



MERCEDES-BENZ INGRESSA NA ERA DA ELETROMOBILIDADE

LANÇAMENTO

Marcopolo apresenta
a Geração 8 de ônibus rodoviários

URBANO

Caio desenvolve a quinta
geração do Apache VIP

INDÚSTRIA

Volkswagen amplia portfólio
com o Volksbus 15.190 ODS

TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

Princesa dos Campos inicia testes
de ônibus elétrico intermunicipal

TECNOLOGIA

Visate adota nova solução
embarcada da Transdata

EVENTO

Lat.Bus 2021 e Seminário NTU
serão realizados em ambiente virtual

MERCADO

Vendas de chassis de ônibus
crescem 21,7% até julho neste ano

PASSAGEIROS

Novo Daily Minibus da Iveco
destina-se a aplicações variadas

Investir

no potencial da mobilidade urbana é garantir a dignidade e o direito de ir e vir de todos os cidadãos brasileiros.



Caruana: A instituição financeira parceira da mobilidade urbana.

A **Caruana** é uma instituição financeira que há mais de 10 anos é orientada para a mobilidade urbana e oferece soluções tecnológicas inovadoras para as empresas e usuários do transporte coletivo, agregando valor ao negócio e promovendo a inclusão social.

Caruana S/A S.C.F.I.
Telefone: +55 (11) 5504 7850
Ouvidoria: 0800 772 7210
faleconosco@caruanafinanceira.com.br

**CARUANA**
FIDES - HONOR - LABOR
caruanafinanceira.com.br

A transição para a eletromobilidade

O anúncio do desenvolvimento do primeiro ônibus elétrico Mercedes-Benz no Brasil, com a contribuição de expertise da Daimler alemã, assinala a vontade da indústria de contribuir para o transporte sustentável nas grandes cidades. Essa decisão está calcada na constatação do crescente interesse das autoridades e empresas operadoras no país pela gradual transição para o transporte coletivo urbano eletrificado, o que já vem ocorrendo em muitas cidades da Europa e dos Estados Unidos, e até em centros urbanos latino-americanos como Bogotá, Santiago e México.

Essa tendência de eletromobilidade deriva do fato de que iniciativas governamentais dos países da União Europeia, sob pressão social, determinam a substituição de ônibus movidos a diesel ao longo dos próximos anos por veículos elétricos. A Diretriz de Veículos Limpos que entra em vigor este ano afetará todas as licitações de aquisição de ônibus urbanos. Para todos os países da União Europeia isso significa que uma certa proporção de ônibus precisa obedecer à definição de um “veículo limpo” conforme uma determinada cota por país-membro. No caso da Suécia, 45% de todos os ônibus adquiridos antes de 2025 precisam ser enquadrados na categoria de “emissão zero” ou “baixa emissão”, dos quais a metade deve ser de ônibus elétricos. Esses níveis serão elevados para 65% a partir de 2026 até 2030.

Com iniciativas como essas a transição para o transporte urbano sustentável vem se acelerando em cidades da Europa, Estados Unidos, Índia e China, onde se encontra a maior frota de ônibus elétricos em operação do mundo.

No caso do Brasil, o que tem emperrado a incorporação de ônibus elétricos nas frotas urbanas é o elevado custo desses veículos, que pode chegar a três vezes mais que o dos ônibus a diesel. Além disso, a recarga dos veículos elétricos exige a instalação de uma infraestrutura de carregamento da energia exigida para a operação de transporte, com investimento adicional. Sem a contribuição do governo na forma de subsídios para aquisição dos veículos e outros benefícios de incentivo à adoção de frotas limpas, a almejada transição para o transporte sustentável será lenta.

Eduardo Chau Ribeiro



MERCEDES-BENZ

A empresa apresenta seu primeiro ônibus elétrico desenvolvido no Brasil **6**

INDÚSTRIA

Volkswagen apresenta o Volksbus 15.190 ODS para transporte urbano **12**

LANÇAMENTO

Marcopolo lança a Geração 8 no mercado latino-americano **14**

URBANO

Caio desenvolve a quinta versão do modelo urbano Apache VIP **20**

RENOVAÇÃO DE FROTA

Expresso Princesa dos Campos investe R\$ 6 milhões na compra de ônibus Busscar **26**

ELETROMOBILIDADE

O primeiro ônibus elétrico intermunicipal inicia testes na linha Curitiba-Ponta Grossa **30**

TECNOLOGIA

Visate adota nova plataforma de dispositivos embarcados da Transdata **32**

EVENTO

Lat.Bus 2021 e Seminário NTU serão realizados em ambiente totalmente virtual **34**

PASSAGEIROS

Iveco Bus apresenta o Daily Minibus, também disponibilizado na versão Vetrato **38**

MERCADO

De acordo com a Anfavea, as vendas de ônibus crescem 21,7% até julho de 2021 **40**

BILHETAGEM

Região metropolitana de Florianópolis implementa o projeto Floripa+Integrada **50**

PNEUS

Bridgestone e Prometeon investem na modernização de suas fábricas no Brasil **54**

MARCO REGULATÓRIO

Entidades de transporte público por ônibus buscam a reestruturação do setor **58**

VENDAS

Volkswagen entrega 146 ônibus para o sistema metropolitano de Vitória **62**

SEÇÕES

Editorial **3** Panorama **64**



Jul | Ago 2021 - R\$ 22,00

REDAÇÃO

DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Sônia Moraes,
Márcia Pinna Raspanti

EXECUTIVOS DE CONTAS

Tânia Nascimento
tanianascimento@otmeditora.com

Raul Urrutia
raulurrutia@otmeditora.com

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidalrodrigues@otmeditora.com

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Barbara Ghelen
barbaraghelen@otmeditora.com

PUBLICIDADE

Karoline Jones | karolinejones@otmeditora.com

Representante região Sul (PR/RS/SC)

Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3029-0563 - joao@spalamkt.com.br



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)

otmeditora@otmeditora.com

Produtos sob medida para o seu negócio



Imagens meramente ilustrativas.
No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.



Pequenos e grandes negócios, viagens rodoviárias ou urbanas, seja qual for a sua necessidade, a Volkswagen Caminhões e Ônibus estará sempre ao seu lado com as melhores soluções.

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



Aponte a câmera
para o código
e conheça mais.



**Caminhões
Ônibus**



Mercedes-Benz apresenta seu primeiro ônibus elétrico

O chassi e0500U é o primeiro veículo comercial elétrico 100% desenvolvido pela Mercedes-Benz no Brasil e chegará ao mercado em 2022, para atender às demandas do mercado brasileiro e também de países da América Latina, Europa e Oceania

A Mercedes-Benz fez em agosto a apresentação ao mercado em agosto seu primeiro chassi de ônibus elétrico, e0500U, um veículo urbano 100% desenvolvido pela equipe de engenharia brasileira, tendo sido amplamente testado na Alemanha, onde contou com a

expertise da Daimler em ônibus elétricos. A chegada do ônibus elétrico ao mercado está prevista para 2022, tendo como alvo o transporte público em grandes cidades.

Com esse chassi de ônibus urbano elétrico, a Mercedes-Benz entra na era

da eletromobilidade em veículos comerciais no Brasil. A empresa informou que a cidade de São Paulo será o primeiro mercado de seu novo veículo.

De acordo com a Mercedes-Benz é mais fácil iniciar um sistema de eletromobilidade de transporte público em São Paulo porque é uma das poucas cidades do país que concedem subsídio na tarifa de ônibus e a demanda de modelos elétricos no país é resultante de políticas públicas municipais relativas à redução de emissões.

Apesar de a montadora ter parcerias globais em projetos de eletromobilidade, no caso do Brasil a nacionalização dos componentes é necessária para que o veículo cumpra as regras de linhas de financiamento do setor de veículos comerciais.

Para os executivos da indústria, se os maiores centros urbanos derem o passo inicial à eletromobilidade, as cidades menores vão seguir o mesmo caminho quando o custo dos veículos for mais acessível. Hoje os modelos elétricos a bateria podem chegar a custar mais de três vezes o preço dos ônibus a diesel.

“Nossa decisão estratégica de apresentar uma solução em eletromobilidade primeiramente em ônibus, mais especificamente no segmento urbano, foi pensando no coletivo e no cenário



Karl Deppen: “Esse é apenas o primeiro passo da Mercedes-Benz do Brasil rumo ao mundo da eletromobilidade”

das cidades. Nós temos experiência de 65 anos no Brasil, sempre oferecendo novas tecnologias para o transporte e, agora, indo ao encontro das demandas dos nossos clientes e da sociedade, acrescentaremos ao nosso universo de multissoluções a tecnologia elétrica”, diz Karl Deppen, presidente da Mercedes-Benz do Brasil & CEO América Latina. “Os ônibus dividem espaço nas grandes cidades com automóveis e pessoas, bicicletas, motos e outros meios de locomoção. Esses lugares estão sendo preparados para receber novas tecnologias para a mobilidade,



O ônibus urbano elétrico Mercedes-Benz eO500U tem autonomia de 250 km

levando em consideração a eficiência, o desenvolvimento econômico e a sustentabilidade ambiental.”

Segundo Deppen, com essa novidade, a operação brasileira continua alinhada à estratégia global do Grupo Daimler de práticas de ESG – sigla em inglês que representa ações de Meio Ambiente (Environmental), Ações Sociais (Social) e de Governança Corporativa (Governance). “Esse é apenas o primeiro passo da Mercedes-Benz do Brasil rumo ao mundo da eletromobilidade.

Nossas atenções e estratégias visam ao presente e ao futuro. Por isso,

estamos cientes dos desafios que teremos pela frente”, afirma Karl Deppen.

INVESTIMENTO DE R\$ 100 MILHÕES

– Segundo a Mercedes-Benz, para que os benefícios tecnológicos aplicados à mobilidade urbana sejam agregados ao desenvolvimento social e econômico das cidades é imprescindível que o Brasil e a América Latina também preparem sua infraestrutura para a operação dos veículos elétricos.

“De nossa parte, destinamos cerca de R\$ 100 milhões ao projeto do eO500U, dentro do atual ciclo de investimentos que soma R\$ 2,4 bilhões no Brasil, de

2018 a 2022”, informa Karl Deppen. “Estou confiante em que, juntos, os nossos times e os nossos parceiros estamos construindo um grande legado para a eletromobilidade brasileira, apoiados na ampla experiência que o Grupo Daimler acumula em outros mercados. Além disso, a Mercedes-Benz do Brasil é o Centro Mundial de Competência da Daimler para desenvolvimento de chassis de ônibus da marca. Ou seja, temos uma expertise sólida nesse segmento de veículos. Seguimos trabalhando para todos que movem o mundo. E com muita energia, estamos novamente fazendo história no Brasil.”

Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas e marketing de caminhões



Roberto Leoncini: “Nessa entrada na era da eletromobilidade, daremos todo o suporte necessário para que os clientes trabalhem com total segurança em sua operação”

e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, enfatiza: “Mais do que lançar um novo produto no Brasil, o chassi de ônibus elétrico representa um novo passo da companhia na direção de um ecossistema que inclui também serviços exclusivos e dedicados aos veículos elétricos. Nessa entrada na era da eletromobilidade, daremos todo o suporte necessário para que os clientes trabalhem com total segurança em sua operação e em seus negócios.”

O conjunto de serviços incluirá uma consultoria especializada às empresas de ônibus e aos gestores do transporte coletivo urbano no que se refere ao funcionamento do veículo, à infraestrutura de abastecimento de energia e de



Walter Barbosa: “O eO500U é uma solução que reforça o compromisso da nossa marca em oferecer uma alternativa sustentável para a mobilidade”

recarga das baterias e à gestão de frota com ônibus elétricos.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS – Características técnicas do chassi eO500U

De acordo com a Mercedes-Benz, o chassi eO500U é um modelo padronizado 4x2 da linha O 500. Com piso baixo, poderá receber carrocerias de até 13,2 metros de comprimento, com capacidade para transporte de 83 passageiros, 29 sentados. Sua autonomia chegará a 250 km, a maior entre ônibus elétricos no Brasil, além da maior capacidade de transporte de passageiros deste segmento.

“O eO500U é uma solução que reforça o compromisso da nossa marca em oferecer uma alternativa sustentável para a mobilidade urbana aliada à eficiência tecnológica e econômica para as empresas de ônibus e gestores do transporte coletivo”, diz Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Com motor elétrico integrado ao eixo traseiro, o eO500U virá equipado com freio eletrônico EBS e sistema de regeneração de energia. O trem de força trará para o motorista uma experiência nova de condução, ainda mais suave, confortável, além de totalmente silenciosa, informa a empresa.

O sistema de recarga das baterias é do tipo plug-in, no mesmo padrão tecnológico utilizado pela Daimler em seus ônibus elétricos, levando três horas de duração para a recarga completa.

O painel de instrumentos é totalmente novo para se adequar às novas necessidades de controle e traz informações específicas do motor elétrico, das baterias e dos demais sistemas eletrônicos.

Uma das particularidades dos ônibus elétricos da Mercedes-Benz é que permite à montadora exportar para um maior número de países do que acontece agora com os ônibus a diesel, restritos mais aos mercados da América Latina, Oriente Médio e África, devido às suas configurações técnicas.

No caso do ônibus 100% elétrico, a fabricante pretende exportar também para a Europa e Oceania. “Esse é um grande marco histórico no desenvolvimento de chassis de ônibus que mostra a expertise da nossa equipe de engenharia e desenvolvimento. Estamos fazendo tudo isso com tecnologia de ponta e muito motivados pela paixão em atender a todas as necessidades do transporte de pessoas, contribuindo para a qualidade de vida nas grandes cidades, no Brasil e em outros países”, afirma Walter Barbosa.

COMIL 35 anos

Paixão por fazer, inovar e crescer.



Acompanhe nossas novidades!
f @comilonibusoficial

COMIL ASSIST 0800 643 0534



Volkswagen lança o Volksbus 15.190 ODS

Equipado com motor MAN D08, com 186 cv e 700 Nm do torque, o novo chassi é ideal para transporte urbano em linhas distribuidoras e alimentadoras, operando como midibus ou fretamento de curtas e médias distâncias

SONIA MORAES

A Volkswagen Caminhões e Ônibus expande o portfólio de ônibus para o transporte urbano com o lançamento do Volksbus 15.190 ODS. O veículo foi desenvolvido para a demanda das grandes

idades, se adequando às operações de fretamento.

Equipado com suspensão pneumática integral, o novo modelo oferece conforto ao motorista e passageiros, melhor

custo-benefício e manutenção simplificada, garantindo mais disponibilidade do veículo, de acordo com a fabricante. A suspensão dianteira traz dois bolsões e a traseira conta com quatro, além de amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.

“O Volksbus 15.190 ODS é o resultado da proximidade com nossos clientes. Foi ouvindo os operadores de transporte das grandes cidades e mapeando suas necessidades que desenvolvemos o mais novo chassi Volkswagen, que estreia no transporte urbano de passageiros para combinar a robustez reconhecida dos chassis Volkswagen ao conforto para os motoristas e passageiros”, afirma Jorge Carrer, diretor adjunto de vendas de ônibus da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

O chassi 15.190 ODS é equipado com motor MAN D08, com 186 cv e 700 Nm do torque. Mais de dois milhões de veículos no mundo utilizam esse propulsor, que equipa mais de 200 mil veículos no Brasil. A transmissão manual ZF de sete marchas (seis marchas à frente e uma a ré) é associada ao sistema de cabos e auxílio pneumático, garantindo trocas leves e precisas.

O Volksbus 15.190 é ideal para transporte urbano em linhas distribuidoras e alimentadoras, operando como midibus



Jorge Carrer: “Foi ouvindo os operadores de transporte das grandes cidades e mapeando suas necessidades que desenvolvemos o mais novo chassi”

ou fretamento de curtas e médias distâncias. Com PBT de 15 toneladas, é indicado para carrocerias de até 11 metros de comprimento. Agora com suspensão pneumática dianteira e traseira, o modelo destina-se a operar nas linhas de fluxo intermediário, com menores intervalos entre os embarques.

Segundo a montadora, a linha Volksbus foi desenvolvida sob medida para as mais variadas demandas de transporte de passageiros. Com chassis versáteis e robustos, o portfólio atende a operadores que precisam desde os modelos mini e micro, que trafegam mais facilmente nos bairros, até os chassis com motores dianteiros e traseiros, para linhas distribuidoras e alimentadoras.





Marcopolo lança a Geração 8 de ônibus rodoviários

A nova linha tem como destaques novos itens de segurança para o motorista, mais espaço interno e o uso de materiais leves e sustentáveis; a primeira empresa a adquirir modelos da nova linha é a Viação Águia Branca

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Marcopolo fez o lançamento da Geração 8 (G 8) de ônibus rodoviários para o mercado latino-americano. A nova família é composta pelos modelos das linhas Viaggio e Paradiso, e sua produção será concentrada na linha

de montagem da fábrica de Ana Rech, em Caxias do Sul (RS). A Viação Águia Branca é a primeira empresa a adquirir modelos da nova linha.

“A Marcopolo busca sempre criar soluções de transporte inovadoras e

realmente de valor para clientes, passageiros, colaboradores e parceiros de negócio. A Geração 8 é a representação deste propósito. Um conceito concebido para tornar os ônibus mais seguros, confortáveis, eficientes e rentáveis. O nosso objetivo foi conceber um veículo capaz de transformar a experiência de viagem”, destaca James Bellini, CEO da Marcopolo.

A Geração 8 de ônibus rodoviários conta com a plataforma Biosafe, com soluções focadas em biossegurança. Todos os modelos atendem à norma internacional R66.02 para tombamento, inclusive o Paradiso 1800 Double Decker, o que não é exigido no Brasil. Na construção da carroceria, foi desenvolvido um novo conceito de anéis passantes de segurança em todas as colunas da estrutura, para oferecer mais resistência do conjunto a impactos e ao capotamento.

A Marcopolo aumentou em 25% a largura da seção das colunas laterais e elevou o peitoril lateral dos veículos em 70 mm, o que garante maior proteção em caso de acidentes e tombamento. A cabine do motorista conta com estrutura de coluna “B” tripla e que proporciona deformação 78% inferior ao exigido pelas normas brasileiras. A engenharia consumiu mais de 2,6 mil horas de testes ao longo de dois anos para desenvolver



James Bellini: “O nosso objetivo foi conceber um veículo capaz de transformar a experiência de viagem”

o novo sistema de proteção.

A coluna “A” também foi reposicionada 50 mm para trás para melhorar a visibilidade dos espelhos. A parte inferior da porta de acesso é envidraçada para auxiliar na visualização de objetos na pista, pedestres e plataformas de embarque.

Os espelhos retrovisores, com novo design e aumento de 6% na largura



Na nova linha destacam-se o maior espaço interno e uso de materiais mais leves

reflexiva da lente, também garantem maior campo de visão. O sistema ERV, oferecido como opcional, com câmeras que substituem os espelhos, eliminam os pontos cegos e conferem mais segurança na direção, com tecnologia infravermelho para visão noturna.

De acordo com a fabricante, a concepção do veículo foi construída a partir de um trabalho integrado entre as áreas de design, engenharia e de operações industriais da Marcopolo. "Procuramos aproximar o ônibus o máximo possível do conceito automotivo na padronização dos processos de fabricação e montagem. O resultado é um ônibus

focado em qualidade e rentabilidade para o operador, conforto e conectividade para passageiros, assim como na facilidade de manutenção e reparação", enfatiza Luciano Resner, diretor de operações industriais da Marcopolo.

O executivo acrescenta que a atual linha de rodoviários New G7 continuará em produção e vendas, recebendo atualizações e inovações. "Com forte trabalho de otimização dos processos industriais, será possível manter a produção das duas linhas simultaneamente. Assim, estaremos prontos para elevar a participação da Marcopolo nos mercados onde já estamos presentes,

além de gerar oportunidades em novos mercados”, observa.

De acordo com Luciano Resner, a nova família de veículos apresenta uma melhoria de 11% no coeficiente aerodinâmico, o que traz uma economia de 3% de consumo de combustível. “É um índice muito semelhante a vans e automóveis”, comenta.

Para ampliar o espaço interior e melhor acomodar passageiros e bagagens, as poltronas ganharam uma nova estrutura e desenho ergonômico, com mais espaço para as pernas. Também foi adotada uma nova forma de distribuição das composições das espumas do assento e do encosto.

SUSTENTABILIDADE – O conceito de sustentabilidade também esteve presente em diversas etapas do processo de criação da Geração 8. Uma das prioridades da companhia foi a redução da utilização da fibra de vidro em 80%, substituindo-a por matérias-primas de polímeros especiais aplicados na fabricação de para-choques, grade dianteira e tampa traseira, entre outros componentes, resultando em peças mais leves e resistentes.

A carroceria é 1,25% mais leve, o que aumenta a vida útil de componentes do chassi. A Marcopolo aprimorou os



Segundo Luciano Resner, a Geração 8 tem melhoria de 11% no coeficiente aerodinâmico

processos produtivos da unidade de Ana Rech, onde são fabricados os novos veículos, e priorizou ações sustentáveis, como o uso de máquinas de solda com inversora e a utilização de gás com menor impacto ao operador e meio ambiente, o que proporciona uma redução no consumo de energia.

CONJUNTO ÓTICO – Na Geração 8, a Marcopolo focou no desenvolvimento



As poltronas ganharam nova estrutura e desenho ergonômico, com mais espaço

de um inédito conjunto ótico. Os faróis, disponíveis em versões full led e híbrido, são produzidos pela alemã Hella, fabricante de sistemas de iluminação para veículos automotores, e oferecem eficiência até 3,5 vezes maior em relação aos demais modelos atualmente em mercado. O conjunto conta com um sistema de articulação do farol para proporcionar fácil acesso no momento da manutenção e rapidez na troca de lâmpadas.

Os modelos têm lentes em policarbonato altamente resistentes e suportam impactos de objetos de até 100 gramas em uma velocidade de 80 km/h. Em razão da sua concepção de parábola em cinco partes, geram ofuscamento até

80% menor nos veículos em sentido contrário. Como opcional, é oferecido também um novo farol de neblina em LedD com luz de manobra integrada.

As lanternas traseiras contam com lentes em policarbonato e um novo desenho, criado para facilitar a visualização em diversos ângulos e proporcionar mais segurança.

Os novos break-light em led oferecem área iluminada 176% maior e a luz de neblina, também em led, possui retrorrefletor integrado. Segundo a fabricante, as mudanças trazem maior eficiência luminosa e garantem um aumento da segurança, pois permitem que sejam vistos a uma distância maior.

#vá
de
ônibus
vá
seguro



As empresas
de ônibus estão
agindo para que
a sua viagem
seja segura
como sempre foi.



Veja o que a empresa que você
costuma utilizar em suas viagens
está fazendo no combate
ao coronavírus.

vadeonibusvaseguro.com.br



Perceba o risco, proteja a vida.

Mercedes-Benz
Referência em ônibus.





O Apache VIP ganha sua quinta versão, com novo design externo

Caio lança a nova geração do Apache VIP urbano

Após 20 anos do lançamento do modelo e 50,5 mil unidades produzidas neste período, a fabricante traz ao mercado a versão mais recente do Apache VIP, com novo design e mais espaço interno

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Caio, que completa 75 anos de marca e 20 anos sob administração de um novo grupo gestor, também comemora duas décadas do ônibus urbano Apache VIP, que ganha a sua quinta versão em 2021.

“Foi um trabalho multiáreas, que aliou

o know-how de 75 anos de tradição da marca com a intensa busca por conhecer as necessidades e oportunidades de melhoria do produto, resultando em um modelo que traz ainda mais benefícios aos nossos clientes. Queremos continuar

fazendo a diferença no transporte coletivo de passageiros, e acredito que o novo Apache VIP permanecerá cumprindo essa missão com sucesso”, detalha Paulo Ruas, diretor comercial e de marketing da Caio.

“Quem tem um ônibus Caio em sua frota conhece a qualidade superior que proporcionamos. E sempre queremos fornecer mais e mais soluções, porque a melhoria contínua está no DNA da marca. Ao longo das gerações do Apache VIP, por exemplo, fomos desenvolvendo novas soluções e aprimorando materiais para que o veículo tivesse sempre uma performance acima da média para nossos clientes”, completa Maurício Lourenço da Cunha, diretor industrial da Caio.

“Hoje podemos celebrar as quatro gerações e dar as boas-vindas à quinta geração do Apache VIP, que mantém a força da marca Caio e do nosso produto mais vendido”, ressalta José Gildo Vendramini, gerente nacional de vendas. Na ocasião de seu lançamento, a Caio já havia vendido mais de 30 unidades do novo Apache VIP, para empresas do Rio de Janeiro e São Paulo.

Vários itens do novo Apache VIP foram desenvolvidos por empresas que fazem parte do Grupo Caio, como Fiberbus, que fornece peças de fibras e compósitos; Inbrasp, fabricante de peças de plásticos



Maurício da Cunha diz que a Caio aprimorou os materiais ao longo das quatro gerações do Apache V

automotivas; Tecglass, especializada em vidros temperados; e GR3, centro de distribuição de alumínio.

Maurício da Cunha informa que o Apache VIP da geração anterior continuará ser vendido, pelo menos até o final do ano. “Deve haver uma migração gradativa de uma geração de produto para outra. O próprio mercado vai determinar como será feita a transição de um modelo para o outro, mas acreditamos que até o final do ano é possível que haja negócios do modelo da quarta geração, ao mesmo tempo em que a comercialização da nova versão deve aumentar”, pondera.

O modelo recém-lançado deve continuar com a trajetória de sucesso das gerações anteriores, com perspectivas bastante favoráveis de mercado. “Até a quarta geração do Apache VIP foram produzidas

50,5 mil veículos, número que coloca o modelo de motor dianteiro na posição de ônibus mais vendido do portfólio de produtos da marca Caio e do segmento de que ele participa. Pelas contribuições que o modelo continua oferecendo ao transporte coletivo e aos operadores, a expectativa de vendas é positiva. Pela dificuldade enfrentada no setor de transporte de passageiros, não é possível quantificar o volume de vendas”, avalia Maurício da Cunha.

DESIGN E PRATICIDADE – Segundo o fabricante, a funcionalidade é um dos pontos de destaque do Apache VIP, com itens repensados para oferecer ainda mais durabilidade, facilidade de manutenção e economia. Um exemplo são os para-choques traseiro e dianteiro tripartidos, com as ponteiras redimensionadas para facilidade na manutenção.

“O acesso ao itinerário também foi otimizado e agora a manutenção pode ser feita pela parte interna do ônibus, de maneira mais rápida e fácil. A central elétrica teve seu espaço ampliado; com isso, melhoramos o acesso à manutenção e ganhamos mais espaço para inserir componentes de tecnologia embarcada. Cada componente foi estudado e agregado ao modelo, pensando na praticidade e na redução de custos que envolve

um veículo parado na garagem para manutenção”, explicam os gerentes de engenharia, João Roberto dos Santos, e de métodos e processos, Anthony Espitia.

O conceito das caixas de porta, separadas da cortina de vento, tornou o item ainda mais leve e de fácil acesso à manutenção e limpeza. O mesmo se aplica ao duto de ar condicionado, com placas removíveis.

O design externo foi totalmente redesenhado, ganhando linhas mais marcantes e limpas. “O novo Apache não perdeu a essência da geração anterior. Se você olhar a dianteira do veículo, irá imediatamente fazer a associação. Nossa equipe priorizou manter esse mesmo conceito, para que a identificação fosse mantida. Nesta atualização, também fizemos uma homenagem à primeira geração do Apache VIP, aplicando no logotipo o mesmo tom de dourado usado há 20 anos”, conta Roberto Barduco, gerente de design.

O conjunto óptico dianteiro em full led traz a assinatura exclusiva da marca Caio, primeira fabricante a utilizar este item no mercado de ônibus urbano, segundo a empresa. O layout das grades também traz formato exclusivo.

A lanterna traseira, também em led, possui efeito homogêneo e desenho que envolve as laterais. Os espelhos retrovisores estão mais robustos e o para-brisa, com

nova curvatura, oferece melhor visão para o motorista. As portas de acesso foram reposicionadas, para melhor alinhamento com a lateral da carroceria, proporcionando ganho estético e de espaço interno.

MAIS ESPAÇO – O Apache VIP teve um ganho de 50 mm de largura externa, passando de 2.500 mm a 2.550 mm e 70 mm de espaço interno, passando de 2.360 mm a 2.430 mm, possibilitando maior lotação. Essa melhoria, resultado de testes estruturais e de materiais, não impactou no peso do veículo, que se manteve o mesmo comparado à geração anterior. Os testes estruturais foram realizados de forma digital, com uso de inteligência artificial e em campo de provas, comprovando a eficiência da estrutura do Apache VIP.

As poltronas trazem novos padrões de cores e texturas, em materiais que permitem rápida e eficiente higienização. Nos itens internos, foram incorporadas novas tonalidades, seguindo o conceito das cores de transição, definição surgida na Europa com o objetivo de tornar mais clean e visualmente mais confortável o ambiente interno dos veículos usados no transporte urbano.

Os cuidados da marca se estendem aos colaboradores da área comercial e de atendimento ao cliente. Segundo o engenheiro de produto, Rafael Ting, a Caio deu especial atenção aos treinamentos das



O conjunto óptico dianteiro em full led do novo Apache VIP traz a assinatura exclusiva da marca

equipes internas e de representação de vendas. “Todos os profissionais que possuem contato com nossos clientes foram instruídos sobre os diferenciais e particularidades do novo Apache VIP, o que é fundamental para mantermos a excelência no atendimento e demais processos.”

Outro aspecto fundamental neste lançamento é a comunicação. “A intenção é atingir todos os nossos públicos: clientes, colaboradores, fornecedores, parceiros de negócios, imprensa, admiradores de ônibus e comunidade. Para isso, estamos realizando ações externas, nas redes sociais e veículos de imprensa, e ações internas, para que nosso time conheça por completo o lançamento”, ressalta Tânia Pires de Souza, gerente corporativa de comunicação e marketing da Caio.



AtlasBox

Uma nova era da
tecnologia embarcada



Inovador e resistente por fora.
Tecnológico e robusto por dentro.
Impressionante por completo.
O AtlasBox é multifuncional, feito
para a nova era da mobilidade:
todas as soluções em um só lugar.

PLUG AND PLAY

Display touch 7" - colorido
Armadura frontal em vidro Gorilla Glass
Gabinete reforçado
Grau IP65 contra água e poeira
Grau IK08 antivandalismo
Iluminação LED: uma cor por operação

MULTIFUNCIONAL

Cartões EMV, Cipurse®, Mifare
QR Code
NFC e Apps (ABT)
Controle Operacional
Telemetria
Videomonitoramento: CFTV e Biometria Facial

**M o d e r n o e c o m p l e t o
p o r f o r a e p o r d e n t r o .**



Saiba mais
itstransdata.com/atlasbox



Expresso Princesa dos Campos investe na renovação da frota

Do total de R\$ 11,5 milhões que a empresa está investindo neste ano, R\$ 6 milhões são para a compra de seis ônibus Busscar Vista Buss 400 LD com chassi Volvo B420 R 6x2

SONIA MORAES

Otimista com a expectativa de retomada do transporte coletivo no último trimestre deste ano, com as cidades voltando às atividades e a vacinação avançando em todo o país, a Expresso

Princesa dos Campos, empresa paraense de transportes de passageiros e encomendas, está investindo R\$ 11,5 milhões na renovação de parte da sua frota de ônibus, caminhões e em novas

tecnologias para toda a companhia.

“Depois de enfrentar um momento difícil com o fechamento das cidades e ter 100% da frota de ônibus paralisada por cinco dias durante a pandemia da Covid-19, o que nunca havia acontecido ao longo de 87 anos, o pior já passou”, afirmou Gilson Barreto CEO da Expresso Princesa dos Campos. “Conseguimos sobreviver e estamos muito melhor hoje do que quando começou a pandemia. Conseguimos adequar e ajustar a nossa operação para a demanda atual e hoje vivemos um dia por vez”, afirmou Gilson Barreto CEO da Expresso Princesa dos Campos.

Do valor total, R\$ 6 milhões foram para a compra de seis ônibus Busscar Vista Buss 400 LD com chassi Volvo B420 R 6x2. Os veículos possuem 14 metros de comprimento e são da categoria Executivo, com 44 lugares.

Os novos ônibus serão destinados à operação da Cantelle Viagens e Turismo, que opera em Minas Gerais, Bahia, Distrito Federal, Paraná, São Paulo, Santa Catarina, Goiás e Rio Grande do Sul. A Cantelle opera com oito veículos e destes, seis serão substituídos após a compra. A previsão de chegada dos ônibus zero-quilômetro é até outubro de 2021.

Os ônibus têm vidros colados com insulfilm de proteção UV, estão equipados



Gilson Barreto: “Conseguimos sobreviver e estamos muito melhor hoje do que quando começou a pandemia”

com ar-condicionado, internet 4G wi-fi, sistema de áudio e vídeo, interfone para comunicação com o motorista e câmera de monitoramento interno.

O chassi, com motor de seis cilindros e 410 cavalos de potência, tem controle eletrônico de estabilidade (ESP), de frenagem (EBS), de travamento dos freios (ABS), de tração (ASR), auxílio de arrancada em rampas e suspensão pneumática controlada eletronicamente.

Para os passageiros, será disponibilizado maior conforto. “Mudamos o nosso modelo de streaming, agora dá para o viajante assistir pelo próprio celular. É uma tecnologia que está sendo atualizada, é mais moderna e mais ágil. Estamos migrando”, disse Barreto. Assim, sem gastar a internet do celular, os



Com uma frota de 250 ônibus, a empresa transporta 140 mil passageiros por mês

passageiros podem assistir filmes, vídeos e acessar as redes sociais, por meio de um pacote de entretenimento. A tecnologia estará disponível na frota nova.

A empresa tem cerca de 250 ônibus, transporta em torno de 140 mil passageiros por mês e todo ano renova 10% de seus veículos. Além da renovação de frota de ônibus, a empresa está investindo R\$ 3 milhões na compra de oito caminhões Volkswagen Delivery com baú da Facchini e mais R\$ 2 milhões em adequação de infraestrutura, como a reforma de terminais físicos de encomendas do grupo, e em tecnologias, como rastreamento de frota, sistema de controle e aplicativos.

Além do serviço de fretamento, que teve um crescimento significativo, a Expresso Princesa dos Campos começou

a perceber uma pequena reação nas viagens intermunicipais e interestaduais. Estamos vendo a circulação das pessoas voltar ainda de forma tímida”, comentou Barreto.

O executivo afirmou que tem feito diariamente o mapeamento das demandas e de acordo com o crescimento vai colocando mais ônibus em operação e ampliando o horário. “Temos flexibilidade para colocar ônibus rodando em mais horários e isso ajuda tanto a população quanto a empresa.”

Por ser um grupo com atuação diversificada, a Expresso Princesa dos Campos conseguiu superar a baixa demanda durante a pandemia. Além do transporte de passageiros, a empresa conta com o serviço de encomendas, que é realizado no bagageiro dos ônibus, e o transporte de carga em caminhões com mais de 500 veículos desde carretas até furgão pequeno, que rodam diariamente de São Paulo até o Rio Grande do Sul. “Na pandemia esse serviço foi o nosso carro-chefe, com grande fluxo de mercadorias”, comentou Barreto.

Em 2020, o serviço de carga cresceu 13% e em 2021 a expansão foi de 23%. “Este está sendo um momento muito bom para a carga”, afirmou Barreto. 



VOCÊ FAZ
PARTE DA
NOSSA
HISTORIA
NO BRASIL

Uma jornada de desafios e soluções
que consolida nossa liderança no
Setor de Transporte no Brasil, através
de inovações constantes.

PRODATA 
mobility Brasil

30 anos

prodatamobility.com.br

Expresso Princesa dos Campos testa o primeiro ônibus elétrico da BYD

Com autonomia de 250 quilômetros e capacidade para 44 passageiros sentados, o modelo rodoviário elétrico com carroceria Marcopolo rodará no trecho entre Curitiba e Ponta Grossa, no Paraná

SONIA MORAES



A Expresso Princesa dos Campos (EPC) vai testar o primeiro ônibus rodoviário intermunicipal 100% elétrico do Brasil. A iniciativa conta com a parceria da BYD, Marcopolo e a Embarca startup para vendas de passagens. A cidade escolhida para realização dos testes, que terá início no dia 24 de agosto com duração de 90 dias, foi Curitiba, no Paraná. Com autonomia de 250 quilômetros e capacidade

para 44 passageiros sentados, o modelo rodoviário elétrico fará o trecho entre Curitiba e Ponta Grossa (PR).

“O objetivo de realizar o primeiro teste com os novos ônibus elétricos é para a gente tentar se organizar, entender e aprender como funciona essa tecnologia, além dar contribuição à indústria em relação às melhorias que

precisarão ser feitas no veículo”, disse Gilson Barreto, CEO da operadora. “Vamos ter que nos modernizar com a chegada dessa tecnologia que não tem volta e temos que estar preparado.”

O ônibus BYD D9F, com carroceria Viaggio 1.050, possui até 300 quilômetros de autonomia e a recarga total (0% a 100%) se dá num período de até quatro horas. Esse é o primeiro veículo desta

categoria no Brasil destinado às operações de fretamento de curtas e médias distâncias. O chassi BYD D9F é utilizado para aplicação em carrocerias com até 13,2 metros de comprimento. O motor BYD-2912TZ-XY-A, de 250 KW, está integrado às rodas do eixo traseiro, contando com um módulo de controle eletrônico de tração.

Para a recarga dos ônibus elétricos, a Princesa dos Campos montou uma estrutura de carregamento dentro das garagens dos veículos. “De Curitiba até Ponta Grossa tem 110 quilômetros e por segurança vamos fazer uma recarga em cada trecho para conhecer melhor a autonomia do veículo, pois durante o teste, transportando passageiros, o ônibus vai enfrentar trecho de serra e congestionamentos”, afirmou Barreto e destacou que o grande desafio com o ônibus elétricos é a autonomia. “São quatro horas de carregamento para sete ou oito horas de operação.”

Os planos da Princesa dos Campos são de investir em ônibus elétrico no futuro. “Só não sei dizer quanto tempo será esse futuro. A gente depende da evolução da autonomia das baterias. Dentro da Princesa dos Campos em que temos mais de 90 linhas essa é a única linha que permite o ônibus elétrico rodar. Nas demais linhas a autonomia não

seria suficiente para concluir a infraestrutura”, comentou Barreto.

Segundo Marcello Schneider, diretor da divisão de ônibus BYD Brasil, este é um projeto inovador no país. “Estamos muito honrados em liderar essa ação com importantes players do mercado, temos certeza que essa parceria marcará um processo disruptivo para o setor de transporte rodoviário”, disse o executivo.

Para Alexandre Cervelin, gestor de negócios da Marcopolo, a iniciativa está alinhada com a estratégia da empresa em promover ações que ajudem no futuro da mobilidade e da sustentabilidade. Segundo o executivo, a empresa está passando por um processo de transformação e, alinhada aos seus valores, está voltada para o desenvolvimento de soluções para o futuro da mobilidade porque acredita que há um ambiente propício no mercado brasileiro para o desenvolvimento do transporte sustentável.

Para Felipe Gulin, CEO da Arca Mobility as a Service, provedora da plataforma tecnológica para a operação, esse é um momento muito especial, sendo a primeira iniciativa no transporte rodoviário intermunicipal em prol do transporte sustentável. “Com o projeto desenvolvido para a Embarca, seremos a primeira plataforma tecnológica a operar ônibus elétrico no país.”

Visate adota nova geração de dispositivos embarcados da Transdata

A Viação Santa Tereza de Caxias do Sul moderniza seus sistemas de cobrança e de controle, e irá equipar toda a frota com a nova tecnologia até o próximo ano

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A nova solução tecnológica será implementada em toda a frota da Visate

A Viação Santa Tereza de Caxias do Sul (Visate), concessionária do transporte público de Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul, é a primeira empresa do país a adotar a nova plataforma tecnológica da Transdata para ITS, incluindo a nova geração de computadores de bordo multifuncionais lançada pela empresa, a solução Atlas-Box. Com 280 ônibus, que circulam em 71 linhas municipais e uma linha distrital, a

empresa transporta cerca de 78 mil passageiros por dia.

Com o lançamento do AtlasBox, será a terceira vez que a Visate, uma das primeiras empresas a fazer uso da bilhetagem eletrônica no Rio Grande do Sul, moderniza seus sistemas de cobrança e controle, sempre em parceria com a Transdata. “Instalamos a bilhetagem eletrônica em 2001, com a Transdata, e realizamos upgrades de softwares em 2007, 2015 e o de agora, previsto para 2021-2022. A cada mudança, surgem também as possibilidades de melhorias e inovações no negócio. Com o AtlasBox muda todo o sistema de pagamento, prestação de contas, geração de relatórios e o cadastro de clientes”, informa Gustavo Marques dos Santos, diretor executivo da Visate.

Santos acredita que a novidade será benéfica à comunidade local. “Uma das bandeiras da empresa é a valorização do transporte público. Por isso, trabalhamos

com foco em inovação, observando sempre as tendências que surgem no segmento. Diante disso, mais uma vez, investimos em uma solução para facilitar o dia a dia dos nossos clientes”, comenta.

Em breve, a Visate irá disponibilizar novas formas de pagamento para os passageiros. “Entre as possibilidades para pagamento, com o AtlasBox, é possível via dispositivo NFC, carteira virtual de aplicativo, pulseira smartwatch, QR Code, cartões de débito e crédito, além dinheiro e cartão Caxias Urbano, próprio do transporte na cidade. Após a instalação do AtlasBox, entraremos também em um novo nível de controle e gestão de frota, pois teremos disponíveis dashboards em tempo real, e, com isso, teremos à disposição diversos relatórios para comparação e avaliação do serviço, segmentando por datas específicas, modelos de ônibus. Outra mudança significativa será a biometria facial, que estará presente em 100% dos ônibus do transporte público da nossa cidade, evitando fraudes relacionadas ao uso de cartão de gratuidade”, conta Santos.

O AtlasBox faz a interface com o software da Transdata, atuando como uma central de processamento e gestão de tecnologias, permitindo pagamentos multimeios, controle operacional e videomonitoramento. “É um computador de



Gustavo Marques dos Santos: “Uma das bandeiras da Visate é a valorização do transporte público”

bordo, um equipamento multifuncional que permite centralizar a maior parte das tecnologias embarcadas numa interface única. É possível controlar o itinerário eletrônico, obter dados de telemetria pela porta CAN, rastrear e comunicar a localização do veículo, gravar imagens e, claro, cobrar tarifas por diferentes meios,” detalha Rafael Teles, diretor de produto da Transdata.

Teles destaca ainda algumas características dessa nova geração de equipamentos. “É resultado de quatro anos de trabalho, com parceiros de alto nível, como a Bosch, que participou de todo o projeto do gabinete. Para dar maior resistência à tela multitouch usamos o mesmo Gorilla Glass que equipa os smartphones topo de linha da Samsung, por exemplo”.

Segundo a Transdata, antes mesmo do lançamento oficial, a empresa já havia vendido 300 unidades do AtlasBox. 

Lat.Bus 2021 acontece em novo formato e com muitas novidades

SEMINÁRIO
NACIONAL
NTU 2021



LAT.BUS
TRANSPÚBLICO
Feira Latinoamericana
do Transporte

21 – 22 – 23 SETEMBRO — 2021
EVENTO DIGITAL

A Feira Latino-americana do Transporte contará com a exposição virtual dos principais produtos e lançamentos do setor, enquanto o Seminário Nacional NTU irá abordar os temas relativos à reestruturação do transporte coletivo

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Feira Latino-americana do Transporte, Lat.Bus 2021, e o Seminário Nacional NTU 2021, serão realizados simultaneamente de 21 a 23 de setembro, em um ambiente totalmente virtual. Com a participação de dezenas de expositores da indústria, provedores de tecnologia, sistemas e equipamentos para operações de transporte, além de palestrantes de

diversas partes do mundo que abordarão os temas relevantes para o transporte de passageiros.

O evento Lat.Bus 2021-NTU disponibilizará 21 horas de conteúdo exclusivo online e deverá atrair milhares de participantes latino-americanos entre especialistas em mobilidade e profissionais relacionados ao transporte coletivo urbano,

rodoviário e fretamento, e das entidades representativas de todos os segmentos do mercado.

Além das palestras, debates e conteúdos relevantes, os visitantes poderão conhecer os estandes dos expositores no pavilhão virtual. E também acessar e baixar conteúdo exclusivo das marcas expositoras, participar de salas de negócio com consultores e trocar cartões virtuais com outros participantes no Cyber Café, que é uma sala interativa.

Com o tema “O novo transporte coletivo”, o seminário promovido pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) irá abordar os principais temas que causam impacto ao setor, sempre com foco na recuperação das operadoras de transporte público e da importância deste mercado para a mobilidade no país.

“Esperamos que este seminário fortaleça o posicionamento do setor de transporte público e amplifique ainda mais as propostas de reestruturação e transformação do serviço, para que encontremos soluções definitivas para os antigos problemas desse modal. E que possamos levar as várias reflexões e debates previstos na programação a um grande número de operadores, gestores públicos e tomadores de decisão”, comenta Otávio Cunha, presidente da NTU.

A reestruturação do setor irá nortear os painéis. Nesse sentido, discutir o novo marco legal do transporte público é fundamental. A NTU irá apresentar as medidas necessárias nas diferentes esferas de governo para recuperação o transporte público urbano e a superação dos principais obstáculos que se colocam para as empresas no cenário pós-pandemia, com ênfase aos novos modelos de contratação e remuneração, buscando mais transparência e produtividade.

Novas fontes de receita e financiamento já se faziam necessárias antes da crise sanitária, que mostrou a gravidade do tema. A UITP (Associação Internacional de Transporte Público) também irá abordar essa questão, trazendo experiências de outros países para fomentar a construção de soluções para o Brasil. “Levaremos cases internacionais para mostrar a realidade do transporte público no mundo e como diferentes sistemas lidaram com os impactos da pandemia. Serão abordadas as questões relativas a financiamento, mudanças na demanda e novos contratos”, detalha Eleonora Pazos, diretora da UITP Latin America.

A Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati) irá debater o papel do transporte coletivo na reestruturação do turismo nacional e no estímulo às viagens

domésticas. “Mais do que apontar os problemas e dificuldades, queremos apresentar soluções para as empresas de transporte rodoviário e fretamento. Traçaremos uma mensagem positiva, destacando que o setor sempre foi parceiro do desenvolvimento regional e deve manter o olhar atento às oportunidades que surgem”, diz Letícia Pineschi, coordenadora de marketing da Abrati. O Sebrae sublinhará a importância do serviço rodoviário para pequenos e médios no setor do turismo.

Letícia destaca que o setor busca equivalência de tratamento com os outros modais, em termos de isenções fiscais, tributárias e de legislação. “Queremos apenas um tratamento justo e vamos pleitear isso aos órgãos competentes. Mas não acredito que cabe às empresas esperar ajuda governamental. O governo tem uma série de prioridades e não podemos ficar esperando por algo que provavelmente não virá”, enfatiza.

EXPOSITORES – Além das palestras, debates e conteúdos exclusivos, os visitantes poderão conhecer os estandes dos expositores no pavilhão virtual. A Marcopolo participará da Lat.Bus 2021 com destaque para os seus mais recentes lançamentos: a nova família de ônibus rodoviários Geração 8 e a nova linha de

micro-ônibus Volare New Attack. A companhia também apresentará seus produtos da Marcopolo Rail, focados no transporte metroferroviário.

“A Lat.Bus é um dos mais importantes eventos para o setor de transporte de passageiros e acontece em um momento muito propício porque os segmentos de turismo e transporte rodoviário estão iniciando uma retomada mais consistente, o que deve repercutir positivamente no segundo semestre deste ano”, destaca Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais mercado interno e marketing da Marcopolo.

A nova família de ônibus rodoviários Geração 8, segundo a empresa, estabelece um referencial inédito para o transporte rodoviário de passageiros. Composta pelos tradicionais modelos das linhas Viaggio e Paradiso, em suas diferentes versões, a Geração 8 foi desenvolvida para os modelos de chassis das principais montadoras.

A Caio apresentará a nova geração do Apache VIP, modelo urbano cuja primeira versão foi lançada há 20 anos. O Apache VIP desta quinta geração tem novo design e mais espaço interno.

A Transdata irá expor o seu lançamento mais recente. O AtlasBox é nova geração de equipamentos embarcados da marca que dá suporte a uma plataforma

de gestão de serviços para o transporte público coletivo. “É uma solução multifuncional que reúne uma série de funcionalidades que antes eram feitas por diferentes equipamentos, para se comunicar com uma plataforma também multifuncional e modular, segmentada por tipo de serviço. Essa é grande novidade que levamos ao evento”, conta Rafael Teles, diretor de produto da Transdata.

Teles acredita que a Lat.Bus 2021 será uma oportunidade para que os clientes conheçam as novas soluções. “O evento virtual é um outro canal para podermos conversar sobre as inovações que temos desenvolvido. É uma forma de proporcionar um espaço para que o cliente busque mais informações sobre as soluções novas”, avalia.

A Praxio, especializada em soluções em tecnologia para o transporte rodoviário de cargas e passageiros, também estará presente. “Concedemos descontos nesse momento difícil pelo qual os nossos clientes estão passando, mas prevendo uma retomada do mercado, trabalhamos duro na busca de parcerias, novos produtos e funcionalidades, que fizessem a diferença no dia a dia das empresas. Mostraremos na Lat.Bus os resultados das parcerias com a Goal System, lançamento de novas funcionalidades no sistema de venda de passagens Luna e vários aplicativos

integrados aos nossos softwares de gestão Globus e Siga”, comenta Valmir Colodrão, CEO da companhia.

“A Lat.Bus é também uma grande vitrine para toda a região da América Latina. A Goal Systems tem participado como expositor há vários anos, com excelentes resultados obtidos. Nesta edição de 2021, em um formato totalmente digital, esperamos estar mais próximos aos nossos clientes e parceiros, mesmo com o distanciamento físico. Esta será uma oportunidade ímpar de apresentar ao mercado as novidades, inovações e os cases de sucesso que posicionam a companhia como líder absoluto em sistemas de otimização do planejamento na América Latina”, afirma Romano Garcia, diretor comercial Latam e diretor geral para o Brasil da Goal Systems.

A Goal Systems levará para a Lat.Bus suas soluções tecnológicas para a aperfeiçoamento do planejamento do transporte público, aplicável a todos modais, especialmente em tempos de pandemia, com maiores variações na oferta e a demanda. “São sistemas avançados, que empregam a inteligência artificial para produzir resultados excepcionais de economia no planejamento operacional e que proporcionam uma agilidade impressionante no replanejamento dos recursos materiais e humanos”, diz Garcia.



O novo Daily Minibus possibilita diferentes aplicações

Iveco Bus faz apresentação oficial do Daily Minibus

Na versão Vetrato, o modelo vem com o salão de passageiros vazio para ser customizado pelo cliente, mas com as mesmas características técnicas do Minibus

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O novo Iveco Daily Minibus utiliza da plataforma baseada em chassi-longarina, que faz com que a vida útil do produto seja superior quando comparado com veículos monobloco, e pela variedade de aplicações, como transporte urbano, intermunicipal, fretamento, locação e escolar.

Danilo Fetzner, diretor da Iveco Bus, afirma que o veículo proporciona

rentabilidade para o cliente, com baixo consumo de combustível, e a confiança da linha Daily. "O novo Iveco Daily Minibus é um verdadeiro 'pacote de soluções' para o mercado do transporte de passageiros na América do Sul. Aliamos durabilidade e versatilidade em um projeto que segue a linha de design e qualidade dos produtos comercializados pela marca

na Europa.”

O modelo possui itens de série como controle de estabilidade, ar-condicionado digital, computador de bordo, piloto automático, sensor de ré, rádio com bluetooth e entrada USB, airbag para o motorista e trio elétrico. Como opcional, pode contar com airbag duplo, multimídia, comandos no volante e câmera de ré. “Nosso produto foi projetado para oferecer ao passageiro conforto e segurança em diferentes versões. Destaco o maior vão de porta do segmento, que facilita o embarque de passageiros, o corredor central e a altura interna do salão, 1,9 metro, que facilita o acesso a todos os assentos”, afirma Roberto Pavan, gerente de marketing de produto da Iveco Bus.

Além da versão Minibus, a marca comercializa também a versão Vetrato que oferece as mesmas características técnicas e funcionais do Minibus, fornecida com as janelas envidraçadas colocadas, mas com o salão de passageiros vazio, para ser customizado pelos implementadores e transformadores conforme a necessidade do cliente.

O veículo está disponível nas versões fretamento e turismo, e pode levar 15+1



O modelo conta com uma série de itens de segurança eletrônica

passageiros (45-170), com rodado simples traseiro, e 18+1 passageiros ou 20+1 passageiros (50-170), com rodado duplo traseiro.

POTÊNCIA – O motor F1C da FPT Industrial conta com propulsor 3.0 16V, com quatro cilindros em linha, turbo de duplo estágio, injeção eletrônica do tipo common rail e desenvolve 170 cv de potência máxima a 3.500 rpm e torque máximo de 400 Nm de 1.250 rpm e 2.900 rpm. A motorização conta com a tecnologia EGR, que reduz a emissão de NOx (óxido de nitrogênio) por meio da recirculação de gases de escape e que dispensa o uso do agente Arla 32 no catalisador.

O novo modelo disponibiliza uma série de itens de segurança, como assistente de estabilidade eletrônica, assistente de freio hidráulico, compensação hidráulica de frenagem, performance hidráulica do freio traseiro, controle estendido de estabilidade, intervenção do movimento de rolagem, mitigação de capotagem e controle de partida em subidas.





Vendas de ônibus crescem 21,7% nos primeiros sete meses do ano

De acordo com a Anfavea, a produção aumentou 12,1% até julho, com 11.857 veículos, sendo 10.312 unidades de modelos urbanos e 1.545 rodoviários

O mercado de ônibus fechou julho com 1.270 veículos emplacados. A retração de 11,2% em comparação a junho deste ano (1.430 veículos) foi influenciada pelo encerramento da licitação do

programa Caminho da Escola de 2019 e já era prevista pelas montadoras. A média diária de emplacamentos em julho girou em torno de 58 veículos, enquanto em junho era de 68 veículos.

“Restam poucas unidades a serem emplacadas dos ônibus que já foram entregues e isso impactou no número de ônibus vendidos em julho”, esclareceu Marco Saltini, vice-presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), que considerou o resultado de julho como o pior desde 2017.

“O programa Caminho da Escola está diminuindo a participação, mas ainda em julho representou 25% do mercado de ônibus e o segmento de urbanos foi o mais representativo, com 31% de participação nas vendas”, destacou Saltini.

No acumulado de janeiro a julho a venda de 8.808 chassis de ônibus superou em 21,7% os sete meses de 2020, quando 7.239 veículos foram emplacados, resultado enfraquecido pelo impacto da pandemia no ano passado. Mas Saltini considerou o desempenho nos sete meses deste ano como o melhor desde 2019.

Mesmo assim, Saltini lembrou que o mercado de ônibus ainda continua afetado pela crise sanitária. “O mercado de ônibus, que não tinha uma situação confortável antes da pandemia, com relação ao preço das tarifas e aos custos dos operadores, acabou se fragilizando ainda mais quando muitos ônibus



Marco Saltini: “O segmento de urbanos foi o mais representativo nas vendas de ônibus de julho”

urbanos deixaram de circular com o fechamento das cidades ou tiveram que circular com número menor de passageiros durante a pandemia”, observou Saltini.

PRODUÇÃO – A produção de julho, sem contabilizar os ônibus para o Caminho da Escola, apresentou queda de 5,5%, totalizando 1.533 chassis, quando comparada aos 1.622 veículos fabricados em junho deste ano.

No acumulado de janeiro a julho a produção de 11.857 chassis de ônibus foi 12,1% superior ao mesmo período

de 2020 (10.575 veículos), que sofreu o impacto causado pela pandemia, segundo Saltini.

Do total de ônibus produzidos até julho deste ano 10.312 são de modelos urbanos, que representaram um crescimento de 21,3% sobre os sete meses de 2020, que tiveram 8.501 veículos fabricados. De modelos rodoviários foram 1.545 unidades, 25,5% abaixo dos 2.074 veículos feitos de janeiro a julho do ano passado. Saltini explicou que esse resultado se deve aos pequenos movimentos de renovação de frota que vêm ocorrendo em algumas cidades.

EXPORTAÇÃO – Nas exportações as montadoras fecharam julho com queda de 2,9% em comparação com junho deste ano, com 331 ônibus embarcados. Os veículos vendidos ao exterior de janeiro a julho totalizaram 2.220 unidades, 2,9% abaixo dos 2.287 ônibus exportados nos setes meses de 2020.

Do total de ônibus exportados até julho os modelos urbanos tiveram aumento de 30,8% com o embarque de 1.533 veículos, ante os 1.172 modelos exportados nos sete meses de 2020. Os rodoviários apresentaram retração de 38,4%, com 687 veículos exportados, quando comparados aos 1.115 veículos vendidos ao exterior no mesmo

período do ano passado.

Em CKD (veículos desmontados) foram exportados 1.073 ônibus até julho, 19,5% abaixo dos 1.334 veículos embarcados de janeiro a julho de 2020, segundo a Anfavea.

RANKING – No ranking de janeiro a julho a liderança ficou com a Mercedes-Benz com a venda de 3.404 ônibus, 12,6% abaixo do mesmo período do ano passado (3.896 unidades).

O segundo lugar coube à Volkswagen Caminhões e Ônibus, que vendeu 2.647 veículos, 52% a mais no mesmo período do ano anterior (1.742 unidades), e a Agrale, na terceira posição, comercializou 1.567 ônibus, 84,4% mais que nos sete meses de 2020 (850 unidades). Na sequência está posicionada a Iveco com 857 ônibus vendidos, aumento de 499,3% no mesmo período do ano anterior (143 unidades), a Volvo com a venda de 243 ônibus, 9,3% a menos, e a Scania, que teve 70 veículos vendidos, redução de 69,3%.

FABUS – As fabricantes de carrocerias produziram 1.079 ônibus no mês de julho, o que representou um aumento de 15,7% em relação a junho deste ano (933 unidades). Mas comparado ao mesmo mês de 2020 (1.525 unidades)



De janeiro a julho as encarroçadoras produziram 7.280 ônibus, 19,7% a menos que nos sete primeiros meses de 2020

a queda foi de 29,2%, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

De janeiro a julho as empresas fabricaram 7.280 ônibus, acumulando no período retração de 19,7% na comparação com os 9.074 veículos produzidos nos sete meses de 2020.

Do total de ônibus fabricados até julho, 2.875 unidades são de modelos urbanos, que representaram 39,49% do total, com retração de 45,4% sobre as 5.666 carrocerias de urbanos fabricadas nos sete meses de 2020.

A quantidade de ônibus rodoviários totalizou 1.661 unidades, 22,82% do total e queda de 12,35% quando comparado aos 1.896 veículos feitos de janeiro a julho de 2020.

O volume de micro-ônibus atingiu 1.782 unidades, 24,48% do total e um crescimento de 17% sobre os 1.497 veículos fabricados de janeiro a julho

de 2020, e o de intermunicipais somou 962 unidades, tendo 13,21% de representatividade no setor e aumento de 132% sobre os 415 veículos fabricados de janeiro a julho de 2020.

A Marcopolo produziu 3.049 carrocerias de ônibus de janeiro a julho, a Caio Induscar 1.353, a Mascarello 1.021, a Comil 624, a Neobus 575, a Carbus (Busscar) 408 e a Irizar 250.

Nas exportações as encarroçadoras também não conseguiram bom resultado de janeiro a julho e acumularam queda de 30,6% com o embarque de 1.183 ônibus – 353 urbanos, 694 rodoviários, 35 intermunicipais e 101 micro-ônibus –, ante os 1.705 veículos exportados no mesmo período de 2020.

A Marcopolo exportou 719 ônibus de janeiro a julho de 2021, a Irizar 249, a Comil 110, a Carbus (Busscar) 70, a Mascarello 25 e a Caio Induscar 10 veículos, segundo a Fabus.

O Transporte Público e tratamento de Dados Pessoais: cuidados com a entrada em vigor das sanções da LGPD

Suen Ribeiro Chamat e Caio Figueiroa

Desde a vigência da Lei 13.709/2018 – Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) – vem aumentando as dúvidas e preocupações no âmbito empresarial de todo o território nacional. Esse cenário não é menos relevante às empresas nos setores de logística e mobilidade urbana, considerando a magnitude da demanda de tratamento de dados pessoais na rotina dessas atividades. Em especial, no campo da mobilidade, tem sido cada vez mais intenso a relação de modernização dos serviços de mobilidade segundo as preferências dos usuários, tendência essa que encontra respaldo no conceito de Mobility as a Service (MaaS).

No presente texto, pretendemos apontar algumas dessas preocupações, sendo elas a sobreposição de instâncias fiscalizadoras e a inadequação de algumas das sanções com as atividades

desempenhadas no setor. Pretendemos também expor, ao fim, alguns casos práticos acerca da aplicação de preceitos da LGPD na mobilidade urbana, que já evidenciam as dificuldades que serão pauta de discussões no setor.

Publicada em 2018 e entrado em vigor apenas em setembro de 2020, fato é que a LGPD não recebeu a devida atenção à época. É o que se percebe de dados fornecidos por consultorias especializadas, as quais apontam que apenas 38% das empresas se consideram preparadas para atender a todos os requisitos da lei¹, tendo o cenário se tornado mais turbulento com a entrada em vigor das sanções administrativas, desde 01/08/2021, que será fiscalizado pela ANPD – Autoridade Nacional de Proteção de Dados – entidade competente para zelar pela proteção dos dados

¹ Disponível em <<https://www2.deloitte.com/br/pt/footerlinks/pressreleasespage/agenda-2021.html>>. Acesso em 15 de julho de 2021.



Suen Ribeiro Chamat é coordenadora da área de Direito Cível do Cordeiro, Lima e Advogados, pós graduada em Direito Cível e Direito do Consumidor pela Escola Paulista de Direito - EPD. Graduada em Direito pela Universidade de Guarulhos. Especialista em Responsabilidade civil com ênfase em litígios que envolvam o transporte de passageiro pela modalidade terrestre.

peçoais nos termos da legislação.

As penalidades previstas pela LGPD são rigorosas e variam de advertência, com indicação, pela Autoridade Nacional de Proteção de Dados (“ANPD”), do prazo para adoção de medidas corretivas, a multa de até 2% da receita da pessoa jurídica ou de seu grupo econômico no Brasil no ano anterior, limitada a R\$ 50.000.000,00 por infração, e mesmo a suspensão de atividades de processamento de dados pessoais e a publicização da infração, que tem potencial de causar danos reputacionais superiores ao



Caio Figueiroa é coordenador da área de Infraestrutura e Novos Negócios do Cordeiro, Lima e Advogados, mestrando em Direito Público e Especialista em Direito Administrativo pela Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (EDSP-FGV).

valor da multa estabelecida por lei.

Embora o sistema sancionatório decorrente da LGPD tenha entrado em vigor apenas agora, e guarde dependência da aprovação do Regulamento de Fiscalização e Aplicação de Sanções Administrativas da ANPD para sua eficácia – que provavelmente deve ocorrer já nas próximas semanas – já são inúmeras as demandas judiciais apresentadas com base nas determinações da legislação, com potencial de responsabilização por infrações à lei. Destaca-se que nesses casos os pedidos abarcam desde danos morais por ▶

- ▶ supostos incidentes de vazamento de dados a requerimento de informações previstas no artigo 18 da Lei, como exercício do direito dos titulares.

Por outro lado, além das demandas de caráter judicial, persiste uma questão de sobreposição de competências no que tange à fiscalização e aplicação de sanções pelo descumprimento da Lei. É o que se verifica dos artigos 18 e 45, os quais evidenciam que não há exclusividade da ANPD para punição, uma vez que as violações de direitos dos titulares nas relações de consumo continuam sujeitas à legislação pertinente e que o titular dos dados pode exercer seus direitos nos órgãos de proteção do consumidor.

Dessa forma, além da ANPD como agente fiscalizador, Departamento Estadual de Proteção e Defesa do Consumidor (Procon), Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon) e Ministério Público também são competentes para fiscalizar as relações entre o titular dos dados e os agentes de tratamento. Em setores regulados, tipicamente o caso dos serviços de transportes, ainda pode haver eventual fiscalização realizada pelo próprio Poder Concedente e/ou pela agência reguladora setorial (como ANTT ou ARTESP).

Em resumo, há muitos caciques para

uma vasta tribo, que ainda luta para adequação aos termos da legislação. O que não se nega é que essa pluralidade de instâncias fiscalizadoras propicia em alguma medida uma insegurança, fomentada pela necessidade das empresas a se adequarem às padronizações normativas e adoção de compliance ainda mais rígido e que passe a abarcar todas as atividades atreladas a tratamento de dados pessoais. E no transporte público não é diferente, considerando, como já relatado ao início, a dimensão de dados pessoais atrelada a prestação de serviços.

Uma segunda preocupação que vem ganhando eco no setor diz respeito à incompatibilidade de algumas das sanções administrativas com a própria natureza dos serviços. É o caso, por exemplo, da implantação e gestão dos sistemas de arrecadação e bilhetagem, atividade esta que demanda dados específicos dos usuários, desde os mais simples (como nome, registro geral, endereço) até dados mais complexos (por envolver algum benefício tarifário, como porte de alguma CID). E as atividades de tratamento de dados pessoais e sensíveis conduzidas pelo empresariado decorrem como obrigação legal ou contratual e são essenciais à prestação do serviço público.

Daí se impõe questões triviais de compatibilidade de sanções previstas na LGPD, como a que determina a suspensão das atividades de tratamento ou do funcionamento do banco de dados, a eliminação dos dados, ou ainda, nos casos mais graves, a proibição parcial ou total do exercício das atividades de tratamento. Por certo que penalidades dessa natureza devem se conciliar com o regime jurídico no qual as atividades de transporte público estão inseridas, sob pena de solução de continuidade da própria operação do transporte em si. Emerge desse aspecto a relevância de que entidades representativas tomem a frente para propor medidas regulatórias adequadas ao setor representado, como autoriza a própria LGPD (art. 50, §3º), solução essa que também vem ganhando corpo na mobilidade urbana.

Destaca-se aqui o GEAPRODAM – Grupo de Estudos e Apoio para a Proteção de Dados na Mobilidade, o qual é coordenado pelo escritório Cordeiro, Lima e Advogados, cujo objetivo é estudar os impactos da legislação, nacional

e internacional, referente à proteção de dados pessoais e sua aplicação no setor de mobilidade urbana. Propõe-se encontros mensais para discussão a respeito de questões jurídicas e regulatórias, que priorizem entender os arranjos de governança existentes para fins de proteção de dados gerados no setor, especificado para a elaboração de Manual de Boas Práticas e Governança para Proteção de Dados em Mobilidade.

Postas as duas preocupações iniciais, acerca da sobreposição de competências e inadequação de sanções em relação a algumas atividades desempenhadas no setor, cumpre ainda destacar alguns casos práticos atrelados ao setor, que hoje já materializam aspectos que devem ser considerados quando da implantação de um programa de conformidade à LGPD adequado aos operadores de transporte.

No Brasil, com pouco menos de 1 ano da vigência da LGPD, já foram identificadas ao menos 600 decisões envolvendo o tema², tanto na área cível quanto trabalhista, bem como expandindo a discussão à seara tributária para apuração de ►

²Justiça já tem 600 decisões envolvendo lei de proteção de dados. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2021/07/justica-ja-tem-600-decisoes-envolvendo-lei-de-protecao-de-dados.shtml>. Acesso em 14 de julho de 2021.

- ▶ créditos de PIS e Cofins sobre gastos com a implementação e manutenção de programas³.

Por este motivo, as empresas de transportes necessitam avaliar o alinhamento de suas rotinas às exigências da lei, tais quais a inclusão de dados do usuário, tratamento, estudo e conferência de dado biométrico e compartilhamento com o poder público, além de um meio para reforçar as suas habilidades, reformar a cultura empresarial para adequação no novo modelo de proteção de dados. Imprescindível analisar por completo as exigências e necessidade para o uso de todos os dados que se tem acesso a partir do serviço prestado, a forma como esses dados são armazenados e especialmente o compartilhamento dessas informações.

Para que a empresa se adeque a LGPD, é muito importante que se avalie e revise as normas de segurança de informação e proteção de dados da empresa, além de se buscar requisitos de segurança necessários para garantir confidencialidade dos dados da empresa, ajudando no armazenamento seguro das informações. Em que pesem as sanções estarem em vigor há pouco,

como destacado, não se pode deixar de considerar os precedentes atrelados a fiscalização dos novos direitos e garantias outorgados aos titulares de dados, e aos deveres impostos aos operadores. Nesse sentido, o Poder Judiciário tem aplicado a norma exigindo o cumprimento de suas obrigações, muitas vezes aplicando multas às empresas infratoras.

Cita-se como exemplo a multa imposta para a ViaQuatro, concessionária da linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo em recente condenação (maio/2021). A decisão acolhe a insurgência contra o sistema de reconhecimento facial implantado em 2018 para coletar registros biométricos de passageiros, sem o prévio consentimento.

A multa, no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) foi aplicada pela juíza Patrícia Martins Conceição, da 37ª Vara Cível do Foro Centra da Comarca de São Paulo – Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Na decisão, a magistrada apontou que a ViaQuatro deveria ter solicitado o consentimento prévio dos passageiros para obtenção de seus dados biométricos. Em manifestação do Ministério Público, este

³TNG pode apurar créditos de PIS/Cofins sobre gastos com proteção de dados. Disponível em <https://www.conjur.com.br/2021-jul-14/tng-apurar-creditos-piscofins-gastos-protecao-dados>. Acesso em 14 de julho de 2021.

ponderou que pela concessão da tutela de urgência para o fim de se determinar à ré que viesse a cessar a captura de dados por câmeras instaladas junto ao sistema portas digitais, sob pena de multa diária, até que comprovasse o emprego de informação prévia e adequada ao consumidor, bem como a obtenção de consentimento expresso de cada usuário que pudesse ser alvo de captação de imagem.⁴

No caso, a Concessionaria da Linha 4, o IDEC (Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor) e a Defensoria Pública do Estado de São Paulo recorreram ao Tribunal de Justiça.

Necessário apontar também que há mais de um ano, quando as sanções ainda não estavam em vigor, um estudante ajuizou ação⁵ de obrigação de fazer em face do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Pernambuco e Consórcio de Transportes da Região Metropolitana do Recife para questionar acerca da utilização e implementação de biometria facial nos ônibus da Região Metropolitana de Recife.

Os casos apenas ilustram duas dentre inúmeras frentes que o operador de transporte certamente irá enfrentar nos próximos dias, sobretudo com o início de vigência do sistema sancionatório da LGPD. Por essa razão é urgente e essencial que o empresariado busque conhecimento sobre o tema, na medida em que uma consultoria jurídica é investimento necessário para esclarecer eventuais questionamentos que possam aparecer e ajudar a adequar a empresa a cumprir a Lei Geral de Proteção de Dados.

Muito embora a diretora da ANPD, Miriam Wimmer, tenha esclarecido que o caráter da autoridade não deva ser prioritariamente sancionador⁶, é necessário o comprometimento de todos os agentes de tratamento para continuar desenvolvendo a cultura protetiva para com suas atividades. Proteção de Dados já é um diferencial classificatório e a competição será cada vez mais acirrada. E no transporte, setor que já vivencia uma das maiores crises em razão da pandemia, quem dorme no ponto acaba pagando um preço alto.



⁴No caso, a Concessionaria da Linha 4, o IDEC (Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor) e a Defensoria Pública do Estado de São Paulo recorreram ao Tribunal de Justiça. O feito tramita sob o nº 1090663-42.2018.8.26.0100.

⁵Processo nº 0060336-35.2020.8.17.2001, em trâmite na Seção B da 18ª Vara Cível da Capital de Recife.

⁶Disponível em < <https://www.jota.info/casa-jota/multas-lgpd-adaptacao-empresas-02082021>>. Acesso em 12 de agosto de 2021.

Mais tecnologia e integração

Região metropolitana de Florianópolis passa a contar com um novo sistema de bilhetagem que integra diferentes municípios, possibilitando que os passageiros utilizem um único cartão

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A logomarca do projeto foi inspirada na silhueta da ponte Hercílio Luz e nos morros da região

As empresas operadoras do sistema de transporte coletivo urbano da região metropolitana de Florianópolis, em Santa Catarina, se uniram para implementar o projeto Grande Floripa+ Integrada. Para viabilizar a iniciativa, foi criada a Associação Metropolitana das Empresas de Transporte Coletivo de Passageiros da Região Metropolitana da Grande

Florianópolis (Metropolis), formada pela Biguaçu Transportes Coletivos, Jotur Auto Ônibus Josefense, Rodoviária Santa Terezinha, Transporte Coletivo Estrela e Auto Viação Imperatriz.

“A criação da associação, além da coordenação de todo esse projeto, irá permitir uma maior identidade desse grupo de empresas, bem como per-

mitirá que, por meio da sua atuação possa dar maior representatividade ao setor, além de poder atuar, junto ao poder público, na reflexão e proposição de políticas públicas que visem à melhoria do sistema de transporte público de passageiros em nossa região”, afirma Léo Mauro Xavier Filho, presidente da Biguaçu Transporte Coletivos e diretor da Metropolis.

“A Biguaçu, como uma das maiores em atuação no contexto metropolitano da nossa região, propôs às demais empresas operadoras desse sistema, face à necessidade de evolução da tecnologia, bem como à necessidade de se adaptar às mudanças advindas da própria pandemia, uma ação capaz de melhorar a experiência do usuário do transporte, notadamente quanto à possibilidade de novos deslocamentos, como também de poder pagar sua tarifa nas mais diversas modalidades tecnológicas hoje existentes. Surgiu assim a ideia do projeto Grande Floripa+Integrada”, conta Xavier Filho. A Biguaçu, neste momento de pandemia, atua com uma frota de cerca de 90 veículos. “Antes da pandemia, operávamos com cerca de 180 ônibus.”

O projeto abrange os municípios de Biguaçu, São José, Palhoça, Pedro Alcântara, Governador Celso Ramos, Antônio Carlos, Angelina, Rancho Queimado e Águas Mornas. A base para a modernização do sistema de transporte coletivo da região metropolitana de Florianópolis é a tecnologia da Tacom, escolhida para fornecer a bilhetagem eletrônica e diferentes soluções ligadas à mobilidade. “A operação foi iniciada, agora, em junho de 2021. É uma implantação gradual, começa pela bilhetagem, depois será implantado o sistema de georreferenciamento,



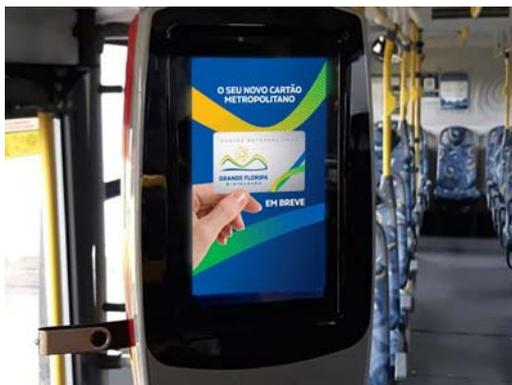
O projeto Floripa+Integrada prevê também o transporte por demanda

gestão de frota e informação ao usuário. Na próxima etapa, serão disponibilizados telemetria e sistema de monitoramento de vídeo embarcado”, conta Marco Antônio Tonussi, diretor da Tacom.

Xavier Filho destaca que a mudança no escopo tecnológico do sistema da região foi possível devido à parceria com a Tacom, que permitiu essa nova abordagem. “As principais vantagens da nova tecnologia são: a possibilidade de integração de viagens, permitindo ao usuário novas possibilidades de deslocamento e a possibilidade do pagamento da tarifa através de várias formas, tais como cartão de crédito, cartão de débito, PIX, QR Code, facilitando assim o acesso das pessoas ao transporte coletivo”, enfatiza Xavier Filho.

Segundo Tonussi, a empresa implementou o sistema CITbus de ITS (sistemas inteligentes de transporte) completo, com

sistema de bilhetagem eletrônica (Cltsbe), reconhecimento facial (Citimage), pagamento via QR Code (Citqr-code), rastreamento e gestão de frota (CITgis), informação ao usuário (CITsiu – Siu Mobile), filmagem embarcada (Buszoom) e telemetria.



Com o cartão metropolitano, o usuário terá acesso a todo o sistema intermunicipal

Também será implantada a função de bilhetagem online e data-center em cloud (nuvem).

O sistema já está adequado à Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Para o pagamento das tarifas, há a possibilidade do uso do aplicativo KIM como carteira virtual e do wallet digital. Além da inovação tecnológica, o projeto também incluiu a criação do cartão metropolitano, pelo qual o usuário terá acesso a todo o sistema intermunicipal com um único cartão, permitindo assim, seu deslocamento com maior facilidade.

O cartão de transporte poderá ser utilizado em todas as cidades que integram o Grande Floripa+Integrada e os usuários poderão realizar integração entre as empresas operadoras. No momento, a população está realizando a troca dos cartões. “Estamos com toda a estrutura necessária a fim de que esse processo se

dê da forma mais rápida, segura e cômoda ao usuário”, informa Xavier Filho.

De acordo com Roberto Sganzerla, especialista em marketing em transporte e mobilidade urbana, e responsável pela criação e plano de marketing do proje-

to, o Grande Floripa+Integrada e o cartão metropolitano seguem as melhores práticas de comunicação e marketing em mobilidade urbana. “O cartão metropolitano tem um único layout, deixando os dados variáveis apenas no verso, sendo desnecessário a utilização de fotos e a criação de diversas categorias de cartões, de uma vez que a aferição dos cartões gratuitamente será feita pela biometria facial e não mais de modo manual”, comenta.

A logomarca do projeto foi inspirado na silhueta da ponte Hercílio Luz e na geografia dos morros da região. O projeto Floripa+Integrada foi desenvolvido com base no conceito de MaaS (Mobility as a Service) e prevê também o transporte por demanda.

TECNOLOGIA – As melhorias no sistema de transporte da região metropolitana de Florianópolis foram possíveis graças às

inovações do sistema de bilhetagem eletrônica online. A bilhetagem na nuvem se torna cada vez mais comum nas cidades brasileiras, possibilitando uma série de novas funcionalidades. A tecnologia traz vantagens para as empresas de transporte como redução de gastos com pessoal e infraestrutura, mais segurança, maior controle das operações, mais opções em meios de pagamento, maior rapidez no acesso às informações e dados, a integração das soluções e a redução de fraudes. Para os passageiros, traz praticidade, melhoria dos serviços e mais opções de pagamento.

Segundo a Tacom, com a ampliação da comunicação dos validadores do sistema CITBus, a bilhetagem online possibilita o envio e processamento online dos logs da bilhetagem e das diversas listas que devem ser embarcadas. As informações que são disponibilizadas online permitem que os gestores e operadores do transporte recebam informações e relatórios, tais como número de passageiros embarcados em uma viagem, faturamento da viagem, por meio de relatórios e consultas de forma mais rápida. A carga a bordo dinâmica para cartões usuários, o bloqueio e desbloqueio dos cartões de usuário de forma online são outros recursos da nova tecnologia.

A solução permite o pagamento de

passagens no transporte público por QR Code, pelo validador pela câmara frontal na utilização nos ônibus ou em um leitor localizado na parte inferior do validador de bloqueio estação. É possível substituir o pagamento de passagens por cartões unitários de transporte nas estações e terminais por QR Code impresso em papel. Outra característica da solução é o pagamento da passagem pelo aplicativo credenciado com a geração do QR Code na tela do smartphone. O validador reconhece apenas o código que é gerado pelo sistema da Tacom.

De acordo com a Tacom, o armazenamento físico está sendo substituído por uma nova arquitetura chamada cloud computing, baseada principalmente no grande desenvolvimento da internet. A computação em nuvem reduz os custos de infraestrutura e proporciona maior adaptabilidade, recuperação completa da perda de dados e minimização do tempo de inatividade. Uma infraestrutura de cloud computing também permite que o provedor de conteúdo ou serviços na nuvem dispense a instalação de qualquer tipo de software, já que isso é fornecido pelo provedor da infraestrutura ou da plataforma de nuvem. Neste sentido, a Tacom está disponibilizando uma nova versão de seu sistema CITbus que possibilita a utilização dos recursos em nuvem.

Fabricantes de pneus investem em suas fábricas no Brasil

A Bridgestone está injetando R\$ 700 milhões na fábrica de Camaçari (BA) para a modernização e a expansão da capacidade produtiva e a Prometeon aplica US\$ 1 milhão em novo laboratório na fábrica de Santo André (SP), que fará a avaliação de todos os produtos feitos pela empresa no país

SONIA MORAES

Para acompanhar a crescente demanda do mercado por pneus de alta tecnologia, a Bridgestone do Brasil iniciou o investimento de R\$ 700 milhões na fábrica de Camaçari, na Bahia. O montante será destinado para a modernização e a expansão em mais de 20% da capacidade produtiva a partir do quarto trimestre deste ano, com a criação de 420 novos empregos na região, entre posições fixas e temporárias.

Com esse investimento, a Bridgestone prepara a fábrica de Camaçari para o crescimento da demanda por veículos



elétricos e híbridos, produzindo pneus de alto desempenho para equipá-los.

O projeto de ampliação e modernização da fábrica prevê um aumento de produção anual de 3.5 milhões para 4.3 milhões de pneus, com novas tecnologias de fabricação e a crescente aplicação dos conceitos da indústria 4.0.

“Este investimento faz parte de um plano de médio prazo de crescimento sustentável no Brasil, focado no mercado premium de pneus e na produção de pneus para veículos mais sustentáveis e elétricos/híbridos e reforça

o nosso compromisso e a posição estratégica do país para os negócios globais da companhia”, comentou Fabio Fossen, presidente da Bridgestone Latin America South. O novo investimento é parte do plano estratégico de negócios de médio e longo prazo anunciado pelo Grupo Bridgestone recentemente, visando tornar a companhia líder em soluções sustentáveis até 2050.

Inaugurada em 2006, a fábrica da Bridgestone na Bahia emprega mais de 900 colaboradores diretos e 400 indiretos. Lá são produzidos pneus para automóveis, caminhonetes e picapes, destinados para as montadoras, mercado de reposição e exportação.



Fabio Fossen: “O investimento faz parte do crescimento sustentável no Brasil com foco no mercado premium de pneus”

Em 2016, com dez anos desde o início de sua operação, a fábrica de Camaçari passou por outra expansão. No total, mais de R\$1 bilhão já foram investidos na ampliação da

estrutura de produção e produtos da unidade, desde a sua inauguração.

A empresa conta com outra fábrica de pneus, em Santo André (SP) e duas fábricas de bandas de rodagem Bandag, em Campinas (SP) e Mafra (SC), certificadas e premiadas em diversos âmbitos de qualidade, segurança e meio ambiente.

A PROMETEON INVESTE US\$ 1 MILHÃO EM UM NOVO LABORATÓRIO DE AVALIAÇÃO DE PRODUTOS

Atenta à necessidade de acompanhar a evolução da indústria automobilística e a grande demanda neste momento de retomada das atividades pós-pandemia, as fabricantes de pneus investem em suas fábricas no Brasil para

tornar os processos de produção cada vez mais modernos.

A Prometeon, que produz pneus para caminhões, ônibus, máquinas agrícolas e fora de estrada da marca Pirelli, está investindo US\$ 1 milhão em um novo



laboratório na fábrica de Santo André (SP). O local de 700 m² identificado como Test Center Latam fará a avaliação de todos os produtos feitos pela fabricante no país e será submetido à acreditação do Inmetro, para assegurar que todos os pneus possam ser testados localmente e certificados.

Para Luiz Mari, diretor de pesquisa e desenvolvimento da Prometeon para as Américas, o novo Test Center Latam será muito importante para a empresa conseguir atuar de maneira ainda mais ágil e integrada com todas as áreas. “Ao tornar o processo mais eficiente, vamos ganhar tempo e conseguir desenvolver produtos melhores de forma mais veloz. Por isso, é um grande passo para a evolução da empresa e nossa gama de produtos”, disse Mari.

Eduardo Fonseca, CEO da Prometeon para as Américas, afirma que com mais um investimento a companhia continua a demonstrar a confiança e a importância do Brasil. “Como uma empresa global, fazemos mais



Eduardo Fonseca: “Com mais esse investimento a companhia demonstra a confiança e a importância do Brasil”

este investimento na nossa fábrica em Santo André buscando modernizar nossas instalações para entregar produtos ainda melhores aos nossos clientes.”

Com este investimento, a Prometeon inicia novas contratações com a abertura inicial de quatro vagas, de um total de 14 novas posições, como gestor de ensaio indoor e operador de máquinas indoor. As inscrições estão abertas e podem ser feitas por meio do site <https://trabalheconosco.vagas.com.br/prometeon>.

Em maio deste ano a Prometeon anunciou a contratação de 360 funcionários, sendo 210 para a fábrica de Gravataí, no Rio Grande do Sul, para ampliar a produção e atender ao crescimento do mercado brasileiro de caminhões e ônibus, e 150 na fábrica de Santo André, para fornecer às montadoras de tratores e máquinas agrícolas.





INOVAÇÃO E TECNOLOGIA.

O CAMINHO PARA AUMENTAR EFICIÊNCIA E REDUZIR CUSTO.

O BRT Sorocaba utiliza a plataforma UniQ Hub, desenvolvida em parceria com o Cittamobi.

A UniQ Hub coloca a operação de transporte urbano em outro patamar de gestão, trazendo mais facilidade, mais informações para tomada de decisão e controle total, com integração de todos os sistemas já utilizados na empresa.

A criação e utilização da plataforma UniQ Hub é mais uma prova de que o BRT Sorocaba já nasceu inovando.



Serviço:

UniQ Hub - contato@uniqhub.com.br

BRT Sorocaba - www.brtsorocaba.com.br

Novo marco legal do transporte público busca a reestruturação do setor

A expectativa das entidades do setor é de que a proposta seja apresentada nas próximas semanas no Congresso Nacional para ser avaliada

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Com prejuízo de R\$ 14,2 bilhões, acumulado desde o início da pandemia, o setor de transporte público tem construído um novo marco legal, em busca de soluções definitivas para reduzir a tarifa, aumentar a qualidade e produtividade, e garantir segurança jurídica aos contratos

de concessão.

Otávio Cunha, presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), destacou que a crise no setor é anterior à pandemia. Segundo ele, a proposta do novo marco legal deve ser apresentada em breve no Congresso Nacional. "O transporte público urbano enfrenta grave crise em todo o país, mas a reestruturação desse serviço vai trazer soluções para problemas históricos e recorrentes do setor."

De acordo com Otávio Cunha, o marco legal é uma aposta em solução definitiva para a sustentabilidade do transporte público urbano. "É uma proposta multimodal, para ônibus urbano, metrô e trem, que representa uma ruptura com relação ao modelo atual e oferece transparência, tarifa módica, serviço de qualidade para o passageiro e segurança jurídica para quem opera", esclarece.

O programa de reestruturação do transporte público foi construído pela NTU, em conjunto com diversos agentes do setor, sendo composto por três pilares: qualidade e produtividade, financiamento, e regulação e contratos.

Mauro Artur Herszkowicz, presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp), considera importante a mobilização do setor na defesa da reestruturação do transporte público por ônibus, por meio de um novo marco regulatório, para enfrentar os vários desafios que já existiam antes da pandemia.

As operadoras urbanas, metropolitanas e rodoviárias registraram, no ano passado, uma queda da demanda que atingiu, em muitas localidades, 80% do total de passageiros transportados, mantendo a quase totalidade de seus veículos em circulação, o que resultou em grave desequilíbrio financeiro, já que em boa parte dos municípios o modelo de remuneração do serviço é pautado pela demanda e não pelo

Segundo Otávio Cunha, a reestruturação do transporte público urbano vai trazer soluções para problemas históricos e recorrentes do setor



serviço prestado efetivamente. O óleo diesel também apresentou aumentos de quase 40%, neste primeiro semestre de 2021.

Para a Fetpesp, a falta de uma política pública clara, direcionada pelo governo federal ao transporte público, e a complexidade da gestão operacional pelos estados e municípios levarão o sistema a um colapso se nada for feito imediatamente. A criação de um marco regulatório para o setor de transporte de passageiros é fundamental para evitar, de acordo com Herszkowicz, a inviabilidade desse serviço.

Na avaliação de Francisco Christovam, assessor especial do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanus), o novo cenário imposto pela pandemia exige uma tomada de decisões pelas autoridades constituídas, pelos órgãos gestores e pelas próprias empresas operadoras. Por isso, a proposta de um marco regulatório que irá à discussão no Congresso Nacional deverá, entre outras definições, estabelecer a diferenciação entre a tarifa de remuneração e a tarifa pública ou de utilização.

Esse modelo, segundo Christovam,

adotado na cidade de São Paulo desde os anos 90, quando ocorreu a chamada “municipalização dos transportes”, permitiu que a administração pública pudesse administrar, de maneira competente, o enorme desequilíbrio entre a demanda e a oferta de passageiros, que ocorreu no período da pandemia. Por isso, há necessidade de se discutir, no marco regulatório, a criação de receitas extratariárias que possam cobrir a diferença entre o custo da prestação dos serviços de transporte de passageiros e a capacidade de pagamento dos usuários, bem como a gestão das gratuidades e a concessão de subsídio.

REESTRUTURAÇÃO – A Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana já declararam apoio ao programa de reestruturação do transporte público, que está aberto a contribuições de outras entidades para chegar ao Congresso Nacional. O setor pretende aprovar o arcabouço legal do

Mauro Herszkowicz diz que a criação de um marco regulatório para o setor de transporte de passageiros é fundamental para evitar a inviabilidade desse serviço



programa que deve se transformar em lei federal. A partir daí será necessário promover a readequação das legislações municipais e estaduais que regulamentam essa atividade para que sejam ajustadas às novas regras.

No pilar de qualidade e produtividade, o programa propõe maior participação do governo federal e compromisso com a política nacional de mobilidade urbana. Na proposta, o setor reservou ao poder público federal o papel de indutor da política de mobilidade. Ainda nesse pilar a proposta inclui mais comunicação e maior transparência do setor, que há décadas sofre com a imagem negativa que a sociedade tem desse serviço.

O segundo pilar, de financiamento, foi dividido entre custeio e investimentos. O ponto central da proposta de custeio é a diferenciação entre a tarifa pública e a tarifa de remuneração do operador, que resolveria o principal entrave para a oferta de um serviço de qualidade. Na maior parte das cidades, o transporte público é custeado unicamente pela tarifa paga pelo passageiro, que arca sozinho com os altos custos do

serviço. De acordo com a NTU, um ponto fundamental para equilibrar as tarifas pública e de remuneração é atacar a questão das gratuidades, que pesam em torno de 20% na média nacional dos custos dos sistemas.

Um tratamento tributário diferenciado, que o setor já pleiteia na Reforma Tributária, é outro ponto do pilar de financiamento. Segundo a NTU, o tratamento diferenciado pode representar 15% na redução de custos dos serviços. Para estruturar o custeio o setor propõe a criação de um fundo do transporte público urbano que reuniria aportes das três esferas de governo, além de fontes extratarifárias de recursos, de forma que esses aportes possam fluir dentro de uma estrutura que chegue aos serviços de transporte.

A área dos investimentos foi dividida em duas grandes frentes, sendo a primeira o reforço e a continuidade das linhas de financiamento oficiais existentes hoje no BNDES (Finame), assim como o Pró-Transporte, operado com recursos

Para Francisco Christovam, há necessidade de se discutir no marco regulatório a criação de receitas extratarifárias

do FGTS pela CEF, para investimentos em veículos e tecnologia. Paralelamente, ampliar os incentivos na priorização do transporte público coletivo e no sistema viário, por meio de investimentos em infraestrutura, principalmente para os serviços de ônibus. Em contrapartida, o setor privado poderá investir em parcerias público-privadas (PPP), nas quais já existem experiências bem-sucedidas.

O terceiro e último pilar do novo marco legal do transporte público recai sobre a regulação e os contratos de concessão. O setor propõe alterações na Lei de Mobilidade Urbana, com a criação de um capítulo específico sobre transporte público coletivo que traga avanços nessa área. A ideia é acompanhar o que foi feito no marco do saneamento, recentemente aprovado pelo Congresso, e implantar referências nacionais sobre regulação e contratos para transporte público.

Um ponto central dessa parte de regulação dos contratos é um novo modelo de remuneração dos operadores, baseado nos custos de produção atrelados a parâmetros de qualidade e produtividade. O setor acredita que hoje, com a evolução tecnológica, os gestores podem ter todos os meios necessários para que as empresas possam ser remuneradas pelo custo com um controle eficiente por parte do poder público.





Volkswagen entrega 146 ônibus para Vitória

Os 103 Volksbus 17.230 OD e 43 Volksbus 17.260 OD serão usados pelas empresas que operam no Transcol, o sistema metropolitano de transporte coletivo de Vitória (ES)

SONIA MORAES

A Volkswagen Caminhões e Ônibus entregou 103 Volksbus 17.230 OD e 43 Volksbus 17.260 OD para empresas que atuam no Transcol, o sistema metropolitano de transporte coletivo de Vitória (ES). Os veículos são equipados com ar-condicionado, wi-fi, câmeras a bordo e bilhetagem eletrônica.

Entre as empresas que adquiriram os ônibus da Volkswagen Caminhões e

Ônibus está o Grupo Scania, que recebeu o maior lote, de 86 chassis. Segundo Anderson Guimarães Lopes, diretor de estratégia da companhia, a escolha pelos veículos da Volkswagen foi definida, principalmente, pela confiabilidade e qualidade. "O custo com manutenção e combustível é baixo, se comparado com outras marcas. Além disso, os ônibus contam com motores

MAN, que estão entre os melhores do mercado. Isso traz uma segurança maior para nós e nossos passageiros”, afirma Anderson.

Jorge Carrer, diretor adjunto de vendas de ônibus da Volkswagen Caminhos e Ônibus, afirma que a preferência dos clientes pelos ônibus da marca é resultado de muita dedicação por parte da montadora. “Sempre priorizamos nossos clientes, oferecendo veículos de acordo com suas necessidades. E, claro, disponibilizando veículos com um ótimo desempenho para oferecer o melhor

custo operacional. Esses são alguns dos vários motivos que cativam aqueles que adquirem os nossos veículos. O atendimento de pós-venda personalizado da rede de concessionárias é outro ponto de destaque, garantindo a máxima disponibilidade da frota e a satisfação dos operadores do transporte público.”

Os Volksbus 17.230 OD e 17.260 OD são indicados para operações de transporte urbano e fretamento. Com polia adicional de série, facilita a instalação do ar-condicionado. O motor MAN D08 tem sistema EGR de tratamento de emissões.



GELADEIRA COM CONSOLE RVC 51



COMPROMISSO EM TRANSPORTAR QUALIDADE DE VIDA

Mais de 30 anos na estrada com equipamentos de bordo, em 12/24VCC, para aplicação em ônibus, vans e veículos especiais.



Geladeiras



Aquecedores de alimentos



Bebedouros



Aquecedores de líquidos

47 3542-3000
www.elber.ind.br

ELBER
GELADEIRAS

Busscar entrega cinco ônibus rodoviários para El Salvador



A cidade de El Salvador comprou cinco ônibus rodoviários da Busscar, o modelo El Buss 320 L com chassi Mercedes-Benz OF 1723/59. Os veículos foram adquiridos pelo operador SeisaBus, seguindo o plano de renovação da empresa.

As carrocerias foram produzidas exclusivamente para o cliente, sendo que duas possuem elevador. Todos os cinco ônibus entregues possuem ar-condicionado, purificador e esterilizador fotoelétrico UV de ar, porta traseira, piso em alumínio lavrado, poltronas convencionais em couro sintético, vidros colados fumê, aparelho multimídia, monitores, USB nas poltronas, preparação para wi-fi, preparação para câmeras de segurança com gravação de imagens, sensor de

estacionamento e preparação para GPS controlador de frota.

Os novos ônibus foram adquiridos em meio à crise sanitária que atingiu o mundo, por isso contêm itens que visam à segurança do passageiro e motorista, como dispenser de álcool em gel, preparação para itens do cliente como termômetro e sistema de contagem de passageiros.

A Busscar está atenta ao mercado e investe no mercado externo, e desde 2018 vem se expandindo na América Latina. Em 2021 além de El Salvador, o Chile e o Uruguai receberam os ônibus da Busscar. "O objetivo é conquistar ainda mais mercado e acreditamos que o segundo semestre possa ser ainda mais expressivo", comentou a empresa.

Francovig Transportes compra 31 ônibus New Mega da Neobus



A Francovig Transportes Coletivos, que atua na região metropolitana de Curitiba, comprou 31 veículos New Mega da Neobus. Os novos ônibus destinam-se ao Transporte Integrado de Araucária (Triar) e vão servir às linhas urbanas da cidade de Araucária.

“Para nós, essa primeira aquisição de veículos Neobus pela Francovig demonstra a versatilidade do portfólio de nossos produtos e reforça a nossa liderança como grupo”, destaca Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais e marketing da Marcopolo. A empresa é cliente da Marcopolo e da Volare desde 2008.

Os 31 ônibus Neobus New Mega foram entregues no início de agosto pelo representante Rodo Service que, além de participar em toda a negociação, prestará todo o

apoio e estrutura de serviço ao cliente. Os novos veículos entrarão em operação até o final deste mês e contam com o novo padrão visual do transporte urbano de Araucária, com iluminação interna e externa em led.

Os veículos têm chassi Volkswagen 17.230 (16 ônibus) e Mercedes-Benz OF-1721 (15 unidades), com 12.565 mm de comprimento total, oferecendo acessibilidade e inclusão para portadores de necessidades especiais, além de itinerários eletrônicos e sistema de áudio com rádio.

Fundada em 1946, a Francovig Transportes Coletivos atua nos segmentos urbano, de turismo e fretamento. Além da sede em São José dos Pinhais, a empresa possui filiais nas cidades de Araucária, no Paraná, e Registro, em São Paulo.

Grupo JCA dá prosseguimento à renovação de frota

O Grupo JCA começou a receber 271 novos ônibus, que serão entregues até o final deste ano. Na região sul do país, a Viação Catarinense já recebeu 12 dos 24 novos veículos modelos VisstaBuss DD. Os ônibus de dois andares (double-deckers) têm 68 assentos, sendo 16 lugares da categoria semileito, localizados no piso inferior, e 52 da categoria executiva no piso superior. As poltronas são extralargas e possuem inclinação e apoio para as pernas e pés, e USB duplo para cada passageiro, garantindo conforto e conectividade em toda viagem.

Os veículos são equipados com sanitário, ar-condicionado com controle de intensidade individual, luz de cortesia em todas as poltronas, calefação, câmera de ré e rádio. Já o motorista terá a poltrona com amortecedor pneumático e vibração para o sistema de assistência Adas e cinto de segurança de três pontos integrado. Os carros são da marca Scania, modelo K 440 equipados com o Adas (Advanced Driver Assistance Systems).

Ainda no Sul, a Viação Cometa recebeu, na cidade de Curitiba, 20 veículos do modelo Cometa El Buss 320L, motor dianteiro e chassi Volkswagen, voltados para fretamento. Os carros possuem 46 poltronas com USB duplo, apoio de

pé, banheiro, calefação, ar-condicionado, porta divisória entre o motorista e os passageiros, amortecedor pneumático e cinto de segurança de três pontos integrado.

Em São Paulo, a Viação Cometa também recebeu 25 modelos Vissta Buss 360L (motor traseiro) para a nova frota, neste caso também equipados com o Adas (Advanced Driver Assistance Systems). No total a empresa receberá 111 novos ônibus, sendo 70 da Scania e 41 da Volkswagen.

No Rio de Janeiro, a Auto Viação 1001 anunciou para este mês de agosto a entrada em operação dos 45 novos ônibus já recebidos, modelo El Buss 320L, chassi Mercedes-Benz, com motor dianteiro e suspensão pneumática, no transporte intermunicipal. No total, a empresa receberá 126 novos ônibus, sendo 65 unidades da Scania também equipados com o Adas, 45 da Mercedes-Benz com carroceria Busscar 320L e outros 16 com carroceria Caio.

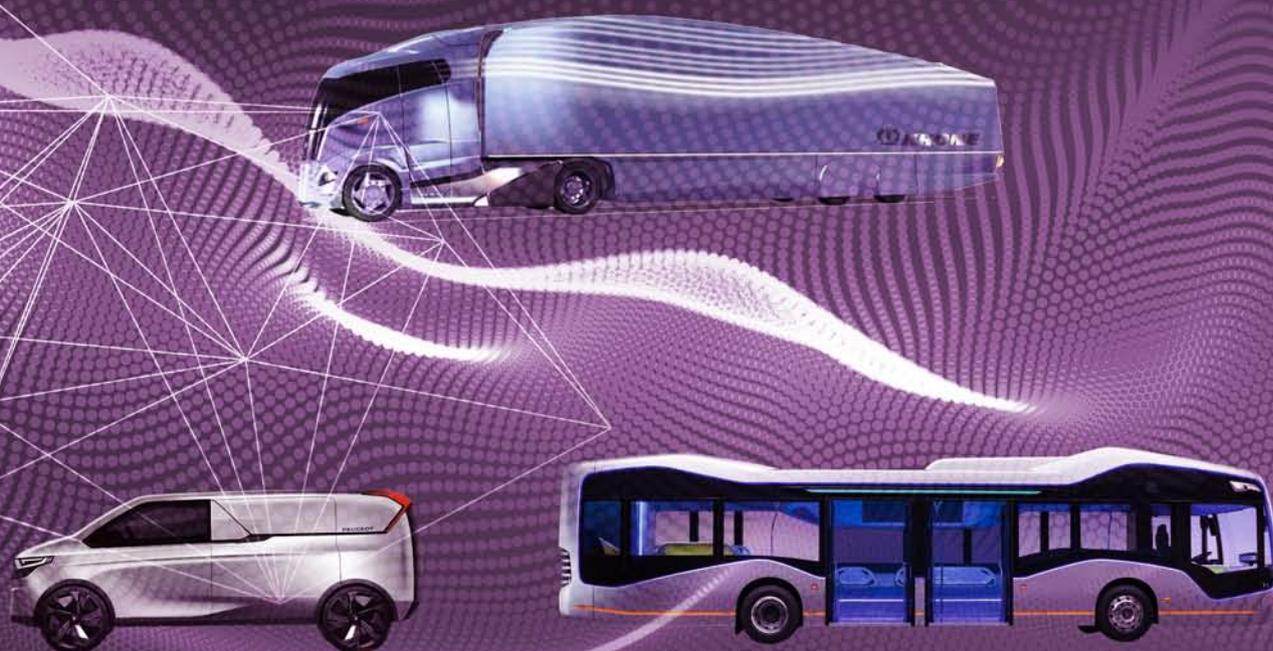
O grupo destaca ainda os 16 novos ônibus com carroceria Caio que fazem parte da nova geração Apache VIP V, lançada recentemente, que serão destinados ao transporte urbano da Viação 1001 no Rio de Janeiro.



Já estão abertas as inscrições para o 52º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas

Inscrições até 23 de outubro de 2021.

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



Grupo Viação Garcia investe no serviço de encomendas



Com o objetivo de ampliar as opções de envio de encomendas por meio rodoviário, oferecendo pontualidade de entrega, agilidade, flexibilidade de horários, rastreamento e segurança, o Grupo Viação Garcia-Brasil Sul está incrementando os serviços com a implantação de um novo sistema operacional que trará mais agilidade aos processos e ao rastreamento em tempo real.

Além disso, a empresa resgatou a marca H24, criada em 1990 com o compromisso de entregar as encomendas em 24 horas. O H24 passa a cobrir as principais rotas comerciais das regiões Sul e Sudeste, com as entregas realizadas no endereço do destinatário no prazo máximo de 24 horas. O serviço dispõe da opção de coleta da mercadoria ou do

recebimento nas filiais.

Ao todo, são 85 pontos comerciais da empresa para os serviços de coleta e entrega que servem a 147 cidades. Entre os principais segmentos de encomendas estão autopeças, medicamentos, automação, confecções, alimentos não perecíveis, material gráfico e cosméticos. Para os cuidados específicos com o transporte de medicamentos, o Grupo possui registro da Anvisa e cumpre todos os protocolos de boas práticas para o transporte seguro.

“A nossa meta é ampliar a visibilidade dos serviços de encomendas e incentivar a utilização do transporte de mercadorias fracionadas em bagageiros de ônibus, ressaltando os ganhos com agilidade, segurança e confiabilidade”, afirmou Estefano Boiko Junior, vice-presidente do Grupo.

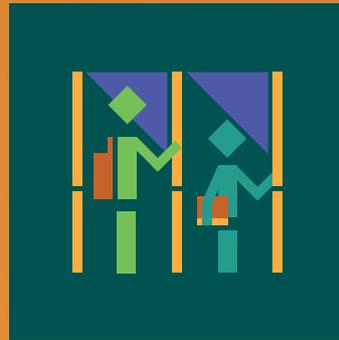
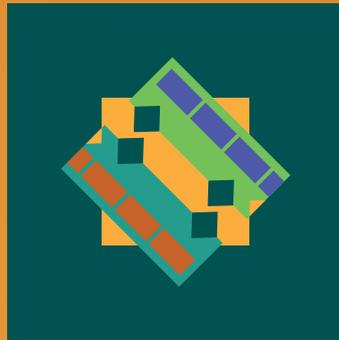
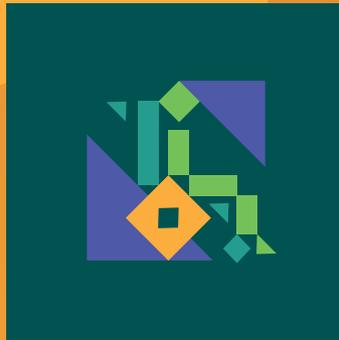
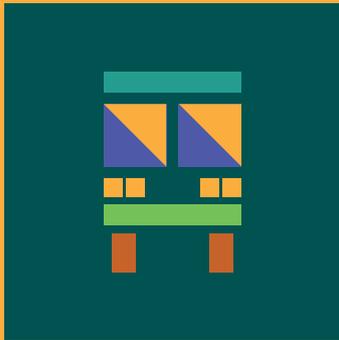
Maiores & Melhores DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

30
NOVEMBRO
2021

Transamérica Expo Center

Premiação das
Maiores e Melhores empresas
do setor de transporte e logística





SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2021



LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana do Transporte

21, 22 E 23 — SETEMBRO — 2021

EVENTO
100%
ON-LINE

REALIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO



APOIO



CNT / SEST SENAT