

VOLVO ACELERA A PRODUÇÃO DE ÔNIBUS RODOVIÁRIOS EURO 6



Ford lança minibus Transit com transmissão automática e anuncia nova estrutura no Brasil

Volvo espera que o segmento de rodoviários tenha bom desempenho em 2023

Scania inicia testes com ônibus movido a GNV no transporte metropolitano de Curitiba

Iveco Bus prevê cenário incerto nos próximos meses para o mercado de ônibus

Mercedes-Benz e Bosch terminam as obras do centro de testes veiculares de Itacemópolis

Marcopolo entrega 229 ônibus Paradiso G8 1800 DD ao Grupo Guanabara

Centros de controle de terminais desenvolvidos pela Soccam trazem tecnologias inovadoras

Arena ANTP - Congresso de Mobilidade Urbana 2023 acontece em outubro em São Paulo

A **MARCOPOLO** INOVA TODOS OS DIAS PARA PERMANECER **LÍDER EM MOBILIDADE**

Oferecemos diversas soluções para um **transporte mais eficiente, confortável e seguro**. Seguimos investindo em tecnologia de ponta para continuar sendo **referência em mobilidade no Brasil e no mundo**.



Imagem meramente ilustrativa. Consulte o representante da sua região para saber mais sobre os modelos e suas configurações.

 **Marcopolo**
APROXIMANDO PESSOAS

marcopolo.com.br
 @onibusmarcopolo

Perspectivas para o mercado em 2023

Os fabricantes de carrocerias e chassis de ônibus divergem sobre as perspectivas para o mercado em 2023. Enquanto uns acreditam em um moderado crescimento até o final do ano, outros são da opinião de que as vendas apresentarão uma ligeira queda. Mas toda essa evolução dependerá de alguns fatores.

De acordo com fontes da indústria, existe um cenário de incertezas para o mercado de ônibus em 2023. A introdução da tecnologia Euro 6, as crises políticas e econômicas, os conflitos na Europa e o aumento da taxa de juros podem atrapalhar o crescimento das vendas neste ano, mantendo as mesmas projeções da Anfavea, a associação que representa as montadoras, de queda de 11% nas vendas, 20% na produção e 9% nas exportações. A introdução da tecnologia Euro 6 traz um custo adicional de cerca de 20% para as operadoras, o que pode resultar em encolhimento do mercado a partir de segundo trimestre quando começam as vendas dos veículos Euro 6.

Mas há alguma expectativa de retomada do mercado impulsionada pelo segmento de transporte rodoviário ligado ao turismo, cujas operadoras estão renovando suas frotas.

As vendas de chassis de ônibus no primeiro bimestre de 2023 tiveram uma acentuada ascensão de 110% em relação a 2022. Esse aumento foi atribuído às compras dos modelos Euro 5 produzidos até o final do ano passado. Os fabricantes disseram que ao longo do primeiro semestre poderão conseguir ter uma visão mais clara de como será a tendência de produção e vendas para este ano.

Eduardo Chau Ribeiro

MONTADORAS

Com produção em ritmo acelerado, ônibus rodoviário Euro 6 da Volvo já recebeu 147 encomendas **6**

RODOVIÁRIO

Volvo espera que o segmento de ônibus rodoviários tenha bom desempenho em 2023 **10**

LANÇAMENTO

Ford lança a van Transit automática anuncia nova estrutura global de veículos comerciais no Brasil **14**

COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS

Scania inicia testes com ônibus movido a GNV no transporte metropolitano de Curitiba **18**

PERSPECTIVAS

Iveco Bus prevê cenário incerto para o mercado de ônibus nos próximos meses **22**

CENTRO DE TESTES

A Mercedes-Benz e Bosch terminam as obras do centro de testes veiculares de Iracemápolis **26**

EVENTO

Arena ANTP - Congresso de Mobilidade Urbana 2023 acontece em outubro em São Paulo **28**

MERCADO

Produção de ônibus recua 37,3% nos primeiros dois meses do ano, segundo a Anfavea **30**

CARROCERIAS

Encarroçadoras aumentam a fabricação de carrocerias em 61,3% no primeiro bimestre de 2023 **32**

TECNOLOGIA

Centros de controle de terminais desenvolvidos pela Socicam trazem tecnologias inovadoras **34**

FRETAMENTO

Fresp completa 29 anos de atuação no setor de fretamento e turismo **38**

FINANCIAMENTO

Banco Mercedes-Benz alcança resultados recordes em 2022 **42**

EMPODERAMENTO

A Mercedes-Benz amplia movimento A Voz Delas para mulheres no setor de ônibus **44**

ELÉTRICOS

Fabricantes recebem operadores de transporte público em workshop sobre ônibus elétricos **46**

VENDAS

Marcopolo anuncia entrega de 229 ônibus Paradiso G8 1800 DD para o Grupo Guanabara **48**

EXPORTAÇÕES

- Mercedes-Benz aumenta exportações de ônibus para Colômbia com entrega de 53 chassis **50**

- Volkswagen fornece dez micro-ônibus para transporte escolar no Catar **52**

FROTA

Viação Aragarina de Goiás renova frota com a aquisição de oito ônibus Mascarello GranMidi **54**

MOBILIDADE

Governo do Mato Grosso começa a desmontar o VLT de Cuiabá que estava inacabado **56**

BILHETAGEM

Cidade de Rio Grande (RS), implanta sistema de bilhetagem eletrônica com tecnologia Transdata **62**

SEÇÕES: Editorial **3** | Panorama **58**



Ano 31 - Nº 162
Março 2023 - R\$ 22,00

REDAÇÃO

DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Sonia Moraes,
Márcia Pinna Raspanti

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

Ônibus Elétrico Mercedes-Benz. A nossa energia vai mover a sua.

A Mercedes-Benz sempre está na frente em matéria de tecnologia e inovação. E, agora, chegou a vez da marca da estrela apresentar seu conceito de Ônibus Elétrico, futuro da mobilidade com sustentabilidade e eficiência. Isso é a excelência Mercedes-Benz, mais uma vez fazendo a diferença. É esta energia que vamos trazer para a sua vida, para você ir cada vez mais longe.

Mercedes-Benz

Referência em ônibus.



No trânsito, escolha a vida.



Volvo fecha as primeiras vendas de seus novos ônibus rodoviários Euro 6

A nova geração de ônibus rodoviários Volvo, composta pelos modelos B380R, B420R, B460R e B510R, sendo este o mais potente ônibus do Brasil, já conta com mais de 147 encomendas de empresas de transporte de todas as regiões do país

“Estamos muito otimistas com os primeiros negócios e a alta receptividade dos clientes. O mercado de ônibus rodoviários

vem em recuperação nos últimos anos e os novos modelos Euro 6 reforçam ainda mais nossa oferta de veículos de alta

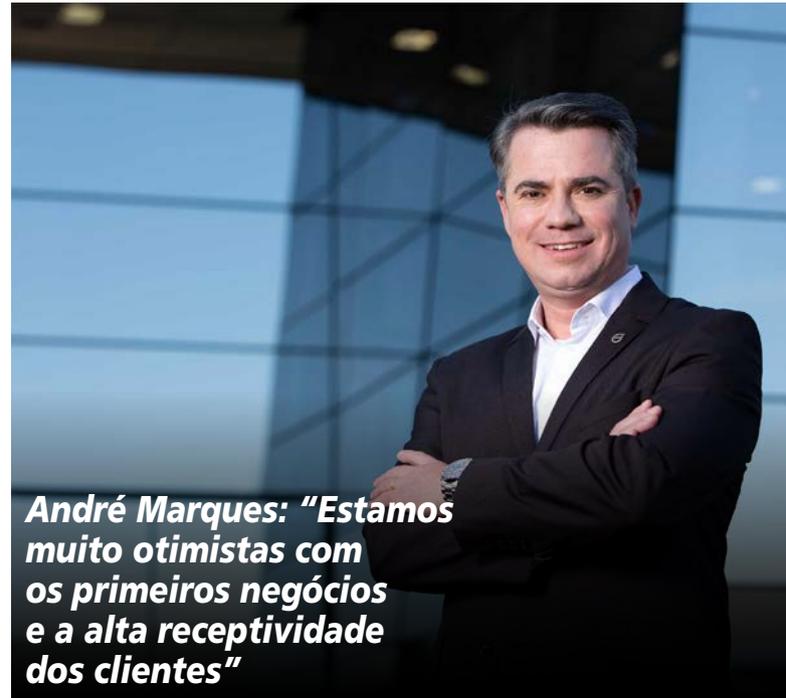
tecnologia, em que já somos referência”, declara André Marques, presidente da Volvo Buses América Latina.

“O segmento de chassis rodoviários vem se recompondo desde a pandemia. Além do represamento de viagens naquele período, o dólar valorizado aumentou a demanda por viagens domésticas, notadamente as de rotas longas. Os novos ônibus Volvo Euro oferecem alta segurança e conforto aos passageiros, com excepcional economia de combustível para os frotistas. É uma combinação perfeita”, assegura Paulo Arabian, diretor comercial de ônibus da Volvo.

A família de chassis tem versões 4x2, 6x2 e 8x2 para todos os modelos. Na versão 4x2, a capacidade de carga é de 19,5 toneladas; na 6x2, 24,75 toneladas e na 8x2, a capacidade chega a 29,25 toneladas.

A boa receptividade dos novos chassis Volvo vem por conta dos aprimoramentos realizados pela marca, como os motores de 13 litros e a nova geração da caixa de câmbio I-Shift, os mesmos que equipam o consagrado caminhão Volvo FH. Juntas, essas e outras novidades reduziram o consumo de combustível em até 9%.

O propulsor possui a tecnologia common rail, que consegue maior pressão de injeção de combustível, fazendo com que a queima seja perfeita, gerando maior



eficiência energética. Os chassis também são dotados da Aceleração Inteligente Volvo, um sistema que fornece torque na medida exata para o melhor desempenho e máxima economia. A transmissão I-Shift de 7ª geração permite trocas de marcha ainda mais rápidas e suaves.

MUITAS INOVAÇÕES – Sempre na vanguarda, a engenharia da Volvo separou o radiador de água do Intercooler, uma mudança que garantiu menor perda térmica. “Este desenho criativo permitiu que o compartimento do motor mantenha temperaturas mais estáveis, proporcionando maior vida útil do óleo, com um intervalo de troca de mais de 100 mil quilômetros, 30% a mais do que na geração anterior”,



assegura Gilcarlo Prosdócimo, gerente de engenharia de vendas de ônibus da Volvo.

Outro avanço é o novo painel de instrumentos totalmente digital, o mesmo dos caminhões Volvo FH, com mais de 90 funções. O motorista pode customizar três modos de visualização, dependendo das informações que desejar priorizar. O volante é novo e o condutor tem agora os controles do piloto automático e do computador de bordo sem a necessidade de mover as mãos.

Os novos chassis também possuem

alternadores eletrônicos. Conectados entre si, eles têm vida útil maior e melhor eficiência de carregamento de bateria. Outra mudança ocorreu na arquitetura eletrônica, chamada Multiplex 3. Ela é totalmente nova, garantindo maior velocidade de dados e ainda maior eficiência no encarroçamento dos chassis.

Em linha com a visão Zero Acidentes da Volvo, a nova geração evoluiu também na segurança. O freio motor VEB+ (Volvo Engine Brake) tem agora 510 cv, 30% a mais do que a versão anterior e continua sendo o mais potente em todo o mercado. Além disso, é possível ainda a instalação de Retarder, como item opcional. Quando atuando em conjunto com o VEB+, a potência de frenagem total chega a 1.100 cv.

A marca manteve também os avançados dispositivos do "Sistema de Segurança Ativa" (SSA), "Programa Eletrônico de Estabilidade" (ESP) e "freios a disco com sistema de controle eletrônico EBS de 5ª geração". Os veículos contam ainda os sistemas de segurança mais recentes, como o "Aviso de colisão frontal com frenagem de emergência", "Aviso de Mudança de Faixa", "Sinal de Alerta no Para-brisa", "Piloto Automático Adaptativo" e "Assento Vibratório". A nova linha habilita também o SSA para carrocerias com para-brisa bipartido.





DEIXE-SE SURPREENDER POR UM VEÍCULO COM DNA CAMPEÃO!

A COMIL possui uma linha completa de ônibus rodoviários para atender as necessidades do seu negócio.



COMIL

Evolução na medida certa.





Segmento rodoviário deverá impulsionar o mercado de ônibus em 2023

O bom desempenho esperado para este ano será impulsionado pelas empresas de transporte rodoviários de passageiros e os frotistas menores ligados ao turismo

SONIA MORAES

A Volvo espera que o segmento de rodoviários tenha bom desempenho em 2023, com o crescimento impulsionado pelas empresas de transporte rodoviários

de passageiros e frotistas menores ligados ao turismo. Essas empresas estão renovando suas frotas para suprir a forte recuperação do mercado interno e do

turismo, com a expectativa de atrair os passageiros do transporte aéreo nas viagens nacionais.

“No ano passado, com a grande concentração de pedidos, foi necessário selecionar as entregas para conseguir atender todos os clientes. Por isso, alguns frotistas – operadores de linha de longa distância e de turismo – tiveram que suspender parte de suas compras de ônibus rodoviários por causa da limitação de produção nas montadoras devido à falta de componentes e insumos em geral e agora vão complementar a renovação de sua frota com os modelos Euro 6”, revelou Paulo Arabian, diretor comercial de ônibus da Volvo no Brasil, em entrevista exclusiva para a Technibus.

Segundo Arabian, muitos passageiros que só andavam de avião passaram a olhar o ônibus como um complemento pelo fato de o preço das passagens estar mais barato, o que também fez aumentar a procura por rodoviários. “Nunca se produziram tantos modelos com configuração em layout de conforto e categoria Premium como agora”, comentou o diretor. “E o double decker, que teve grande procura no início de 2022, continua atrativo neste ano, tendo como carro-chefe a versão 6x2, que tem no piso inferior leito cama ou semileito para atrair esse público de maior poder aquisitivo, que está

Paulo Arabian: “Nunca foram produzidos tantos modelos com configuração em layout de conforto e categoria Premium como agora”



deixando o avião e escolhendo o ônibus para viajar à noite numa jornada de quatro a cinco horas.”

O mercado de rodoviário vendia por ano de 1.800 a 2.000 veículos, mas nos últimos dois anos, com o impacto da pandemia, as vendas oscilaram entre 1.300 a 1.500 unidades, segundo Arabian. “Para este ano, a perspectiva é positiva, porque, além das compras represadas, há a necessidade de atualizar a frota para evitar aumento de custos.”

Arabian recorda que durante a pandemia 80% da carteira de financiamento da Volvo ônibus e dos bancos em geral tiveram seus contratos repactuados e as empresas suspenderam os novos investimentos. “Agora, com o mercado



Na Volvo, a produção se normalizou a partir de março e agora está em ritmo acelerado para atender ao grande volume de pedidos

aquecido, o operador conseguiu remunerar os seus investimentos, melhorar o fluxo de caixa, quitar as negociações com os bancos e estão com superávit. O momento é favorável para o segmento rodoviário e a estimativa é que tenha bom desempenho em 2023.”

O diretor ressalta que, mesmo com os preços reajustados dos modelos Euro 6, por causa da nova tecnologia, a intenção de compra não caiu. “Na Volvo as cotações de ônibus rodoviário continuam no mesmo ritmo forte do último trimestre do ano passado e a empresa está preparada para ampliar suas vendas e aumentar a participação neste segmento como vem

ocorrendo desde 2018.”

Do total de ônibus com motorização Euro 5 vendidos no ano passado, muitos ainda estão parados nas encarroçadoras e devem ter a montagem finalizada até o início abril, segundo Arabian. “Isso provoca um esvaziamento na procura, aliviando o descompasso entre a demanda e a oferta de carros no sistema.”

Com a grande demanda no final do ano passado, as montadoras não conseguiram formar estoque de passagem, como relatou Arabian, porque a procura estava maior que a capacidade. “Em janeiro, quando entrou em vigor a Euro 6, todas iniciaram o processo de rump-up dos modelos Euro 6 e isso trouxe dificuldade na cadeia de abastecimento, pois as camadas secundárias de subfornecedores não tinham a mesma velocidade de produção de componentes. Além disso, teve férias coletivas, feriados de fim de ano e o Carnaval, o que parou as linhas de produção. Agora estamos com muita demanda e a oferta sendo atendida.”

O abastecimento de chips e outros produtos eletrônicos ainda trazem dificuldades, segundo Arabian. “A Volvo não parou a linha de produção por falta de componentes eletrônicos, mas o atraso na chegada de alguns itens ainda persiste e a montagem dos chassis Euro 6 é finalizada em dias alternados. “O volume

do mês é mantido, mas é trocado o dia da produção quando algum componente não chega a tempo.”

Na Volvo, a produção se normalizou a partir de março e agora está em ritmo acelerado para atender ao grande volume de pedidos. Na fábrica de Curitiba, a jornada de trabalho está sendo cumprida em dois turnos. “Ainda há percalços, mas a empresa está conseguindo administrar, recorrendo ao transporte marítimo e aéreo, quando necessário, para cumprir as entregas”, afirmou o diretor.

FRETAMENTO – Para o setor de fretamento, a expectativa de Arabian é que a movimentação seja mais lenta em 2023. “As empresas não comprarão grandes volumes de ônibus neste ano porque a frota já foi renovada e ampliada durante a pandemia para manter o distanciamento social dos usuários que era necessário naquele período”, prevê o diretor da Volvo. “As cotações para os modelos de fretamento também estão menores, pois no ano passado muitas empresas anteciparam as compras para se beneficiar do preço menor do modelo Euro 5.”

Outro fator que fez reduzir a procura por ônibus de fretamento, segundo Arabian, é que, além de não precisar manter o distanciamento social das pessoas no interior dos veículos, diminuiu o número de

pessoas que se deslocam para o trabalho todos os dias. “Muitas empresas passaram a usar o modelo híbrido de trabalho, com dias alternados na semana, ou decidiram manter somente o home-office.”

URBANOS – No segmento de urbanos, a perspectiva é que a demanda cresça em 2023 porque a renovação de frotas, que foi prorrogada por dois anos durante a pandemia, e tem que ser cumprida neste ano por razões contratuais. “O empresário não pode manter no sistema carros com 12 anos de idade, porque terá indisponibilidade do veículo com a quebra de peças. Por força de contrato, ele precisa renovar sua frota e não estará descoberto financeiramente neste movimento de compra mandatório porque conta com o respaldo das tarifas moduladas que os órgãos gestores têm que pagar conforme o contrato que eles assinaram”, explica Arabian.

Por causa do menor número de passageiros, o segmento de urbano diminuiu o tamanho da frota em operação devido à redução de linhas no transporte coletivo ou à reorganização das linhas existentes. “Hoje todas as prefeituras operam com menos ônibus no sistema”, afirma Arabian. “Em Curitiba a taxa de ocupação no sistema de transporte público está em torno de 80% a 85%.” 



Ford lança a Transit Automática, primeira van do Brasil com transmissão automática

A nova transmissão de dez marchas com conversor de torque oferece uma direção mais eficiente e confortável, que contribui para diminuir o custo total de operação

A Ford inicia este mês a venda da Transit Automática, a primeira van com transmissão automática do Brasil, trazendo uma opção pioneira no segmento para o cliente comercial que busca o máximo de desempenho, economia e produtividade no seu negócio. O modelo chega para dar sequência à expansão do portfólio de produtos da Ford Pro, nova estrutura da

Divisão de Veículos Comerciais da marca, ampliando a oferta da linha que vai incluir, no futuro, a Transit Chassi e a E-Transit 100% elétrica.

“A Transit Automática é mais um avanço e pioneirismo da linha, um produto esperado há muito tempo pelos clientes do segmento comercial e totalmente desenvolvido com foco na sua produtividade”,

diz Guillermo Lastra, diretor de Veículos Comerciais da Ford América do Sul. “Além de reduzir a fadiga e a distração do motorista, ela tem um padrão de eficiência, economia e durabilidade que favorece o tempo de atividade e o custo total de operação do veículo.”

A Transit Automática chega nas versões minibus, com 15 ou 18 passageiros, e vidrada. Sua transmissão de dez marchas, com conversor de torque, traz o estado da arte da engenharia para oferecer uma direção mais eficiente e confortável que contribui para diminuir o custo total de operação. Associada ao sistema start-stop e os três modos de condução – exclusivos na categoria –, mais a tração tra-seira, ela ajuda a aumentar o rendimento médio da frota, segundo a Ford.

De acordo com a montadora, a tecnologia moderna da nova transmissão favorece a produtividade e a segurança. Tem menor desgaste de peças e componentes, o que aumenta a durabilidade do trem de força, reduz a frequência de manutenção e os riscos de paradas imprevistas. A sua operação simples também diminui o estresse dos motoristas, criando um padrão de direção mais eficiente e diminuindo os riscos de acidentes. Os passageiros, por sua vez, são beneficiados com maior conforto de rodagem.

Segundo a Ford, a Transit Automática

chega com preço posicionado na mesma faixa da sua principal concorrente com transmissão manual, trazendo um melhor retorno para o negócio do cliente comercial. Com preços a partir de R\$ 298.200 na versão minibus vidrada, a Ford mostra a sua disposição de continuar a crescer de forma consistente no segmento.

A transmissão automática da Transit utiliza uma programação adaptativa de mudança em tempo real que seleciona a marcha ideal para otimizar o desempenho e a economia de combustível em cada cenário de direção. Junto com o motor 2.0 EcoBlue diesel, com 165 cv (@ 3.500 rpm) e torque de 39,7 kgfm (@ 1.750–2.750 rpm), ela garante força em acives, segurança em declives e ultrapassagens, melhorando ainda mais a dirigibilidade.

Entre outros avanços, esse motor conta com turbo de geometria variável que propociona performance em todas as faixas de rotação e níveis de atrito extremamente baixos, incluindo correia banhada em óleo para redução do desgaste e melhoria do conforto acústico.

“O número maior de relações da transmissão automática permite que o motor funcione mais próximo da eficiência máxima”, diz Daniel Santos, gerente de Desenvolvimento do Produto da Ford América do Sul. “A sua aceleração suave e

progressiva ajuda a elevar o padrão de condução dos motoristas e a reduzir o consumo total da frota.”

Num cálculo aproximado, um motorista profissional faz mais de 750 mil trocas de marcha por ano em um veículo com câmbio manual. A nova transmissão automática elimina esse esforço e aumenta o conforto do condutor que passa longos períodos no volante, com partidas e acelerações escalonadas, sem vibrações e asperezas, acrescenta a Ford.

A manutenção mais econômica é outra vantagem da Transit Automática. Por não exigir a troca do kit de embreagem, ela reduz o número de paradas para serviço e tem um custo de manutenção do sistema da transmissão cerca de 70% menor.

A durabilidade da nova transmissão foi comprovada em mais de 6 milhões de km de testes, equipando picapes e vans comerciais da Ford nos mercados mais exigentes do mundo. Ela também foi validada para as condições brasileiras no Centro de Desenvolvimento e Tecnologia de Tatuí e em condições reais de uso.

É a única com auto start-stop, três modos de condução e modem de conectividade de fábrica, integrado à arquitetura elétrica do veículo, que permite receber alertas preventivos, agilizar o atendimento em caso de assistência, gerar relatórios com indicadores para o negócio, localizar

o veículo e agendar e acompanhar serviços online.

FORD PRO

A Transit Automática chega para dar sequência à expansão da linha de produtos da Ford Pro, que conta com uma estrutura dedicada e um portfólio completo de produtos e serviços para atender o cliente comercial em todas as suas necessidades. “Com a Ford Pro estamos reforçando a nossa estrutura local para atender esse cliente de forma 100% dedicada”, diz Matias Guimil, gerente de Estratégia e Produto da Ford América do Sul. “Nosso objetivo é oferecer um portfólio completo de produtos e serviços desenhados para trazer o maior retorno para o negócio do cliente comercial, baseados na jornada específica desse tipo de consumidor.”

Essa estrutura dedicada possui um time de vendas e pós-vendas específico para dar prioridade ao atendimento do cliente comercial, com opções que permitem adquirir o veículo com as condições de financiamento que melhor se ajustem ao perfil de cada consumidor, ou pelo programa de assinatura de veículos FordGo e FordGo Fleet, para todos os tipos de cliente, seja pequeno empreendedor ou grande frotista.



Onde tem inovação para a mobilidade, a Transdata está lá.

Tornar a mobilidade mais conveniente e moderna para os passageiros, com praticidade e eficiência, é tarefa da tecnologia. Somando experiências em dois continentes, conectamos soluções flexíveis e inteligentes para diferentes modelos de sistemas de transporte. Vamos juntos?



Conheça nossos cases



BRASÍLIA | BRASIL

+33 milhões passageiros/mês
+3.400 ônibus
27 estações de metrô



LUANDA | ANGOLA

+15 milhões de passageiros/mês
Sistema multimodal



Veja mais cases, visite:
itstransdata.com/pt/cases

Scania inicia teste com ônibus a GNV no transporte metropolitano de Curitiba

Em parceria com a Compagas, o ônibus padron K 280, com 13,2 metros de comprimento, será avaliado por 30 dias na Viação São José e o objetivo será certificar os indicadores de eficiência e a redução de poluentes

SONIA MORAES



A Scania iniciou em março a demonstração do ônibus movido a gás natural veicular (GNV) no transporte coletivo urbano da região metropolitana de Curitiba. A ação faz parte do projeto de mobilidade urbana sustentável por meio do uso do gás natural, realizado pela Compagas (Companhia Paranaense de Gás)

em conjunto com a Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (AMEP) e com o governo do estado. O operador escolhido foi a Viação São José. A demonstração na linha metropolitana levará 30 dias e o objetivo será certificar os indicadores de eficiência, em especial, e a redução nas emissões de poluentes.

Segundo o governador do Estado do Paraná, Carlos Massa Ratinho Junior, caso seja viável, a ideia é expandir a frota de veículos do transporte público do estado com ônibus que utilizem o gás natural no futuro. "Com os testes sendo aprovados, queremos ajudar os municípios a ampliar a sua frota movida a gás natural, para que o custo operacional fique mais baixo, já que o diesel no dia a dia acaba sendo caro para o transporte público", diz o governador.

Para Rafael Lamastra Jr., CEO da Compagas, o projeto coloca o Paraná em um movimento de destaque em sustentabilidade e mobilidade urbana. “O gás natural é reconhecido como uma energia mais limpa e colabora diretamente para a transição energética com melhor competitividade. Os veículos de transporte coletivo a gás são uma realidade nas principais cidades do mundo e nós precisamos aplicar essa tecnologia em nosso estado, realizando a substituição de ônibus por modelos capazes de contribuir com o meio ambiente, a saúde da população e com a economia”, afirma.

Durante a demonstração, o ônibus da Scania fará parte da frota da Viação São José. O itinerário escolhido foi a linha São José/Guadalupe e percorrerá, diariamente, um trajeto de mais de 280 km entre São José dos Pinhais e Curitiba. O veículo Scania é do tipo padron e de modelo K 280, com 13,2 metros de comprimento e capacidade para 86 passageiros. Essa é a primeira vez que o ônibus a gás é testado em uma linha metropolitana.

De acordo com o secretário estadual das Cidades, Eduardo Pimentel, a iniciativa faz parte das políticas da gestão de adotar iniciativas inovadoras com foco em tecnologia aliada à sustentabilidade. “É mais um passo para a modernidade que o Estado do Paraná dá, um veículo

que representa as novas energias, que traz economia e boa autonomia. É mais uma prova que o estado está atento às novas ações de mobilidade, hoje uma das prioridades dos gestores dos grandes centros urbanos”, destaca Pimentel. “Há exemplos em outros países do mundo, como Colômbia e Espanha, em que esse veículo já funciona muito bem. Agora, o colocaremos em teste aqui e, com isso, vamos avançar muito na questão da mobilidade.”

Gilson Santos, diretor-presidente da AMEP, acredita que adotar veículos movidos a gás natural pode ter um impacto econômico significativo para os estados e municípios, o que refletiria diretamente no custo para o usuário. “A ideia de fazer a experiência com esse ônibus a gás vem ao encontro de buscar novas tecnologias, um custo que seja mais acessível para o gestor, o estado e para o usuário que paga a tarifa.”

O mercado do Paraná é de grande interesse para a Scania e, por isso, a empresa investe no projeto de demonstração do veículo na região metropolitana de Curitiba para comprovar as vantagens da solução a gás. “Temos um pacote completo alternativo ao diesel composto por excelente produto, serviços, eficiência energética, tecnologias avançadas e viáveis, e sistemas eficazes para uma moderna

e rentável gestão da operação. Tudo em uma perfeita união de mobilidade sustentável com economia operacional. Para o usuário do ônibus haverá ainda grande diferença na poluição auditiva, pois o veículo a gás é muito mais silencioso do que o similar a diesel”, afirma Celso Mendonça, gerente de vendas de soluções de mobilidade da Scania Operações Comerciais Brasil.

“Ter a oportunidade de realizar a demonstração do ônibus urbano a gás em uma linha metropolitana é um grande privilégio para reforçar que esta solução, além de sustentável, é extremamente viável. A eletrificação do transporte é um caminho, mas sabemos que ainda não é acessível, por isto podemos explorar e aproveitar outras opções, como o veículo a gás. O Paraná é um estado marcado pelo compromisso, seriedade, muito trabalho e inovação, características que têm tudo a ver com esse projeto de demonstração. Ofertar as melhores soluções é o principal lema que move o nosso negócio, e ser sustentável é uma premissa, inserida no DNA da Cotrasa e da Scania”, diz Cristiano Locatelli, diretor da Cotrasa, a consseccionária da marca que atende a região.

Para viabilizar os ônibus a gás Scania não são necessárias alterações significativas nos projetos das carrocerias. As

instalações dos cilindros de gás podem ser feitas entre as longarinas do chassi (abaixo do assoalho) ou sobre o teto. Caso seja necessária uma autonomia maior, é possível avaliar a colocação de mais cilindros.

O modelo K 280 4x2 tem propulsor de 280 cavalos de potência. Seu motor é Ciclo Otto (o mesmo conceito dos automóveis) e movido 100% a gás ou biometano, ou mistura de ambos. Para o ônibus em demonstração, foram instalados oito cilindros de gás na lateral dianteira com uma autonomia de 300 km.

A segurança é total em caso de acidentes ou explosão. Os cilindros e válvulas são certificados pelo Inmetro (em conformidade com a lei). São três válvulas (vazão, pressão e temperatura) que liberam o gás em caso de anomalia em um destes três quesitos. Os cilindros são extremamente robustos (o material é de ogivas de mísseis). Em caso de incêndio ou batida o gás é liberado para a atmosfera e se dissolve sem perigo de explosão ao contrário de um veículo similar abastecido a diesel que é mais perigoso, pois o líquido fica no chão ou pode se espalhar ao longo da carroceria. Após a demonstração a expectativa é que o ônibus circule por mais 30 dias pela capital paranaense em uma linha municipal, em ação conjunta com a prefeitura de Curitiba. **TB**

PRODATA 
mobility Brasil

**LIDERANÇA
QUE SE VÊ EM
CADA PONTO
DO PAÍS**

prodatamobility.com.br

Uma liderança incontestável no mercado nacional, fruto de um pioneirismo desenvolvendo soluções que integram os clientes do transporte coletivo a experiências inovadoras e tecnológicas.

Iveco Bus prevê um cenário de incertezas para o mercado de ônibus em 2023



A introdução da tecnologia Euro 6, as crises políticas e econômicas, os conflitos na Europa e o aumento da taxa de juros são fatores que podem atrapalhar o crescimento do mercado neste ano

SONIA MORAES

A Iveco Bus prevê um cenário de incertezas para o mercado de ônibus em 2023 e mantém as mesmas projeções da Anfa-vea (associação que representa as montadoras) de queda de 11% nas vendas,

20% na produção e 9% nas exportações. "Alguns fatores podem atrapalhar o crescimento do setor neste ano e o primeiro deles é a introdução da tecnologia Euro 6, que impacta diretamente nos

custos das empresas. Há ainda as crises políticas, econômicas, os conflitos na Europa e o aumento da taxa de juros, que afeta a liberação de crédito ao cliente que usa essa ferramenta para comprar os veículos”, disse Danilo Fetzner, diretor da Iveco Bus para a América Latina, em entrevista exclusiva para a Technibus.

Mas é normal a retração quando há mudança na legislação de emissões, segundo Fetzner, a exemplo do que ocorreu quando entrou em vigor a Euro 5. “Além disso, muitas empresas ainda estão se recuperando do grande impacto que tiveram durante a pandemia e estendendo a vida útil de suas frotas de 12 para 16 anos e de 15 para 18 anos.”

O diretor destacou que, além da tecnologia mais limpa, a Euro 6 traz um custo adicional estimado de 20% a 30% para o cliente, o que causa incerteza e pode resultar em redução do mercado a partir do segundo trimestre quando os novos modelos começarem a ser comercializados. “Por isso, a indústria está em stand-by, avaliando qual será o tamanho do impacto.”

Fetzner afirmou que há uma demanda reprimida no mercado de ônibus e citou o ano de 2022, quando o mercado fechou com 28 mil veículos vendidos (incluindo chassis de ônibus e vans), ficando com seis mil a sete mil unidades abaixo de



Danilo Fetzner:
“Alguns fatores podem atrapalhar o crescimento do setor neste ano”

2019, que teve 34 mil unidades vendidas no Brasil. “Isso quer dizer que ainda há espaço para a retomada e a Iveco Bus quer continuar crescendo em market share, independentemente do tamanho da indústria.” Ele destacou que no ano passado a empresa teve crescimento de 102% na América Latina e de 108% no Brasil. “Apesar do cenário adverso, conseguimos dobrar o número de emplacamentos tanto na América Latina quanto no Brasil.”

Fetzner ressaltou que depois da pandemia houve adaptação das empresas em relação ao formato de trabalho, com mais funcionários exercendo suas funções em casa, e a demanda pelo transporte público vai continuar se adaptando.

“No segmento urbano, o operador do transporte coletivo sofreu muito durante a pandemia e a recuperação financeira tem sido um pouco mais lenta e para avançar depende de políticas públicas, mas acho que ainda cresce neste ano. Já o segmento de fretamento e turismo tem espaço para avançar porque voltou com muita força e deve continuar neste ritmo.”

A grande aposta da Iveco Bus para manter a sua trajetória de crescimento neste ano é o ônibus Euro 6 de 17 toneladas e a Daily minibus para uso em fretamento e turismo, nas versões 45-170 e 50-170. Além do modelo completo, tem a versão Vetrato com as janelas envidraçadas, mas com o salão de passageiros vazio, para ser customizado pelos implementadores e transformadores conforme a necessidade do cliente. A empresa tem também o modelo 10.190, veículo de 190 cv de potência e 19,5 toneladas de PBT com capacidade para até 44 passageiros, que é usado para o programa Caminho da Escola.

MODELOS EURO 6 – Os novos ônibus com a motorização Euro 6 começam a ser comercializados pela Iveco Bus a partir de 1º de abril, mas desde o dia início de janeiro, quando entrou em vigor a nova legislação do Proconve, a fase

P8, a linha de montagem na fábrica de Sete Lagoas (MG) está em processo de rump-up, produzindo poucas unidades e avaliando para assegurar a qualidade nos níveis de emissões dos veículos. “A nossa linha de produção já está 100% adaptada para o Euro 6 com todos os veículos sendo equipados com a nova tecnologia”, disse Fetzner.

O diretor afirmou que as encomendas dos novos modelos de ônibus são feitas com quatro meses de antecedência, mas a Iveco Bus já tem muitos pedidos sendo coletados e os veículos devem sair da linha de produção em agosto.

Sobre a cadeia de suprimentos, Fetzner comentou que o fornecimento de microchips ainda causa preocupação e pode acarretar rompimentos no abastecimento das fábricas neste ano. “Como são poucos produtores desse componente, qualquer imprevisto pode interromper o fluxo de abastecimento e trazer impactos negativos globais.”

Apesar das incertezas em relação ao fornecimento de componentes, Fetzner afirmou que a Iveco Bus tem espaço para expandir a capacidade produtiva se a demanda do mercado crescer de forma surpreendente. “A empresa tem condições de continuar crescendo no mercado brasileiro e conta com um portfólio de produtos que atende bem nossos clientes.”



O maior evento da América Latina
que promove a interação da indústria
automotiva e indústria da tecnologia
criando soluções inovadoras
para logística e transporte
já tem data marcada:



19 e 20
DE JUNHO

PAVILHÃO F
TRANSAMÉRICA
EXPO CENTER
SÃO PAULO

Entre em contato e saiba como participar:
marcelofontana@otmeditora.com
11 99280-2606 | 11 5096-8104

ORGANIZAÇÃO:



EDITORA

CURADORIA:

Lunica





Mercedes-Benz e Bosch concluem obras do Centro de Testes Veiculares de Iracemápolis

Com cinco pistas de testes numa área de 400 mil metros quadrados, o centro de testes é o mais tecnológico da América Latina para caminhões, ônibus, automóveis, veículos comerciais leves e máquinas agrícolas

A Mercedes-Benz do Brasil e a Robert Bosch América Latina finalizaram as obras de construção das pistas do CTVI (Centro de Testes Veiculares de Iracemápolis), no interior paulista. Este é o complexo de testes mais tecnológico do hemisfério sul para desenvolvimento e homologações de produtos e componentes de caminhões, ônibus, automóveis, veículos comerciais leves e máquinas agrícolas.

Projetado para atender às demandas de testes e simulações de fabricantes de

veículos, sistemistas, autopeças e demais empresas do setor automotivo, o CTVI conta com cinco pistas para avaliações de segurança veicular, eficiência energética e novas tecnologias de assistência ao condutor.

“Ao disponibilizar essa nova e moderna estrutura para outras empresas do setor, contribuimos para o desenvolvimento da indústria automotiva. Com o importante diferencial de que toda a estrutura estará concentrada em um único local, otimizando processos e assegurando ganhos de

eficiência, agilidade e produtividade, com qualidade, segurança e confiabilidade”, diz Achim Puchert, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina. “Entregamos assim um grande legado para o setor automotivo e também para a indústria brasileira e da América Latina.”

“De olho no presente e no futuro, este empreendimento é também uma grande conquista para a toda a engenharia da mobilidade brasileira, já que favorece o desenvolvimento de projetos com ganhos de tempo e em logística em uma infraestrutura com padrão internacional. Além disso, o CTVI está totalmente alinhado com a nossa estratégia de “local for local”, cujo foco é estabelecer centros de competência locais para atender às demandas dos nossos clientes”, destaca Gastón Diaz Perez, presidente e CEO da Robert Bosch América Latina.

Com conceito e estrutura similares às de países como Alemanha, EUA, China e Japão, o CTVI ampliará a gama de testes veiculares no Brasil, acelerando o desenvolvimento e a homologação de produtos e tecnologias.

Entre os testes, destacam-se o Programa Eletrônico de Estabilidade (ESP®), Frenagem Automática de Emergência, proteção de pedestres e ciclistas (AEB) e Sistemas Avançados de Assistência ao Condutor (ADAS), além de eficiência



Achim Puchert: “Entregamos assim um grande legado para o setor automotivo e também para a indústria brasileira e da América Latina.”

energética e de condução autônoma e semiautônoma. “O desenvolvimento de tecnologias voltadas à segurança ativa e assistência de direção como radar, ultrassom e vídeo, que em breve serão realizados no CTVI, irão acelerar as oportunidades de condução mais segura e confortável”, complementa Diaz Perez.

Numa área de 400 mil metros quadrados, o CTVI foi construído junto ao Campo de Provas da Mercedes-Benz do Brasil em Iracemápolis, inaugurado em 2018.

Para Achim Puchert, a Mercedes-Benz do Brasil e a Bosch estão investindo juntas no futuro e permanecerão lado a lado dos clientes, do mercado e do país. “No horizonte da nossa parceria, visamos aos veículos semiautônomos e autônomos, híbridos e elétricos, todos conectados, digitais e compartilhando informações que visam trazer mais segurança e conforto aos motoristas e passageiros.” **TB**

Congresso de Mobilidade Urbana 2023 acontece em outubro

O evento promovido pela ANTP discutirá os assuntos mais relevantes para transporte público e mobilidade urbana, além de contar com uma área para exposição de produtos e serviços voltados para o setor

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A Arena ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) – Congresso de Mobilidade Urbana 2023 será realizada nos dias 24, 25 e 26 de outubro, no Transamérica Expo Center, em São Paulo. O evento irá reunir autoridades, especialistas, gestores e operadores ligados à mobilidade urbana, transporte público e trânsito, representantes da indústria e do setor de tecnologia para discutir os temas mais relevantes no cenário atual.

Entre os temas a serem abordados está

a nova matriz energética, eletromobidade e combustíveis renováveis; o papel da União, estados e municípios na construção de uma mobilidade mais sustentável; infraestrutura e custeio do transporte público; inovações tecnológicas e cidades inteligentes; o novo marco legal da mobilidade; boas práticas em ESG na mobilidade urbana; e as metas para a nova década de segurança no trânsito da ONU 2021-2030.

Para Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora, organizadora do evento, o cenário é amplamente favorável para a realização da Arena ANTP 2023. “Passamos por uma pandemia, e agora é o momento de olhar para frente e construir um novo caminho para o transporte público e a mobilidade no Brasil. A Arena ANTP é uma ótima oportunidade para reunir todos os principais atores neste processo e avançar concretamente neste campo. Com certeza, será

um encontro marcante”, acredita.

A Arena ANTP, além das palestras e mesas-redondas, contará com um amplo espaço para a exposição de produtos, serviços e bens voltados para o transporte coletivo de vários modais. Montadoras, fabricantes de peças e acessórios, desenvolvedores e fornecedores de tecnologia e operadores de transporte estarão presentes no evento mostrando o que há de mais inovador no mercado brasileiro e latino-americano.

“Será uma grande vitrine de tudo o que o setor oferece em favor de uma mobilidade mais sustentável e amigável



Marcelo Fontana:
“Agora é o momento de olhar para frente e construir um novo caminho para o transporte público e a mobilidade no Brasil”

para toda a sociedade. Hoje o tema da mobilidade é central quando se pensa em qualidade de vida para a população, ambiente de negócios fértil e mais produtividade

para as empresas de todos os setores da economia. E é com os olhos voltados para esse futuro, que já é parte do presente, que vamos realizar mais esse grande evento”, afirma Marcelo Fontana.

TB



Acervo Digital OTM - acesse

1963

www.acervodigitalotm.com.br

2023



Vendas de ônibus recuam 37,3% no primeiro bimestre

Anfavea atribui retração nos volumes de janeiro a fevereiro à parada para as férias coletivas, ao feriado de Carnaval e à mudança de fase do Proconve, de Euro 5 para Euro 6

SONIA MORAES

A produção de ônibus atingiu em fevereiro 1.275 unidades, 63% acima dos 782 veículos fabricados em janeiro deste ano. Em comparação com os 1.956 veículos fabricados em fevereiro de 2022 a retração foi de 34,8%, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea, atribuiu o aumento da produção em fevereiro deste ano à retomada dos volumes depois da parada para as férias coletivas em janeiro. “A queda em fevereiro em relação ao mesmo mês do ano passado ocorre por causa de menos dias úteis devido ao feriado de Carnaval e à mudança de fase do Proconve para a legislação de emissões, de P7 para P8, referente à Euro 6”, esclareceu.

Devido a esses fatores e também à falta de semicondutores que em menor intensidade ainda afeta as montadoras,

a produção de ônibus no primeiro bimestre de 2023 ficou 37,3% abaixo do mesmo período do ano passado, totalizando 2.057 veículos, ante as 3.281 unidades fabricadas de janeiro a fevereiro de 2022. “Agora a produção dos ônibus Euro 6 está em fase de rump-up e vai crescendo conforme aumenta a demanda”, explicou Bonini.

Dos 2.057 ônibus produzidos no primeiro bimestre deste ano, 1.813 unidades são de modelos urbanos, 38,1% abaixo dos 2.930 veículos fabricados de janeiro a fevereiro de 2022. De modelos rodoviários foram 244 unidades, 30,5% menos que nos dois primeiros meses do ano passado, quando o volume alcançou 266 unidades, segundo a Anfavea.

VENDAS – O resultado de vendas de ônibus foi positivo no início de 2023. Em fevereiro quando comparado com

janeiro (1.714 unidades) o aumento foi de 12,9%, com 1.935 veículos emplacados. Em relação a fevereiro de 2022 (921 unidades) o crescimento foi de 110,1%.

No acumulado de janeiro e fevereiro deste ano o aumento foi de 86,2%, com 3.649 veículos comercializados no país, ante os 1.960 veículos licenciados no primeiro bimestre do ano passado.

Bonini explicou que o volume de vendas de fevereiro e do primeiro bimestre deste ano é referente aos modelos Euro 5 produzidos até o final de 2022. “Ao longo de três meses vamos conseguir ter uma visão mais clara de como será a tendência de produção e vendas para este ano.”

EXPORTAÇÕES – As exportações de ônibus tiveram bom desempenho no início de 2023, somando em fevereiro 303 unidades, 4,5% superiores a janeiro deste ano (290 unidades) e 33,5% a mais que em fevereiro do ano passado, cujo volume atingiu 227 unidades.

No acumulado de janeiro e fevereiro de 2023 as exportações de ônibus totalizaram 593 unidades, 3,7% acima dos 572 veículos exportados no primeiro bimestre do ano passado.

Nos dois primeiros meses do ano foram exportados 415 ônibus urbanos,

16,2% a mais em janeiro a fevereiro de 2022 (357 unidades). De rodoviários foram 178 ônibus, 17,2% a menos que no primeiro bimestre de 2022, cujo volume atingiu 215 unidades.

RANKING – No ranking de vendas do primeiro bimestre de 2023 a Mercedes-Benz manteve a liderança, com venda de 1.537 ônibus, 75,7% a mais que no mesmo período de 2022 (875 unidades). O segundo lugar ficou com a Volkswagen Caminhões e Ônibus, que vendeu 1.030 veículos, 105,6% superiores a janeiro e fevereiro do ano passado, cujas vendas somaram 501 unidades.

A Agrale ocupou o terceiro lugar com 785 ônibus emplacados no primeiro bimestre deste ano, 68,1% acima do que vendeu no mesmo período de 2022 (467 unidades), e a Volvo ficou em quarto lugar com 180 ônibus vendidos no país nos dois primeiros meses do ano, 68,1% a mais que em janeiro e fevereiro do ano passado (68 veículos).

Na sequência está posicionada a Iveco com 50 ônibus vendidos até fevereiro, aumento de 117,4% sobre o mesmo período do ano passado (23 unidades) e, a seguir, a Scania que vendeu 36 veículos no país, 260% acima do primeiro bimestre de 2022 (10 unidades). **TB**

Produção de carrocerias avança 61,3% no primeiro bimestre

Dos 3.655 ônibus fabricados de janeiro a fevereiro deste ano, 2.085 unidades são de modelos urbanos, 919 de micro-ônibus, 635 de rodoviários e 16 de intermunicipais

SONIA MORAES

A produção de ônibus apresentou crescimento de 48,2% nas fábricas das encarregadoras em fevereiro deste ano, com 1.846 veículos, ante as 1.246 unidades fabricadas no mesmo período de 2022, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

No acumulado de janeiro e fevereiro de 2023 houve um aumento de 61,3%, com 3.655 ônibus produzidos, enquanto no mesmo período de 2022 o volume atingiu 2.266 unidades.

Do total de ônibus produzidos no primeiro bimestre deste ano os modelos urbanos representaram 57,0% do total com 2.085 veículos, 105,5% a mais que as 1.015 unidades fabricadas no mesmo período de 2022. Os rodoviários somaram 635 veículos, retração de 5,8% em relação aos 675 veículos feitos de janeiro a fevereiro do ano passado, e representou 17,3% do total do setor.

De micro-ônibus foram produzidos 919 veículos de janeiro a fevereiro deste ano, aumento de 64,7% em relação aos 558 veículos montados no primeiro bimestre de 2022 e a participação foi de 25,1%. De intermunicipais foram 16 veículos, abaixo das 18 unidades fabricadas em igual período de 2022 e a participação foi de 0,44%.

Dos 3.655 ônibus produzidos no primeiro bimestre deste ano, 1.178 unidades são da Caio Induscar, 942 da Marcopolo, 875 da Neobus, 373 da Mascarello, 166 da Comil, 77 da Carbus (Busscar) e 44 da Irizar.

O mercado interno absorveu 3.334 ônibus produzidos no primeiro bimestre de 2023 e para a exportação foram destinados 321 veículos, 14% a menos que no acumulado de janeiro a fevereiro de 2022, quando foram exportados 374 ônibus.

TB

▶▶▶ Agende-se ◀◀◀



SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2023

▶ 8 e 9 de AGOSTO
Hotel Royal Tulip BRASÍLIA - DF



Realização



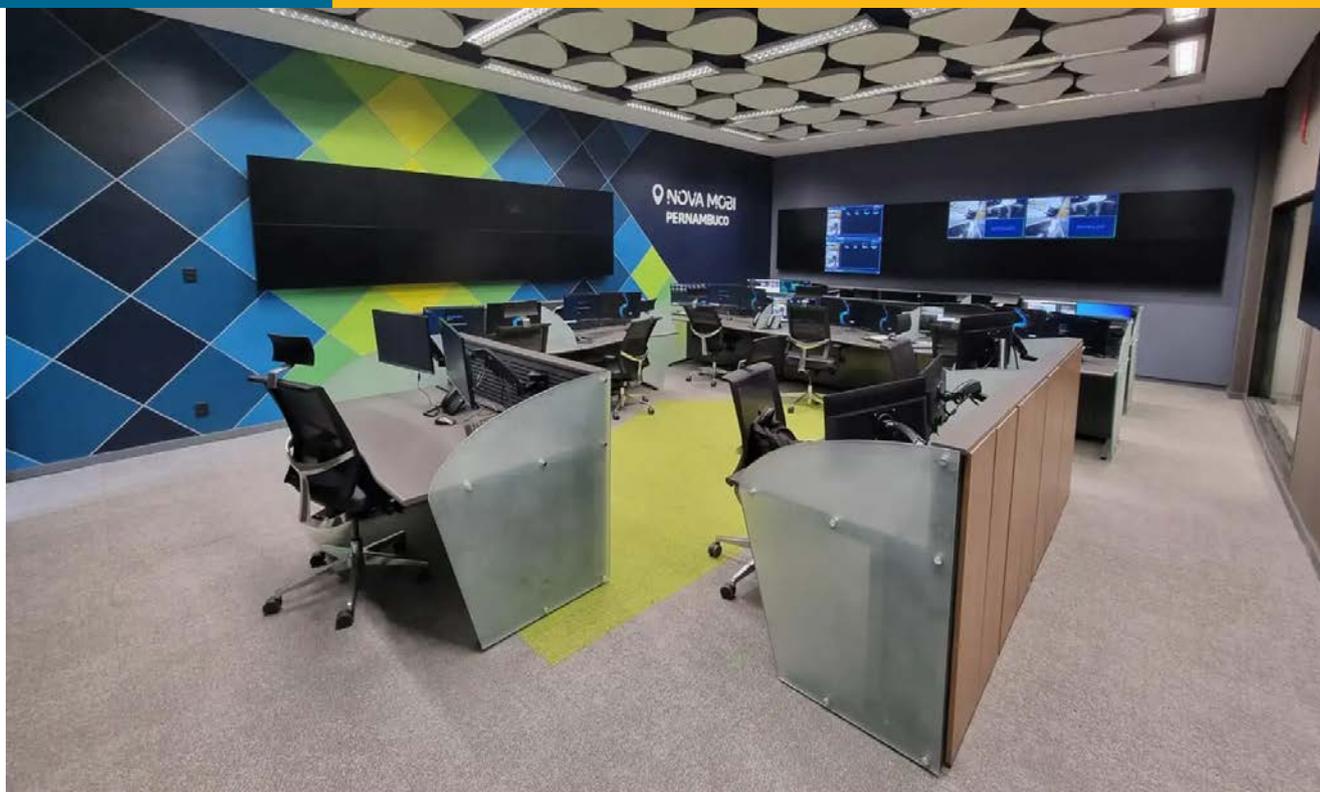
Organização



Apoio Editorial



NTUrbano



Mais inteligência e tecnologia na gestão para os hubs de mobilidade

Nova geração dos centros de controle de terminais desenvolvido pela Socicam emprega inteligência artificial e machine learning para garantir operação mais segura e eficiente

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Combinando tecnologias avançadas, o laboratório de inovação da Socicam desenvolveu o CORE, que pode ser definido como um núcleo de inteligência integrada de diversos terminais e equipamentos de embarque e desembarque. Hoje, o projeto está implementado nos terminais e estações de BRT na região

metropolitana do Recife, administrados pela Nova Mobi Pernambuco.

O conceito do CORE como um ambiente centralizado para realização do controle de terminais e equipamentos possui três diferentes ambientes: uma sala de controle, uma sala de decisão ou crise e uma sala técnica, planejados para

funcionar de maneira integrada. O CORE representa um avanço no modelo de centros de controle operacionais, que estão mudando para se tornarem mais estratégicos e mais eficientes na gestão dos dados.

“Do ponto de vista técnico, o CORE é um ecossistema integrado de diversos subsistemas que nos centros de controle tradicionais funcionam de maneira independente e requerem uma série de intervenções humanas e operacionais para atingirem seu objetivo. No conceito do CORE, recursos avançados da área de tecnologia da informação, como inteligência artificial (IA), Internet das Coisas (IoT) e machine learning (ML) atuam de maneira direta para direcionar o operador a atuar de forma mais assertiva e com menor tempo de resposta na tratativa de ocorrências”, detalha Danilo Franzin Paulo, gerente de inovações tecnológicas da Socicam.

No cenário internacional, há diversos exemplos de uso extensivo de aplicações tecnológicas inteligentes nas cidades, que estão capacitando os gestores para tomarem decisões que melhorem a vida dos cidadãos. “Com o nosso propósito de melhorar a vida das pessoas enraizado em



Danilo Franzin Paulo:
"O novo modelo conta com recursos avançados da área de tecnologia da informação"

nossas mentes, estamos entusiasmados em aprimorar a jornada de viagem de nossos clientes, usando tecnologias inteligentes e inovadoras para tornar nossos terminais mais eficientes, sustentáveis e seguros. O CORE é o exemplo mais recente desse esforço de inovação”, diz Wanderley Galhiego, diretor de novos negócios e inovação da Socicam.

No novo modelo desenvolvido pela Socicam, a partir das soluções de vídeo conectadas, os gestores e operadores podem acompanhar os eventos e seus avisos à medida que a operação acontece, entender os movimentos e demandas em diferentes áreas dos terminais e responder rapidamente às emergências ou eventos, sem que haja necessidade de visualizar as imagens em tempo integral de todas as câmeras dos terminais. Graças à aplicação do vídeo analítico de autoaprendizagem, somente os eventos que merecem atenção são apresentados aos operadores, pois a tecnologia do algoritmo mantém a atenção constante de forma automática e sinaliza apenas os

movimentos que merecem atenção.

O novo conceito de centro de controle operacional traz uma série de inovações em relação aos modelos já conhecidos. “Para assegurar a inovação nos processos de controle e monitoramento de suas operações, considerando o contexto de incremento e evolução da aplicação da inteligência artificial, aliada à necessidade crescente na proteção e controle de dados, o CORE foi concebido para suprir estes avanços e permitir a aplicação de recursos que até então não eram aplicados nos tradicionais centros de controle”, comenta Fransin Paulo.

Para a Socicam, essa solução resulta em mais eficiência operacional, pois o acesso aos dados agregados em tempo real representa a redução do tempo gasto pelos operadores analisando múltiplas fontes de dados, o que por sua vez diminui o tempo de resposta. Isso significa que, em caso de emergência, o sistema pode automaticamente alertar os operadores, garantindo que nada seja negligenciado.

MAIS EFICIÊNCIA — Já que o CORE foi pensado para ser o núcleo de inteligência, ele expande as atividades normalmente atribuídas aos centros de controle e engloba a gestão de todos os sistemas implantados nos terminais, como os sistemas de conectividade via wi-fi, os sistemas de

informação aos passageiros e até mesmo os sistemas das usinas fotovoltaica de geração de energia solar. Os dados de vídeo, juntamente com os dados de sensores, os dados de conectividade e os status de funcionamento dos sistemas de informação e de geração de energia podem ser exibidos nos video walls.

“Pensando na eficiência operacional, propomos uma abordagem mais progressiva e sistêmica sobre como operamos e gerenciamos nossos serviços. A partir desse modelo podemos escalar uma série de dispositivos que atuando de forma integrada e sinérgica irão atender as crescentes necessidades de nossos negócios”, complementa Franzin Paulo.

Esse novo modelo converge todos os fluxos de dados e as diferentes tecnologias aportadas no terminal para um único espaço, otimizando recursos e potencializando a tomada de decisão. Portanto, no centro de todas as informações oriundas dos diversos dispositivos tecnológicos está o CORE, analisando dados, orientando as respostas às ocorrências e fornecendo insights necessários para agilizar as operações e descobrir oportunidades de melhoria estratégica.

“Estamos formando um ecossistema de tecnologias que integradas nos ajuda a extrair mais valor da vasta quantidade de dados. Com as modernas soluções

do CORE, estamos convencidos de que a consciência situacional dos terminais, as investigações e a gestão operacional se tornarão cada vez mais inteligentes”, informa Galhiego.

Desde que o CORE foi implementado nos terminais e estações de BRT na região metropolitana do Recife, administrados pela Nova Mobi Pernambuco, no ano passado, já é possível observar melhorias concretas na operação. “Os principais ganhos foram padronização dos processos de tratativa de eventos, independente do modal que se aplica; maior assertividade na interpretação do evento ocorrido; menor tempo de resposta para identificação da ocorrência ou evento; necessidade de recursos humanos reduzidos para operar o sistema, pois o uso da IA potencializa o uso de recursos técnicos não humanos”, resume Franzin Paulo.

O CORE pode ser estendido para outros sistemas e terminais. “O projeto é considerado e previsto em todas as prospecções de novos negócios que a Socicam está estudando ou trabalhando. Pelo conceito de centralização e unificação do controle das operações, o CORE se aplica a projetos com características da existência de diferentes modais dentro do mesmo escopo de atuação ou projetos em que existem equipamentos, como terminais e estações, geograficamente distantes ou em pontos distintos dentro do

mesmo objeto de atuação, como nos casos da Novamobi e consórcio Aeroportos Paulista”, diz Franzin Paulo.

No Brasil, atualmente, a Socicam administra 102 terminais rodoviários e urbanos, 24 aeroportos e quatro terminais marítimos. Contribuir com a mobilidade no Brasil está na essência da Socicam, que se empenha em assegurar o atendimento de mais de 100 milhões de pessoas por mês e apoiar todos os modais do transporte, uma vez que mensalmente ocorrem em seus empreendimentos cerca de um milhão de partidas rodoviárias, sete mil decolagens e 1,7 mil partidas marítimas.

O CORE é um elemento a mais dentro do conceito de cidades inteligentes no que compete à gestão da qualidade da mobilidade urbana e pode agregar valor e contribuir com a evolução do conceito urbanista de monitoramento das cidades. “O CORE hoje monitora a qualidade do ar nas estações e terminais do grande Recife, grandezas como CO₂, umidade e temperatura ambiente, gases nocivos à saúde, fumaça, entorpecentes entre outros são monitorados 24 horas; identifica ruídos de disparo de arma de fogo, situações de agressão física, pedidos de ajuda por voz. Nesses casos, o CORE pode auxiliar o poder público nas ações corretivas ou preventivas para mitigar estes fatores”, avalia Franzin Paulo. 

Fresp celebra 29 anos de atuação

A entidade pretende continuar a contribuir para que o setor de fretamento se torne cada vez mais sustentável e esteja sempre atento às oportunidades do mercado e em sintonia com as novas tendências e tecnologias

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp) completou 29 anos de atuação. A diretora executiva da entidade, Regina Rocha, comenta que, neste período, a federação se dedicou em fomentar as melhores práticas no serviço de fretamento e a mostrar à sociedade o papel que o setor desempenha na

mobilidade urbana nos médios e grandes centros. "Tivemos como grandes ações fortalecer a imagem do setor, aproximando-o do poder público, sem deixar de tratar as dificuldades que o setor enfrenta."

Regina Rocha destaca que muitas ações e conquistas para o setor de fretamento tiveram a intermediação ou iniciativa da Fresp que, com o apoio e força dos

sindicatos, associados e de outras entidades, reforça o quanto é importante ter uma categoria unida em prol dos pleitos coletivos.

“Em 2022, a câmara dos deputados colocou fim à Taxa de Fiscalização da ANTT com a derrubada do Veto 7/2022. A partir de agora, o débito deixa de valer para os veículos de fretamento. Desde 2016, a Fresp trabalhou ativamente para que essa mudança pela aprovação do PL 4864/2016 de autoria do Deputado Diego Andrade (MG). Participamos de diversas reuniões com parlamentares e audiências públicas”, lembra.

A Fresp também conseguiu limitar contra resolução da ANTT que estabelecia o



Regina Rocha: "O turismo rodoviário será um dos protagonistas da retomada do setor"

pagamento de R\$ 1,8 mil ônibus por ano como Taxa de Fiscalização. “Um novo pedido de liminar será feito no processo em curso para suspender a cobrança dos anos 2015 a 2022”, informa a diretora executiva da entidade.

Regina recorda outras conquistas importantes como a isenção do IPVA para o setor de fretamento, em 2008; a contratação do serviço de SAC coletivo para as associadas; e a entrada do transporte de fretamento para a série de Cadernos Técnicos da ANTP, em 2012. “Ter



Acesse os portais de notícias da OTM Editora

(aponte o leitor de QR CODE e fique informado sobre tudo que acontece no mundo dos transportes e logística)

um caderno técnico sobre o setor foi o primeiro passo para ocupar o espaço que a categoria deve ter nos planos de mobilidade”, afirma.

O Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo, que completou mais de 20 edições, é outro ponto positivo conquistado pelo setor. “É a prova de que este evento já se consolidou e se tornou tradicional entre os empresários do setor de fretamento e transportes de todo o país”, comemora.

FUTURO – Para os próximos anos, a entidade pretende continuar contribuindo para a modernização das empresas, sempre atenta às novas tecnologias que estão chegando no mercado. “Queremos estar na vanguarda trazendo informação privilegiada para o nosso setor e mostrando como estamos preparados para atender à novas demandas da sociedade”.

Uma das importantes ações da entidade é o trabalho de reposicionamento e reaproximação do turismo rodoviário com o mercado de turismo, organizadores e viajantes. “Estamos ouvindo os turistas com o intuito de possibilitar a prestação de um serviço que atenda aos anseios dos clientes. Este projeto é intitulado ‘Consultoria para reposicionamento do Turismo Rodoviário frente aos players

do mercado’ e vai reunir informações relevantes sobre o setor, que inclusive poderão contribuir para alimentar dados do Observatório do Turismo”, conta Regina.

Além disso, a Fresp também entende a importância do setor se posicionar frente às mudanças tão significativas em que o mundo está vivendo e, com base nas 17 metas da ONU, vai continuar falando sobre os conceitos de ESG. “As empresas e entidades estão trabalhando para serem socialmente responsáveis, ambientalmente sustentáveis e administradas de forma correta”, enfatiza.

Neste ano, Regina informa que a Fresp vai investir na qualificação para negociação entre empresas de fretamento e os clientes, uma vez que as empresas já reduziram muito seus custos e agora precisam repassar o preço real para os clientes. “Além disso, a agenda do ESG, que já está no nosso portfólio de ações de 2023, vai despertar neles a importância de que precisa estar bom para os dois lados. Traremos argumentos para que os empresários do setor possam enfrentar uma negociação mais qualificada, com foco nas tendências atuais e mostrando o valor justo do serviço. Já o turismo rodoviário será um dos protagonistas dessa retomada do setor, que vem acontecendo aos poucos ao longo dos últimos meses”, avalia.



AGENDE-SE

EVENTO **FRETA
MENTO** (2023)

31 / AGO — 1 / SET **GRAMADO / RS** — Serra Park

22º Encontro Nacional
dos Transportadores de
Fretamento e Turismo



23º Encontro
das Empresas de
Fretamento e Turismo

realização



apoio institucional



organização



Comercial

✉ marcelofontana@otmeditora.com

☎ (11) 99280-2606



Agência Oficial

Aéreo, hospedagem e passeios.

☎ (54) 3286-5033 | ☎ (54) 9 9912-5392

Banco Mercedes-Benz alcança resultados recordes em 2022

Carteira de clientes aumentou 35%, atingindo R\$ 19,454 bilhões, os novos negócios tiveram aumento de 54%, totalizando R\$ 7,581 bilhões, tendo 64,4% de representatividade do financiamento de caminhões e 25% de ônibus

SONIA MORAES

O Banco Mercedes-Benz encerrou 2022 com resultados recorde, mesmo com as incertezas da economia global e nacional, ampliadas pela guerra no leste europeu e pela disputa eleitoral brasileira. A carteira de clientes atingiu a maior marca da sua história, com R\$ 19,45 bilhões, crescimento de 35% em relação aos R\$ 14,41 bilhões alcançados em 2021. “Colhemos bons frutos com um portfólio de produtos financeiros e de seguros bastante competitivos, aliados à intensificação dos nossos esforços na melhoria de processos e a proximidade com clientes, fábrica e concessionários”, disse Marcelo Larussa, diretor comercial do Banco Mercedes-Benz.

Em novos negócios contratados a instituição registrou R\$ 7,58 bilhões no ano passado, o melhor resultado em um único ano e crescimento de 54% sobre 2021. E dezembro foi relevante, com R\$ 1,05

bilhão em novos negócios. “Foi o melhor mês da história, com 208% a mais do que fizemos 2021”, afirmou o diretor do Banco Mercedes-Benz.

Dos novos financiamentos realizados pela instituição em 2022, o segmento de caminhões representou 64,4% dos contratos. Ao todo, foram financiados 9.823 caminhões e liberados R\$ 4,88 bilhões, 63% superiores a 2021.

O segmento de ônibus teve 25% de representatividade nos financiamentos realizados em 2022, sendo 15% provenientes do segmento de chassis e 10% do segmento de carrocerias. O crescimento de novos negócios foi de 13%, com a liberação de quase R\$ 1 bilhão, que inclui também o financiamento de carrocerias. Somente para chassis foram liberados R\$ 793 milhões, segundo o diretor do Banco Mercedes-Benz.

“De cada 100 ônibus financiados no ano passado, 61% foram com o Banco Mercedes-Benz e dos contratos fechados, 75% foram por meio do Finame e 25% pelo CDC (Crédito Direto ao Consumidor), com pequena participação de micro-ônibus, vans e modelos rodoviários e grande participação de urbanos”, revelou Larussa. “O segmento de ônibus também registrou aumento no pagamento à vista no ano passado, de 39% para 56%.

O segmento de vans também teve forte aceleração nos negócios no ano passado, com a liberação de R\$ 336 milhões para financiamento, o que garantiu aumento de 29% sobre R\$ 260 milhões disponibilizados em 2021.

“Os números atestam a nossa premissa de atuarmos centrados nas necessidades dos clientes, alinhados com as demandas do mercado, sempre em parceria com a fábrica e com a rede de concessionários”, destacou Hilke Janssen, presidente e CEO do Banco Mercedes-Benz.

Dos financiamentos realizados pelo Banco Mercedes-Benz em 2022, o Finame mais do que dobrou em volume, ao atingir R\$ 3,45 bilhões, ante os R\$ 1,17 bilhão registrados em 2021.

O CDC continua sendo o produto com maior número em carteira. Em 2022, alcançou R\$ 4,1 bilhões, crescimento de 11,5% frente ao volume do ano anterior,



Hilke Janssen: “Os números atestam a nossa premissa de atuarmos centrados nas necessidades dos clientes”

que foi de R\$ 3,674 bilhões.

Ao comentar sobre as perspectivas para este ano o diretor do Banco Mercedes-Benz afirmou que 2023 não é um ano nem mais fácil e nem mais difícil. “É um ano diferente e temos que aproveitar a proximidade que temos com os clientes e entender as suas necessidades”, destacou. “Precisamos entender como vamos nos organizar para se diferenciar dos demais bancos e oferecer os melhores produtos.”

A presidente e CEO do Banco Mercedes-Benz comentou que a inflação e a taxa de juros alta é uma tendência que vai perdurar. “Nós somos um banco de montadora e estamos aqui para apoiar os clientes neste momento de crise”, destacou Janssen.

TB

Mercedes-Benz lança campanha dirigida às mulheres do segmento de ônibus

A iniciativa faz parte da segunda fase do movimento A Voz das Mulheres, que tem como objetivo contribuir para a inclusão das motoristas no transporte coletivo

SONIA MORAES

A Mercedes-Benz do Brasil vai lançar, no dia 17 de abril, mais uma fase do movimento A Voz das Mulheres com uma campanha dirigida ao segmento de ônibus.

“Vamos olhar fortemente para o transporte de passageiros e ver como a empresa pode contribuir para a inclusão das motoristas no transporte coletivo”, disse Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, em evento on-line cuja proposta é discutir a importância do protagonismo feminino para o segmento de ônibus.

Barbosa destacou que a Mercedes-Benz tem um foco muito grande nos pilares do ESG, o que levou a criar o movimento A Voz Delas que tem como objetivo a



inclusão e o cuidado com as mulheres, especialmente no setor de transporte.

O foco do movimento A Voz Delas se estende para as motoristas

de ônibus, com ações de engajamento pela causa de igualdade de condições de trabalho. “Não existe uma estatística oficial de quantas motoristas de ônibus existem no Brasil, mas já estamos em contato com a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) e com a Abrati (Associação Brasileira das Empresas de Transportes Terrestres de Passageiros) para tentar apurar quantas profissionais atuam no país”, disse Curt Axthelm, gerente sênior de marketing de produto e comunicação ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Aproveitando o mês em que é comemorado o Dia Internacional da Mulher, a Mercedes-Benz promoveu este evento que contou com a participação de Paula Barcellos Tommasi Corrêa, CEO da Águia Branca, e de colaboradoras da empresa que trabalham na área de ônibus.

Formada em engenharia, Paula Barcellos é casada, tem dois filhos e está há 20 anos no Grupo Águia Branca. “Cheguei ao Grupo Águia Branca pelo ônibus, entrei como consultora no momento em que as empresas trabalhavam muito pouco com a parte comercial – hoje a empresa está presente nas mídias e tem um forte trabalho on-line. Depois assumi a gerência de linhas regulares da empresa



Paula Barcellos: “Hoje a Águia Branca é outra empresa, mais leve, mais eficiente, mais produtiva e mais segura.”



Walter Barbosa: “Vamos ver como a empresa pode contribuir para a inclusão de motoristas do sexo feminino no transporte coletivo”

e em seguida a diretoria comercial, na qual fiquei durante nove anos”, comentou a CEO da Águia Branca.

O Grupo Águia Branca atua em oito estados brasileiros, tem 2.100 profissionais, sendo aproximadamente 1.100 motoristas. “Sou responsável por toda operação do transporte rodoviário de passageiros. Estou no quinto ano como CEO na empresa e o momento mais desafiador foi durante a pandemia, quando não tinha garagem para guardar os ônibus e tive que demitir 1.000 pessoas”, revelou a executiva. “Hoje a Águia Branca é outra empresa, mais leve, mais eficiente, mais produtiva e mais segura.” 

Operadores e representantes da indústria se reúnem para debater a chegada dos ônibus elétricos

Eletra, Enel-X e WEG realizaram workshop voltado a questões sobre mobilidade coletiva e eletrificação, com a participação da Caio, Mercedes-Benz e Scania

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O primeiro “Workshop Ônibus Elétrico” foi realizado no auditório da Eletra, em São Bernardo do Campo, ABC paulista. Segundo a organização, o evento contou com cerca de 200 presentes entre clientes, parceiros de negócios, empresas do segmento e equipes de apoio. O encontro buscou esclarecer aspectos técnicos da nova linha de ônibus elétricos e-Bus e tirar dúvidas sobre os modelos que começarão a operar na cidade de São Paulo ainda neste ano.

Durante o workshop, foram abordados as tecnologias de tração elétrica, os diferenciais da carroceria e chassis específicos para eletrificação, além da infraestrutura de recarga e a unificação de fornecedores, criando dessa forma uma parceria que beneficia a todos os envolvidos. Em outubro de 2022, um circular emitida pela SPTrans determinou que os novos ônibus comprados pelas operadoras para atender ao transporte público não poderão mais ser veículos a diesel.

Milena Romano, CEO da Eletra, acredita que o evento foi muito produtivo, pois esclareceu dúvidas e tranquilizou os operadores, mostrando os ganhos operacionais dos modelos elétricos. “É importante destacar que a operação da frota elétrica é viável e não é complicada, pelo contrário. E precisa ser bem planejada, com um trabalho conjunto entre fabricantes, operadores e gestores públicos”, comenta.

Milena Romano conta que o objetivo do

workshop foi apresentar aos operadores os modelos elétricos e o grupo de empresas que participa da fabricação dos ônibus – Caio, WEG, Enel-X, Mercedes-Benz e Scania, além da própria Eletra. “Mostramos o que cada empresa faz no projeto do modelo elétrico. Acho que o diferencial do evento foi reunir todas as empresas fornecedoras, o que proporcionou uma visão completa da tecnologia”, diz.

Os fornecedores puderam apresentar e detalhar sua participação no projeto. A Caio faz as carrocerias e-Millennium, especialmente desenvolvidas para os elétricos. “Apresentamos detalhes técnicos do eMillennium como, por exemplo, a nova seção transversal do portfólio de produtos Caio, que proporcionou um aumento na largura do salão interno de até 70 mm e no teto de até 110 mm, o que contribui para a melhor acomodação do pack de baterias e componentes”, informa João Roberto dos Santos, gerente de engenharia da Caio.

A Enel-X mostrou um novo modelo de negócio, financiamento e fornecimento de energia e infraestrutura para as operadoras de transporte, que foi desenvolvido para contribuir com a eletrificação do transporte público de São Paulo. A WEG fabrica motores elétricos, inversores e as baterias. A Mercedes-Benz e a Scania produzem os chassis.



Milena Romano: “É importante destacar que a operação da frota elétrica é viável e não é complicada”

O encontro contou ainda com uma área de exposição, onde estavam nove ônibus elétricos e-Bus 12,1 metros e um e-Bus 15 metros, recém-fabricados. Além desses dois modelos em exposição, ainda são disponibilizados pela Eletra: e-Bus 10 metros-Midi, e-Bus 12,8 metros-Padron, e-Bus 21,5 metros – Articulado e o e-Trol (para operação em corredores de ônibus e BRT).

Participaram também do evento Gilson Piovesan, diretor comercial de e-mobilidade da WEG; Marcelo Gallao, diretor de desenvolvimento de negócios, e Simone Montagna, presidente e CEO comercial da Scania; Maurício Cunha, vice-presidente industrial do Grupo Caio; Rafael Hoelz Pereira, gerente de marketing e Carlos Eduardo Cardoso de Souza, diretor da Enel X Brasil; e Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz.





Grupo Guanabara renova frota com 229 ônibus Marcopolo

Os veículos, de diferentes modelos e configurações, serão utilizados em linhas rodoviárias atendidas pelas empresas que compõem o grupo

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Marcopolo vai entregar 229 veículos do modelo Paradiso G8 1800 DD para o Grupo Guanabara, um dos principais operadores de transporte de passageiros do Brasil. O grupo já havia adquirido dois modelos Paradiso G8 1800 DD logo após o lançamento.

“Reconhecemos a importância da compra das mais de 200 unidades do Grupo Guanabara para os negócios da Marcopolo. A Geração 8 tem registrado volume expressivo de vendas. Vemos um movimento crescente dos operadores para a renovação de frota em virtude do

aumento da demanda por viagens rodoviárias e ficamos satisfeitos com essa 'avalanche' de G8 nas estradas, mostrando a ampla aceitação do produto pelo mercado", destaca Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais MI e marketing da Marcopolo.



Atualmente, os veículos de dois andares representam 61,3% do volume total de vendas da nova linha de ônibus rodoviários da companhia e a expectativa é retomar os índices de vendas do período pré-pandemia, em 2019, quando a companhia atingiu a marca de 704 unidades comercializadas no Brasil.

"Os ônibus da Geração 8 Marcopolo são veículos modernos e tecnológicos. Os novos ônibus apresentam diferenciais que se destacam na operação e reforçam nossa estratégia de oferecer a melhor experiência de

Portolan: "A Geração 8 tem registrado volume expressivo de vendas, mostrando a ampla aceitação do produto pelo mercado"



Mont'Alverne: "Os novos ônibus apresentam diferenciais que se destacam na operação"

viagem e de estar cada vez mais próximos de nossos clientes", destaca Rodrigo Mont'Alverne, gerente de marketing do Grupo Guanabara, fazendo referência à unificação das

marcas de seis empresas em uma só, que foi anunciada em outubro do ano passado. "É um grande desafio para o Grupo Guanabara apresentar essa mudança nacionalmente."

Os 229 ônibus, de diferentes modelos e configurações, serão utilizados em linhas rodoviárias atendidas pelas empresas que compõem o grupo. Os veículos desenvolvidos contam com faróis Full led para proporcionar ainda mais segu-

rança nos trajetos, poltronas leito e semileito, todas revestidas em tecido sintético automotivo, além de tomadas USB, porta-copos e porta-revistas. Os modelos têm ainda monitor de 21,5 polegadas e sistema de monitoramento. 

Mercedes-Benz amplia fornecimento de ônibus para Colômbia

Chassis dos modelos LO 916/48 e OH 1526/59 começaram a circular na cidade de Bucaramanga, na Colômbia

SONIA MORAES



A Mercedes-Benz do Brasil entregou 53 chassis de ônibus para o cliente Copetran (Cooperativa Santandereana de Transportadores), da Colômbia. Os veículos dos modelos OH 1526/59 e LO 916/48 já estão operando na cidade de Bucaramanga para uso em fretamento, a fim de renovar a frota de chassis Mercedes-Benz que a cooperativa estava operando no local.

A comercialização foi viabilizada por meio da concessionária Motoreste, que faz parte da rede de distribuição Divermotor Colômbia. Com essa venda, a Mercedes-Benz do Brasil amplia as exportações de ônibus para a Colômbia e reforça o compromisso com os parceiros

da América Latina

“A empresa Copetran é um cliente tradicional da Mercedes-Benz e nós ficamos muito felizes em contribuir para a renovação de frota da empresa”, afirma Jens Burger, diretor geral do Centro Regional Daimler América Latina. “É sempre uma grande satisfação ter a confiança dos clientes na qualidade dos produtos e serviços que a Mercedes-Benz oferece”.

O modelo de carroceria escolhido para o chassi LO 916/48 foi o Senior, e para o chassi OH 1526/59, o Ideale, ambos da Superpolo Colombia, subsidiária da Marcopolo no país. A entrega foi realizada em fevereiro e os ônibus já estão em operação.

Entre os principais recursos tecnológicos de segurança desses veículos estão o freio ABS, o regulador automático de freios e o sensor de incêndio no compartimento do motor. O chassi LO 916/48 conta com o motor dianteiro OM 924 Euro 5 com caixa manual ZF 5S. O chassi OH 1526/59 possui motor traseiro e suspensão metálica.

TB

Neste ano, a premiação das **Maiores e Melhores** empresas do setor de transporte e logística terá uma companhia marcante.



A 36ª edição de **Majores do Transporte & Melhores do Transporte** coincide com uma data marcante: em 2023, a mais importante marca editorial do setor, a revista **Tansporte Moderno**, completa 60 anos.

Reunidas em um só lugar, no dia 28 de novembro, no Clube Monte Líbano, a premiação e a comemoração serão um porto alto e um dos grandes diferenciais dos eventos do setor de transporte e logística de 2023.

Prepare-se para estar ao lado das principais empresas e lideranças do transporte e da logística. do país e garantir visibilidade para sua marca.

ANUNCIE NA EDIÇÃO, SEJA PARCEIRO DOS EVENTOS E COLOQUE SUA MARCA EM DESTAQUE



EVENTOS:



28

Novembro
CLUBE MONTE LÍBANO | SP



Volkswagen vende dez micro-ônibus para o Catar

O modelo Volksbus 9.160, com carroceria Volare W9, foi adquirido pela Domasco – Doha Marketing Services, em Doha, capital do Catar, para o transporte escolar



A Volkswagen Caminhões e Ônibus vendeu dez chassis micro-ônibus Volksbus 9.160 para a Domasco – Doha Marketing Services, em Doha, capital do Catar. Com carroceria Volare W9, a venda foi realizada pela encarroçadora Marcopolo para o transporte escolar na cidade árabe.

“É um grande marco para nossas exportações desembarcar no Catar, rumo à globalização da marca VWCO. Em parceria com importadores e encarroçadores como a Marcopolo, buscaremos novas oportunidades de negócios em quatro continentes”, comenta Leonardo Soloaga, diretor de vendas internacionais da montadora.

O Catar, ou Qatar, é um país localizado na Ásia Ocidental, na Península Arábica, e estende-se até o norte do Golfo Pérsico. O país é rico em recursos naturais, sendo um dos maiores produtores de gás natural do mundo. As principais exportações são o petróleo, petrolíferos refinados, polímeros de etileno e alumínio em formas brutas.

Com o reforço da participação da VWCO na América do Sul, México e América Central, África e Oriente Médio, bem como o Sudeste Asiático, a VWCO quer prospectar e consolidar sua presença em novos mercados, além de buscar a liderança em países nos quais já atua.

Com fábricas no Brasil e no México, além de parcerias de produção na África do Sul e nas Filipinas, desde o ano passado a razão social da empresa passou a ser Volkswagen Truck & Bus. A alteração veio para reforçar sua identidade como marca do Grupo Traton de produtos especialmente concebidos para mercados emergentes em todo o mundo. **TB**



29 DE
NOVEMBRO
2023
SÃO PAULO

FÓRUM
TRANSPORTE
SUSTENTÁVEL

As boas práticas em ESG como pilares do desenvolvimento de negócios nas indústrias, empresas de transportes de passageiros, cargas e logística.



TRANSAMERICA
EXPO CENTER



 /Forum-Transporte-Sustentavel

 @forum_transporte_sustentavel

 /forum-transporte-sustentavel

FORUMTRANSPORTESUSTENTAVEL.COM.BR





Iveco Bus renova frota semiurbana da Viação Aragarina, em Goiás

Para a empresa, a montadora entregou oito ônibus 17-280 com motor FPT N67 de 280 cavalos e 54 lugares

SONIA MORAES

A Iveco Bus entregou oito ônibus para a Viação Aragarina, uma das mais tradicionais empresas de ônibus de Goiás, fundada em 1938. Com os modelos 17-280, a empresa moderniza a sua frota semiurbana.

Equipados com ar-condicionado, carregadores com entrada USB, wi-fi, câmeras de segurança, cintos de segurança e elevador para pessoas com deficiência, os ônibus com 54 lugares oferecem uma nova experiência aos usuários da

empresa, apresentando segurança e conforto como prioridades.

A comercialização foi realizada pela Cozezi, concessionária Iveco em Goiás, Tocantins e Rondônia, e consolida uma sólida parceria entre a marca do Iveco Group e o Grupo Odilon Santos, do qual a Aragarina faz parte. Na Região Metropolitana de Goiânia, a Iveco Bus já equipa 60 ônibus em operação na Rápido Araguaia, empresa do mesmo grupo.

Segundo a Iveco Bus, o ônibus 17-280

tem motor FPT N67 de 280 cavalos e 950 Nm, maiores potência e torque do segmento, aliando desempenho com baixo consumo de combustível. Estes atributos, somados à excelente relação custo-benefício, tornaram o chassi sinônimo de rentabilidade para os operadores brasileiros.

Roberto Rabelo, diretor executivo da Viação Araguaína, afirma que a nova frota é o resultado de uma pesquisa de satisfação junto aos clientes da empresa. Segundo o diretor, a alta performance dos Iveco Bus já é conhecida na Rápido Araguaia e agora também poderá ser atestada na Araguaína. “Nossa parceria vem desde 2018 e agora surgiu a nova

oportunidade de renovarmos a frota com a marca. A expectativa é de que tenhamos os mesmos resultados na Araguaína”, afirma.

Danilo Fetzner, diretor da Iveco Bus para América Latina, celebra o novo negócio firmado com o Grupo Odilon Santos, confirmando o compromisso da marca com o transporte em Goiás. “Construímos uma forte parceria baseada em valores sólidos e uma relação de confiança”, afirma Fetzner. “Com nosso chassi de 17 toneladas, caminhamos juntos agora também na frota da Viação Araguaína, entregando máxima eficiência com alta capacidade operacional.”



4-7 JUNE
BARCELONA 2023
GLOBAL PUBLIC
TRANSPORT SUMMIT



**BRIGHT
LIGHT**
of the City



Join the world's biggest sustainable mobility event

CUSTOMER CENTRICITY / INNOVATIVE & RESILIENT OPERATIONS
/ NEXT GEN CITIES / PUBLIC TRANSPORT FOR SOCIAL INCLUSION /
TRANSITIONING TO NET ZERO / TALENTED HAPPY STAFF

DISCOVER THE PROGRAMME!

Local Partners



Learn more at

www.uitpsummit.org



Estrutura do VLT de Cuiabá começa a ser desmontada

Projeto do governo do estado de Mato Grosso prevê substituir sistema de VLT, que não está concluído, por BRT

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Contratado pelo governo de Mato Grosso para construir a infraestrutura necessária ao funcionamento do futuro sistema de Bus Rapid Transit (BRT) que ligará a capital Cuiabá à cidade vizinha, Várzea Grande, o Consórcio Construtor BRT Cuiabá começou, nesta semana, a retirar os trilhos que darão lugar a um novo corredor viário.

Os trilhos pertencem ao projeto que previa interligar Cuiabá e Várzea Grande por meio de um outro sistema, o de Veículos Leves Sobre Trilhos (VLT). De acordo com a Agência Brasil, a obra foi iniciada e deveria ter sido concluída antes da abertura da Copa do Mundo de 2014, mas embora tenha consumido cerca de R\$ 1 bilhão dos cofres públicos, nunca foi concluída.

Devido ao atraso e, principalmente, às denúncias de irregularidades no projeto, o governo mato-grossense decidiu rescindir o contrato para construção do VLT ainda em 2017. Três anos depois, com as obras abandonadas, o governador Mauro Mendes decidiu desmontar parte da estrutura recém-construída e substituir o projeto original por outro, que prevê a implementação do BRT.

Ainda que quase 80% do projeto inicial do VLT tenham sido executados, o governo estadual afirma que gastará menos dinheiro público desmontando parte da infraestrutura já instalada e erguendo em seu lugar as obras para a implementação do BRT do que se optasse por reparar os estragos causados pelo tempo e concluir-se o que falta para o VLT poder operar.

O governo mato-grossense também defende que a operação do BRT é menos custosa que a do VLT, o que permitirá ao operador cobrar dos usuários uma “tarifa mais acessível”. Ainda segundo o governo estadual, o sistema de ônibus pode ser mais facilmente expandido para atender

outras regiões. Além disso, argumenta, o corredor viário que será aberto poderá ser usado pelos outros ônibus, garantindo a melhoria da mobilidade urbana.

A decisão do governo estadual não foi bem recebida pela prefeitura de Cuiabá, que acionou o Tribunal de Contas da União (TCU) e o Tribunal de Contas estadual (TCE-MT) para tentar impedir a construção do BRT e garantir a conclusão do VLT. O TCE-MT rejeitou o pedido da prefeitura, mas o TCU o acolheu, determinando a suspensão das obras que estavam sendo executadas para trocar os sistemas de transporte público.

No entanto, em 20 de dezembro do ano passado, o ministro Dias Toffoli, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu não haver motivos para o TCU atuar no processo, já que o empreendimento não conta com verbas públicas federais desde 2017, quando o contrato com o Consórcio VLT foi rescindido e o governo estadual, na sequência, quitou as dívidas de financiamento contraídas com a Caixa Econômica.

Apesar disso, a prefeitura de Cuiabá segue criticando a substituição do modal de transporte. “Não há o menor bom-senso em dizer que o BRT, que está começando do zero, é mais barato que o VLT, que já tinha [mais de] 70% das obras executadas e boa parte dos seus recursos pagos”, afirma o prefeito de

Cuiabá, Emanuel Pinheiro, defendendo a conclusão do VLT.

Em nota divulgada, o Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre) também questionou a opção do governo estadual. “O Estado do Mato Grosso já tinha desembolsado vultosos valores com o projeto de VLT (da ordem de R\$ 1 bilhão), fruto de uma escolha pública e oficial, adquirindo grande parte da estrutura do modal que atualmente já se encontra projetada e instalada”, aponta a entidade.

O Simefre lembra ainda que mal haviam iniciado as obras do VLT, o consórcio responsável comprou os trens que seriam usados no sistema. Posteriormente, com o rompimento do contrato, a Justiça decidiu que os vagões, pagos com o dinheiro público destinado à obra, pertenciam ao governo estadual. Desde então, os trens, assim como outros equipamentos adquiridos com recursos públicos, estão parados, demandando manutenção periódica.

Para o sindicato, o projeto inicial, de instalação do VLT, “poderia e deveria ser finalizado, independentemente de ter havido algum ato de corrupção durante a execução do contrato – os quais certamente não diminuem a relevância e necessidade da obra.” **TB**

Busscar entrega 20 Vissta Buss DD para a Transporte CVU do Chile

A Busscar finalizou a entrega de 20 Vissta Buss DD para a Transporte CVU, empresa chilena de fretamento e turismo. Com chassi Scania 6x2, os ônibus contam com 29 poltrona Class Leito no salão superior e 12 no salão inferior, todas com entrada para cabo USB e comando de som individual. Os veículos têm ainda sanitário nos dois salões, ar-condicionado e roteador wi-fi.

Segundo a Busscar, a tecnologia também é um dos destaques dos novos ônibus da frota da Transporte CVU, que contam com displays de mensagens no salão com relógio, indicador de sanitário ocupado e sinalização caso o cinto



de segurança esteja desatado. Câmeras externas com visão 360° 3D, monitor e DVR também foram instalados, ampliando a visão do motorista na hora de seguir viagem.

Paulo Corso, diretor comercial da Busscar, e Fabien Accariès, gerente de exportação, afirmam que as exportações tiveram um ganho em 2022 e que o objetivo é aumentar ainda mais este número neste ano. "Das 186 unidades exportadas, boa parte foi para o Chile por meio do nosso representante Vivipra, e vamos sempre buscar estar cada vez mais presentes neste país, assim como conquistar espaço em outros."

Caio e empresas parceiras realizam workshop sobre ônibus elétricos

A Caio, Eletra, Enel-X e Weg realizaram no fim de março um workshop voltado a questões sobre mobilidade coletiva por ônibus elétrico. O evento aconteceu no auditório da Eletra, localizado na sede da empresa, em São Bernardo do Campo, ABC paulista. Segundo a organização, o 1º Workshop Ônibus Elétrico contou com

cerca de 200 presentes entre clientes, parceiros de negócios, empresas do segmento e equipes de apoio.

"O objetivo do encontro foi abordar as particularidades dos ônibus elétricos, conectando os convidados a essa opção sustentável de mobilidade urbana. Profissionais da Caio e das empresas parceiras

Volare vende 13 micro-ônibus Attack 8 para Manaus

A Volare vendeu 13 micro-ônibus Attack 8 para a empresa Edacos Transportes Coletivos Especiais e Turismo. Os veículos, entregues pela concessionária Macrobus, serão utilizados para transporte de fretamento para empresas da Zona Franca de Manaus (Distrito Industrial). “Nossa forte participação no mercado amazonense é reconhecida pela excelente aceitação e aprovação que os nossos modelos têm com os operadores e também com os passageiros. Os novos Attack 8 oferecem mais conforto, robustez e segurança para o segmento de fretamento da região”, afirma Sidnei Vargas, gerente nacional de vendas da Volare.

Os 13 Attack 8 tem comprimento total de 9.150 mm e capacidade para 32 passageiros, em poltronas do modelo Executiva 875 mm reclináveis e com tomadas USB, sistema de ar-condicionado e dispositivo



de acessibilidade (DPM). Contam ainda com cortinas e itinerário eletrônico.

“O grande diferencial da Volare e o que a tornou marca líder no transporte em grandes mercados é que temos como um de nossos pilares a capacidade e rapidez de diversificação do portfólio de produtos para antecipar transformações de mercado. Estamos sempre atentos às necessidades dos clientes e o nosso objetivo é colaborar para a mobilidade das cidades brasileiras e oferecer produtos e serviços adequados às características de cada região do país”, salienta Vargas.

apresentaram informações técnicas sobre sistema elétrico, carroceria, chassi, bateria e infraestrutura”, explica Tânia Pires de Souza, gerente corporativa de comunicação e marketing do Grupo Caio.

A abertura do evento foi realizada pelos representantes de cada empresa: Gilson Piovesan, diretor comercial de emobildade da Weg; Marcelo Gallao, diretor de

desenvolvimento de negócios e Simone Montagna, presidente e CEO comercial da Scania; Maurício Cunha, vice-presidente industrial do Grupo Caio; Milena Romano, presidente da Eletra; Rafael Hoelz Pereira, gerente de marketing e Carlos Eduardo Cardoso de Souza, diretor da Enel X Brasil; e Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz.

Marcopolo fornece 100 ônibus para Maceió



As empresas São Francisco, Real Transportes Urbanos e Cidade de Maceió, que fazem parte do sistema de transporte urbano de Maceió (AL), adquiriram 100 ônibus Marcopolo Torino. A venda e a entrega foram intermediadas pela Polobus, representante da fabricante que atende a região e que, além de serviços comerciais, conta com assistência técnica e peças de reposição.

“Temos nos dedicado muito a superar as expectativas e necessidades dos nossos clientes em todas as regiões do país.

Os operadores do Nordeste têm investido continuamente visando qualidade, conforto e segurança nas operações. Os ônibus Torino se destacam pelas características e vantagens que oferecem”, destaca Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais para o mercado interno e marketing da Marcopolo.

A São Francisco comprou 40 ônibus, sendo que 32 são equipados com ar-condicionado. Para a Real Transportes Urbanos foram entregues 50 ônibus urbanos Torino todos equipados com ar-condicionado. Já a Viação Cidade de Maceió renovou sua frota com dez ônibus.

Os veículos possuem 12.565 mm de comprimento total, 37 poltronas City estofadas, elevador, vidros escurecidos, tomadas USB, itinerários eletrônicos frontal e lateral e assoalho com tapete plástico antiderrapante.

Pontual Sul Transportes adquire 17 El Buss FT

A Busscar está produzindo 17 El Buss FT para a Pontual Sul Transportes, de Botucatu, interior de São Paulo, com previsão de entrega para final de março. O modelo escolhido pela empresa tem chassi Mercedes-Benz e é ideal para viagens de curtas distâncias e fretamento.



Os veículos são compostos por 47 poltronas Class Soft com entrada individual para cabo USB, porta-pacotes com luz e numeração, elevador, ar-condicionado e itinerário. Também foram feitas preparações nos carros para instalação de rádio/CD/USB na cabine do motorista e roteador wi-fi.



Agende-se

24 · 25 · 26

outubro 2023

 Transamérica Expo Center
São Paulo - Brasil



iniciativa:



organização:



marcelofontana@otmeditora.com
WhatsApp 11 99280-2606

Rio Grande investe no transporte coletivo de passageiros

Renovação de frota, novo aplicativo de transporte e um pacote tecnológico que inclui bilhetagem eletrônica são as principais inovações no sistema de transporte do município gaúcho

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A população da cidade de Rio Grande (RS) passa a contar com uma série de novidades para o transporte coletivo de passageiros. Em março, a cidade avançou no processo de renovação da frota e recebeu mais quatro ônibus, ficando agora com 92 ônibus em operação. Os passageiros passam a ter também um novo aplicativo voltado para o sistema de transporte coletivo, o Cartão Rio Grande, que já está disponível para iOS e Android.

O novo app permite recarregar o cartão do transporte coletivo sem sair de casa, utilizando débito ou crédito como forma de pagamento e também podem usar o chatbot. Além disso, por meio

do aplicativo, o passageiro consegue aproveitar vários recursos, como checar a tabela completa de horários das linhas, consultar o saldo atual do cartão do usuário e conferir o deslocamento do ônibus em tempo real.

Outro investimento de destaque foi o novo pacote tecnológico, com sistema de bilhetagem eletrônica, ferramenta antifraude, solução de monitoramento e outros recursos, fornecido pela Transdata. O AtlasBox, novo dispositivo embarcado e multifuncional, faz a interface com o software da Transdata atuando como uma central de processamento e gestão de soluções, permitindo controle operacional, telemetria, pagamentos multimeios e outras integrações que melhoram e facilitam a mobilidade da população pela cidade. “Estamos migrando para um novo sistema, mais moderno, pensando sempre em oferecer mais qualidade aos usuários”, disse o prefeito Fábio Branco. 



4-7 JUNE
BARCELONA 2023
 GLOBAL PUBLIC
 TRANSPORT SUMMIT

**BRIGHT
 LIGHT**
of the City

Join the world's biggest sustainable mobility event

Get inspired!

- Choose from 85 sessions, covering all public transport modes
- Visit over 380 exhibitors and see the latest vehicles and products
- Make new business connections and strengthen existing ones



**CUSTOMER
 CENTRICITY**



**INNOVATIVE & RESILIENT
 OPERATIONS**



NEXT GEN CITIES



**PUBLIC TRANSPORT FOR
 SOCIAL INCLUSION**



**TRANSITIONING
 TO NET ZERO**



**TALENTED HAPPY
 STAFF**



DISCOVER THE PROGRAMME!

Local Partners



Learn more at

www.uitpsummit.org





MOVIMENTAR O SEU MUNDO

nos conecta



Valorizar o coletivo e a locomoção em **grandes centros urbanos**. Esse é o mundo de quem transporta passageiros nas cidades. Em 25 anos, chegamos à liderança do mercado ao seu lado.



Saiba mais sobre
nossa história.

