura alusiva ao clube, em cor preta com destaque para o emblema e os dizeres “Time do Povo” e “Vozão” nas laterais. No interior, o ônibus conta com pacote termoacústico para maior conforto e sofisticação, parede de separação total com porta deslizante, geladeira, sanitário e sistemas de ar-condicionado Valeo CC355.

O Paradiso 1200 New G7 do Ceará Sporting Club possui sistema GPS e internet sem fio, além de tomada de energia 110 V, porta-pacotes, iluminação em Led e preparação para sistema de entretenimento com áudio e vídeo (rádio e DVD), além de monitor posicionado no teto do salão de passageiros.

Francovig Transportes compra três Fly9 da Volare

A Francovig Transportes, operadora de transporte de São José dos Pinhais (PR) adquiriu três novos micro-ônibus Volare

Fly9 Executivo. Os novos veículos fazem parte da renovação anual da frota e irão atender os clientes de fretamento contínuo.

Segundo Sidnei Vargas, gerente nacional de vendas da Volare, o fornecimento para a Francovig Transportes reforça a presença da marca no Estado do Paraná e na região de Curitiba, uma das praças com maior

participação da fabricante. “A Francovig é cliente tradicional desde 2008 e possui 18 veículos Volare, o que demonstra sua excelente aceitação”, diz Vargas.

Os três Volare Fly 9 têm plataforma Mercedes-Benz e contam

Grupo Viação Garcia-Brasil Sul adota novos produtos de segurança

O Grupo Viação Garcia-Brasil Sul, que mantém rotas nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais, tem dado atenção especial aos protocolos de higienização e limpeza, de acordo com orientações da Organização Mundial da Saúde e Vigilância Sanitária, e de inovações que tragam mais segurança aos passageiros durante as viagens.

A desinfecção interna do ar passou a ser realizada com aplicação de ozônio e os filtros de ar-condicionado são limpos com jato d'água a cada viagem. E a do ambiente interno também é realizada pela pulverização de quaternário de amônia para a eliminação de vírus, seguida de limpeza adicional com álcool 70%.

Outra inovação foi a implantação de cortinas de proteção entre as poltronas, lavadas e esterilizadas a cada viagem, em todos os serviços: Cabine Cama, Leito Plus, Executivo, Semi Leito e Convencional.

As poltronas dos ônibus, produzidas em couro

ecológico, são também um diferencial por permitirem a completa higienização dos assentos a cada viagem. Todas as peças de uso dos passageiros como mantas, travesseiros e capas de poltronas são esterilizadas, secas e embaladas com total segurança antes dos embarques.

Ao entrar no ônibus, o passageiro utiliza o tapete higiênico para a limpeza da sola dos sapatos, preparado com produtos desinfetantes e sanitizantes que eliminam vírus e bactérias. Todos os ônibus disponibilizam dispensers de álcool em gel, logo na entrada dos veículos e próximo à toailete, para higienização das mãos. Após a acomodação dos passageiros, locais de contato, como corrimão e portas, são higienizados com álcool 70% novamente. "Garantir todos os padrões de limpeza e higienização tem sido o nosso foco para trazer segurança para os nossos clientes e confiança de que terão uma viagem protegida", afirma Estefano Boiko Junior, vice-presidente do grupo.

com 31 poltronas Executivas 940 mm (além de motorista e auxiliar), com tomada USB, porta-copos e porta-pacotes. Os veículos têm dispositivo de transposição acessível, sistema de ar-condicionado de teto,

vidros colados, DRL (Daytime Running Lamp – faróis de rodagem diurna), piso com acabamento amadeirado, parede de separação total, cortinas, itinerário eletrônico, bagageiro e preparação para sistema

Grupo JCA investe em medidas segurança nas viagens de ônibus

O grupo JCA, que controla as Viações Cometa, Catarinense, 1001 e Expresso do Sul, também investiu em medidas para garantir maior segurança nas viagens de ônibus, como rigorosa higienização dos veículos, obrigatoriedade no uso de máscaras para motoristas, colaboradores e passageiros, além de instalação de filtro antipólen nos guichês e orientação de distanciamento nas rodoviárias – guichês e áreas de embarque – e na ocupação dos assentos sempre que possível.

No interior do veículo um equipamento produz uma vaporização fina, como uma névoa capaz de alcançar todos os espaços dos veículos de maneira uniforme. O aparelho é abastecido com produtos específicos e altamente eficazes e funciona de sete a dez minutos, garantindo a proteção contra o vírus do Covid-19.

O grupo adquiriu 40 equipamentos que estão distribuídos nas garagens das empresas para a vaporização antes e após as viagens de cada veículo. Todos os produtos utilizados pelas empresas para a higienização dos ônibus são orientados pela



Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e Organização Mundial da Saúde (OMS).

"Ajustamos as nossas operações para o retorno das viagens, à medida que as linhas forem sendo liberadas. Todas as iniciativas foram pensadas com foco em prevenção e cuidados necessários com nossos clientes e colaboradores para um deslocamento tranquilo e seguro", afirma Fernando Guimarães, diretor da unidade de transporte de passageiro do Grupo JCA.

De forma interna, o grupo JCA transformou uma área da manutenção nas diferentes garagens das regiões Sul e Sudeste em um espaço de colaboração em prol da saúde, com a produção própria de máscaras. A iniciativa, idealizada e realizada pelos próprios funcionários, foi uma solução para otimizar a produção desses materiais e entregar com mais velocidade a todos.

de áudio e vídeo com DVD e monitor.

Os Volares foram entregues pela concessionária Rodo Service, da capital paranaense.



Viação Reunidas retoma operação

Prejuízos acumulados devido à redução de passageiros fez com que empresa paralisasse temporariamente a oferta do serviço

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A empresa voltou a operar parcialmente em Goiânia até a normalização dos serviços

A Viação Reunidas, uma das concessionárias do transporte coletivo de Goiânia e região metropolitana, paralisou sua operação por quatro dias. A paralisação ocorreu após três meses de prejuízos acumulados por causa da queda de passageiros, em virtude da pandemia. A empresa, então, voltou a funcionar parcialmente, visando à normalização gradual dos serviços. A concessionária conseguiu recursos por meio de crédito bancário, fazendo rapidamente o pagamento do ticket alimentação dos colaboradores e estruturando um cronograma para o pagamento parcelado da folha de pagamento.

Os 400 funcionários acreditam na empresa e concordaram em voltar ao trabalho mesmo sem a quitação da folha. Durante a paralisação temporária do seu serviço, a empresa Rápido Araguaia assumiu a execução dos serviços da área atendida pela Reunidas, sem qualquer prejuízo para os passageiros que precisam do transporte para se deslocar.

“A empresa é responsável, atua com

profissionalismo, enxuta, com números transparentes, uma vez que é uma sociedade anônima e publica seus balanços auditados regularmente, que, inclusive, estão à disposição da imprensa ou de quem desejar conhecer e analisar nossa realidade. Portanto, o problema existente não se trata de má gestão, muito pelo contrário,” afirma Henrique Vinícius da Paz, diretor executivo da Viação Reunidas.

Esta situação já havia sido levantada pelo Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo e Passageiros de Goiânia e Região Metropolitana (SET) na ocasião da determinação do governo de Goiás, que definia a circulação de apenas passageiros sentados. Sem crédito e sem pagar funcionários e fornecedores, a Viação Reunidas não viu outro caminho até haver uma análise favorável de crédito bancário já solicitado, ou um dos planos de recuperação do sistema em discussão com o poder público ter efetividade.

“Em virtude da drástica redução na demanda, que chegou em 80% após o primeiro decreto definindo a quarentena, as empresas perderam sua capacidade de pagamento, uma vez que a receita foi fortemente comprometida com a diminuição de passageiros e a determinação de somente transportar somente passageiros sentados. Com a reabertura parcial das atividades da cidade esse índice se manteve baixo, em cerca de 30% a 40% do fluxo

usual antes da pandemia. Esse é apenas um dos motivos que fizeram com que a Reunidas chegasse a esse momento crítico”, explica o presidente do SET, Adriano Rodrigues Oliveira.

Segundo a companhia, o governo do estado, através do Plano Emergencial proposto em 18 de maio, comprovou a real situação de dificuldade econômico-financeira das empresas por meio de auditoria da Controladoria Geral do Estado (CGE) e foi, inclusive, aprovado pelos demais órgãos de controle, bem como Ministério Público e Defensoria Pública. Todos os números apresentados pelas empresas e auditados pela CGE comprovaram a dificuldade delas darem andamento à prestação de serviço no modelo em que foi imposto.

“Estávamos esperançosos com a Plano Emergencial do governo do estado. Do valor que o Estado de Goiás apontou de déficit de custeio operacional das empresas (R\$ 23,5 milhões) a parte destinada à Reunidas seria de R\$ 2,5 milhões, referentes somente a março e abril, sem contar maio e parte de junho. Se esse recurso tivesse saído, não teríamos chegado neste momento,” avalia Henrique Vinícius da Paz.

“A proposta foi desenvolvida para dar uma resposta à população e fortalecer o transporte público coletivo. Infelizmente, ainda não temos uma confirmação da viabilidade pela Justiça. Outros caminhos estão sendo buscados, mas sem a agilidade necessária para o socorro imediato. Esse trabalho reforça a visão de que o transporte coletivo é um serviço público, essencial, e direito de todo cidadão e responsabilidade dos governos. Tudo que as empresas podem fazer, está sendo feito” salienta Oliveira. ■

Transwolff coloca em operação mais 51 ônibus Mercedes-Benz em São Paulo

Nos últimos quatro anos a empresa incorporou à sua frota cerca de 800 ônibus novos, a maioria deles do modelo Mercedes-Benz OF 1724

SONIA MORAES



A empresa transporta mais de 700 mil passageiros por dia na capital paulista

A Transwolff, concessionária do transporte coletivo da cidade de São Paulo, colocou em operação dia 10 de junho, mais 51 novos ônibus Mercedes-Benz. Os chassis urbanos OF 1724 foram negociados pelo concessionário Divena, de Diadema, com financiamento parcial do Banco Mercedes-Benz.

Nos últimos quatro anos a empresa fez a maior renovação de frota na capital paulista. Somente neste período, foram colocados em operação cerca de 800 ônibus zero quilômetro, a maior parte deles do modelo Mercedes-Benz OF 1724.

A frota da Transwolff é formada hoje por mais de 1.200 ônibus, dos quais, 80% são da marca Mercedes-Benz, sendo a maioria do modelo OF 1724. A empresa é responsável pelo transporte de mais de 700.000 passageiros por dia em cerca de 100 linhas que interligam diversos bairros do extremo sul da capital paulista, como os terminais Santo Amaro, Campo Limpo, Grajaú e Varginha. São aproximadamente 163 mil

quilômetros percorridos diariamente.

“O ônibus OF 1724 da Mercedes-Benz é um modelo adequado para nosso tipo de operação, com itens de conforto e segurança para os passageiros e motoristas que atendem plenamente às nossas necessidades”, diz Nivaldo Azevedo, diretor de relações institucionais da Transwolff. “Além disso, as novas 51 unidades oferecem mais comodidade aos usuários, trazendo elevador para pessoas com dificuldade de locomoção, ar-condicionado, wi-fi e porta USB”.

Nivaldo afirma que um aspecto muito importante para a Transwolff, que tem responsabilidade com a sustentabilidade e a qualidade de vida da população, é que esses ônibus Mercedes-Benz utilizam biocombustível e são do padrão Euro 5, que reduz em até 80% as emissões de poluentes. “A potência do motor também é muito relevante para nós, afinal a Transwolff opera numa região com topografia muito acidentada. Além disso, o

veículo é bastante robusto e de fácil manutenção, o que nos traz redução de custos operacionais”, diz o executivo.

“Além de atender às exigências da Transwolff, o OF 1724 se destaca pela força de seu potente motor OM 926 LA de 6 cilindros e 238 cv, com 850 Nm de torque, o que assegura ótimas arrancadas e retomadas, vantagens especialmente importantes em São Paulo, cidade com topografia que inclui vários pontos de subidas, exigindo força e excelente performance do veículo”, afirma Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing ônibus da Mercedes-Benz. “Assim como na Transwolff, nossa linha de ônibus OF tem grande presença no transporte coletivo em todo o país, o que nos assegura destacada liderança no segmento de ônibus urbanos.”

O chassi OF 1724 da Mercedes-Benz e o modelo OF 1721, o campeão de vendas da marca, são especialmente indicados para o transporte urbano de passageiros. Atendem também a demandas de clientes que atuam com fretamento contínuo, como o transporte de funcionários, e fretamento eventual, em caso de grupos de turistas, além de transporte rodoviário de curtas distâncias. Nestes casos, os veículos recebem carrocerias de ônibus rodoviário, proporcionando mais conforto e bem-estar a bordo.

Além da tradicional configuração com suspensão metálica, o OF 1724 e o OF 1721 são oferecidos também com suspensão pneumática, aumentando a satisfação dos passageiros e do motorista em relação à comodidade do veículo. ■

ASSINATURA ANUAL DA REVISTA



TECHNIBUS
DE: ~~R\$ 225~~
POR: **R\$ 175**



TRANSPORTE MODERNO
DE: ~~R\$ 250~~
POR: **R\$ 200**

ASSINANTES GANHAM DESCONTO NAS INSCRIÇÕES DE NOSSOS EVENTOS*



*PROMOÇÃO VÁLIDA ATÉ O MÊS DE DEZEMBRO DE 2020



www.otmeditora.com
eventos@otmeditora.com

Siemens vai fornecer infraestrutura para ônibus elétricos na Alemanha

Tecnologia será instalada em 39 vagas no terminal de ônibus elétricos da VAG e suportará o carregamento simultâneo de até 20 veículos

SONIA MORAES



A infraestrutura da Siemens suportará o carregamento simultâneo de até 20 ônibus

A Siemens Smart Infrastructure fechou acordo com a Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) – empresa responsável pelo transporte público de Nuremberg, Alemanha – para equipar seu novo terminal de eBus com uma infraestrutura de conexão e carregamento de média tensão.

O eBus port da VAG está em construção em Schweinau, subúrbio da cidade alemã, e a previsão é que comece a operar em 2021 com 100% de eletricidade verde. Com 39 vagas de estacionamento será um dos maiores terminais de ônibus elétricos da Alemanha.

A infraestrutura da Siemens suportará o carregamento simultâneo de até 20 ônibus durante a noite ou durante outros intervalos nas operações ao longo do dia. Para conectar o terminal à rede

elétrica pública, a Siemens instalará sistemas diversos que incluirão equipamentos de média tensão e transformadores. A energia dentro do depósito será distribuída para as estações de carregamento individuais por meio de aparelhagem de baixa tensão.

O sistema será composto por 20 estações de carregamento Sicharge UC 200. Cada uma delas pode fornecer até 150 kW, alimentando duas vagas de estacionamento por meio de um cabo e conector de carregamento. “Para o carregamento em terminais, é essencial integrar os processos de carregamento à infraestrutura e fluxos de trabalho da melhor maneira possível”, explica Jean-Christoph Heyne, responsável pelas redes futuras da Siemens Smart Infrastructure. “No início, na

fase de projeto, analisamos quanta eletricidade está disponível no local e quantos ônibus precisam carregar simultaneamente. Com nosso portfólio, estamos ajudando a VAG Nuremberg a configurar o carregamento elétrico em um de seus primeiros grandes terminais, tanto para flexibilidade quanto para eficiência econômica”, diz Heyne.

Os ônibus elétricos são essenciais para reduzir a poluição do ar e do ruído nas cidades e, assim, melhorar a qualidade de vida. Apenas um eBus viajando aproximadamente 200 quilômetro por dia pode economizar cerca de 60 toneladas de CO₂ por ano, mesmo em comparação com os ônibus a diesel mais modernos. Por esse motivo, a eletrificação do transporte público local costuma ser um aspecto essencial das medidas climáticas nas cidades.

“O terminal será o novo lar da nossa frota eBus, que expandiremos sucessivamente nos próximos anos”, afirma Josef Hasler, CEO da VAG. “Estamos muito satisfeitos por trabalhar com a Siemens para avançar ainda mais nossa estratégia de mobilidade eletrônica para o transporte público local. Com a experiência da empresa de tecnologia em soluções de rede e de carregamento, podemos projetar o terminal de carregamento para máxima eficiência e garantir alta disponibilidade para nossa frota eBus. A eMobility é o futuro também no setor de ônibus. Carregados com eletricidade verde, os ônibus criam valor real para o meio ambiente, o clima e os cidadãos e contribuem significativamente para a transformação do transporte”, completa Hasler. ■

Mercedes-Benz exporta chassis de ônibus ao Vietnã

Para a montagem dos chassis no país asiático, a fábrica brasileira enviará em CKD os kits de componentes no segundo semestre

SONIA MORAES



Os chassis serão montados no parque industrial da Truong Hai Auto Corporation (Thaco)

A fábrica da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo (SP) vai produzir os chassis de ônibus que a Daimler Buses comercializará no Vietnã. Os veículos brasileiros, que foram projetados para atender às especificações do mercado vietnamita, serão equipados com motor Mercedes-Benz OM 457 de diferentes potências (360 cv e 428 cv).

Para a montagem dos chassis no local, a fábrica brasileira, que é o centro mundial de competência para o desenvolvimento de ônibus da Daimler, começa a enviar em CKD (completamente desmontados) os kits de componentes a partir do segundo semestre.

Os chassis serão montados no parque industrial Chu Lai Truong Hai da Truong Hai Auto Corporation (Thaco), empresa automotiva a que a Daimler se associou para expandir os seus negócios de

ônibus no sudeste asiático. Os ônibus serão oferecidos ao mercado vietnamita por meio da rede de revendedores da Thaco, que desde o início de junho é a distribuidora para a divisão de ônibus da Daimler no Vietnã.

A Daimler Buses vê grande oportunidade para os ônibus rodoviários no Vietnã, onde são considerados importantes meios de transporte. Com aproximadamente 3.500 unidades, o mercado para o transporte coletivo vietnamita é maior do que os da Espanha e da Itália. Além das rotas de serviços regulares, os ônibus também desempenham importante papel devido ao aumento do número de turistas no país e contam ainda com potencial para empresas de fretamento.

“A entrada dos ônibus Mercedes-Benz no Vietnã é um passo importante para a expansão de nossa presença nos

mercados globais e para o melhor aproveitamento das oportunidades que os mercados asiáticos oferecem ao setor”, afirma Till Oberwörder, chefe da Daimler Buses e diretor executivo da EvoBus GmbH.

Em 2018, a Daimler Buses entrou em Taiwan com chassis de ônibus rodoviários fabricados na Mercedes-Benz do Brasil. Na Indonésia, nos últimos anos, a empresa tem garantido participação de mercado devido à expansão de seu portfólio de produtos. A maior frota de ônibus urbanos Citaro do mundo está operando em Singapura.

No sudeste da Ásia, a Daimler Trucks and Buses opera cinco unidades de montagem de CKD de veículos comerciais: Indonésia, Malásia, Tailândia, Vietnã e Taiwan. Com o fornecimento de kits de peças para chassis de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, a Daimler Buses aproveita as vantagens oferecidas por sua rede de produção internacional.

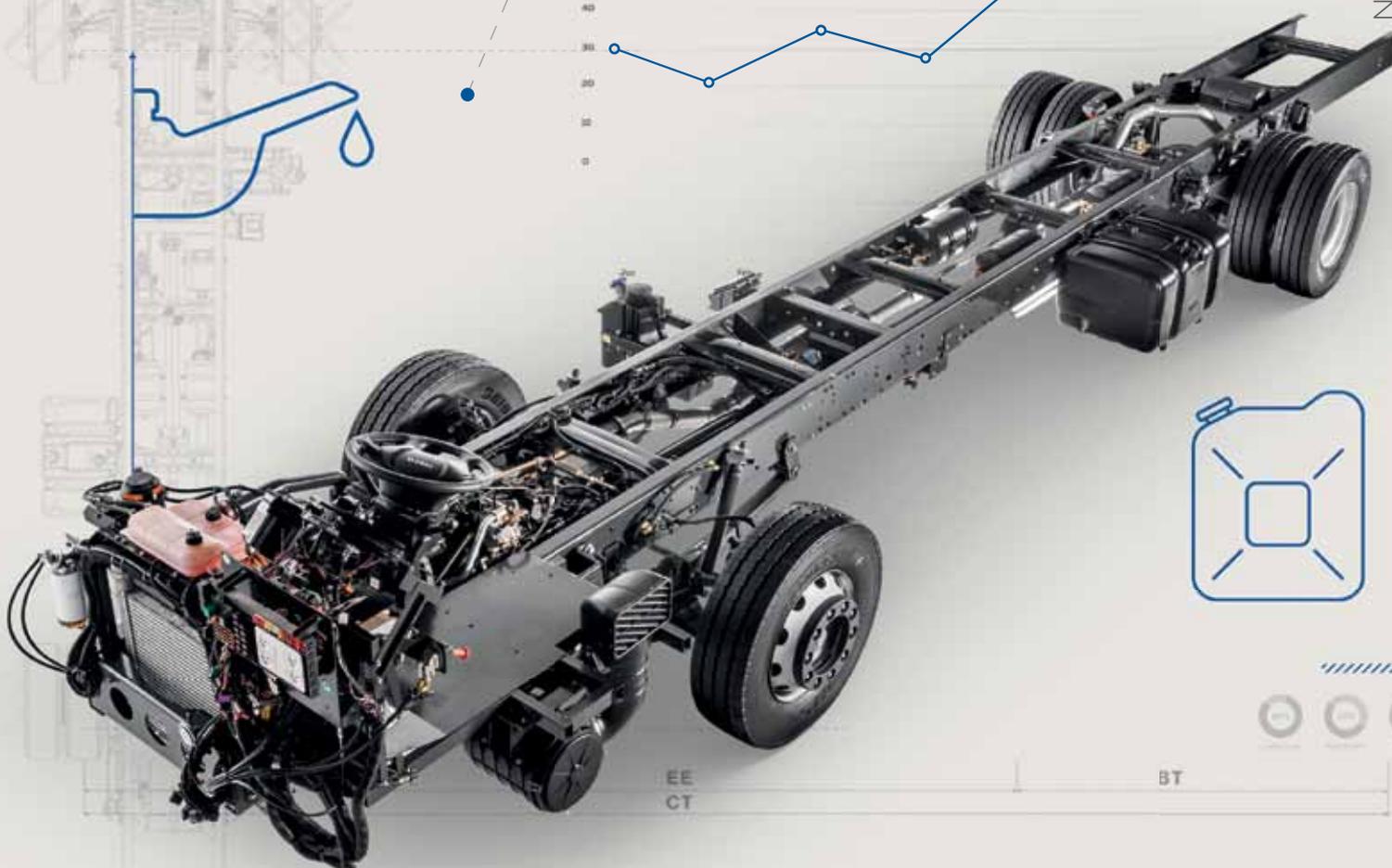
O centro regional para o sudeste asiático é o responsável pela entrada dos ônibus Mercedes-Benz no Vietnã. Os negócios locais abrangem 18 mercados que, além do Vietnã, incluem a Indonésia, Tailândia, Malásia, Singapura, Filipinas e Taiwan. Com 622 milhões de habitantes, a região é mais populosa que os Estados Unidos (mais de 300 milhões) ou a Europa (mais de 500 milhões). ■



CHASSI I70S28

O MAIS ECONÔMICO
DA CATEGORIA.

NO TRÂNSITO, A VIDA VEM PRIMEIRO.



• MENOR CONSUMO

Tecnologia downspeaking com predisposição para ar-condicionado.

• MAIOR CONFORTO

Baixo índice de ruídos e vibrações e mais conforto para motoristas e também passageiros.

• MAIOR ROBUSTEZ

Maior tempo de operação com mais capacidade de carga.

• MOTOR FPT INDUSTRIAL

Desempenho, eficiência, confiabilidade, inovação e economia.



SAIBA MAIS EM
IVECOBUS.COM.BR



IVECO Bus. A Brand of CNH Industrial

Valeo

SMART TECHNOLOGY FOR SMARTER MOBILITY

LANÇAMENTO

Rodoviários
Urbanos
Fretamento



Desing otimizado
Tampas em alumínio
Composto por materiais sustentáveis
Livre de fibra de vidro

Micro-ônibus



Rodoviários
Urbanos
Ônibus BRS



Aplicações Especiais
Regiões com temperaturas
extremas



Itinerários



Réguas de LED



Controlador Ar Condicionado
Duplo Piso



Controlador Ar Condicionado



Controlador Itinerários



Placas de Relés

