

RODOVIÁRIO NEOBUS, UMA NOVA REFERÊNCIA NO MERCADO PREMIUM



Sucesso da FetransRio põe salão no calendário mundial do ônibus

Fabricada na Argentina, a van Sprinter ganha mais versões

Montadoras miram o Caminho da Escola

Irizar fortalece market share com o novo rodoviário i6

Comil estrutura crescimento contínuo em 2012 com várias ações

Premiação melhores do transporte reúne 600 personalidades do setor

Marcopolo expande vendas em mercados emergentes

Fretamento enfrenta desafio de renovar 1.600 ônibus em São Paulo

Urubupungá tem primeira garagem com selo ambiental

RODOVIÁRIO NEOBUS, UMA NOVA REFERÊNCIA NO MERCADO PREMIUM



Sucesso da FetransRio põe salão no calendário mundial do ônibus

Fabricada na Argentina, a van Sprinter ganha mais versões

Montadoras miram o Caminho da Escola

Irizar fortalece market share com o novo rodoviário i6

Comil estrutura crescimento contínuo em 2012 com várias ações

Premiação melhores do transporte reúne 600 personalidades do setor

Marcopolo expande vendas em mercados emergentes

Fretamento enfrenta desafio de renovar 1.600 ônibus em São Paulo

Urubupungá tem primeira garagem com selo ambiental



Respeite a sinalização de trânsito.





NEW ROAD N10

É inovador. É Neobus.



Primeira Série de Rodoviários Neobus



NEOBUS LANÇA VEÍCULO DE CLASSE MUNDIAL

Envolvente pela fluidez de suas linhas e moderno por sua tecnologia, o New Road N10 veio para reforçar a ousadia, a inteligência e o perfil inovador característico da Neobus. Foi projetado para privilegiar todos os seus públicos: mecânicos, motoristas, passageiros, empresários e aqueles que o veem. O N10 é design para todos.

NEOBUS

www.neobus.com.br

Visite o hotsite: www.newroadn10.com.br

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

COLABORADORES

Amarilis Bertachini, Márcia Pinna Raspanti,
Renata Passos, Sonia Moraes, Wagner de Oliveira

EXECUTIVOS DE CONTAS

Alcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.br

Carlos A. Criscuolo

carlos@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

Vanessa Rodrigues

vanessa@otmeditora.com.br

Glenda Pereira

glenda@otmeditora.com.br

CURSOS CORPORATIVOS

Ana Paula Duarte
anapaula@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com.br

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin/ João Batista A. Silva
Tel.: (41)3027-5565 - spala@spalamkt.com.br

Tiragem

12.000 exemplares

Impressão

Neoband

Assinatura anual: TM R\$ 180,00 (seis edições e quatro anuários);
TB R\$ 160,00 (seis edições e três anuários).

Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta
corrente, cartão de crédito Visa, Mastercard e American Express
ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoques apenas as
últimas edições.

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são
necessariamente as mesmas da OTM Editora.

A edição circula no mês subsequente ao da capa.



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

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 705 Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)
www.revistatechnibus.com.br
otmeditora@otmeditora.com.br



■ **SUMÁRIO**

LANÇAMENTO

Neobus reforça participação no segmento rodoviário com a apresentação do New Road N10 para cerca de 870 empresários de ônibus em São Paulo 8

9º FETRANSRIO

Com participação de mais de 80 expositores, Fetrans-Rio entra definitivamente para o calendário mundial do ônibus 16

CONGRESSO

Projeções feitas por especialistas para o futuro do transporte público durante a Etransport se aproximam do conceito atual do BRT 22

COMERCIAIS LEVES

Mercedes-Benz apresenta novas versões da van Sprinter fabricada na Argentina disponíveis para o mercado brasileiro 26

EMPRESAS

Irizar projeta crescimento de vendas em 2013 e aposta no recém-lançado i6, com 460 unidades já comercializadas, para conquistar novos clientes 28

DESEMPENHO

Comil aumenta exportações, começa a construir nova fábrica, faz lançamentos de produtos e anota grandes pedidos em 2012 30

MERCADO EXTERNO

Negócios da Marcopolo no exterior foram poupados da crise internacional graças ao seu posicionamento em mercados emergentes 34

PRÊMIO

Premiação de Maiores do Transporte e Melhores do Transporte recebe cerca de 600 personalidades ligadas ao setor em cerimônia realizada em São Paulo 34

ENTREVISTA

O presidente da Abrati, Renan Chieppe, acredita que o ritmo do setor em 2013 deverá seguir o mesmo comportamento de 2012 38

TECNOLOGIA

Volvo investe na telemetria para aumentar a eficiência no transporte; gerenciador permite acompanhamento de toda a operação em tempo real 40

SUSTENTABILIDADE

Viação Urubupungá, do grupo NSO, deverá ter a primeira garagem de ônibus do País a receber selo Leed de certificação ambiental 42

TRANSPORTE DE FUNCIONÁRIOS

Rimatur Transportes cresce na região de Curitiba com a oferta de uma frota renovada e cuidados com a segurança de seus veículos 46

FRETAMENTO

Com obrigação de renovar 1.600 veículos, operadoras paulistas não estão prontas para aquisição e não sabem o destino dos veículos a serem recolhidos 50

Enquanto alguns municípios do Nordeste apresentam crescimento, outras grandes cidades criam restrições que atrapalham o setor 52

CARROCERIAS

Simefre estima que a produção de carrocerias de ônibus subirá 10% em 2013, o que deixará o Brasil como segundo maior produtor do mundo 54

BRT

Relatório da NTU considera satisfatório ritmo das obras de BRT pelo País, que ganhará corredores em 25 cidades até a Copa do Mundo 56

CAMINHO DA ESCOLA

Montadoras ampliam participação no programa do governo federal; veículos já disponíveis têm preços que variam de R\$ 139 mil a R\$ 250 mil 58

PNEUS

Pirelli traz ao Brasil equipamento para monitorar bom uso dos pneus de carga em tempo real, aumentando a lucratividade do operador 62

COMBUSTÍVEIS

Petrobras Distribuidora diz que já está pronta para distribuição do diesel S-10 pelo País a partir de janeiro de 2013 64

URBANO

Scania entrega o primeiro articulado de 23 metros e modelos de 15 metros da Scania para a Visate, operadora de ônibus em Caxias do Sul 69

INOVAÇÃO

Empresa M2M Solutions desenvolve software para sincronizar horários e partidas dos ônibus no corredor de BRT Transoeste, no Rio de Janeiro 70

PUBLICAÇÕES

"Marcopolo, sua Viagem Começa Aqui", de autoria de Paulo Bellini, conta a história da encarregadora gaúcha a partir do relato de 90 personagens 76

SEÇÕES

O ano da consolidação

Descontados os prós e contras, 2012 pode ser considerado o ano em que a indústria do ônibus consolidou sua posição. A produção de 42 mil unidades coloca definitivamente o Brasil como um dos mercados mais robustos do mundo.

Não há possibilidade de revés. Pelo contrário, empresários do setor estão cada vez mais otimistas com a possibilidade do aumento da demanda de passageiros rodoviários e urbanos em virtude do crescimento econômico, além dos grandes eventos esportivos.

Reforçam essas apostas projetos vigorosos como o dos BRTs, cujas obras estão em bom ritmo de andamento. Até a Copa do Mundo, serão investidos R\$ 12,2 bilhões na construção de 1.272 quilômetros de vias exclusivas para o sistema inteligente em 25 cidades, incluindo as capitais que sediarão o Mundial de 2014.

Grande parte dos 9.000 ônibus que vão circular nesses corredores começam a ser entregues a partir do segundo semestre de 2013. Além dos novos veículos em um novo padrão de rodagem e conforto, haverá investimento na infraestrutura operacional, como tecnologia para informação dos usuários em tempo real.

O programa federal Caminho da Escola, que já sustentou boa parte da indústria em 2012, também continuará demandando encomendas para montadoras e encarregadoras, além de todos os fornecedores na longa cadeia do ônibus.

O sucesso de público e negócios da FetransRio, que reuniu durante três dias no mês de outubro cerca de 10 mil visitantes ligados ao mundo do ônibus no Rio Centro, na capital fluminense, também confirma o dinamismo desse setor.

Toda essa efervescência empurra o Brasil para um mercado de ônibus cada vez mais robusto, garantindo conforto aos usuários, empregos e movimentação de riquezas em todo o País. A mobilidade agradece.



■ RENATA PASSOS

Neobus apresenta linha de rodoviários New Road

Com o objetivo de ampliar o seu portfólio de produtos, a empresa gaúcha desenvolveu os ônibus New Road N10, que podem trazer para as rodovias mais conforto do que muitos aviões

■ RENATA PASSOS

O dia 29 de novembro de 2012 ficará marcado na história da fabricante gaúcha de carrocerias Neobus. Na ocasião, a empresa apresentou uma linha completa de ônibus rodoviários, New Road N10, para um público de aproximadamente 870 convidados de 393 empresas de transporte, no Transamérica Expo Center, em São Paulo. Com este lançamento, a indústria amplia o seu portfólio de produtos e entra

pela porta da frente do segmento.

De acordo com o presidente da empresa, Edson Tomiello, as indústrias do setor precisam de um portfólio completo de produtos para sobreviver no mercado. “Desde a criação da empresa, há 12 anos, já tinha essa ideia de lançar uma linha de rodoviários. Decidimos subir a escada por etapas – urbano, micro-ônibus e BRT – e nos consolidar em cada um desses mercados.

Chegou a vez de apostar em uma linha de rodoviários para complementar toda a gama de veículos para o transporte coletivo, pois sabemos que os clientes precisam de ônibus em todos os segmentos. Com esse movimento, marcamos definitivamente a nossa presença no mercado de transporte de passageiros”, ressalta o executivo. A empresa já tinha alguns veículos rodoviários, mas eram mais destinados ao



Cerca de 20% da produção do New Road N10 devem ser exportados

altura interna de 1.950 mm e a altura do bagageiro é de 1.050 mm no modelo 360 e de 1.200 mm no 380.

PRODUÇÃO E NEGÓCIOS – A linha New Road N10 será produzida na unidade industrial de Caxias do Sul (RS), com 500 mil m² de área, sendo 50 mil m² construídos-, e deve absorver mais 700 empregos diretos, conforme Tomiello. Hoje a unidade já conta com 2 mil colaboradores. Com a produção desta nova linha, os veículos urbanos convencionais e os veículos que atendem ao programa Caminho da Escola passam a ser produzidos na nova fábrica em Três Rios (RJ), que recebeu R\$ 100 milhões em investimentos e deve absorver outros 1.200 colaboradores, totalizando 3.900 funcionários entre as duas fábricas.

Segundo o presidente da companhia, em 2012, a empresa comercializou um

total de 4.300 unidades, um crescimento de aproximadamente de 17% sobre o ano anterior. “Nossa expectativa é que sejam comercializados cerca de 600 veículos em 2013, em torno de 13% do mercado brasileiro de rodoviários, de aproximadamente 5 mil veículos”, detalha o executivo, ao acrescentar que as carrocerias da linha New Road N10 têm valor de mercado entre R\$ 270 mil e R\$ 320 mil.

Com a nova linha, Tomiello diz que a empresa deve manter o crescimento anual entre 15% e 20% (que mantém desde 2000), e sustentar o share de cerca de 14%. “Nosso crescimento da receita deve ser maior, já que esses ônibus têm maior valor agregado. Os ônibus rodoviários da linha New Road N10 também devem contribuir para a empresa aumentar a sua participação no mercado externo, que hoje representa 15% da receita. “Devemos

A traseira da carroceria é marcada por duas linhas vincadas e uma inclinação superior



mercado de fretamento e curtas distâncias, em função de suas características, e não era o foco comercial da empresa.

Agora, depois de três anos de desenvolvimento e investimento de R\$ 40 milhões, as carrocerias New Road N10, nos modelos 360 (com 3,6 m de altura da carroceria) e 380 (com 3,8 m de altura da carroceria), chegam ao mercado com várias versões e opcionais, que podem trazer ao passageiro conforto e tecnologia equivalentes e até superiores aos encontrados nos aviões.

De acordo com o diretor de engenharia da Neobus, Adelar Boschetti, a nova linha de rodoviários está apta a atender chassis de diferentes marcas de montadoras desde que a motorização seja traseira. Com largura de 2.600 mm e largura da poltrona de 1.065 mm, a linha New Road tem a opção de comprimento de 12,0 m, 12,5 m, 13,1 m, 14,0 m e 15,0 m. Além disso, o veículo tem



exportar, no mínimo, 20% dos veículos rodoviários e intensificar as vendas para os países da América Latina (como Chile, Peru e México) e na África, regiões que focamos. Futuramente, também podemos atender a América do Norte”, diz o executivo. Hoje, a Neobus conta a empresa americana Navistar no quadro societário.

Os países do Oriente Médio e o restante da Ásia, segundo Tomiello, já são dominados por outras tecnologias e o mercado europeu passa por dificuldades financeiras. De qualquer forma, com pouco tempo de lançamento, o New Road N10 já conquistou os empresários estrangeiros, pois entraram na linha de montagem ônibus encomendados por clientes da Guatemala, Chile e também do Brasil. “Só estamos finalizando algumas homologações”, afirma.

Para garantir esses negócios internacionais, a empresa tem uma estrutura logística montada e conta com tecnologia própria para operações de vendas em CKD-PKD-SKD-CBU, o que permite a produção, embalagem, transporte, montagem e comercialização em qualquer país.

DESIGN – O rodoviário New Road N10 reflete a nova filosofia de design da marca Neobus, que aposta em uma escultura fluida, recortes em ângulos V e vincos acentuados com um conceito de verticalização. “O veículo se diferencia completamente de seus concorrentes pela sua originalidade e elegância”, afirma o gerente de design da Neobus, Leonidas Fleith.

O novo veículo da Neobus possui colunas frontais inclinadas em evidência, onde o brilho corre do início ao fim de sua

superfície ao mesmo tempo em que transmite a exata ideia de robustez. Na parte central da grade, em destaque, está alojado a logomarca Neobus, realçada por uma moldura, juntamente com a logomarca do fabricante de chassi.

O New Road N10 também se destaca pela faixa lateral que termina na coluna traseira, o que traz modernidade e limpeza ao veículo. O mesmo conceito se estende à traseira, cujo volume é marcado por duas linhas vincadas e uma inclinação superior que consolida a aerodinâmica do modelo, arrematada por um spoiler discretamente localizado na parte superior.

Segundo Boschetti, o desenho foi concebido de forma a destacar a aerodinâmica para garantir a maior fluidez do veículo. “Desta maneira chegou-se ao menor Cx do segmento, traduzido em economia de combustível. A empresa quebrou paradigmas ao lançar um produto diferenciado que inova ao utilizar materiais nobres e leves. Contamos com uma série de parcerias com fornecedores do mercado interno e externo. Focamos na leveza com robustez que atende normativas nacionais e internacionais”, explica.

Além da aerodinâmica, o teto ainda foi concebido com a função de embutir o ar condicionado. Ao mesmo tempo, a estrutura do teto permite fazer a drenagem de



O sanitário conta com sistema de exaustão mecânica e torneiras com temporizador



A nova carroceria New Road N10 pode ser montada em diferentes marcas de chassis

toda água da parte superior da carroceria, por intermédio de um sistema de calhas duplas que direcionam o líquido para as extremidades do ônibus, com a finalidade de evitar que a água escorra pelas laterais do veículo.

O New Road N10 traz iluminação externa desenvolvida com tecnologia Led e, assim, segue a tendência dos automóveis premiums e atende a todas normas nacionais e internacionais. O conjunto óptico dianteiro tem uma visão frontal verticalizada, farol elíptico, DRL (Daytime Running Lamp) integrado ao conjunto que assina a personalidade do produto. As lanternas traseiras modulares seguem o mesmo conceito de personalização. “Mesmo à distância e no escuro, percebe-se que é um genuíno Neobus”, afirma Tomiello.

TECNOLOGIA – Boschetti diz que o desenvolvimento do produto teve como meta elevar o ônibus a um novo patamar tecnológico. Para isso, a Neobus investiu em pesquisa e desenvolvimento, parcerias internacionais e inovação, que resultaram em um produto de alta tecnologia, sempre com foco na facilidade de operação, segurança e robustez dos sistemas.

Para o desenvolvimento do New Road N10 foi criado um centro tecnológico de pesquisa e desenvolvimento de novos

produtos com área construída de quatro mil metros quadrados, que conta com robôs computadorizados, centros de usinagem, braço tridimensional, scanner 3D, impressora 3D, minitúnel de vento, laboratórios e engenharia de experimentos.

O New Road N10 vem equipado de série com um computador de bordo da carroceria que traz segurança dupla, onde os principais controles podem ser executados tanto no visor touch screen quanto nas telas analógicas, garantindo que o veículo não pare por uma pane. Ele conta com um painel com 56 teclas para a operação e ainda incorpora uma tela de LCD de sete polegadas touch screen onde são visualizadas as funções do veículo.

Além disso, esta central faz todo o controle do sistema de áudio, vídeo e entretenimento para motorista e salão de

passageiros. O equipamento conta ainda com DVD, rádio, CD, MP3, TV digital, GPS, bluetooth com viva voz, entradas auxiliares para câmeras, e vem preparado com o sistema de gerenciamento de frota totalmente compatível com a carroceria.

Segundo Tomiello, a empresa decidiu investir em tecnologia para seduzir os passageiros. “Decidimos apostar em um produto top de inovação, agregando tecnologia e conforto para atrair, por meio de um veículo mais confortável, o usuário do automóvel, que pode utilizar o transporte rodoviário para pequenas e médias distâncias. Além disso, o Brasil passa por uma fase de desenvolvimento em função de novas licitações de obras, dos jogos e ainda será preciso investir em aeroportos, o que não deve ocorrer em curto prazo, o que abre espaço para o segmento rodoviário.

O salão de passageiros dispõe de um sistema de cromoterapia





Edson Tomiello, presidente da Neobus, apresentou a linha de rodoviários em evento para mais de 870 empresários de ônibus

de duas pontas retráteis – com opção de três pontos retráteis, e revestimento traseiro impermeável. As espumas são de múltiplas densidades e contam, como opcional, com apoio de cabeça em viscolatex, uma espuma desenvolvida exclusivamente para este produto.

O nosso produto não tem concorrência, já que essas tecnologias fazem dos nossos ônibus superiores aos da Europa”, afirma.

CONFORTO – As poltronas do New Road N10 foram desenvolvidas por intermédio de estudos de ergonomia e resistência estrutural trazendo grande conforto, robustez e leveza, proporcionando a maior largura do mercado. As poltronas atendem às normas nacionais e internacionais de segurança. Traz de série cintos de segurança

O porta-pacotes tem desenho limpo, sem suportes aparentes, com pega-mão integrado e com porta-focos de alta tecnologia em Led e direcionais, onde o acionamento se dá por toque, eliminando totalmente os botões. O veículo também conta com o aviso de WC ocupado em cada foco.

A iluminação é indireta em Led SMD, incorporada ao porta-pacotes e ainda conta, como item de série, com sistema de cromoterapia, onde é possível escolher entre 256 cores disponíveis, além do modo

automático onde há variação de forma suave, trazendo uma sensação única aos passageiros. A Neobus, aliás, também inovou ao incorporar a cromoterapia em seus produtos. “Esses são diferenciais que coloca o nosso produto em um novo patamar. Trabalhamos intensamente para ter um design com modernidade e para e agregar muita tecnologia para que o passageiro (e consequentemente o nosso cliente) veja que o produto é diferenciado”, declara Boschetti.

O sistema de mídia para o passageiro pode ser com monitores individuais incorporados à poltrona, no porta-pacotes retrátil tipo avião ou ainda o tradicional monitor junto ao teto. O veículo possui um monitor de 22 polegadas integrado à parede de separação desenvolvida com formato curvo para frente do veículo. Isso garante uma perfeita visualização do monitor dianteiro mesmo nas primeiras poltronas.

O acabamento interno do ônibus traz materiais de alta qualidade e tecnologia que garantem o isolamento térmico e acústico. Assim, o veículo está apto a operar nos climas mais severos em que a temperatura externa pode variar entre 30° C e +50° C.

O sanitário foi desenvolvido pensando no maior conforto do usuário, com grande espaço interno e linhas fluidas de desenho, o que permite fácil acessibilidade. O sanitário dispõe de um sistema de exaustão mecânica que gera sempre pressão negativa no interior, garantindo que os odores não entrem para o salão de passageiros. O espaço é refrigerado e possui iluminação por Led. As torneiras possuem temporizador mecânico. No sanitário há ainda a opção de mictório. “Estamos trazendo ao passageiro do ônibus o mesmo tipo de conforto que tem o passageiro que está voando”, destaca Boschetti.

O New Road N10 conta com dois



O motorista do New Road tem uma geladeira integrada ao apoio de braços



A Neobus focou em um design de leveza com robustez

sistemas de bares para o salão: um vertical com desenho exclusivo, geladeira, suqueira e cafeteira, e outro com rodomoça na parte traseira com geladeira dupla, suqueira, cafeteira e até pia.

O New Road N10 também valoriza o posto do motorista, que conta com geladeira integrada ao apoio de braços lateral como opcional, múltiplas saídas de ar na cabine, opção de ar-condicionado independente com sistema de desembaçamento de grande capacidade, iluminação da cabine com Led, computador de bordo, painel ergonômico no conceito automotivo, além de um amplo espaço interno.

A porta de serviço tem amplo acesso e a abertura ocorre por controle remoto de série. Os espelhos retrovisores exclusivos, com luzes direcionais e luz de cortesia para abertura de porta, permitem ótima visualização e têm opção de controle elétrico com sistema de desembaçamento.

A escada possui luz de degraus semi-direta, que não atrapalha o motorista e

acende automaticamente com a abertura da porta. As portinholas do bagageiro possuem maçanetas exclusivas que permitem fácil destravamento com uma única chave para todo veículo. Conta ainda com sistema de vedação dupla na parte inferior que evita acúmulo de sujeira na parte inferior da portinhola.

SEGURANÇA – O projeto do New Road N10 foi desenvolvido atendendo às mais rigorosas normas de segurança, R66, versão 1, que exige validação do projeto por meio de cálculo estrutural por elementos finitos, além dos testes práticos que envolvem teste de tombamento, teste de impacto frontal/lateral, teste de inclinação máxima lateral e teste de célula de sobrevivência. O maior desafio da engenharia no desenvolvimento do projeto New Road N10 foi atender a todos quesitos de segurança, sendo um carro robusto, o mais leve da categoria e cumprir a lei da balança. “Em resumo, o New Road N10 transporta mais por menos, consumindo menos combustível”, assegura Boschetti.

Segundo ele, tudo no New Road N10 foi

desenvolvido pensando na facilidade de manutenção. O aro de rodas é basculante permitindo acesso total à manutenção de suspensão e pneu, e a grade dianteira possui grande abertura com sistema de subida automática. O veículo também tem tampas laterais e traseiras de amplo acesso para facilitar a manutenção do chassi. Foi desenvolvido um porta-estepe na dianteira com sistema tipo gaveta e acesso pelo para-choque dianteiro que é retrátil e ainda possui roldanas de deslizamento. A própria estrutura de sustentação do estepe funciona como proteção da parte inferior dianteira da carroceria.

Para garantir ventilação no compartimento do motor, a saída de ar traseira foi concebida para permitir a maior exaustão de ar, graças ao posicionamento e desenho das aletas acima da tampa traseira que direcionam o ar quente diretamente para fora do veículo. Com isso, é reduzido o aquecimento no salão e evita o superaquecimento do motor.

Com toda essa tecnologia, Tomiello se mostra positivo em relação ao mercado e a concorrência existente. “Mesmo em época de crises, a Neobus cresceu. Além disso, já recebemos feedbacks positivos dos clientes, o que indica que em breve devem efetivar os negócios”, conclui o executivo. ■

A VANG DA TECN

Faça revisões em seu veículo regularmente



IRIZAR *i6*

GUARDA LOGIA



 **IRIZAR**

www.irizar.com.br



Exposição destaca tendências em inovação e tecnologia

A realização da FetransRio de 2012 refletiu a importância do transporte coletivo para melhorar a mobilidade urbana e coroou os avanços tecnológicos e estéticos dos ônibus fabricados no Brasil

■ AMARILIS BERTACHINI E SONIA MORAES

A Feira Rio Transportes (FetransRio), o mais importante evento do segmento de transporte de passageiros do Brasil, que aconteceu em outubro no RioCentro, zona sul do Rio de Janeiro, destacou em sua 9ª edição, a evolução dos ônibus urbanos e rodoviários e as últimas tendências em produtos e serviços.

“Em um momento único pelo qual o País está passando, com uma grande mudança no patamar de importância do transporte coletivo, a FetransRio reflete esta nova realidade que o Brasil vive em termos de mobilidade, com grandes investimentos que vão mudar o patamar da qualidade da mobilidade urbana. Para fazer frente a isso, as indústrias estão investindo pesadamente em novos produtos e em novas tecnologias. É a conjunção

de um círculo virtuoso. A feira cresceu, incorporou mais tecnologia e debates para conhecermos as melhores práticas de tudo o que está acontecendo no mundo”, declarou Lélis Teixeira, presidente da Fetranspor (Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro), entidade promotora da 9ª edição da FetransRio/ExpoÔnibus, que atraiu em torno de 10 mil visitantes.

De acordo com Teixeira, a feira aconteceu em um momento especial, nesse período que antecede a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos, propício para discutir o que já foi feito de bom e o que pode ser melhorado. Em sua avaliação cresceu o nível de consciência da sociedade e as cidades estão ficando mais sustentáveis, o que as leva a priorizar o

transporte coletivo, investindo mais em infraestrutura e adotando veículos sustentáveis e combustíveis alternativos.

Somente para a visita programada pela organização do evento para os visitantes conhecerem o Transoeste, o novo sistema de BRT (Bus Rapid Transit) implantado no Rio, foram mil pessoas inscritas, de técnicos a autoridades de outras cidades e de outros países.

Para José Antonio Fernandes Martins, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus) – entidade que também participou da realização da feira – a indústria brasileira de ônibus está preparada para ser protagonista de uma exposição desse escalão porque já desenvolve modelos com tecnologia igual ou superior aos dos melhores



fabricantes do mundo. “A convite da Fetranspor concordamos em fazer esta feira aqui no Rio de Janeiro devido à imagem que o Rio está tendo com as Olimpíadas e pelo bom relacionamento que a Fabus sempre manteve com o pessoal da Fetranspor”, declarou.

MARCOPOLO – A encarroçadora gaúcha Marcopolo apresentou na feira o Audace, um ônibus direcionado para operações de fretamento contínuo e receptivo e que também é adequado para linhas regulares de médias e curtas distâncias. Com esse modelo, a empresa entra em um novo segmento de mercado para o qual ainda não tinha um produto adequado. De acordo com Paulo Corso, diretor de operações comerciais da Marcopolo para o mercado brasileiro, a expectativa é de vender em 2013 acima de 700 unidades do Audace. “Temos o Ideale e o Viaggio 900, que são produtos feitos em chassis com motores dianteiros, mas nós sentíamos a necessidade de um carro no meio dessas duas categorias”, justifica, destacando que esse lançamento tem configurações simples, mas com detalhes de um ônibus sofisticado no design e em outros aspectos.

A princípio, a empresa fará o novo veículo somente com motor dianteiro, versão 4x2, com até 12,7 m de comprimento e 3,2 m de altura. O novo rodoviário tem capacidade para transportar de 46 a 49 passageiros, farol integral exclusivo com todas as funções, indicador de direção, pisca em Leds e luz de neblina opcional. A frente recebeu grades em colmeia e a grade do para-choques é similar à da família G7.

No salão de passageiros está outra novidade do Audace: a Marcopolo desenvolveu uma nova poltrona executiva, mais larga, com 1.030 mm, com o objetivo de oferecer mais

conforto em relação aos assentos encontrados em outros veículos desse segmento.

Em seu estande na FetransRio, a Marcopolo exibiu o ônibus de número 350 mil, um Double Decker comemorativo à marca de 350 mil ônibus fabricados em seus 63 anos de história, e outros produtos de destaque de sua linha. Entre eles está o Paradiso 1200, da Geração 7, que foi reestilizado. O veículo ganhou novos elementos estéticos e de sinalização externa em Led e o interior ficou mais sofisticado, com painel de instrumentos em material soft touch (toque macio), com regulagem automática da posição dos comandos satélites, além de uma nova poltrona semileito. O modelo está com nova grade dianteira, de desenho mais leve. Outro ônibus exposto foi o Viale BRT, que atende às exigências dos sistemas de plataformas de embarque, e pode ser configurado para as necessidades específicas em número de passageiros e acessibilidade.

IRIZAR – A Irizar Brasil levou para a FetransRio o Irizar i6, seu novo rodoviário de alto padrão que foi idealizado para rodar em serviços regulares e eventuais. “O i6 é um produto desenvolvido para atender à gama rodoviária, está posicionado entre o PB e o Century e atende aos aspectos de conforto, segurança, economia e a todas as normativas mais exigentes do mercado mundial”, declarou João Paulo da Cunha Ranalli, gerente nacional de vendas da companhia. O modelo

foi lançado há dois anos na Espanha, mas, segundo o executivo, a empresa não trouxe o i6 para o Brasil num primeiro momento porque ele tinha características europeias e decidiu aguardar para fazer as adaptações necessárias para a realidade brasileira. “É muito caro desenvolver um produto”, afirma, revelando que foram investidos 20 milhões de euros no desenvolvimento desse veículo (ver matéria nesta edição).

Além deste lançamento, a empresa expôs em seu estande o rodoviário de luxo PB e uma unidade do modelo Century. A encarroçadora incorporou algumas melhorias na linha do PB, como o Digiplex, um sistema desenvolvido para a Irizar, que melhorou a ergonomia para os motoristas e reduziu 100 quilos na carroceria para facilitar a manutenção no dia a dia.

MASCARELLO – A paranaense Mascarello expôs em seu estande da FetransRio o GranMetro BRS, o primeiro exemplar de sua nova linha de ônibus urbano GranMetro, desenhado para chassis de motor traseiro. Os veículos dessa linha podem ser padron, articulados ou



Double Decker que comemora a marca de 350 mil ônibus da Marcopolo



biarticulados, permitindo diferentes tipos de aplicação.

Segundo Jacel Duzanowski, diretor comercial da Mascarello, a novidade deste modelo é sua frente avançada, com desenho mais arredondado que destaca o itinerário eletrônico de série, com maior área envidraçada e foco na aerodinâmica. O para-brisa tem janelas espias laterais, em ambos os lados, com tamanho mais adequado à aplicação de ônibus urbano e pode ser dividido verticalmente ou inteiriço. Os limpadores foram posicionados na parte superior para permitir melhor limpeza.

Os espelhos retrovisores foram pintados na mesma cor do veículo. Os faróis possuem luz diurna em Led, com superfície de proteção inteiriça em policarbonato, o que resulta em maior segurança devido à melhor iluminação e proteção em caso de acidente. A traseira recebeu iluminação em Leds independentes para facilitar a manutenção e proporcionar o dobro de área luminosa para as

luzes de freio, em comparação à dos modelos urbanos convencionais.

Além do GranMetro BRS a Mascarello mostrou na feira outros dois modelos: o Gran Micro Rodoviário – que tem aplicações em turismo, escolar e fretamento, com comprimento de 7,7 metros a 8,8 metros e que pode ser encarroçado sobre chassis Agrale, Mercedes-Benz e Volkswagen – e o Roma 370, que tem aplicação rodoviária e de turismo, com comprimento de 12,6 metros a 14 metros e que pode ser feito para os chassis Mercedes-Benz, Scania, Volvo e Volkswagen.

CAIO – A Caio Induscar destacou na FetransRio seus modelos de ônibus direcionados para sistemas BRT, já prevendo a demanda decorrente dos grandes eventos esportivos. Entre os ônibus que levou para a feira, a encarroçadora apresentou em seu estande os modelos Millennium BRT, Millennium BRT articulado, e uma versão reestilizada do Apache Vip.

Chamada de Millennium BRT, a linha da Caio tem três versões de ônibus. A que foi primeiramente lançada é a versão de veículos biarticulados com piso baixo, já em circulação no sistema de corredores de ônibus da cidade de São Paulo. A outra versão é a que a empresa considera um modelo de BRT puro, um carro articulado, com piso alto e embarque em nível, com portas do lado do motorista (lado esquerdo) e com ar-condicionado opcional. O terceiro modelo apresentado ao mercado é o de veículos alimentadores do sistema, com porta de embarque pelo balanço dianteiro.

Segundo Maurício Lourenço da Cunha,

diretor industrial da Caio, a empresa estima encerrar 2012 com 300 unidades vendidas dessa linha e espera chegar a 500 unidades em 2013, o que estaria próximo a 6% do volume total de produção projetado para o ano.

Já o modelo reestilizado do Apache Vip, que é o urbano mais vendido pela encarroçadora, pode ser fabricado sobre chassis Agrale, Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen e Volvo. Tem comprimento de 9,5 m a 13,2 m, iluminação em Led e itinerário eletrônico. O modelo tem elevador para deficiente físico e portas de acesso com acionamento pneumático.

Segundo Cunha, o Apache Vip representa cerca de 60% da produção da Caio, o que justificou essa iniciativa de fazer algumas modificações para manter o interesse dos clientes pelo produto. As principais diferenças entre o novo Apache Vip e o antigo são as modificações nas linhas da frente e da traseira da carroceria (para-choque e grade), e o conjunto ótico dianteiro, que deixaram o visual mais harmônico e limpo.

NEOBUS – A Neobus, que fabricou o primeiro ônibus BRT do Brasil, para o sistema de Curitiba, aproveitou a FetransRio para mostrar suas soluções em mobilidade urbana através de variações do modelo Mega BRT. Em seu estande, a empresa expôs o Mega BRT Articulado, com chassi Volvo B340 MA; o Mega BRT, com chassi Mercedes-Benz O-500 M; o Mega BRT Articulado, também com chassi Mercedes-Benz O-500 MA; o Mega BRT Articulado, com chassi Scania K-310; e o Mega BRS Low Entry, com chassi Scania K-310 UB.

O futuro do transporte passa por aqui.



Paradiso 1800 DD

Viale BRT

Com uma combinação perfeita entre tecnologia e design inovador, a Marcopolo produz soluções que trazem, em sua concepção, o que há de mais moderno e avançado nos segmentos de ônibus rodoviários e urbanos para aproximar pessoas com conforto e segurança.



Marcopolo

APROXIMANDO PESSOAS

www.marcopolo.com.br

 facebook.com/OnibusMarcopolo

 twitter.com/OnibusMarcopolo

 youtube.com/OnibusMarcopolo

Cinto de segurança salva vidas.

PLANETHOUSE_198_012



O modelo foi lançado pela Neobus na FetransRio de 2010 e, de lá para cá, já foram comercializadas mais de 1,3 mil unidades, que estão rodando em Curitiba, Porto Alegre, Florianópolis, São Paulo, Rio de Janeiro, Goiânia, Manaus e Palhoça. No mercado externo também há unidades rodando em Santiago (Chile) e Guayaquil (Equador).

“Fabricamos o maior ônibus do mundo para Curitiba. Hoje nossos BRTs são comercializados nas principais capitais do Brasil e tivemos a felicidade também de enviar os primeiros 90 BRTs para o Equador”, declarou Edson Tomiello, presidente da Neobus que em novembro lançou uma linha de rodoviários New Road (ver matéria na página 8).

COMIL – A encarregadora Comil fez na FetransRio de 2012 seu maior investimento já realizado em eventos. Isto porque, justifica Silvio Calegaro, diretor-geral da Comil, a



Em seu estande, a Mercedes-Benz apresentou o articulado O 500 UDA e O 500 MDA

empresa buscou apresentar-se de forma diferenciada para o mercado, principalmente pelo recente anúncio da implantação de sua nova fábrica, especializada em ônibus urbanos, na cidade de Lorena (SP).

“Acumulamos lançamentos para trazer a esta feira”, disse Calegaro. Um deles foi o Campione DD, que começou a ser comercializado em março de 2012 e é considerado top de linha. “Estamos falando de um produto que é o maior sucesso de vendas da história da companhia. Nós jamais tivemos um produto lançado que tivesse uma adesão tão rápida dos clientes. Conseguimos montar uma carteira muito rapidamente e embasada, principalmente, em mercados da América Latina, como Peru, Chile e Argentina, que demandam bastante esse produto.”

Tratado como um “irmão” do Campione DD, o Campione HD foi exibido para cativar os operadores de turismo cujo perfil de viagens exige grandes bagageiros. O modelo ganhou um novo design, seguindo o mesmo estilo do modelo de dois andares.

A Comil apresentou também os modelos urbanos Svelto e Svelto Piso Baixo e aproveitou para expor o Doppio BRT, que oferece soluções econômicas para o transporte de alta capacidade de passageiros, ideal para atender a sistemas de transporte BRT. O modelo, que já havia sido redesenhado em 2011, está com um design frontal mais aerodinâmico, com ar condicionado integrado à carroceria.

MERCEDES-BENZ – A Mercedes-Benz lançou no evento o chassi LO 916 para

micro-ônibus, um veículo totalmente novo desenvolvido para atender ao segmento de transporte urbano e rodoviário, nos serviços de fretamento e turismo, além da opção de uso também no transporte escolar.

O destaque deste veículo está na maior potência do motor Euro 5, e na maior capacidade de passageiros. Com o assento do motorista em uma posição mais avançada, além de ampliar o ângulo de visão, é possível a montagem de carrocerias de micro-ônibus com maior número de poltronas. “Com este modelo a empresa completa o seu portfólio de veículos Euro 5”, afirma Curt Axthelm, gerente sênior de marketing ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

O LO 916 tem duas opções de distância entre-eixos – de 4,5 metros, que pode receber carrocerias de até oito metros de comprimento, e de 4,8 metros para carrocerias de até 9,1 metros de comprimento –, com uma ou duas portas e largura entre 2,20 e 2,35 metros.

No seu estande a Mercedes apresentou os articulados O 500 UDA e O 500 MDA. A montadora anunciou o investimento na tecnologia híbrida por meio de parceria com a Eletra, empresa brasileira especializada em tecnologia de tração elétrica para transporte urbano.

O novo ônibus híbrido da Mercedes é montado no chassi O 500 U de 12 metros de comprimento e capacidade para transportar 77 passageiros. Tem piso baixo e sistema de ajoelamento que facilita o embarque e desembarque de passageiros.

MAN – A MAN Latin America lançou no



evento o chassi 17.260 OD, novo integrante da família Volksbus. A empresa também expôs em seu estande o ônibus híbrido Lion's City, modelo importado da Alemanha, e o Volksbus articulado 26.330 OTA para operação em corredores BRT.

O chassi 17.260 OD tem o propulsor MAN DO8, com seis cilindros e 260 cv de potência, que utiliza o sistema EGR (Recirculação de Gases de Exaustão) de pós-tratamento de emissões que dispensa o uso do Arla 32. Esta tecnologia, que atende à norma Euro 5 do Proconve P7, só é utilizada no mercado brasileiro pela MAN.

O ônibus híbrido Lion's City apresentado na feira começa a ser testado no Brasil a partir de 2013. A expectativa da MAN é começar a produzir o ônibus híbrido diesel elétrico no Brasil em dois anos, que ajudará na redução dos índices de poluentes expelidos.



Ônibus híbrido Lion's City da MAN começa a ser testado em 2013

SCANIA – O destaque da Scania na FetransRio foi o chassi F 250 4x2 com motor dianteiro de 9 litros e 250 cv de potência. Este chassi sai de fábrica com distância entre-eixos de 6.500 mm, configuração que permite instalar carrocerias de 12,6 metros até 13,20 metros de comprimento, o que proporciona grande capacidade de passageiros, sem perda de rendimento. Para garantir maior conforto ao motorista, o modelo possui coluna de direção ajustável. Um dos itens do pacote de opcionais é o freio ABS.

VOLVO – A Volvo Bus aproveitou o evento para lançar um moderno sistema de gerenciamento de frota para aplicação nas linhas de chassis urbanos e rodoviários. O equipamento permite que o transportador tenha um raio-x completo de suas operações, com informações sobre o consumo de combustível, emissão de poluentes, horas rodadas e velocidade média da frota por motorista. Também possibilita o acompanhamento em tempo real para identificar atrasos, problemas ou desvios de rotas e gera um histórico de posições.

IVECO – Participando pela primeira vez da FetransRio, a Iveco destacou em seu estande o chassi de ônibus S170, que marca a estreia da montadora italiana no

mercado de ônibus no Brasil. Equipado com motor dianteiro FPT NFE de 6,7 litros e 280 cv de potência, o veículo é oferecido em três opções de suspensão.

O S170 foi apresentado na FetransRio com carroceria Viale da Marcopolo, mas o modelo pode ser encarroçado por todas as marcas. O veículo começará a ser vendido no mercado brasileiro a partir de 2013 para aplicação em fretamento. “Depois de cinco anos, quando a Iveco tiver toda a sua linha de ônibus disponível no mercado brasileiro, a meta é ter 10% de participação neste segmento”, disse Pierre Lahutte, vice-presidente mundial da divisão de ônibus da Iveco.

A Iveco também levou para a FetransRio a nova versão do modelo CityClass que estará disponível para o varejo. O veículo de sete toneladas já é um dos campeões de venda da empresa no Brasil por conta do sucesso no programa de ônibus escolares. Com os novos veículos, a meta da Iveco é obter 25% de participação no segmento de micro-ônibus até 2015”, disse Paolo Del Noce, diretor do novo negócio de ônibus da Iveco Latin America.

AGRALE – A Agrale lançou na FetransRio o chassi MA 17.0 para aplicação urbana. “Este modelo abre para a empresa a perspectiva de participação em um segmento que representa mais de 40% das vendas no mercado interno, somente nesta categoria de produto”, disse Silvan Poloni, gerente de vendas da Agrale.

Além da apresentação do MA 17.0 e da nova suspensão, a empresa destacou também a linha de chassis Euro 5. ■

O ônibus do futuro

Especialistas internacionais falaram durante o 15° Etransport sobre as perspectivas de como será o transporte público no futuro; os conceitos citados aproximaram-se da realidade dos BRTs em implantação no Brasil

■ AMARILIS BERTACHINI

O presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Otávio Vieira da Cunha Filho, defendeu a importância da prorrogação dos juros de 2,5% para a compra de ônibus para além da data pré-estipulada, de 31 de dezembro de 2012, uma vez que as empresas operadoras do sistema de transporte público só farão realmente as principais aquisições de veículos após a finalização das obras de infraestrutura que estão em andamento em todo o País.

Cunha Filho foi um dos palestrantes no 15° Etransport - Congresso sobre Transporte de Passageiros, realizado durante a feira 9ª FetransRio, em outubro. Promovido pela Fetranpor e seus sindicatos, no Riocentro, o congresso reuniu cerca de dois mil participantes e o maior número de painéis, mesas-redondas e palestras de sua história. Além de eventos paralelos organizados por entidades e instituições ligadas ao transporte, a 9ª FetransRio, reuniu em torno de 10 mil visitantes que tiveram acesso às novidades tecnológicas de produtos e serviços apresentados em uma área de 20 mil metros quadrados de exposição, com aproximadamente 100 expositores e 100 ônibus, durante três dias.

A "Mobilidade Inteligente" foi o tema guarda-chuva para abordagem de inovações em gestão e tecnologia visando à eficiência e à qualidade de vida no deslocamento de pessoas. Nas mesas de debates foram discutidos, entre outros temas, os resultados mundiais e perspectivas brasileiras para o BRT (Bus Rapid Transit); os avanços do bio-combustível no Brasil; oportunidades do setor para 2016; os novos rumos do transporte público no País; e o ônibus do futuro e a

qualidade dos serviços.

"Nesse momento único por que passa o Brasil, por seus avanços na área econômica e social, temos a honra de sediar, no Rio de Janeiro, o principal evento de transporte do País. Se o Brasil vive um momento singular no cenário mundial, o Rio está tendo a oportunidade histórica de protagonizar este processo. A recuperação econômica e social mudou a face da nossa cidade, inclusive na sua mobilidade urbana. Os grandes eventos internacionais, como a Copa do Mundo, a Jornada Mundial da Juventude e os Jogos Olímpicos, fazem com que o Rio seja catalisador de significativos investimentos que deixarão um legado para o futuro das novas gerações, principalmente nos transportes coletivos", destacou o presidente da Fetranpor (Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro), Lélis Teixeira, na abertura do evento.

No painel "Pensando o Ônibus do Futuro" foram abordados alguns tópicos como a melhor utilização dos sistemas de transportes e o papel dos mesmos no processo

de integração das cidades, além das novas tecnologias disponíveis voltadas para a mobilidade.

Na oportunidade, foram apresentadas experiências internacionais como o sistema de transporte de Rouen, na França, a implantação do BRT Transoeste e dos corredores do tipo BRS (Bus Rapid Service) no Rio de Janeiro, assim como o estudo feito pela EBSF (European Bus System of Future) para melhoria do transporte por ônibus na Europa.

Kaan Yildizgöz, gerente regional da UITP (International Association of Public Transport) para o Oriente Médio e norte da África, falou sobre os objetivos da EBSF tendo como prerrogativa o programa PTx2 que visa dobrar o volume de passageiros transportados nos próximos anos. Entre os conceitos apresentados por Yildizgöz, o modelo de ônibus deve ser inteligente, inovador e integrado. Para isso uma das medidas seria a adequação da infraestrutura viária, além de uma política voltada para o setor e o estabelecimento de parcerias com os fabricantes de ônibus.

Denis Marchand, gerente da Siemens Infrastructure & Cities, apresentou o caso Optiguide System, desenvolvido na cidade de Rouen, a cerca de 100 quilômetros de Paris, na França. Implantado em três linhas com 30 quilômetros de extensão, 53 estações e 80 veículos, o projeto começou em 2.000, como uma maneira de oferecer maior acessibilidade ao transporte público. O sistema aumentou essa acessibilidade instalando plataformas no mesmo nível



**Otávio da Cunha Filho,
presidente da NTU:
"O ônibus do futuro
é o nosso BRT"**



Nossa tecnologia
no BRT ajuda o Rio a se
movimentar melhor.



O BRT Ligeirão Transoeste é o primeiro dos BRTs cariocas e a mais moderna modalidade de transporte rodoviário de massa do Brasil. São 91 ônibus articulados que circulam em 63 km de vias exclusivas, com paradas em 55 estações e 3 terminais de conexão, oferecendo rapidez, segurança e muito conforto aos cerca de 200 mil usuários/dia.

O M2MFrotaBRT é a principal ferramenta no dia-a-dia da operação:

- Dashboard com indicadores detalhados são atualizados em tempo real, refletindo a realidade operacional.
- Visualização esquemática da linha com eventos e alertas configuráveis, conservando a proporção entre pontos e veículos.
- Troca de mensagens em tempo real entre o CCO e os condutores pelo canal Buschat.
- Integração com câmeras embarcadas para visualização de imagens on-line.
- Painéis informativos nas estações apresentam a estimativa de chegada dos veículos por linha, sentido e tipo de serviço.
- Sistema de áudio integrado ao GPS dispara mensagens sonoras com informações úteis e avisos de próxima parada, em uma ou mais línguas.

É a tecnologia M2M Solutions monitorando o melhor dos caminhos.

dos ônibus e um sistema eficiente para facilitar a tarefa do condutor, uma vez que um dos objetivos do projeto é aumentar a velocidade média dos veículos. “Conseguimos fazer com o que o ônibus pare exatamente na plataforma, sem problema nenhum. As informações são recebidas por um sistema de vídeo e sensores, tudo integrado via computador. A velocidade de operação chega a 70 km por hora”, conta Marchand.

NOVO ENCARGO DO EMPRESÁRIO –

Depois de ouvir a explicação do representante da UITP sobre a qualidade dos serviços e o perfil do ônibus do futuro, Cunha Filho concluiu que a solução que vem sendo pensada internacionalmente é muito próxima do que já está sendo projetado em termos de BRT e BRS no Brasil. “Para nós, o ônibus do futuro é o nosso BRT. Se investirmos nessa ideia, ela vai se traduzir na nossa solução do futuro. É muito importante fazermos aqui uma ressalva de que o BRT não é mais uma solução de ônibus, é um sistema diferenciado, com um novo conceito e com a conscientização dos operadores de transporte de que precisam ter procedimentos novos para operar os sistemas de BRT”, declarou Cunha Filho. Isto porque, disse ele, o BRT envolve todo o trabalho de tratamento e conservação das estações, segurança, manutenção, informações ao usuário, procedimentos estes que passam a ser de responsabilidade do empresário. “Ele vai ter que assumir funções que antes não tinha. Ele simplesmente colocava o ônibus na rua e cuidava da operação do veículo. Nesses corredores, as manutenções das estações estão embutidas no custo do serviço, é uma atribuição que era do governo e que as empresas vão ter que tomar para si”, complementou. No caso do Transoeste é a Fetranspor que está assumindo toda a operação e manutenção desse corredor, encarregada do serviço de informação, limpeza, segurança das estações, e até da intervenção para prestar socorro no caso de um acidente ou de a faixa ficar impedida.

“De todos os BRTs que temos hoje no



Kaan Yildizgöz, gerente regional da UITP: o modelo de ônibus deve ser inteligente, inovador e integrado

Brasil, o Transoeste é o que mais se aproxima de uma operação ideal de sistema de BRT. Em Curitiba o sistema é antigo, está deteriorado, precisa ser revitalizado, assim como o de Goiânia que, inclusive, está acabando com seu corredor de BRT e colocando um VLT (Veículos Leves sobre Trilhos) de tão deteriorado que ficou o sistema”, declarou Cunha Filho.

Ele calcula que em um horizonte de 10 a 30 anos, o Brasil terá conseguido melhorar a imagem e a qualidade dos serviços, reduzir custos, obter ganhos de produção, operação e manutenção, aumentar a velocidade comercial, melhorar a pavimentação das vias e expandir a tarifa pré-paga. “Se formos comparar o programa que vem sendo executado na Europa com o que se tem executado no Brasil, temos algumas diferenças importantes. Primeiro que lá se trata de um programa, o ônibus do futuro é um programa que tem dotação orçamentária, iniciou em 2008, com 26 milhões de euros de aporte. No Brasil nós não temos um programa dessa natureza, não há incentivo e não existe planejamento com relação às questões do transporte público. E é disso que a gente se ressent, exatamente de não ter programas nem projetos onde todos os atores envolvidos trabalhem em conjunto. Falta isso no Brasil”, declarou.

De acordo com Cunha Filho, serão construídos até 2016, perto de 1.270 km de corredores de ônibus em todo o Brasil. “Isso é pouco para o que precisamos, mas é importante insistir na necessidade de se cuidar desses

investimentos e fazer com que eles sejam exitosos para mudarmos o panorama da qualidade do serviço de transporte do País.”

Em sua opinião, a tarifa como única fonte de recursos do setor é outro problema. “Em todos os países do mundo o transporte público é prioritário e é incentivado. A tarifa cobre, via de regra, 40% do custo e o resto são subsídios que o governo dá. Mas aqui no Brasil, quando se fala em subsídio, ninguém quer abordar isso. Os serviços metroferroviários sempre operaram com subsídio, mas os ônibus não. Felizmente, talvez com a insistência e a necessidade de melhorar a qualidade, agora se começa a pensar, ainda que timidamente, em alguns incentivos ao transporte público. Tivemos recentemente a desoneração da folha de pagamento, uma contribuição importante que o governo está dando. A renúncia fiscal do governo representa em torno de R\$ 1,1 bilhão por ano e vai possibilitar investimentos que precisamos fazer no nosso serviço”, explicou.

Denise de Moura Cadete Gazzinelli Cruz, coordenadora nacional do Prêmio ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) de Qualidade mostrou os níveis de exigência que devem servir de parâmetro para que o transporte público possa alcançar melhores níveis de aceitação e apresentou o trabalho que vem sendo desenvolvido pela ANTP para que os operadores passem a oferecer condições mais amigáveis aos usuários.

O presidente da Fetranspor, Lélis Teixeira, falou sobre o Transoeste e o BRS, seus impactos na reestruturação do sistema de transporte do Rio, e a repercussão entre usuários e na mídia. Finalizando o painel, Phillipe Vuillat, diretor da Egis Rail, mostrou novas tecnologias de transporte que estão sendo utilizadas no mundo e as mais diversas aplicações, incluindo o BRT que ganha espaço na América Latina, além do VLT e do monotrilho, presentes em muitas cidades europeias. ■

TDMAX ROD Transdata

**Seu passageiro no destino certo,
com o preço correto.**



DESARFO



O TDMAX ROD é a tecnologia desenvolvida pela Transdata Smart que oferece às empresas de ônibus com linhas rodoviárias a facilidade de cobrar do passageiro o valor correto por trecho percorrido. Ele identifica pelo GPS o local de embarque/desembarque, faz o cálculo dos impostos e permite a venda de passagens pela internet.

Além disso, os bilhetes emitidos pela impressora embarcada possuem valor fiscal, pois o sistema TDMAX ROD já é validado para operar em diversos estados signatários do PAF.

TDMAX ROD Transdata. É bom para o passageiro, é bom para a sua empresa.



BRASIL • ARGENTINA • COLÔMBIA
+55 19 3515.1100 | www.transdatasmart.com.br
comercial@transdatasmart.com.br



Tecnologia é nossa arte

Mercedes-Benz inicia vendas de vans inéditas no Brasil

A linha Sprinter fabricada na Argentina, formada por diversos modelos de vans para o transporte de passageiros, oferece novas versões disponíveis para o mercado brasileiro.



Além da Sprinter para 15 passageiros mais motorista, há opções de modelos 17+1 e 20+1

A Mercedes-Benz inicia em janeiro a comercialização de novas versões da linha de vans Sprinter para transporte de passageiros. Além da tradicional Sprinter 15+1 luxo e standard (15 assentos para passageiros e mais o assento do motorista), as inéditas opções 17+1 e 20+1 – maior van de transporte de passageiros

do mercado – aumentam as possibilidades para os clientes transportarem mais pessoas por viagem, otimizando a rentabilidade dos seus negócios. Essas configurações já saem montadas de fábrica, o que assegura maior qualidade, conforto, robustez e segurança no transporte de passageiros, seguindo a fabricante.

A Mercedes-Benz também inova no segmento e traz a primeira van de uso misto do Brasil, com capacidade para seis ocupantes e 7,8 m³ de compartimento de carga. Atenta ao mercado, a empresa apresenta uma solução de fábrica para clientes que necessitam carregar menor volume de carga e mais passageiros, sem abrir mão do conforto. Os principais mercados para esse produto são veículos de equipes de promoção, organização de eventos, foto e filmagem, publicidade, catering e outros.

“A Mercedes-Benz possui a mais completa linha de veículos comerciais leves do País, com 52 versões disponíveis”, afirma Dimitris Psillakis, diretor de Vendas e Marketing de Automóveis e Vans e de Desenvolvimento de Rede Brasil da Mercedes-Benz do Brasil. “A atual linha proporciona muito mais vantagens aos clientes, contribuindo para maior produtividade em suas atividades de transporte de carga ou de passageiros, resultando em maior rentabilidade”, comenta Adriana Taqueti, gerente senior de vendas e marketing para vans da

MERCEDES-BENZ, A MAIOR FABRICANTE DE VEÍCULOS COMERCIAIS DA ARGENTINA

Em 2012, a Mercedes-Benz celebrou 61 anos de sua chegada à Argentina. Exatamente no dia 6 de setembro de 1951, fundou ali a primeira fábrica fora da Alemanha, dando o passo inicial da expansão industrial da marca pelo mundo. Em mais de seis décadas de atividades, produziu cerca de meio milhão de veículos, sendo mais de 200 mil unidades do Sprinter, mais de 180 mil caminhões e mais de 100 mil ônibus.

A planta, batizada de Centro Industrial Juan Manuel Fangio, fica em Virrey del Pino, Província de Buenos Aires, e é



responsável para América Latina pela fabricação dos veículos Sprinter, que se posicionam na categoria de vans grandes vans”, consolidando sua importância como unidade produtora de veículos comerciais leves do grupo Daimler.

Atualmente, a Mercedes-Benz Argentina é um Centro de Competência Regional em Veículos Comerciais altamente especializado na produção de comerciais leves para transporte de cargas e

Mercedes-Benz.

A atual Sprinter atende dois dos maiores desafios do transporte: redução no consumo de combustível e no índice de emissões, segunda a fabricante. Sua tecnologia BlueEfficiency engloba um pacote de eficiência que visa à otimização do funcionamento dos subsistemas internos do motor. Além disso, sua transmissão foi desenvolvida com base nas necessidades típicas da aplicação de veículos comerciais leves.

Com relação ao nível baixo de emissões e respeito pelo meio ambiente, os motores Mercedes-Benz OM 651 LA biturbo de 4 cilindros são destaques em suas duas classes de potência: a versão 311 CDI Street conta com motor de 114 cv, com torque de 28,5 mkgf na ampla faixa de 1.200 a 2.400 rpm. Já as versões 415 CDI e 515 CDI têm motorização de 146 cv, com torque de 33,6 mkgf de 1.200 a 2.400 rpm.

Com alta potência e torque, os veículos Sprinter ganham maior agilidade no trânsito, com melhores arrancadas e retomadas e também com maiores velocidades médias, garante a Mercedes-Benz.

A tecnologia BlueEfficiency utiliza sistema de recirculação dos gases de escape (EGR) e atende ao Proconve P-7 (Euro 5).

De acordo com a montadora, a nova geração do Sprinter trouxe para o mercado mais uma importante inovação tecnológica: a introdução de dois eixos balanceadores Lanchester em seus motores, o que



Mercedes-Benz possui linha de comerciais leves com 52 versões disponíveis

representa mais um marco na evolução dos propulsores a diesel. Os balanceadores giram abaixo do virabrequim, no cárter, e levam o motor OM 651 LA a um nível de suavidade nunca antes alcançado nessa classe e contribuem para um menor nível de ruído do veículo.

Os balanceadores Lanchester do Sprinter são os primeiros entre todos os veículos comerciais leves do mercado, o que mais uma vez confirma o pioneirismo em tecnologia da Mercedes-Benz.

Os motores do Sprinter combinam perfeitamente com a transmissão manual ZF ECO Gear 6S-450 de 6 velocidades, cujas relações de marcha também propiciam

redução no consumo de combustível.

Com uma relação de marchas otimizada, o novo câmbio favorece as manobras em velocidades baixas. Já a relação da sexta marcha, 15% mais alta, contribui para manter a rotação do motor mais baixa, mesmo nas velocidades mais altas. O motorista ainda conta com um indicador que o auxilia na troca de marchas de maneira otimizada.

Além de contribuir para a economia no consumo de combustível, essa nova transmissão, desenvolvida para o mercado local, propicia melhor dirigibilidade e maior agilidade para o veículo, acrescenta a fabricante. ■

passageiros, destinados ao mercado local e à exportação.

O Brasil absorve 70% das exportações de Sprinter da fábrica da Argentina, que também exporta para mais de 50 outros países.

A América Latina possui posição estratégica no negócio de comerciais leves para o grupo Daimler. A Mercedes-Benz do Brasil ocupa a 6ª colocação entre as filiais da Daimler AG que mais vendem veículos

comerciais leves no mundo. A Argentina está na 10ª posição.

“A produção da nova geração do Sprinter na Argentina demonstra a confiança do Board da Daimler na Mercedes-Benz na América Latina”, afirma Dieter Zetsche, CEO da Daimler. “Estamos muito orgulhosos do trabalho realizado ali. Por esta razão, por exemplo, o motor OM 651 está sendo fabricado nesta unidade. Este motor não é produzido

em nenhuma outra planta fora da Alemanha e trata-se de um modelo de última tecnologia em motores diesel”.

A Mercedes-Benz Argentina conta atualmente com mais de 1.800 colaboradores e é a operação industrial de veículos comerciais mais importante da Argentina. Mais de 15 mil pessoas, entre empregados, fornecedores, transportadores, concessionários e pessoal de oficina, formam a cadeia de produção em torno da empresa.

Irizar projeta crescimento com seu novo i6

Encarroçadora paulista já contabiliza vendas de 460 unidades de seu recente lançamento rodoviário e está otimista com as perspectivas para 2013

■ AMARILIS BERTACHINI

O ano de 2013 deverá ser de crescimento para a Irizar Brasil. A empresa projeta um aumento de vendas em torno de 60%, cerca de 493 unidades, no mercado interno e de 25%, perto de 700 unidades, no mercado externo, em relação ao resultado de 2012.

Segundo João Paulo da Cunha Ranalli, gerente nacional de vendas da Irizar Brasil, a aproximação dos eventos esportivos que acontecerão no País, como a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos, e a manutenção dos juros baixos para financiamento da compra de ônibus em 2013 – de 3% no primeiro semestre e de 3,5% no segundo semestre – serão os principais motivos para esse desempenho positivo. “Estamos otimistas. Acho que haverá uma antecipação de compras para os operadores estarem mais preparados no momento da Copa. Além disso, os juros seguem praticamente negativos e isso vai alavancar vendas com certeza”, diz.

Uma das principais apostas da encarroçadora paulista é o recém-lançado i6, que deverá fazer frente à concorrência por suas características de inovação e segurança. “Inovamos tecnologicamente ao lançar um veículo com um sistema de multiplex (Digiplex), que controla todos os sistemas da carroceria, sem gerar interdependência entre eles. Em outras palavras, introduzimos o verdadeiro conceito Fail-safe, onde qualquer componente funciona de forma independente, sem o risco de que uma simples falha deixe o veículo completamente



inoperante. Também inovamos em segurança, cumprindo as últimas revisões das normas europeias, em toda sua gama de produtos, entre elas a R66-02, e em serviço, ao trazer para o mercado o conceito de “one-stop-shop”, oferecendo o pacote de benefícios mais completo do mercado”, declara Ranalli.

Já foram comercializadas 460 unidades do i6 em 2012 – 263 já entregues – e a expectativa é de vender 700 carros em 2013, entre os mercados interno e externo. Somente para o grupo Constantino (Breda, Manoel Rodrigues, Princesa do Norte, Expresso União, Expresso Itamarati e Viação Piracicabana) foram vendidas 100 unidades. Além disso, o novo modelo já foi exportado para diversos países como Austrália, Chile, Peru, África do Sul e Uruguai.

O i6 é um produto que está posicionado entre os modelos PB e Century e tem atrativos que focam conforto e segurança para os usuários e economia para os operadores. O que o diferencia do PB, além do

design, são itens que no PB vêm de série e no i6 são opcionais, como o ar quente e o ar frio. “O PB está em outro patamar, já o i6 vai concorrer com o G7”, declara Ranalli, referindo-se à linha de ônibus rodoviários da concorrente gaúcha Marcopolo.

A diferença de preços entre os três modelos fabricados pela encarroçadora varia em torno de R\$ 20 mil de um produto para outro. O valor do Century varia de R\$ 250 mil a R\$ 260 mil, o i6 está entre R\$ 270 mil e R\$ 280 mil e o PB vai de R\$ 290 mil a R\$ 300 mil, somente carroceria.

Na opinião do executivo, é possível que alguns clientes do PB migrem para o i6, mas ele acredita que outros permanecerão fiéis ao modelo PB, considerado um carro top de luxo e que continuará atendendo ao serviço rodoviário que exige um diferencial, que tem grande concorrência entre linhas, entre empresas, e que precisa causar impacto. “Ele impõe, marca presença”, descreve. Segundo Ranalli, até o lançamento do i6 o Century era o modelo top de vendas, com 50% de presença, mas hoje o i6 já conquistou 35% de participação.

Na Europa o i6 foi lançado há dois anos pela matriz espanhola. “Não quisemos trazê-lo antes para o Brasil porque ele tinha características europeias e, pela nossa experiência no País, já sabemos do que nosso cliente brasileiro precisa para atender seu usuário. Assim, preferimos esperar para fazer as adaptações

necessárias à realidade brasileira”, declara Ranalli. De acordo com o executivo, foram investidos perto de 20 milhões de euros no desenvolvimento total desse produto, para atender a todas as plantas do grupo, com suas necessidades regionais e normativas locais.

Os ônibus estão sendo fabricados na planta de Botucatu (SP), que tem uma produção total de até quatro carros por dia (três i6 e um PB ou um Century). No início de 2013 a Irizar inicia a construção de sua nova fábrica que fica a 3,5 quilômetros de suas atuais instalações. A previsão é de que a planta entre em operação no segundo semestre de 2014.

Em 2012, as vendas da Irizar cresceram 50% em relação ao ano anterior, somando, de janeiro a novembro, 378 unidades comercializadas no mercado interno e 550 no mercado externo.

Desde que começou a operar no Brasil, há 15 anos, a Irizar apresenta um crescimento médio de 25% ao ano, segundo Ranalli. A



Ranalli: em 2013 haverá antecipação de compras pelos operadores para a Copa de 2014

empresa vem fazendo mudanças em seu visual de marca e todos os próximos lançamentos terão em sua denominação a letra “i” na frente de algum número, seguindo a ideia do i6.

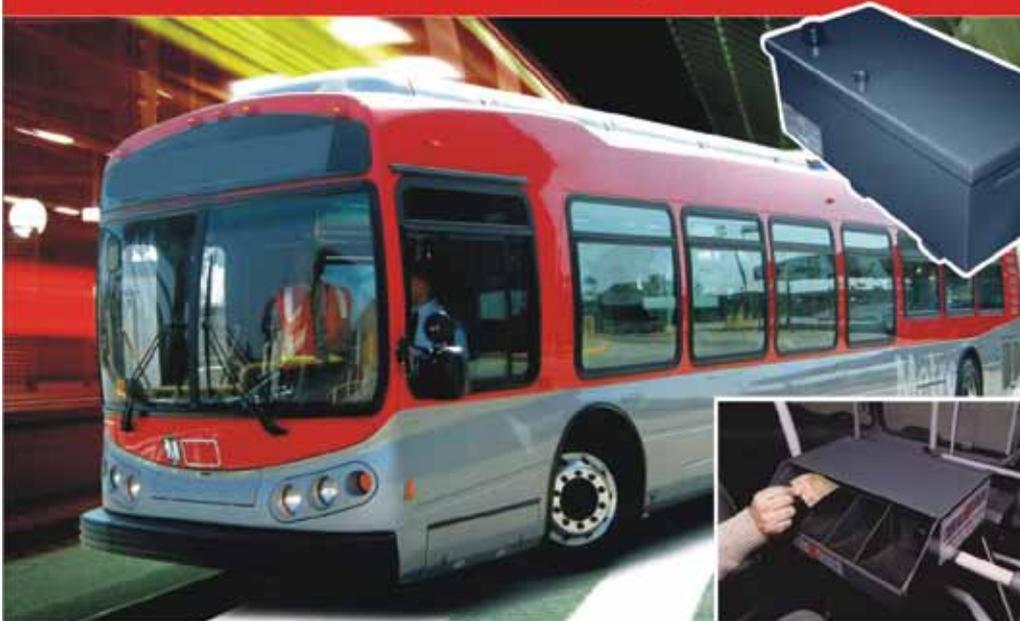
O executivo afirma que o grupo Irizar tem bem clara a importância do Brasil no contexto do mercado mundial, pela grande demanda de ônibus. O País representa cerca

de 20% do faturamento do grupo, e este ano passou do terceiro para o segundo lugar em vendas, tomando o lugar do México e posicionando-se atrás apenas da matriz. A empresa espera conquistar no ano que vem um market share de 10% no segmento rodoviário – hoje está entre 3% e 4%. “Vamos trabalhar para isso. O Brasil tem uma grande demanda de ônibus e hoje, com o i6, a Irizar tem produto para todos os níveis de necessidade dos clientes”, afirma.

Além de sete fábricas de carrocerias no mundo, a Irizar tem quatro fábricas associadas: uma de ar-condicionado, a de sistemas pneumáticos usados em ônibus, uma que trabalha com sistemas de tração voltados para opções de trações como nucleares, eólicas, ônibus híbridos, e uma quarta empresa que trabalha com software de sistemas para gestão operacional. O objetivo da Irizar é poder vender ao cliente um sistema completo de gestão de frota e de segurança operacional. ■

Lucro Garantido!

Seu faturamento longe dos assaltos
Gaveta-cofre inibe a intenção de assalto.



- Fácil instalação
- Não altera o layout do veículo
- Elimina manutenção e substituição das gavetas convencionais
- Modelos exclusivos para microônibus
- Sistema “Boca-de-Lobo”
- Retardo de abertura (temporizado) ou chave multiponto unificada para frota

Peça à sua Encarroçadora
(Gaveta-cofre “SEGCASH”)

www.segcash.com.br

SEG CASH[®]

Comércio de Sistemas de Segurança

segcash@segcash.com.br
Rua Major Fabriciano do Rego Barros, 300
41 3278-6461 Fax 3276-0519
Curitiba - Paraná - CEP 81670-010

Comil compensa queda de vendas com exportações

Empresa fecha o ano de 2012 com lançamentos e início da construção da fábrica de ônibus urbanos em Lorena, interior paulista

■ WAGNER OLIVEIRA



Cerca de 250 unidades do Campione Double Decker foram vendidas ao mercado externo

A encarroçadora termina o ano de 2012 com uma série de conquistas que reforçaram a posição da empresa entre as principais fabricantes de ônibus do Brasil. O anúncio da nova unidade fabril em Lorena (SP), o sucesso do Campione Double Decker e os negócios fechados no mercado interno estão entre os destaques.

De acordo com o gerente de marketing e pós-vendas da Comil, Rodrigo Montini, o maior valor agregado de produtos comercializados nos mercados doméstico e externo compensou a queda de 15% nas vendas internas. No geral, as vendas de ônibus recuaram 6% este ano. “Por outro lado, nossas exportações para os países subiram 8% este ano. Com isso, nosso faturamento não representou perdas em relação a 2011”, afirmou.

Para o executivo, o mercado interno deve encerrar 2012 com 33 mil unidades emplacadas, o que representa resultado a ser comemorado, principalmente, em razão da mudança tecnológica do Euro 3 para o Euro 5, que

encareceu o preço dos veículos. Para o ano que vem, Montini projeta um mercado semelhante. “Acreditamos que 2013 registrará um mercado inalterado. Mas o negócio do ônibus no Brasil continuará sendo muito promissor. Novos corredores de BRT, investimentos na infraestrutura e, claro, os grandes eventos esportivos vão dinamizar cada vez mais nosso segmento”, reforçou.

Tanto a Comil acredita no Brasil que anunciou em julho deste ano investimento de R\$ 110 milhões na instalação da nova unidade fabril, voltada para a produção de veículos urbanos, foi feita em julho. A fábrica, que vai gerar 500 empregos diretos e mil indiretos, terá capacidade de produzir 20 ônibus urbanos por dia. A unidade deverá estar pronta em meados de 2013. Com a nova operação, a Comil vai transferir a produção de ônibus urbanos da sede, em Erechim (RS), para Lorena e elevará em 100% sua capacidade produtiva.

Segundo Montini, a nova fábrica vai ajudar a impulsionar os negócios da Comil, empresa

que atualmente detém 11% de participação no mercado brasileiro, considerados os segmentos urbano e rodoviário. Os ônibus montados na unidade do interior paulista já estão dentro do novo conceito de sofisticação, que, além do bem-estar do passageiro, priorizam a lucratividade do operador. “Sem dúvida, o transporte público brasileiro vai entrar em uma nova fase com serviço de qualidade superior. Isso será importante para atrair novos usuários e contribuir com a melhoria da mobilidade nas cidades brasileiras”, afirmou o executivo.

LANÇAMENTOS – De olho nas novas tecnologias e atenta às demandas de mercado, a Comil lançou dois modelos de ônibus em 2012. O Campione Double Decker foi apresentado em janeiro e já se tornou um sucesso de vendas, principalmente no exterior, segundo a fabricante. O DD foi elaborado para atender empresas que prestam serviço de turismo de alto padrão e viagens de longa distância.

Outro modelo foi lançado em outubro, o Doppio BRT. Adaptado para atender os sistemas de transporte rápido, que já começam a ser utilizados em todo o Brasil, o Doppio BRT chega como um dos veículos com melhor custo-benefício do mercado para este segmento. O novo modelo apresenta um design frontal totalmente aerodinâmico, com ar-condicionado integrado à carroceria. O Campione Double Decker, desenvolvido para o transporte rodoviário de alto padrão, encerra 2012 como o modelo mais exportado da Comil no ano. Cerca de 250 unidades foram vendidas ao mercado externo, principalmente para a América Latina, representando 40% do total

comercializado para outros países no período.

Segundo Montini, a Comil vem tentando aumentar os negócios na Argentina, o maior mercado na América do Sul depois do Brasil. Também quer expandir a internacionalização com um novo trabalho na África, continente para o qual já exportou em 2009 mas que pretende reforçar a representação comercial.

Além da Argentina, os maiores de vendas foram também feitos ao Peru, onde o ônibus Comil já é bastante utilizado nos sistemas de transporte público urbano. Recentemente, duas importadoras argentinas fizeram pedidos de 50 unidades do modelo. A Plusmar comprou 30 e a Colcar, 20 Campione DD, ambas da Argentina. As importadoras Diveimport e Scania estão entre as principais clientes de DD no Peru, 110 e 40 unidades, respectivamente.

“A consolidação do Double Decker da Comil no mercado externo é resultado de um forte trabalho em conjunto com nossos parceiros em cada país. O mercado esperava um produto como o Campione DD, com um alto padrão de qualidade, bom custo-benefício e com um pós-venda especializado”, afirma o gerente de exportação, Airton A. Dalla Corte.

A Comil alcançou importantes mercados onde já começa a consolidar sua presença, como a Bolívia, através da Empresa Transcopacabana e o Panamá, com a empresa CDM. No Chile, o maior parceiro, Comisa, adquiriu cerca de 40 unidades este ano.

O Campione DD também apresentou bons resultados no mercado interno. Desde o lançamento, 25 unidades foram vendidas para diferentes empresas de transporte em todo o Brasil. Transportes Thomaz, Capital Turismo, Adelazeri, MS Transportes e Turismo, Neddstur e Ricardo Turismo são algumas das que incorporaram o DD em suas frotas recentemente.

NOVOS NEGÓCIOS PELO BRASIL – A Comil conquistou importantes clientes e manteve suas parcerias com diversas empresas de transporte de passageiros em todo o território



Entrega de um dos lotes de ônibus com a presença de Belarmino Assunção Marta (ao centro)

nacional em 2012. Também participou ativamente do setor através de eventos como a Fetransrio, ocorrida em outubro.

Um dos principais parceiros do ano foi o Grupo Belarmino, segundo maior em transporte coletivo do Estado de São Paulo e quarto do Brasil, que adquiriu mais de 300 novos ônibus Comil, incluindo 40 unidades do lançamento Doppio BRT. Os ônibus aumentaram a frota das empresas Ouro Verde, Viação Lira, São José e VB, que atendem os destinos de Campinas, Americana e Sumaré.

A entrega de um dos lotes dos ônibus foi feita em outubro na fábrica da Comil, Erechim, a Belarmino Assunção Marta, sócio do Grupo Belarmino. Participaram do evento o presidente do Conselho de Administração, Deoclecio Corradi e o vice Dairto Corradi. Na ocasião, Belarmino Marta aproveitou para visitar a fábrica e conhecer novos produtos da Comil.

“Essa venda para o grupo representa uma nova era para a Comil. Os produtos terão visibilidade, sendo operados numa região nobre, por uma empresa conhecida por sua qualidade e confiabilidade. Hoje o Brasil vive um grande momento de investimentos em ônibus de alta capacidade de transporte de passageiros, e a Comil está conquistando esse mercado por meio do modelo Doppio”, afirma o representante Fermino Kozak. Recentemente, outro lote de mais de 40 carros foi vendido para a empresa de transportes Tuca, também do Grupo Belarmino.

A Comil também entregou, nos últimos meses, 120 ônibus modelo urbano Svelto para

duas empresas participantes do consórcio PróUrbano, de Ribeirão Preto, São Paulo. A empresa Transcorp adquiriu 92 novos ônibus, e a Sertran, mais 32 carros, todos modelo urbano Svelto.

“Procuramos parceiros sérios e sólidos no mercado como a Comil porque precisamos garantir sempre a qualidade dos nossos serviços para manter nossos clientes satisfeitos”, declara Luis Gustavo Guimarães Vianna, diretor da Transcorp.

Os sistemas de transporte público da zona Leste de São Paulo e da cidade de Guarulhos acabam de receber 31 novos ônibus comil. Os veículos, modelo Svelto Midi com chassi Mercedes-Benz foram adquiridos pela empresa Vipol dentro de um plano de renovação de sua frota, que atualmente é de cerca de 80 carros.

Com a compra, a Vipol torna-se uma das primeiras empresas da região metropolitana entre Guarulhos e São Paulo a utilizar a tecnologia Euro 5, que reduz a emissão de gases poluentes na atmosfera. O investimento possibilitou um aumento da capacidade de transporte de passageiros com o mesmo número de veículos. Segundo a empresa, alguns micro-ônibus foram substituídos pelos modelos da Comil, com espaço 35 passageiros sentados e 27 passageiros em pé.

Conforme Montini, o desempenho e conquistas deste ano tornam 2013 ainda mais desafiador. “Esperamos dar sequência ao nosso trabalho com foco nas necessidades dos nossos clientes e nos prepararmos para o início da operação na nova fábrica”, disse. ■

A expansão internacional da Marcopolo

Negócios da encarroçadora gaúcha no exterior foram poupados da crise mundial graças ao seu posicionamento em mercados emergentes

■ AMARILIS BERTACHINI

A crise financeira internacional, que no primeiro plano afetou fortemente os países do primeiro mundo e castigou menos os mercados emergentes, impactou em menor escala os países onde a população utiliza mais intensamente o transporte coletivo. “Às vezes é bom ser pobre”, brinca o gerente de estratégia e marketing da Marcopolo, Walter Cruz, ao explicar que a conjuntura de crise mundial acabou tendo um lado positivo para os negócios internacionais da maior encarroçadora brasileira do setor, que produziu, de janeiro a setembro deste ano – último dado disponível até o fechamento desta matéria – 14.201 mil unidades para o mercado interno e 9.756 ônibus nas fábricas no exterior.

A Marcopolo registrou crescimento de 3,1% no número de unidades fabricadas nos primeiros nove meses de 2012, em comparação ao mesmo período do ano passado. O desempenho é resultado do aumento das exportações, que cresceram 38,2%, e também do crescimento das operações no exterior, que subiram 20,6%.

“Se avaliarmos nosso posicionamento, tirando Portugal, não estamos em países de primeiro mundo, estamos em países emergentes que sentiram menos o problema da crise e, por consequência, nós também. Ônibus não são para países ricos, que têm muito dinheiro para aplicar em infraestrutura subterrânea, em metrô, e em trens de alta velocidade. Nesses mercados os governos subsidiam, porque o



Walter Cruz: produção da fábrica da Índia deve fechar com 16 mil unidades em 2012

investimento é muito alto, coisa que os países emergentes não conseguem fazer. Nos países emergentes o transporte é baseado em ônibus”, compara Cruz.

Ao usar como exemplo Portugal, o executivo explica que a operação da Marcopolo naquele país não deu certo porque a Europa é um mercado de alto padrão, com elevado nível de exigência, e, apesar de a empresa ter conseguido, ao longo do tempo, aprender como fabricar ônibus com esses padrões, a fábrica local era muito pequena, vendia cerca de 200 unidades por ano. “Com a crise de 2008, quando o mercado europeu despenhou, ainda ficamos quase um ano com a fábrica em atividade, mas o mercado quase desapareceu. E aí a fábrica já não se justificava

mais e resolvemos fechar, tanto que até hoje o mercado europeu como um todo continua quase que em decréscimo violento, não só no segmento de ônibus, mas em tudo”, explica Cruz.

A unidade, instalada em Coimbra e fechada em 2009, foi a primeira subsidiária do grupo no exterior e marcou o início do processo de internacionalização da companhia, em 1991. O prédio que a Marcopolo ocupava era alugado e foi devolvido. “Entregamos o prédio, acertamos todos os funcionários que tínhamos; os brasileiros nós trouxemos de volta e os equipamentos foram redistribuídos e aproveitados em nossas fábricas no Egito e na Colômbia”, explica.

Cerca de 30% da receita da Marcopolo têm origem nas vendas para o exterior, sendo que 10% são exportações do Brasil para outros mercados e 20% são referentes à produção local em cada um dos países onde a companhia está instalada.

Hoje a Marcopolo está com oito unidades fabris no exterior – Argentina, Colômbia, México, África do Sul, Egito, Austrália e duas na Índia. Além disso, a empresa tem uma fábrica de peças e componentes para carrocerias de ônibus na China e uma operação comercial na Rússia. No Brasil, a empresa mantém três unidades.

Na Argentina, a companhia tem 50% de uma fábrica local de ônibus urbanos, a Metalpar, em parceria com a argentina Inversiones Loma Hermosa. Em dezembro, a empresa anunciou a compra de 51% de participação

na empresa Metalsur, também argentina, especializada na fabricação de carrocerias de ônibus rodoviários, com destaque para os modelos de dois andares (double decker). O investimento, desembolsado entre os sócios, soma US\$ 9 milhões. Com isso a Marcopolo amplia sua participação no mercado argentino e ingressa no segmento de rodoviários.

Na Colômbia a empresa detém 50% da Superpolo, e a outra metade é de um fabricante local, o grupo Fanalca.

No México a encarregadora tem 74% de participação da Polomex, e os outros 26% pertencem à Daimler da Alemanha. Na África do Sul, a Polo South Africa, que fica em Johannesburgo, é 100% da Marcopolo. No Egito, a GB Polo, em sociedade com o grupo GB Auto, é 49% da Marcopolo.

Em dezembro de 2011 a Marcopolo adquiriu 75% de participação na empresa Volgren, sediada em Melbourne, na Austrália, marcando seu ingresso na Oceania. “Compramos parcela importante da Volgren, são quatro fábricas distribuídas no país. A produção é de urbanos de alto padrão e de alto valor agregado para o mercado local e para algumas exportações”, declara Cruz. A Volgren é a maior encarregadora de ônibus da Austrália e conta com mais de 560 funcionários.

“Na Índia a produção vem crescendo bem, devemos fechar em 16 mil unidades este ano naquele mercado. Esta fábrica, quando estiver totalmente montada, dentro dos próximos dois anos, deverá atingir entre 25 mil e 26 mil unidades por ano”, avalia Cruz. A operação no mercado indiano, onde detém 49% do negócio, é em parceria com o grupo Tata Motors, que tem participação de 51%.

“Nossa unidade da Índia é quase do tamanho da nossa fábrica de Caxias do Sul. Talvez no ano que vem cheguemos a atingir a produção de 25 mil unidades naquele país. A tendência é aquela fábrica crescer de uma maneira monstruosa, basta comparar com o Brasil, que tem 200 milhões de habitantes com aquele país de um bilhão de pessoas”, declara José Antonio Martins, vice-presidente de relações institucionais da Marcopolo.

NOVA FÁBRICA FARÁ ÔNIBUS PARA EXPORTAÇÃO

Ao longo de 2013, a atividade da nova Fábrica de Componentes de Ônibus (FCO), de Joinville, deverá ter um crescimento gradativo de produção. A programação, iniciada já no final de 2012, começa com a fabricação de alguns componentes, como peças em fibra de vidro, formas, janelas, portas, e vai se expandir até a produção de ônibus para exportação.

“Na FCO vamos dar prioridade para componentes de ônibus, tanto nossos, quanto de nossos sócios, e para os veículos prontos nosso foco será nos urbanos para exportação”, declara Walter Cruz, gerente de estratégia e marketing da Marcopolo, que é parceira da Caio Induscar na joint venture formada para a instalação da FCO. Segundo Cruz, a localização da nova unidade em Joinville propicia uma série de vantagens porque, além de ter um centro metalúrgico muito forte, conta com a proximidade de vários portos, o que facilitará a exportação de componentes e de ônibus.

A FCO tem uma administração totalmente independente e vai operar como um fornecedor, recebendo e executando os pedidos das duas empresas, Caio e Marcopolo. “O que queremos é ganhar em

escala, é muito mais barato porque conseguimos otimizar a linha de produção, o quadro de funcionários, fazendo o dobro sem necessidade de investimento dobrado”, explica Cruz.

O negócio, segundo o executivo, será suportado pela necessidade dos dois sócios, que têm participação igualitária, mas há a possibilidade de a empresa fabricar também para terceiros.

Em fevereiro de 2012 a Marcopolo comunicou ao mercado que, por meio de sua controlada Syncroparts Comércio e Distribuição de Peças, assinara contrato para a formação de uma joint venture com a Twice Investimentos e Participações, formada pelos principais acionistas da Caio Induscar. À época, foi anunciado que o objetivo da joint venture era a fabricação, para o mercado interno, de peças e acessórios utilizados em carrocerias para ônibus, bem como a produção de carrocerias específicas para o mercado externo e que a nova empresa atuaria com completa independência das partes, inclusive com produtos de design e marca próprios. O investimento inicial foi estimado em R\$ 10 milhões, com aporte em uma base paritária entre os sócios.

“Na China a fábrica é de componentes, mas estamos ensaiando a produção de algumas unidades para exportação, não para o mercado chinês”, declara Cruz sobre a MAC (Marcopolo Auto Components). Isto porque produzir para o mercado chinês exigiria ser sócio do governo. Assim, a Marcopolo está fazendo algumas unidades exclusivamente para exportação, desviando-se da obrigatoriedade de ter o governo chinês como sócio. “Estamos começando a fabricar algumas unidades para mandar para a Rússia e outros mercados”, revela Cruz.

Na Rússia a atual joint venture com o grupo Grupo OJSC Kamaz é exclusivamente comercial. “Tínhamos produção em parceria

com o grupo Gaz, agora voltamos com o grupo Kamaz, comercializando produtos da Índia, a partir da China, devagarzinho, para no futuro avaliar o retorno com a unidade industrial”, declara. De acordo com Cruz, o grande problema da Rússia era a falta de crédito, que em 2008 praticamente sumiu. “Não tinha dinheiro e para nossos bens é necessário ter um bom volume de crédito. Agora o governo e os bancos estão começando a abrir o crédito para esses bens de capital, lentamente estamos voltando, são quantidades ainda pequenas este ano, para testar o mercado.” Os produtos estão sendo feitos na China e na Índia e o perfil é de veículos de baixo custo, urbanos e micros. ■



Premiação reúne 600 personalidades dos transportes em São Paulo

O prêmio Maiores do Transporte e Melhores do Transporte chega à 25ª edição, prestigiada pelas grandes empresas que atuam em 42 segmentos ligados ao setor de transportes, um dos mais dinâmicos do Brasil

■ WAGNER OLIVEIRA



Se a economia em geral ainda busca uma retomada consistente, empresários do transporte e logística procuram manter os negócios na rota do crescimento, apesar dos desafios conjunturais a todos os setores. Em clima de confraternização, cerca de 600 personalidades ligadas aos transportes acompanharam a 25ª edição de entrega do prêmio Maiores do Transporte e Melhores do Transporte, no Hotel Unique, em São Paulo, com a confiança no reaquecimento da atividade econômica a partir do ano que vem. Com a proximidade dos grandes eventos esportivos, os operadores de ônibus urbanos e rodoviários têm expectativas ainda maiores em relação ao aumento da demanda por novos serviços

de qualidade, como os sistemas BRT.

Para definir os premiados, a revista Transporte Moderno analisou 1.048 balanços financeiros publicados em 2011. Ao todo, são 42 categorias entre operação, indústria e serviços. Neste ano, a premiação foi dividida na festa em vários blocos: 44º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frota, a premiação Maiores do Transporte e Melhores do Transporte, Pioneiros do Transporte, além de uma homenagem às empresas que mais participaram das 25 edições do prêmio.

Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora e da MFontana Promoções e Eventos, empresa organizadora da celebração, destacou, em seu discurso de abertura, o

orgulho de poder apresentar a 25ª edição do prêmio Maiores do Transporte e Melhores do Transporte. Marcelo Fontana também antecipou que 2013 será um ano de comemoração porque a revista Transporte Moderno completará 50 anos em circulação. "São poucas as revistas que alcançam essa longevidade", disse.

No concurso Pintura de Frotas, a Metra ganhou na categoria metropolitano de passageiro; no rodoviário de passageiro, a melhor pintura foi da Auto Viação Catarinense; no rodoviário de cargas, a pintura escolhida foi da Golden Cargo. Na categoria designer recebeu o prêmio o representante da Interativa Comunicação, Rafael de Souza Barbosa.

Em 25 anos do prêmio Maiores do Transporte e Melhores do Transporte, mais de 2.000 empresas do setor tiveram seus balanços analisados. Na área de Fretamento e Turismo, foram homenageadas a Bel-Tour, a Breda (representada por seu diretor Maurício Marin Garroti), Turismo Três amigos e a Rimatur, cujo presidente, Emerson Imbronizio, fez questão de receber pessoalmente a placa. No metropolitano de passageiros, as placas foram entregues para a Empresa Ônibus Guarulhos, Real Auto Ônibus, Companhia Carris Porto Alegre, Viação Acari e Transporte Flores, cujo representante, Marcos Antonio Pereira Guimarães, recebeu a homenagem.

No setor Rodoviário de Passageiros, as empresas que mais participaram das 25 edições da premiação foram a Auto Viação Catarinense, 1001, cujo presidente Carlos Otávio de Souza Antunes, recebeu



Alexandre Antunes de Andrade (à esq.), diretor corporativo da Auto Viação 1001, recebe o prêmio entregue por Flávio Benatti



Na entrega do troféu, a Transportes Flores foi representada por seu gerente de desenvolvimento humano, Marcos Antônio Guimarães (à esq.)



A Nossa Senhora da Vitória Transportes, na figura de seu diretor Rafael Freitas recebe o prêmio de melhor empresa de fretamento



João Ronco Júnior (à esq.), presidente da Prodata Mobility Brasil, recebeu o troféu de melhor empresa das mãos de Paulo Calefi



O presidente da Iveco Latin America, Marco Mazzu (à esq.), representou a empresa na premiação de melhor montadora de veículos



Paulo Corso (à esq.), diretor de operações comerciais, recebeu o prêmio em nome da Marcopolo, a melhor fabricante de carrocerias

pessoalmente a placa, além da Gontijo/Cia. São Geraldo, Andorinha e Pássaro Marron, também com seu presidente Paulo Bongiovanni presente à festa. Foram lembradas ainda a Expresso Amarelinho, Gardênia, Águia Branca, Viação Cidade do Aço, Viação Cometa (que deslocou o seu presidente Carlos Otávio de Souza Antunes para o Hotel Unique), além da Salutaris e Santa Cruz.

As placas também foram entregues para representantes de transportadores rodoviários de carga e operadores logísticos. Entre as empresas que mais participaram da premiação nesses dois segmentos nos últimos 25 anos, destacam-se a JSL, Transportadora Cometa, Transportadora Americana e Della Volpe.

As empresas consideradas as melhores em cada segmento de operação, indústria e serviços também receberam seus troféus. As escolhas foram feitas com base na análise contábil para a organização do ranking das melhores empresas. Na categoria serviços financeiros, saíram vencedores Banco

do Brasil (melhor entre bancos comerciais); Dibens Leasing (melhor no setor leasing); e o Bradesco Seguros, a melhor entre as seguradoras e corretoras de seguros.

Em infraestrutura e gestão, levou o prêmio a Construtora Norberto Odebrecht, que foi



Marcelo Fontana fez uma homenagem especial às empresas que participaram mais vezes nesses 25 anos de premiação

representada na festa por seu diretor superintendente em São Paulo, Celso Rodrigues. Já entre as concessionárias de rodovias, ganhou a Ecovias dos Emigrantes, que contou com a presidente no Hotel Unique do seu diretor-superintendente, José Carlos Cassaniga.

A melhor empresa na área de cargas e serviços foi a CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços, representada por Irecê Rodrigues, diretora de assuntos corporativos. A Auto Sueco São Paulo ganhou como a melhor concessionária de veículos. A melhor em locação de veículos foi a Localiza. Em equipamentos de movimentação interna, a liderança foi da Locar Guindaste e Transporte Intermodais. A empresa Brasileira de Correios e Telegráfos ganhou no setor de courier. A Autotrac foi eleita a melhor entre as empresas que fazem monitoramento e rastreamento.

Já a Prodata Mobility Brasil foi a melhor empresa em sistemas de bilhetagem, sendo representada na festa por seu diretor-presidente, João Ronco Júnior. A melhor empresa na automação e informática foi a Totvs, e a Acumuladores Moura ficou com a primeira



Transporte Moderno homenageou três grandes pioneiros do transporte: José Antonio Fernandes Martins (ao alto, 3º a partir da esq.), Carlos de Abreu (centro, acompanhado dos filhos) e Irani Bertolini (ao lado da esposa)

colocação na distribuição de autopeças. Na distribuição de combustível, ganhou a Petrobras Distribuidora.

O presidente da NTC&Logística, Flávio

Benati, entregou os troféus às empresas vencedoras na categoria indústria de transporte. A Randon levou o prêmio como a melhor como fabricante de implementos para caminhões. A Marcopolo ficou na primeira colocação no setor de carrocerias para ônibus. Já a Borrachas Vival ganhou como melhor na recauchutagem de pneus e insumos. A Iveco Latin America foi escolhida como a melhor no setor montadora de veículos, sendo representada pessoalmente por seu presidente, Marco Mazzu.

A Gerdau ficou em primeiro lugar entre as empresas de matérias-primas e insumos. A melhor na indústria aeronáutica e componentes foi a Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer). A Usiminas Mecânica foi a melhor no setor Indústria Ferroviária. A Ecovix – Engevix Construções Oceânicas foi a melhor na indústria naval. Recebeu o prêmio o seu presidente, Gerson de Mello Almada.

No bloco da premiação destinado às maiores empresas de transporte, destacaram-se na premiação a TAM (aéreo de passageiros); Metrô-SP (ferroviário de passageiros); a JSL (rodoviário de carga); Vale (operador logístico e armazenagem); Auto Viação 1001 (rodoviário de passageiros); Breda (fretamento e turismo); e a MRS Logística (ferroviário de carga). A Petrobras Transporte – Transpetro ganhou como maior no setor marítimo e fluvial.

Na categoria Operadores de Transporte, destacaram-se a Tegma (rodoviário de carga); Transportes Flores (metropolitano de passageiros); Nossa Senhora da Vitória (fretamento e turismo); MRS (ferroviário de carga); ABSA (aéreo de carga), representada por seu presidente, Andrés Leiva; e TAM – Aviação Executiva e Táxi Aéreo, que contou com a presença do presidente, Fernando Pinho.

Outro destaque no evento de premiação é a homenagem aos Pioneiros do Transporte. São empreendedores que têm muitos atributos, como a incansável disposição para o trabalho e a determinação ilimitada para superar desafios.

A história do empresário Irani Bertolini se confunde com a de tantos outros homens que ousaram construir seus negócios a partir de um caminhão. Antes de montar suas empresas, trabalhou como ajudante de serviços gerais, foi pintor e pedreiro. Mas nunca desistiu do sonho de ser um transportador, pois a forte figura do pai, que ganhava a vida levando vinho em carroças pela Serra Gaúcha, o inspirava.

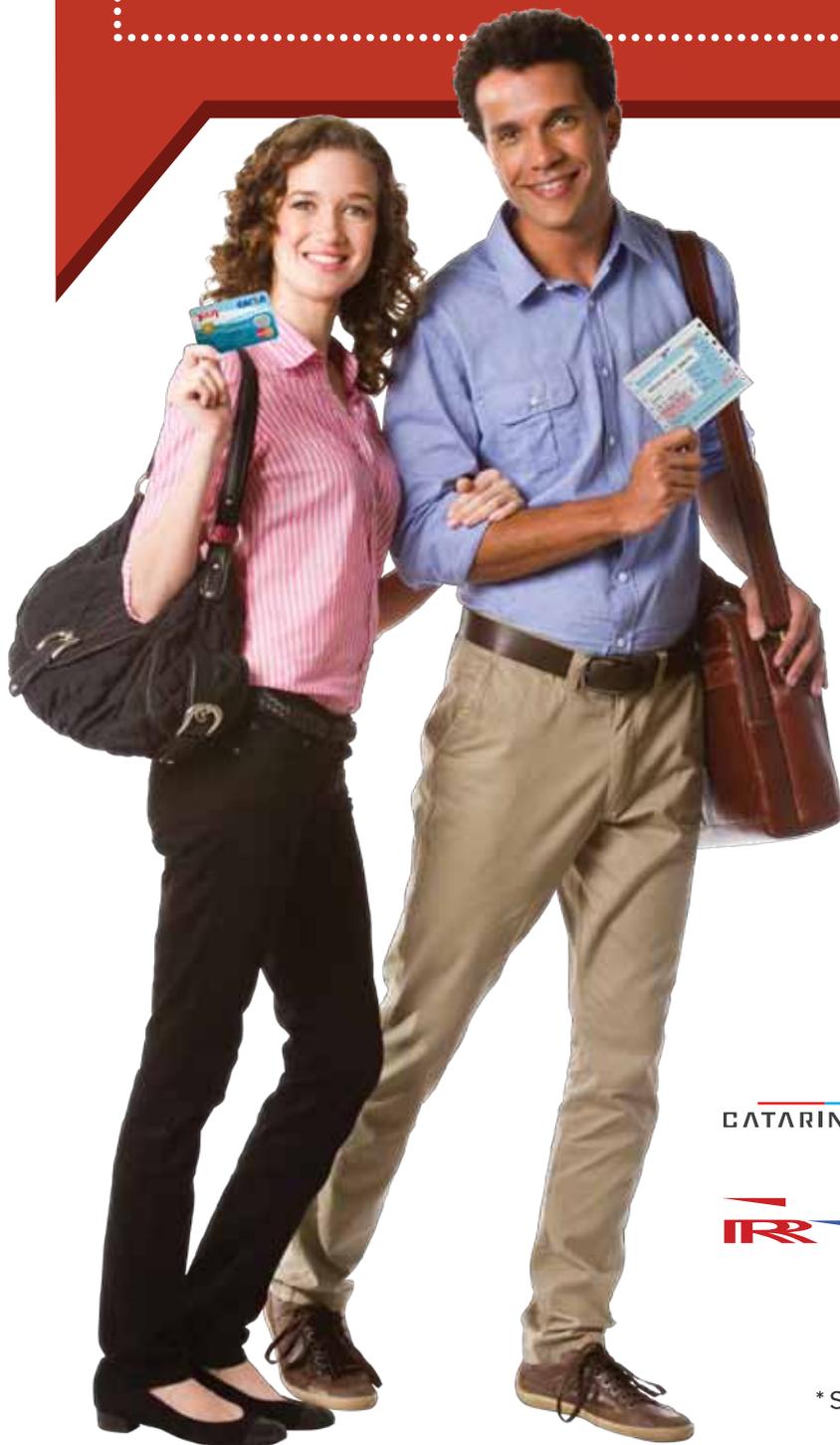
Em Manaus, chamou a atenção o bom estado em que a carga transportada pelos irmãos Bertolini chegava aos comerciantes. “Nós entregávamos os móveis em perfeito estado, o que agradou a muitos lojistas”, recorda-se. Estava aí o mote para Bertolini construir uma das maiores transportadoras do Brasil. Os negócios do empresário vêm tomando dimensões cada vez maiores.

Até chegar à atual posição de um dos maiores empresários do setor de transporte de passageiros do Brasil, o presidente da VIP Transportes Urbanos, Carlos de Abreu, percorreu um longo caminho, sempre marcado por desafios que ele nunca imaginara enfrentar. Foi assim quando começou a trajetória de empreendedor ao adquirir, com o primo José Ruas Vaz, uma empresa de ônibus, mesmo sem experiência alguma no ramo. Tinha 23 anos e era estudante do primeiro ano do curso de medicina, que abandonou para se dedicar de corpo e alma à atividade escolhida, a de empresário de ônibus.

O terceiro homenageado foi o presidente da Fabus e do Simefre, José Antônio Fernandes Martins. No setor, Martins é ainda considerado um professor, que orienta e busca respostas para as complexas equações do relacionamento institucional entre indústria e governo. Em 2011, quando saiu do conselho de administração da Marcopolo – depois de engenheiro a vice-presidente e vice-presidente do conselho de administração – assumiu uma função ligada ao relacionamento institucional com todas as esferas do governo (federal, estadual e municipal) e com entidades de classe. ■

PROGRAMA CONTAGIRO GANHE PASSAGENS* JUNTANDO PONTOS

agenciamacro.com.br



Comprando passagens com o **Cartão CAIXA 1001, Cometa ou Catarinense** em bilheterias, sites e telemarketing das empresas participantes, **você junta pontos e troca por passagens grátis.**

O Programa de Fidelidade com o maior número de empresas participantes.

São mais de **400 cidades atendidas** onde você pode juntar pontos e trocar por passagens grátis pra qualquer trecho.

PROGRAMA
contagiRO
QUEM TEM VIAJA MAIS

CATARINENSE

Cometa



MACAENSE



expresso do sul

* Somente para participantes do Programa ContagiRO.

programacontagiRO.com.br

As perspectivas para 2013

O presidente da Abrati, Renan Chieppe, acredita que o ritmo do setor no próximo ano deverá seguir o mesmo comportamento de 2012

■ AMARILIS BERTACHINI

Depois de um ano em que o movimento de passageiros no transporte rodoviário seguiu o andar da economia como um todo, com uma pequena redução no número de passageiros transportados em algumas linhas, mas também com um ligeiro aumento de demanda em outras ligações, a previsão é de que 2013 acompanhe o ritmo deste ano. A avaliação é de Renan Chieppe, presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati). Ele acredita que essas reduções e eventuais aumentos de demanda foram pontuais e, por isso, 2013 tende a seguir o mesmo comportamento deste ano.

Chieppe prefere não teorizar sobre um índice para o desempenho dos próximos doze meses e afirma que as empresas do setor estão preparadas para concorrência. "Elas já enfrentam concorrência há muitos anos. Raras são as ligações onde a competição inexistente. Quando isso acontece é decorrência de serviços com pequeno número de passageiros, muitas vezes com duas a três viagens semanais", declara.

A expectativa que pairou entre os empresários do setor, durante todo o ano de 2012, a respeito das mudanças no marco regulatório vai acompanhar o início do novo ano. "Estamos ainda sem uma definição clara sobre como ficarão as regras, pois a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) ainda não divulgou nada nesse sentido", diz Chieppe.

De acordo com ele, a discussão sobre os editais da nova licitação para as linhas interestaduais está parada. "A ANTT

promoveu audiências públicas, apresentamos nossas sugestões, que não sabemos se serão acatadas, incluindo um importante trabalho, feito pela Fundação Getúlio Vargas, mostrando inconsistências graves no estudo da agência. A questão ainda está percorrendo diversos caminhos dentro do governo até que se chegue a uma decisão", explica.

O relatório da FGV teve por objetivo analisar, a partir dos estudos que a ANTT disponibilizou em seu site, os impactos do Plano Geral de Outorgas (PGO) na satisfação dos usuários e na atratividade econômico-financeira sob o ponto de vista de possíveis investidores, além de apresentar elementos comparativos com o sistema na forma como é atualmente operado pelas permissionárias.

Entre as observações feitas no estudo da FGV, consta no texto que "o dimensionamento da frota, em função da racionalização aplicada no PGO, não levou em conta a sazonalidade das linhas, de forma que a demanda de pico deixará de ser atendida". Outro ponto relevante do trabalho diz: "a licitação da rede de linhas do Sistema de Transporte Interestadual de Passageiros (Strip), na forma como está estruturada no PGO, terá alguns resultados negativos do ponto de vista do usuário,



Renan Chieppe: "A questão dos clandestinos é um dos maiores problemas"

como: a redução da oferta, o que contribuirá para o agravamento da prática do transporte clandestino; a eliminação de centenas de seções interestaduais atualmente existentes, com impacto relevante sobre o aspecto acessibilidade do sistema; e muitas linhas com índices de aproveitamento excessivamente elevados, com forte impacto no conforto dos usuários." O relatório ainda diz que "é inquestionável que a licitação dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros, na forma como está atualmente estruturada no PGO, levará à perda de qualidade dos serviços, a transtornos para os usuários e

à redução dos benefícios sociais e externalidades positivas geradas pelo sistema.”

TRANSPORTE CLANDESTINO – Outra dificuldade crônica que acompanha esse setor é o transporte ilegal de passageiros que, segundo Chieppe, tem prosperado por falta de fiscalização. “A questão dos clandestinos é um dos maiores problemas, pois as empresas regulares enfrentam a concorrência desleal do transportador irregular, que não paga impostos e não cumpre as legislações referentes à operacionalização dos serviços. Nosso papel (da Abrati) tem sido o de alertar as autoridades, apontando locais de embarque dos clandestinos e também apelar, algumas vezes, para o judiciário quando a situação assim exige. É um problema crônico, pois vem se arrastando há anos e as autoridades não encontram uma solução definitiva”, declara.

De acordo com dados da Abrati, existem atualmente mais de duas mil empresas de ônibus, sendo 200 que operam linhas interestaduais e internacionais e 1.810 que operam linhas intermunicipais. Anualmente, são realizadas 49 milhões de viagens e percorridos 4,2 bilhões de quilômetros.

O segmento deverá também manter em 2013 sua luta pela isenção do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) na tarifa de transporte rodoviário. Segundo Chieppe, a Abrati continuará tentando junto ao Supremo Tribunal Federal (STF) a isenção de ICMS para os passageiros

de ônibus. “Queremos, neste caso, isonomia com o setor aéreo que já goza desse benefício fiscal. As passagens de ônibus são oneradas em até 24% em alguns estados, por causa da cobrança desse imposto, declarado inconstitucional pelo STF no caso do aéreo e, inexplicavelmente, mantido no transporte por ônibus”, declara. Quanto a subsídios, ele não vê necessidade de o governo subsidiar o transporte rodoviário de passageiros que, destaca ele, nunca contou com tal benefício.

Dados da Abrati mostram que os impostos pagos anualmente pelo setor giram em torno de R\$ 4 bilhões. Os passageiros de ônibus pagam na passagem o ICMS que varia de 8% a 15%, dependendo de cada estado.

TREINAMENTO DE MÃO DE OBRA

Entre as perspectivas positivas para 2013 estão os impactos da inclusão das empresas de transporte rodoviário de ônibus no Plano Brasil Maior, com a desoneração da folha de pagamento. “Sem dúvida trará um alívio, pois hoje o sistema é onerado com uma carga fiscal que beira os 40%”, diz. Atualmente as empresas do setor movimentam cerca de R\$ 3 bilhões por ano e o custo da mão de obra chega a 36% do faturamento bruto, informa. De acordo com ele, a medida ainda não teve qualquer benefício direto para o usuário final dos ônibus, pois a tarifa é fixada anualmente pela ANTT, no mês de julho.

As empresas do setor continuarão sua

mobilização para atenuar a dificuldade de contratar mão de obra capacitada, seja para motorista ou para outros postos. “As empresas têm investido forte na formação de mão de obra especializada e em seu treinamento. O índice de rotatividade da mão de obra em nosso segmento é baixo devido, exatamente, a esse cuidado em promover constantes treinamentos e aperfeiçoamento do nosso pessoal.” Segundo Chieppe, estudos feitos pela CNT indicam uma carência de 70 mil profissionais nos setores de cargas e passageiros, urbanos e intermunicipais. Segundo dados da Abrati, o setor emprega atualmente 92 mil motoristas e gera um total 300 mil empregos diretos. A estimativa é de que cada ônibus em atividade gera 20 empregos.

Para o presidente da Abrati, a maior conquista durante sua gestão foi ter conseguido manter a unidade e a harmonia entre as empresas, além de ter respondido ao pedido do governo para que as empresas renovassem suas frotas, a fim de manter a indústria ocupada e garantir emprego para milhares de pessoas.

Hoje a frota de ônibus rodoviários é de 71 mil veículos, sendo 14 mil no segmento interestadual e internacional e 57 mil no intermunicipal. Esses ônibus transportam, anualmente, 130 milhões de passageiros nas viagens interestaduais e 1,4 bilhão de passageiros em viagens intermunicipais. ■



Eletro-ventiladores
Compressores

MINCARONE

Ar condicionado é aqui! 27 anos de dedicação.



R134a

Telemetria Volvo aumenta a eficiência no transporte

O gerenciador de frota que a montadora oferece aos modelos híbridos e rodoviários permite acompanhar toda a operação em tempo real

■ SONIA MORAES



A Volvo Bus amplia a oferta de solução de telemática no mercado brasileiro e passa a oferecer aos seus clientes o gerenciador de frota, serviço que já está disponível em várias cidades do mundo. Para facilitar a ativação deste sistema, a empresa vai disponibilizar a partir de 2013 um hardware instalado de fábrica para todos os seus ônibus rodoviários e híbridos. Nos modelos urbanos, o equipamento é um item opcional.

Com este pacote de soluções de telemática, o operador terá um controle mais eficiente sobre a sua frota, tendo acesso ao consumo de combustível, emissão de poluentes, horas rodadas, velocidade média da frota ou por veículo e o perfil de condução do motorista. É possível acompanhar a

posição do ônibus em tempo real, identificando atrasos, problemas ou desvios de rotas, e gerar um histórico de posições.

“O sistema faz um diagnóstico completo sobre a operação do veículo e o comportamento do motorista. Com essas informações, é possível definir metas, identificar desvios e adotar medidas para aumentar a segurança da operação, além de diminuir os custos operacionais de consumo e manutenção”, explica Bernardo Cruz, coordenador de telemática da Volvo Bus Latin America.

Com este sistema também é possível identificar deficiências de condução e, a partir delas, investir em treinamentos de direção econômica e defensiva para melhorar o desempenho dos motoristas ao

volante. “A maneira de conduzir influi diretamente no consumo de combustível e na vida útil das peças. Os treinamentos melhoram o desempenho do motorista, contribuindo para reduzir o consumo de combustível e aumentar a vida útil dos componentes e o conforto dos passageiros”, comenta Cruz.

Outra opção que o sistema oferece ao operador é o módulo perfil de condução, que permite identificar o comportamento do motorista durante o trajeto e revelar a marcha usada, a rotação e a aceleração. Um dos benefícios do sistema é o envio dos alarmes que são mostrados no painel do veículo como a temperatura do motor e o excesso de velocidade.

O novo gerenciador de frotas da Volvo está disponível em três pacotes. Um básico, com relatórios, alarmes e eventos; um médio com as informações de posicionamento (mapas); e um completo, com um relatório detalhado da condução do veículo motorista. “O sistema é uma importante ferramenta que contribui para aumentar a produtividade e a rentabilidade do transportador”, afirma Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

MOBILIDADE – Outra solução de telemática que a Volvo já oferece ao mercado brasileiro é o ITS4mobility. Este é um programa de gerenciamento de tráfego. Sua função é monitorar a circulação da frota de ônibus em tempo real e oferecer aos operadores informações sobre o percurso, pontualidade, quantidade de veículos

no trajeto e velocidade média por linha. "A partir destas informações é possível identificar os pontos críticos e fazer melhorias para aumentar a eficiência do transporte urbano e a mobilidade do trânsito, garantindo mais rentabilidade", explica Bernardo Cruz, coordenador de telemática da Volvo Bus Latin America.

Um dos diferenciais do ITS4mobility, segundo a Volvo, é que oferece informações também para os passageiros, informando os horários dos ônibus em tempo real. As mensagens são enviadas pela internet, em totens espalhados em locais estratégicos, call center e mensagem de celular.

Este gerenciador de tráfego já é utilizado na Europa, Canadá e África do Sul. No Brasil este programa está em operação desde 2009 na cidade de Goiânia. Chamado de Serviço de Informação Metropolitano (SIM) é operado pelo Consórcio da Rede Metropolitana



Luis Carlos Pimenta: "O sistema é uma importante ferramenta que contribui para aumentar a produtividade e a rentabilidade"

de Transporte Coletivo (RMTC) e oferece informações aos passageiros do transporte urbano e gerencia as atividades de gestão, operação e manutenção dos terminais de integração, além de controlar e monitorar toda a frota. Segundo a Volvo, desde a instalação do sistema, houve redução de custos, a produtividade operacional aumentou em 55% e os clientes do transporte urbano estão mais satisfeitos.

"Um sistema de transporte de passageiros eficiente precisa contribuir, acima de tudo, para a melhoria da vida das pessoas", afirma o presidente da Volvo Bus Latin America. "Em consequência, nós trabalhamos para oferecer aos sistemas de transporte produtos e soluções que contribuam para sua eficiência". O pacote de soluções de telemática da Volvo pode ser adquirido pelo operador por meio de contratos integrados à compra do veículo ou separadamente. ■

Se no Sistema de GPS de sua empresa as palavras mais usadas ainda são:

***"dar carga, fazer arrasto ou editar viagem",
você precisa conhecer o nosso Sistema.***

GPS  Conecta
GPSCONECTA.COM.BR

alltec
Tecnologia
www.alltectecnologia.com.br

Ônibus ganham garagem verde

A Viação Urubupungá, do grupo NSO, deverá ter a primeira garagem de ônibus do País a receber o selo Leed de certificação ambiental, com reconhecimento internacional por seus cuidados com o meio ambiente

■ AMARILIS BERTACHINI



Vidros das janelas da fachada têm características técnicas que melhoram o desempenho do ar-condicionado

Depois de ter elevado seu nível de governança corporativa e de ter adotado diversas ações sustentáveis nos últimos anos – incluindo a publicação de balanços socioambientais das empresas Urubupungá e Cidade de Caieiras – o grupo NSO decidiu construir as novas instalações da Viação Urubupungá, em Santana do Parnaíba (SP), dentro dos rigorosos padrões exigidos para buscar o selo Leed de qualidade ambiental, emitido pelo U.S. Green Building Council (USGBC), entidade com sede na Califórnia, nos Estados Unidos.

A garagem modelo terá capacidade para abrigar 300 ônibus da frota da empresa

e poderá até mesmo servir de referência para o setor. A inauguração oficial está agendada para o início de 2013. A empresa busca receber o selo Ouro, o segundo em importância na escala de classificação do USGBC, perdendo apenas para o selo Platina.

Hoje no Brasil existem apenas 67 empreendimentos com certificação Leed e 634 com processo em andamento para receber o selo. Um green building, ou uma edificação verde, é um edifício com alto desempenho ambiental e para conquistar o selo Leed é preciso trilhar um longo caminho e atestar que cada etapa da obra do projeto tenha respeitado

regras ambientais. O Leed é considerado o certificado ambiental de maior reconhecimento internacional e o mais adotado em todo o mundo.

A iniciativa começou em 2010, quando a empresa decidiu construir a nova garagem em um terreno em Santana de Parnaíba porque as instalações de Osasco já não comportavam mais a frota. “Durante a fase de projeto, em uma das reuniões, surgiu a ideia de partir para uma garagem certificada ambientalmente. Até então, não havia nenhuma em toda a América Latina. Decidimos enfrentar o desafio, que era motivador, e partimos para a construção”, conta Antonio Carlos Lourenço Marques, diretor da Urubupungá.

O Leed tem alguns critérios principais que a empresa precisou atender para tentar alcançar o selo, como terreno sustentável, uso racional da água e da energia e ser um projeto inovador. Um dos mais difíceis foi o controle de contaminação do solo durante a obra. Segundo Marques, foi preciso olhar com atenção para todos os tratores e equipamentos que trabalharam nas diferentes fases da construção, principalmente na de terraplenagem. Foram posicionadas contenções em torno dos tambores de diesel e lubrificantes, para evitar que um eventual gotejamento contaminasse o solo. “Parece óbvio, mas não é tão óbvio assim nas obras em geral”, diz o diretor. Logo no início da obra, foi construído um sistema de lava-rodas e lava-bicas e a água usada nesse processo escoava até determinado ponto para ser tratada e reutilizada. “Nenhum caminhão podia sair da obra

com as rodas e os pneus sujos e as bicas dos caminhões de concreto também eram lavadas para não carregarem para fora da obra qualquer tipo de fragmento”, explica.

Outro desafio, relata o diretor, foi o sistema de recepção de água pluvial para decantação em vários pontos estratégicos da obra em que havia convergência de água. Isto porque o terreno tem 46 mil metros quadrados, dos quais 32 mil metros quadrados foram aproveitados e o resto permaneceu como área verde.

“Colocamos uma barreira na água que saía da obra para evitar qualquer tipo de sedimentação, já que nossa garagem é margeada por dois córregos e também totalmente circundada por APPs (Áreas de Preservação Permanente)”, diz. Também foram protegidas todas as bocas de lobo em volta da garagem, de modo que só passasse água; se algum fragmento da obra escapava, ficava retido no

filtro instalado na entrada e posteriormente todos os segmentos eram recolhidos.

De acordo com Marques, o projeto, desenvolvido pela Sinco Engenharia, teve que comprovar uma redução no uso de água potável de pelo menos 20%, não só da água fornecida pela concessionária, mas também do poço próprio. “Tínhamos que ser 20% mais econômicos numa simulação de comparação a um edifício equivalente ao nosso. O que fizemos foi o sistema de coleta e armazenamento da água da chuva, com um piscinão com capacidade de 700 metros cúbicos”, conta.

EQUIPAMENTOS – A empresa também adquiriu do Grupo Tecnoserv máquinas para lavagem de ônibus mais eficientes, que consomem em torno de 300 litros de água por lavagem, enquanto as convencionais consomem cerca de 500 litros por

lavagem. O equipamento é composto por sete escovas dispostas ao longo de um túnel de cerca de dez metros. À medida que o ônibus passa pelo túnel, o sistema automatizado vai abrindo a água gradativamente para umedecer somente as escovas que estão efetuando a lavagem. A economia pode chegar a 40%, dependendo do comprimento do veículo. “Como os ônibus têm entre 12 e 14 metros, e os articulados em torno de 20 metros, se o equipamento ligasse todas as bombas de água no momento de iniciar a lavagem, até que se terminasse a operação o consumo de água em toda a extensão seria muito elevado”, explica César Covre, engenheiro da Tecnoserv.

“Observamos que grande parte da água que perdíamos era água de arraste dos veículos na lavagem da frota”, observa Marques. Por isso foi construído um grande

Horário de Verão Automático!

Com essa nova função, centenas de Cangurus instalados na Piracicabana já circulam livremente pela Baixada Santista.

Sistema de Gravação Embarcada - Canguru®
Melhorando a segurança no interior dos ônibus brasileiros.

DETRO-RJ
ESPECIFICAÇÕES

- 100% Digital
- Luz Infravermelho
- Grava até 4 câmeras
- Velocidades de gravação:
1,2,3,4,5 e 60 FPS ou o exclusivo sistema de SPF - Segundos por Frame.
- Garantia de 1 ano
- Software de Visualização - AlltecView Pro
- Software de Gerenciamento de Ocorrências
- Possibilidade de criptografar as imagens gravadas
- Resoluções de imagem - CIF, VGA ou D1
- Modo de gravação com detecção de movimento, acionamento externo e contínuo.

Com 2 Cartões 8GB

Canguru®

Sistema de Gravação Digital

www.vejasuafrota.com.br



Dê um salto de qualidade.



Certificação Européia

alltec
Tecnologia
www.alltectecnologia.com.br

Canguru® uma unanimidade nacional.



O novo sistema utiliza menos água para a lavagem dos ônibus

painel impermeável de concreto e toda a água de lavagem de veículos e peças, e da lavagem do piso, passou a convergir para várias canaletas que circundam a garagem, e é conduzida para uma estação de tratamento para ser reutilizada.

A empresa que forneceu o sistema para tratamento e reúso de água foi a Ecompany Tecnologia Ambiental, do grupo Teixeira Pinto. Foi instalado um sistema com capacidade para o tratamento de 14 mil litros de água por hora, informa Frederico Teixeira Pinto, diretor industrial da Ecompany. Ele ressalta que essa capacidade pode variar de acordo com a demanda do cliente, de 800 a até 15 mil litros por hora. A empresa já forneceu sete equipamentos de tratamento de efluentes com finalidade de reúso para garagens do grupo NSO, além de produtos biodegradáveis para limpeza dos carros. Segundo Teixeira Pinto, essa tecnologia é patenteada pelo Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI) e permite tratar 100% do efluente que entra no sistema. “A reutilização é em torno de 80%, pois há uma perda por evaporação e outros fatores. Além de rentável, há importante preservação do meio ambiente, uma vez que a maioria das garagens tem lavagem de veículos com uso de água nobre e potável, tão importante para o consumo humano”, declara Teixeira Pinto.

CUSTOS OPERACIONAIS MENORES

– De acordo com o diretor da Urubupungá, com todas as medidas adotadas para aproveitamento máximo da água, foi conquistada uma economia de 40% no consumo de água potável.

O consumo de energia elétrica também foi otimizado com diversas ações, como a instalação de um sistema de aquecimento solar para a água do banho, cobertura do telhado ventilada e iluminada com domos, vidros com características técnicas que melhoram o desempenho do ar-condicionado – que também utiliza gás ambientalmente correto – na ambientação interna e no uso de luminárias de alto brilho.

Segundo Marques é feito um monitoramento avançado de eficiência energética. “Todos os pontos principais da garagem têm medidores hidráulicos, elétricos, e toda essa informação vai para o nosso software de monitoramento, que é uma espécie de cérebro, de onde administramos todos os consumos”, explica. Como resultado dessas ações, o edifício administrativo conseguiu 13,5% de economia de energia elétrica e o edifício de manutenção, onde o uso de eletricidade é maior, 28,62%.

De acordo com Marques, 4,4% do total gasto na obra foram destinados às ações para essa certificação. “Fazendo uma conta rápida, a economia de água somada à economia de energia elétrica permitiria que pagássemos os gastos que tivemos com essas ações em aproximadamente quatro anos”, calcula.

Na avaliação de Marques, além dos benefícios para a preservação do meio ambiente, outras vantagens da garagem verde são a redução de cerca de 8% no custo operacional, a valorização do empreendimento – nos Estados Unidos um edifício verde consegue um valor de locação até 30% superior aos demais – e aumento da produtividade devido à maior satisfação dos colaboradores.

“Em 2030 vamos precisar de uma Terra e meia para sustentar os habitantes do mundo, alguma coisa tem que ser feita, até uma garagem de ônibus tem que ser repensada”, declara Marques.

A Urubupungá faz parte do recém-anunciado grupo NSO – Nossa Senhora do Ó, nome de uma das primeiras empresas da história do grupo – que reúne as empresas Auto Viação Urubupungá, Viação Cidade de Caieiras, Viação Santa Brígida, Urubupungá Transportes e Turismo, Censo - Central Especializada Nossa Senhora do Ó, Portobens (que administra os imóveis do grupo) e Prime Bus (que negocia a frota das empresas).

A preocupação com o meio ambiente e as ações sustentáveis do grupo já são conhecidas de longa data. Em 1979 adquiriu os primeiros ônibus a álcool, que ficaram conhecidos em Osasco e Barueri, na região metropolitana de São Paulo, como “pinguinha”. “Até hoje se fala no “pinguinha”. Eram seis veículos, foi um trabalho insano na época, mas que rendeu bons frutos”, relembra Marques. Em 1994 a empresa iniciou um programa de redução de emissão de poluentes e comprou seu primeiro opacímetro, instrumento que hoje está incorporado na área de manutenção de todas as garagens da Urubupungá, como uma ferramenta preventiva e não mais apenas de medição.

Em 1998 o grupo fez sua primeira garagem planejada com algumas metas, entre elas, a de fazer o reaproveitamento das águas de chuva e reúso. “Até hoje essa garagem serve de referência do setor e é visitada por estudantes da USP (Universidade de São Paulo) e por escolas da região”, relembra Marques. “Em 2004 começamos a fazer uma outra garagem e, além de toda a tecnologia que havíamos aprendido na garagem da Santa Brígida, acrescentamos como meta o tratamento de água agora não mais físico-químico, mas físico-biológico e também o aquecimento do banho a energia solar de toda a equipe que trabalha nessa garagem”, conta.

Em 2011 o grupo começou a operar uma ecofrota com 160 veículos rodando com diesel de cana. “A Santa Brígida está operando no município de São Paulo com ótimos resultados”, diz o diretor. ■

Ar condicionado DENSO: Conforto para o passageiro, confiabilidade para o frotista.



O sistema de ar condicionado da DENSO é projetado e produzido com a mais avançada tecnologia mundial. O resultado é um produto de alta performance, durabilidade e confiabilidade, que se traduz em maior conforto para o passageiro e tranquilidade para o operador, além do menor custo operacional do mercado.

Ar Condicionado para Ônibus DENSO

• Aplicação de tecnologia de última geração • Componentes desenvolvidos na própria DENSO • Sistemas eficientes, de alta performance • Praticidade na manutenção e reposição de peças • Baixo custo operacional para o frotista • Suporte técnico permanente para as encarroçadoras e montadoras de chassis



DENSO DO BRASIL LTDA. - www.denso.com.br
Av. Santo Amaro, 2551 - São Paulo - SP - Fone 11 2122-4100

Migração de indústrias acelera demanda por fretamento

Rimatur Transportes cresce na região de Curitiba, com a oferta de uma frota renovada e cuidados com a segurança de seus veículos

■ AMARILIS BERTACHINI



A frota da Rimatur soma 442 veículos, dos quais 57% são ônibus rodoviários, 20% micro-ônibus e 23% vans

A migração de empresas dos grandes centros para as regiões metropolitanas das principais capitais, um movimento que se intensificou nos últimos anos, tem refletido em crescimento na demanda por serviços de fretamento de ônibus rodoviários para o transporte de funcionários dos bairros mais distantes até as sedes dessas indústrias.

“No caso da Rimatur, a demanda mais do que dobrou nos últimos dez anos. Há dez anos tínhamos cerca de 120 ônibus, hoje são 440. Esse movimento foi

muito forte, principalmente na nossa região (Curitiba), porque entraram novas indústrias, todas na região metropolitana de Curitiba”, declara Emerson Imbronzio, presidente da Rimatur Transportes. O fretamento contínuo representa, atualmente, 90% dos negócios da empresa e o restante corresponde a fretamento eventual (turismo), com 7%, e a transporte escolar, com 3% de participação. A companhia realiza, diariamente, 1.700 viagens de fretamento contínuo, transportando cerca de

40 mil passageiros por dia.

Na opinião de Imbronzio, o mercado do fretamento está muito dinâmico e crescente devido, principalmente, à localização das novas indústrias. “Os grandes centros não mais comportam grandes indústrias, o que força as mesmas a buscar alternativas mais distantes, abrindo, assim, oportunidade de novos contratos. Porém, este mercado é muito dinâmico e mutante, ou seja, a empresa de fretamento precisa ter uma frota diversificada para nunca dizer não ao seu cliente”, explica.

Outro ponto que recebe atenção especial da Rimatur é a segurança, o que levou ao desenvolvimento de alguns controles fundamentais para o transporte de pessoas, como a velocidade dos veículos controlada por tacógrafo; um sistema de monitoramento de motoristas – Sistema Veltrac – que tem como objetivo armazenar toda a informação sobre a forma de condução do motorista, além de rastrear o veículo e fazer o controle da linha, informando qualquer tipo de irregularidade; e o controle e monitoramento da vida útil dos pneus, através de calibragem, alinhamento, medição da profundidade da borracha (sulco), tudo isto acompanhado e orientado pelos próprios fabricantes de pneus como Good-year e Michelin.

Para manter esse dinamismo e fazer frente à concorrência, o presidente diz que é importante atuar regionalmente e focar

na qualidade do atendimento. “Talvez isso explique a longevidade dos nossos contratos”, diz. O cliente mais antigo da empresa está há 21 anos usando seus serviços: é a Toshiba, que na época chamava-se Inepar.

A frota da Rimatur soma exatos 442 veículos, dos quais 57% são ônibus rodoviários, 20% micro-ônibus e 23% vans. A idade média da frota atual é de um ano e oito meses. “Buscamos uma renovação diferenciada nas categorias de frota. Renovamos as vans a partir de 18 meses, já os ônibus e micro-ônibus procuramos renovar em até cinco anos de uso”, explica Imbronizio.

Este ano a Rimatur comprou um total de 82 novos veículos, sendo que no primeiro semestre foram adquiridos dois Volvo B12R Euro 3, com carroceria Marcopolo G7 Paradiso 1200, e oito MAN 9/150 Euro 3, com carroceria Marcopolo Senior. No segundo semestre, segundo o executivo,

todos os modelos comprados já estavam com a tecnologia Euro 5. Essas aquisições envolveram 42 unidades do Renault Master Euro 5; seis Volvo B 290R Euro 5, com carroceria Marcopolo G7 Paradiso 1050; dois MAN 17/230 Euro 5, com carroceria Ideale 770; e 22 MAN 9/160 Euro 5, com carroceria Marcopolo Senior. “Deste total, oito destinaram-se a operações no setor de turismo e todos os demais foram para o fretamento contínuo, para fazer o transporte de funcionários de empresas na região de Curitiba”, explicou.

A expectativa da empresa é de adquirir 80 novos veículos em 2013 para manter o projeto de renovação da frota. Os investimentos em frota somaram cerca de R\$ 7 milhões em 2012 e, para 2013, a previsão é aplicar cerca de R\$ 10 milhões, segundo Imbronizio.

Também pensando na segurança dos passageiros, a empresa desenvolveu,

É tempo de festas, tempo de lembrar toda a caminhada deste ano.

A Paluama Corretora de Seguros orgulha-se de todos os negócios fechados e agradece pela confiança depositada em nossa empresa e em nossos serviços como o atendimento focado na real necessidade do cliente, pós venda, além dos demais, afinal são mais de 20 anos que o nosso negócio é seguro!



PALUAMA
CORRETORA DE SEGUROS

Desejamos um Natal com muita alegria e felicidade e que 2013 seja repleto de realizações e conquistas!

www.paluama.com.br

Nova Filial: Goiânia

São Paulo - Rio de Janeiro - Salvador - Curitiba - Ribeirão Preto - Maringá - Marília - São José dos Campos



Emerson Imbronzio: principal gargalo hoje é a carência de mão de obra qualificada

junto com seu fornecedor de software, um programa de manutenção com revisões preventivas e corretivas baseadas em quilometragem rodada, que permite o acompanhamento da vida útil de cada componente mecânico dos veículos. Além disso, é possível avaliar todo o serviço realizado pela equipe de manutenção, através dos relatórios de análise de trabalhos para identificar se foi realizado algum serviço inadequado e corrigir essa falha.

GARGALO – Na avaliação do empresário, o principal gargalo hoje nesse segmento está na dificuldade de contratação de mão de obra, tanto motoristas, quanto pessoal de operação e manutenção. “Estamos passando por um momento em que a nova geração não está preparada, e tão pouco capacitada, para começar no mercado de trabalho. Outro ponto muito difícil são as diversas legislações que temos que

atender, pois hoje existe uma verdadeira guerra fiscal entre os municípios e nós acabamos sendo afetados por isso. Além disso, eu não poderia deixar de mencionar a questão do custo Brasil, seja ele na área tributária, ou na trabalhista. Tudo isso onera o nosso custo, o que muitas vezes dificulta o crescimento”, declara.

A empresa tem em seu quadro 780 motoristas e mais 200 funcionários nos setores administrativo e operacional. Para minimizar a carência de mão de obra, a empresa investe em treinamento dos motoristas, com cursos de direção defensiva e de conhecimento da legislação (código brasileiro de trânsito). Também implantou um plano de cargos e salários.

Além da matriz em Curitiba, a Rimatur tem duas filiais, uma em São José dos Pinhais e outra na Fazenda Rio Grande. “Optamos por fazer múltiplas garagens com o intuito de evitar a concentração de veículos e melhorar a logística operacional. Estas filiais estão localizadas na região metropolitana de Curitiba, onde existe uma concentração de indústrias, o que reduz a nossa quilometragem ociosa”, explica Imbronzio.

HISTÓRIA – A Rimatur foi comprada pelos atuais proprietários, a família Imbronzio, em 1990, e transferida para Curitiba, porém a empresa foi fundada em 1979, no aglomerado urbano de Rio Negro (PR) e Mafra (SC). Naquela época a empresa Rio Negro Mafra Agência de Viagens e Turismo possuía quatro ônibus, todos do padrão turismo.

O início da operação em Curitiba foi em setembro de 1990, com os mesmos quatro ônibus e o objetivo inicial era fazer turismo rodoviário, o que de fato aconteceu até a conquista do primeiro contrato de fretamento contínuo, em fevereiro de 1991. Na época o trabalho foi considerado uma inovação na região, pois os veículos de fretamento eram ônibus urbanos com a porta traseira fechada e alguns ainda com bancada fixa. “Imagine a diferença para as indústrias terem o transporte de seus funcionários feito

por ônibus do padrão turismo, isso revolucionou o fretamento em Curitiba”, relembra o presidente da empresa. “Como o nosso primeiro contrato foi com uma indústria respeitada e ícone em Curitiba (a Inepar) isto nos trouxe credibilidade no mercado e foi o início de uma nova era”, acrescenta.

SUSTENTABILIDADE – A empresa tem um programa de qualidade que lhe garantiu as certificações ISO 9000 e ISO 14000 e um programa de sustentabilidade que envolve uma série de ações voltadas ao meio ambiente e ao bem-estar de seus colaboradores. Entre as ações, a companhia faz coleta de óleo de cozinha que os funcionários levam até a empresa e esta se encarrega de encaminhar o produto para reciclagem. A Rimatur tem como objetivo dar um destino final sustentável para todos os inservíveis, incluindo pneus, lona de freio, pano, papel e plástico. “Temos também uma política bastante completa na parte ambiental, incluindo reúso de água na lavagem dos ônibus”, conta.

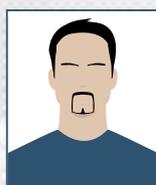
Na gestão ambiental é feito o controle de emissão de fumaça preta. Para isso, 100% da frota participam de um programa de monitoramento sistemático para controlar a emissão de fumaça preta, que vai desde a recomendação do tipo de lubrificante a ser utilizado no veículo até a análise do combustível e filtros utilizados.

Também como parte dessas ações, foi implantado um jornal interno, uma espécie de informe que é publicado todos os meses, através do qual a empresa apoia políticas de economia de energia elétrica, redução do consumo de água, reciclagem de produtos, estendendo esse apoio até mesmo às ações executadas na própria residência do funcionário. “Estimulamos práticas ecológicas. O jornal, com três mil exemplares mensais, circula entre os funcionários e em algumas escolas municipais, das quais somos padrinhos, e fazemos transporte gratuito em eventos especiais dos colégios”, relata. ■

SIGOM VISION. A TECNOLOGIA DE RECONHECIMENTO FACIAL CONFIÁVEL QUE A SUA EMPRESA PRECISA.



COMO FUNCIONA:



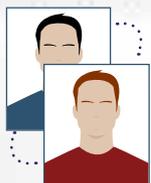
1 Primeiramente é feito o cadastramento de uma foto do usuário do cartão.



2 Quando o cartão é utilizado no ônibus, uma câmera inteligente captura imagens do usuário.



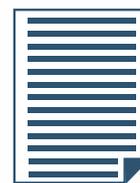
3 No fim do dia, as imagens capturadas no ônibus são coletadas via WiFi.



4 O SIGOM VISION® faz a comparação automática das imagens coletadas com as fotos cadastradas no banco de dados.



5 As imagens não conformes são submetidas à inspeção visual, para confirmar se realmente houve uso indevido do cartão.



6 Com base nas evidências de uso indevido, o SIGOM VISION® gera relatórios e provas materiais para a tomada de decisão.

Empresas paulistas precisam renovar mais de 1.600 veículos em um ano

Medida deve beneficiar as indústrias, mas as operadoras não estão prontas para a aquisição e não sabem o destino dos veículos a serem recolhidos

■ RENATA PASSOS

As empresas que atuam no setor de fretamento no Estado de São Paulo têm um grande desafio em 2013. Segundo dados da Fresp (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo), as operadoras do setor serão obrigadas a tirar de circulação um total de 1.626 veículos até o final de 2013 em virtude do Decreto 55.925/2010, que limitou a idade da frota do serviço de fretamento em 15 anos. Ao mesmo tempo em que precisam se preocupar com a rápida substituição dos ônibus, as empresas ainda não sabem que fim darão aos veículos que devem deixar de circular no estado no prazo de um ano.

Segundo a diretora-executiva da Fresp, Regina Rocha, foi determinado um escalonamento e até o final de 2012 serão retirados de circulação 431 veículos, outros 877 até 18 de junho próximo e mais 318 até o final de 2013. "Esta renovação já tem ocorrido desde o decreto. Agora, as empresas precisarão fazer a substituição cada vez que os ônibus completarem 15 anos. As companhias têm a opção de comprarem veículos novos ou seminovos. Contudo, as condições para aquisição de ônibus zero km ainda são mais favoráveis em função das taxas de financiamento, das novas tecnologias e das garantias de fábrica," observa a executiva. "Mas também é preciso considerar o prazo para a produção, já que os ônibus são produzidos sob encomenda. Ao mesmo tempo, não



Regina Rocha: o governo paulista criou uma lei, mas não uma solução

há tantos ônibus usados no mercado."

Portanto, segunda ela, no curto prazo, além de boa parte das empresas não estarem prontas financeiramente para a substituição, não haverá veículos para atender essa demanda da atividade de fretamento contínuo e eventual, que hoje opera com veículos mais antigos, o que pode causar desabastecimento do serviço, já que não há possibilidade de prorrogação da norma.

Na opinião da executiva da Fresp, é lamentável esse tipo de restrição porque os veículos de fretamento, no geral, têm ótimo estado de conservação em relação ao urbano e ao rodoviário, por exemplo,

pois não roda o dia inteiro, o que torna o desgaste menor. Além disso, as empresas deste segmento realizam manutenção com mais frequência devido ao alto nível de exigência dos clientes, geralmente fábricas e empresas de grande porte que contratam o serviço para o transporte de funcionários.

FROTA ANTIGA – Outra preocupação das empresas do setor é o destino dos ônibus que sairão de circulação, já que o governo, ao publicar o decreto, não deu uma solução para esta questão. "Anteriormente, era possível vender esses veículos para outros estados. Até promovemos um leilão nacional para tentar vender parte desses veículos, mas não tivemos êxito. Hoje muitos estados já adotam restrição de idade, como o Rio de Janeiro, Minas Gerais e Paraná", diz.

Regina explica que fora da região metropolitana é possível circular com metade da frota com até 10 anos e a outra parte com até 20 anos, o permitiria, por exemplo o transporte de trabalhadores rurais. "Contudo, o Ministério Público também estabeleceu normas de restrição. Enquanto isso, todos os anos os ônibus estão completando 15 anos."

Como não há mercado para venda, algumas empresas já consideram alugar terrenos para colocar esses ônibus e utilizar algumas partes, como peças de motor e bancos, entre outras. Mas nem sempre é possível fazer isso devido às mudanças tecnológicas.

Na opinião de Regina, ao publicar o decreto, o governo de São Paulo também poderia ter criado alguma medida para estabelecer um destino útil e ambientalmente correto para esses veículos. "Ele criou a lei, mas não uma solução", afirma.

Ela lembra que para caminhões o caso foi diferente: "Além do financiamento sem juros para incentivar a compra de veículos para substituir os que têm mais de 30 anos, o governo também dará destinação aos veículos antigos." A executiva explica que a Cetesb (Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental), ligada à Secretaria do Meio Ambiente do governo paulista, deve contratar uma empresa para recolher os caminhões e dar uma destinação correta. "Nosso pleito é que esta mesma empresa faça isso com os ônibus", declara.

Na Espanha, conforme Regina, eles desmancham os veículos (inclusive automóveis) e classificam as peças que podem ser vendidas ou recicladas. Ao entregar o veículo ao governo no lugar de abandonar na rua, o proprietário recebe um bônus para a compra de um novo. No México, há uma política para substituição dos ônibus e caminhões antigos. O governo entrega uma verba para que o proprietário utilize o valor para a entrada na aquisição de um novo. "Para o nosso setor foi diferente, foi criada uma norma e agora o setor tem que encontrar uma própria solução", diz.

EMPREENDEIMENTOS – Uma das ideias que a Fresp tem apoiado, mas ainda sem nada concreto, é a transformação de ônibus antigos para serem utilizados como estruturas de empreendimentos. Em Ribeirão Preto, interior de São Paulo, por exemplo, um empresário investiu na compra e na transformação de um ônibus para virar uma lanchonete. Antes, o comércio era operado em um trailer. "Em Mato Grosso, há iniciativas para que os

ônibus sejam utilizados como consultórios médicos para atendimento ao público."

Os ônibus também podem ser utilizados como ponto para comercializar diferentes tipos de produtos, como alimentos orgânicos. "O cliente entra por uma porta pega os produtos e paga e sai pela outra porta, funcionando como uma espécie de feira itinerante. Há ainda a possibilidade de utilizar os ônibus como salas de treinamento e cursos para empresas ou instituições de ensino, além de biblioteca e videoteca móvel para contribuir com a educação das pessoas que vivem nas periferias. O município de São Paulo, por exemplo, já tem uma biblioteca itinerante. Hoje existem unidades móveis de Poupatempo. Por que não fazer dentro de ônibus? Outra ideia é promover um curso associado a um produto de um fabricante, como um artigo de limpeza, por exemplo. Ao mesmo tempo que ensina, uma indústria pode divulgar um novo item", comenta a executiva.

Regina diz que os ônibus com mais de 15 anos estão proibidos de transportar pessoas em São Paulo, mas não de circular. Portanto, eles podem ter uma série de usos. Basta fazer a adaptação e fazer a inspeção do Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia). Se aprovado, ele pode rodar livremente. Vale ressaltar que o proprietário de um ônibus antigo vai pagar um IPVA (Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores) menor, já que o valor é decrescente. Além disso, em São Paulo, os veículos com mais de 20 anos não pagam IPVA.

Contudo, no momento, os empresários ainda não podem focar esta questão de procurar empreendedores para comprar seus ônibus. "Eles estão preocupados em suprir a falta de frota. Acredito que passado este sufoco de 2013, eles poderão pensar em algo para fazer com esses veículos", conclui a executiva. ■

Está difícil encaixar as peças para montar a escala de motoristas e cobradores?



O RS1 é a peça principal para transformar o quebra-cabeça da escala em um grande aliado na redução de custos operacionais.

radsystem
DESENVOLVIMENTO DE SISTEMAS

41. 3075 6300

radsystem@radsystem.com.br
www.radsystem.com.br

Setores evoluem de maneira diferente no País

Enquanto em alguns municípios do Nordeste o fretamento registra expansão, outras cidades criam restrições que atrapalham o setor

■ RENATA PASSOS

Os segmentos de fretamento e turismo esperam que o ano de 2013 apresente um pequeno crescimento em relação ao apurado em 2012. Segundo estimativas do presidente da Anttur (Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento), Martinho Ferreira de Moura, o faturamento do setor deve aumentar entre 5% e 10% sobre o resultado de 2012, quando cresceu 10%. “No geral, o fretamento tem caminhado bem em todo Brasil. Nos últimos quatro anos, o crescimento foi de 40%”, garante.

De acordo com o executivo, o desenvolvimento do setor é mais forte em umas regiões do País do que em outras. “Percebemos aumento do fretamento eventual no Nordeste também devido às operações de voos internacionais nas principais capitais da região. O fretamento contínuo está em desenvolvimento especialmente no Estado de Pernambuco, em função do Complexo Industrial e Portuário de Suape”, afirma.

Segundo o executivo, em alguns pontos do País o fretamento contínuo cresceu em virtude do transporte de funcionários de grandes obras de infraestrutura de usinas e refinarias, cujos contratos estão vencendo. “Se a empresa não tiver como recolocar o ônibus em outra operação, a frota pode ficar parada”, diz. Um exemplo, conforme Moura, é a obra de expansão da refinaria da Petrobras no Paraná que terminou. O projeto contava com serviço de duas empresas que utilizavam quase 150 ônibus, que agora estão parados. “Por isso, o setor precisa ter cautela na hora de investir. Além disso, é necessário levar em conta que os veículos podem ter



Martinho de Moura: no geral, o fretamento tem caminhado bem em todo o Brasil

especificações diferentes de acordo com o serviço”, observa.

Uma boa notícia, segundo Moura, é que a aquisição de ônibus deve continuar em 2013 com o apoio do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), por intermédio do Finame (Financiamento de Máquinas e Equipamentos). “Com a continuidade dos planos de renovação, as empresas poderão atender com qualidade os públicos dos grandes eventos que acontecerão a partir de 2013, como a Jornada Mundial da Juventude (JMJ), organizada pela Igreja Católica, além da Copa das Confederações, da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos. Claro que as empresas não vão investir somente em função desses eventos, mas eles serão uma vitrine e deixarão um legado para o turismo de eventos”, enfatiza.

Para 2013, o setor também aguarda a publicação aprimorada da lei que regula as atividades dos motoristas, já que

um grupo de trabalho, que inclui membro da Anttur, está dedicado às melhorias. “Também é esperada a desoneração do INSS para o setor de fretamento, que hoje já é válida para as linhas rodoviárias regulares”, acrescenta.

BALANÇO – A região metropolitana de São Paulo, forte no segmento, foi uma das que mais sofreu em 2012. O diretor-executivo da Transfretur (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e para Turismo de São Paulo e Região), Jorge Miguel dos Santos, comenta que o transporte de passageiros por fretamento cresceu modestamente em 2012, cerca de 2%. “Este aumento se deu mais em decorrência da redução da frota de veículos provocada pela legislação paulistana e da região metropolitana que limitaram a idade dos veículos em até 15 anos”, diz.

Além disso, de acordo com Santos, a legislação sancionada em 2009 trata o serviço de fretamento como um problema para a cidade de São Paulo e um concorrente ao transporte urbano. “Sem diagnosticar corretamente a fluidez do trânsito em São Paulo e os pontos positivos do serviço, a gestão do prefeito Gilberto Kassab restringiu o fretamento sem, contudo, oferecer aos passageiros outras alternativas de transporte coletivo de qualidade. Conclusão: foi privilegiado o transporte individual em detrimento ao coletivo. Com isso, perdemos todos. Nossa expectativa é rever a legislação, sem deixar de coibir as atividades de transporte clandestinas, mas promover e incentivar o serviço de fretamento”, conclui o executivo. ■

MC95

INOVAÇÃO PARA RODAR MAIS E MELHOR

- MAIS RENDIMENTO QUILOMÉTRICO
- CONCEITO DE RECONSTRUÇÃO INOVADOR
- EFICIÊNCIA ENERGÉTICA
- MAIS DIRIGIBILIDADE

Faça revisões em seu veículo regularmente.

PIRELLI.COM.BR



POTÊNCIA NÃO É NADA SEM CONTROLE

Produção de carrocerias de ônibus aumentará 10% no próximo ano

Estimativa do presidente do Simefre é que sejam fabricadas 47 mil unidades em 2013, o que coloca o Brasil como segundo maior produtor de ônibus do mundo, à frente da Índia e dos Estados Unidos

■ SONIA MORAES

Depois de uma forte retração dos negócios no início deste ano, as fabricantes de carrocerias de ônibus trabalham com perspectiva positiva para 2013, com encomendas confirmadas para os próximos 90 dias. A estimativa de José Antonio Fernandes Martins, presidente do Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre) é que

o setor tenha um crescimento em torno de 10% sobre 2012, com a produção de 47 mil carrocerias de ônibus. "Este volume coloca o Brasil como o segundo maior produtor de ônibus do mundo, à frente da Índia e dos



Estados Unidos", afirmou Martins.

Para 2012, a estimativa do presidente do Simefre é que o setor feche o ano com uma produção de 42 mil unidades, o que representará um crescimento de 16,6% sobre 2011. Do total fabricado neste ano, 36.900 unidades serão absorvidas pelo mercado brasileiro e 5.200 unidades irão para o exterior. "O setor de ônibus, que estava altamente fragilizado

com a passagem da norma Euro 3 para Euro 5 e acumulou uma queda em torno de 7,5% até outubro, fechará o ano resultados acima das expectativas previstas no início do ano", disse Martins.

O presidente do Simefre atribui o desempenho positivo do setor às medidas rápidas adotadas pelo governo. Além do PAC da Mobilidade, que destinou R\$ 32,6 bilhões para a compra de veículos (só para o sistema de BRT a previsão é que sejam adquiridas de 3.500 a 4.000 unidades), o setor também teve o incentivo do PAC Equipamentos, que destinou R\$ 8,5 bilhões para a aquisição governamental de veículos e equipamentos. O setor de ônibus foi contemplado com a compra de 8.570 unidades de modelos para atender

Itinerário Eletrônico

Com tecnologia LightDot



Alta visibilidade dia e noite
Para urbanos, rodoviários e micros
Controle automático de intensidade
Roteiro visualizado internamente no display do controlador



FRT Tecnologia Eletrônica Ltda.
www.frt.com.br - TEL: +55 (81) 3081-1850
vendas@frt.com.br

ao programa Caminho da Escola. Outro incentivo foi a redução da taxa de juros do Finame, que estava em 9% no início do ano, para 2,5% ao ano. "Essas medidas acelerou o mercado", disse Martins.

No mercado externo o setor também terá um desempenho positivo e fechará o ano com avanço de 20% nas exportações em relação a 2011 e embarcará 5.115 carcerias de ônibus. "Para manter a competitividade no mercado internacional, as empresas reduziram os preços na mesma proporção que tiveram de desoneração da folha de pagamento a partir de agosto deste ano e conseguiram recompor os negócios no Chile, Peru e Caribe onde estavam sendo atacadas fortemente pelos fabricantes chineses e da Bielorrússia", disse Martins.

O presidente do Simefre admitiu ser difícil fazer estimativas de produção e vendas diante da situação de crise que ainda vive o mundo, principalmente na zona do euro. "Temos sentido a pressão da crise internacional, principalmente de países como China e Rússia, que buscam espaço em mercados da América do Sul e do Caribe", assinalou Martins. Ele destacou também que a crise que afetou os Estados Unidos

em 2008 ainda não foi totalmente resolvida, embora o país já mostre sinais de recuperação. "Já a zona do euro, onde a crise começou em 2011 e se intensificou em 2012, encontra-se em situação precária e de grande instabilidade", explicou.

Segundo o presidente do Simefre, esses dois blocos que formam os maiores mercados de consumo tiveram suas demandas reduzidas e isso afetou a economia da China e dos países asiáticos, que são grandes exportadores para aqueles centros econômicos. Em consequência disso, a China e países asiáticos começaram a buscar novos mercados e olham para a América Latina e principalmente o Brasil como grandes mercados, com enorme potencial de compra. "Isso logicamente afetou as nossas exportações e nos deixa apreensivos para não sofrermos invasões de produtos chineses", declarou Martins.

Apesar das incertezas em relação ao cenário internacional, mesmo o presidente do Simefre afirma que os empresários do setor estão encarando o ano de 2013 com bastante realismo e estão esperançosos de que o governo manterá a atual taxa de juros de 2,5% e não elevará o índice sem

causar grande impacto no setor. "Os números são consistentes para 2013 e, se todas as medidas se concretizarem, daremos um salto na área de desenvolvimento", disse o presidente do Simefre.

Para o economista Antonio Lanzana, a China vem mostrando um processo de desaceleração, com a redução no índice de crescimento do PIB de 10,3% em 2010 para 9,2% em 2011 e deverá ficar em 7,5% em 2012. "Mas continuará sendo a locomotiva mundial, com menor velocidade, e seu PIB terá um crescimento de 8% em 2013", destacou o economista.

Já os Estados Unidos devem repetir em 2013 o índice de expansão do PIB de 2012 que deve chegar a 2%. E o Brasil caminha para uma situação de melhora para o desenvolvimento industrial e o seu PIB deverá apresentar um crescimento de 3% no próximo ano.

"A indústria de transformação tem condições de se recuperar", afirmou o economista. "O câmbio está mais favorável, as taxas de juros mais acessíveis. Além disso, as empresas tiveram desoneração da folha de pagamento e queda no custo de energia", observou Lanzana. ■

Clariar

iluminando com tecnologia



FRT Tecnologia Eletrônica Ltda.
www.frt.com.br - TEL: +55 (81) 3081-1850
vendas@frt.com.br

tecnologia
POWER LED

Vida útil estimada de 10 anos

Resistente a trepidação pois não possui filamentos

Não necessita descarte como lâmpadas fluorescentes

Proteção contra inversão de polaridade

Parte de baixo isolada eletricamente

Única com LED de alta potência especial para iluminação

Para NTU, obras de BRT estão num bom ritmo

Entidade, que fiscaliza construções, acredita que a maior parte dos 1.272 quilômetros de vias exclusivas estará pronta até a Copa do Mundo

■ WAGNER OLIVEIRA

O presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Otávio Vieira da Cunha Filho, considerou “adequado” o ritmo das obras e das licitações dos sistemas BRT espalhados pelo País. De acordo com a entidade, R\$ 12,2 bilhões estão sendo investidos em 25 cidades, entre elas as sedes da Copa do Mundo, para a construção de 1.272 km de vias exclusivas para ônibus, além de 521 novas estações e 58 terminais de integração. Nesses corredores, vão circular 9.000 ônibus comuns, articulados e biarticulados. Além disso, haverá investimento em sistemas inteligentes para dar suporte a toda a operação, como monitoramento, rastreamento, cabines de pré-embarque, bilhetagem eletrônica e informação em tempo real aos passageiros.

“Acreditamos que até o Mundial de Futebol, mais de 90% dessas obras estarão concluídos”, afirmou Cunha Filho. Para ele, só não dá para cravar a totalidade até a Copa em razão de algumas cidades estarem enfrentando dificuldades nas áreas urbanas centrais com o alto custo das desapropriações. “Em alguns casos, o custo das desapropriações supera até o da obra em si. Nesses casos, o projeto pode não ser totalmente concluído como o previsto até que o poder público consiga os recursos necessários para concluir toda a obra”, disse.

De acordo com o dirigente, os recursos liberados pelo governo para a execução dos projetos não contemplam o gasto com desapropriações. Em Belo Horizonte, por exemplo, os desembolsos chegaram a R\$ 500 milhões. Uma das saídas para resolver o problema é a formação de Parceria Público-Privada (PPP). Como a operação e manutenção do sistema



Cunha Filho: até a Copa de 2014, mais de 90% das obras de BRT estarão concluídas

garante retorno financeiro, organismos nacionais, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), e internacionais – Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), por exemplo – disponibilizam os recursos.

Para a NTU, a capital baiana também tem sido uma questão à parte. O governo estadual havia decidido apostar na construção do metrô, mas já sinalizou acordo com o prefeito eleito para retomar o projeto do BRT. “Em Salvador, parece que há um novo entendimento de que o sistema BRT volta a ser a melhor solução, ainda mais quando o tempo está se encurtando”, declarou. Por outro lado, segundo o presidente da NTU, há capitais em estágio mais adiantado, como é o caso de Belo Horizonte, Brasília, Curitiba e Rio de Janeiro, que, inclusive, já está operando um trecho de

corredor exclusivo para ônibus.

Segundo Cunha Filho, quando não há obstáculos jurídicos ou físicos, um corredor de BRT pode ser concluído entre 18 e 24 meses. “É o sistema mais prático, com menor custo e impacto ambiental em relação a qualquer outra alternativa de transporte público com o objetivo de tornar mais dinâmica a mobilidade”, afirmou.

Não há um único modelo de licitação dos corredores BRT. Nas licitações que envolvem PPP, os vencedores constroem, operam e fazem a manutenção de todo o sistema. Em outros, a administração é do operador, mas a construção fica por conta do poder público cedente. Também existe a possibilidade de administração ser responsável pela manutenção de todo o sistema.

Para o presidente da NTU, já existe um consenso entre os administradores públicos segundo o qual o transporte de qualidade não é barato. “Antigamente, prestava-se um serviço qualquer porque o preço da passagem não sustentava a operação. Isso ficou no passado. Todo mundo hoje em dia sabe que para melhorar a qualidade é preciso investir”, ressaltou Cunha Filho. Para manter o sistema, em alguns casos, o poder público subsidia parte da operação, como é o caso de São Paulo, ou diminui impostos, como o ISS e o ICMS, para garantir que haja a lucratividade.

Segundo a NTU, o BRT dobra a velocidade em relação ao ônibus comum, além de garantir capacidade de 45 mil/passageiros por hora, a mesma capacidade do metrô, que exige investimentos bem mais altos na infraestrutura, operação e manutenção. O trânsito caótico faz com que a velocidade do ônibus atualmente esteja em 12 km/h em muitas cidades. Com o BRT, a velocidade chega a 30 km/h.

“Com esse sistema de ônibus exclusivo, que foi inventado em Curitiba em 1975, foi copiado por cidades do mundo inteiro e agora está retornando ao Brasil, poderemos atrair até 20% dos passageiros que atualmente estão fora do transporte público porque não contam com alternativa de qualidade”, disse. Para Cunha Filho, até o rodízio de veículos

PROJETOS E ESTUDOS DE BRT E CORREDORES DE ÔNIBUS NO BRASIL

⁽¹⁾ em milhões de R\$ ⁽²⁾ em km

Cidade	Tipo	Nome	Orçamento ¹	Extensão ²	Estações	Cidade	Tipo	Nome	Orçamento ¹	Extensão ²	Estações	
Belém	BRT	Corredor BRT Av. Almirante Barroso		36,10		Porto Alegre	C. Exclusivo	Corredor Viamão				
	BRT	Corredor BRT Av. Augusto Monteiro					C. Exclusivo	Corredor Esteio				
	C. Preferencial	Corredores preferenciais centro de Icoaraci					C. Exclusivo	Corredor Sapucaia do Sul				
Belo Horizonte	C. Preferencial	Corredores preferenciais centro de Belém					C. Exclusivo	Corredor Cachoeirinha				
	BRT	Corredor Antônio Carlos/Pedro I	1.239,90	45,10	52		BRT Corredor	Protásio Alves				
	BRT	Corredor Carlos Luz /pedro II					BRT Corredor	Bento Gonçalves				
	BRT	Corredor área central					BRT Corredor	João Pessoa				
Brasília	BRT	Corredor Cristiano Machado					BRT Corredor	Av. Padre Cacique -Praia de Belas				
	C. Exclusivo	Expresso DF (Eixo Sul)	533,00	58,60	15,2		BRT Corredor	Av. Tronco				
Campinas	C. Exclusivo	Eixo Oeste					Recife	C. Exclusivo	Corredor II Perimetral	626,90	114,10	64
	BRT	Corredor Ouro Verde	340,00	43,20	38			C. Exclusivo	Corredor III Perimetral			
Campo Grande	BRT	Corredor Campo Grande						BRT Corredor	IV Perimetral			
	C. Preferencial	Corredor Perimetral				BRT Corredor		Leste/Oeste (Ramal Cidade da Copa)				
Cascavel	C. Exclusivo	Corredor Sudoeste	252,00	58,17	41	BRT Corredor		Norte/Sul (trecho Tacaruna/Joana Bezerra)				
	C. Exclusivo	Corredor Sul				C. Exclusivo		Corredor Radial Sul				
	C. Exclusivo	Corredor Norte				BRT		Corredor Norte/Sul (trecho Igarassu / Joana Bezerra)				
Cuiabá	BRT	Corredor Tancredo Neves	24,52			C. Exclusivo		Corredor Leste/Oeste (Caxangá)				
	BRT	Corredor Av. Brasil				Rio de Janeiro		BRT	BRT Transbrasil	7.100,00	148,00	142
	BRT	Corredor Av. Piquiri						BRT	BRT Transoeste			
BRT	BRT Aeroporto /CPA (Leste/Oeste)	456,20	23,20	32	BRT			BRT Transcarioca				
BRT	BRT Caxipó/Centro				BRT			BRT Transolímpica				
Curitiba	BRT	Corredor Av. Tancredo Neves				Salvador	BRT	BRT Aeroporto/Acesso Norte	19,00	27	4	
	BRT	Corredor Av. Cândido Abreu	126,00	131,50	15	S. B. Campo	C. Exclusivo	Corredor Leste/Oeste	12,60			
	BRT	Linha Verde				São Luís	BRT	BRT Av. Ferreira Goulart e Av. Jerônimo de Albuquerque	38,24			
Fortaleza	BRT	Corredor Av. Augusto dos Anjos / Av. José Barros	163,50	42,70	4	São Paulo	C. Exclusivo	Corredor Av. Metropolitana -trecho 1				
	C. Exclusivo	Corredor Av. Expedicionários / Av. Senador Fernandes Távora					C. Exclusivo	Corredor Av. Metropolitana -trecho 2				
	BRT	Av. Dedé Brasil				Teresina	C. Exclusivo	Corredor Campo Limpo/Rebouças/Centro	153,00			
	BRT	Av. Paulino Rocha					C. Exclusivo	Corredor Vereador José Diniz/Ibirapuera/Santa Cruz				
	BRT	Av. Alberto Craveiro					C. Exclusivo	Corredor Inajar/Rio Branco/Centro				
	BRT	Raul Barbosa					C. Exclusivo	Corredor Jardim Ângela/Guarapiranga/ Santo Amaro				
	Goiânia	BRT	BRT Norte/Sul	284,00	22,00		32	C. Exclusivo	Corredor Paes de Barros			
Guarulhos		C. Exclusivo	Corredor Pimentas	16,40				C. Exclusivo	Corredor Parelheiros/Rio Bonito/Santo Amaro			
		C. Exclusivo	Corredor João Paulo I					C. Exclusivo	Corredor Piratuba/Lapa/Centro			
João Pessoa	C. Exclusivo	Corredor Monteiro Lobato					C. Exclusivo	Corredor Santo Amaro/9 de Julho/Centro				
	C. Exclusivo	Corredor Santos Dummont					C. Exclusivo	Corredor Itapeperica/João Dias/Santo Amaro				
	C. Exclusivo	Corredor Av. Eptácio Pessoa	50,26				BRT expresso	Tiradentes				
	C. Exclusivo	Corredor Cruz das Armas					C. Exclusivo	Corredor Capão Redondo/Campo Limpo/Vila Sônia				
	C. Exclusivo	Corredor Pedro II					C. Exclusivo	Corredor de ônibus Inajar de Souza				
Manaus	C. Exclusivo	Corredor Dois de Fevereiro				Uberlândia	C. Exclusivo	Corredor Av. Maranhão	80,00	36,50		
	C. Exclusivo	Corredor da Área Central					C. Exclusivo	Corredor Av. Frei Serafim				
	BRT	BRT Leste Centro	230,00	33,00			C. Exclusivo	Corredor Av. Barão da Gurguéia				
	C. Exclusivo	Corredor de ligação da Av. Timbiras e Av. Torres					C. Exclusivo	Corredor Av. Miguel Rosa -Rui Barbosa				
Maringá	BRT	Corredor Av. Moranguera	18,00	11,07			C. Exclusivo	Corredor Av. Miguel Rosa -Getúlio Vargas				
	BRT	Corredor Av. Tuiuti					C. Exclusivo	Corredor Av. Henry Wall de Carvalho				
	BRT	Corredor Av. Brasil					C. Exclusivo	Corredor Av. Gil Matins				
Natal	C. Exclusivo	Corredor Av. José de Almeida Neto					C. Exclusivo	Corredor Av. Duque de Caxias				
	C. Exclusivo	Corredor Sen. Salgado Filho/Hermes da Fonseca	8,29				C. Exclusivo	Corredor Av. Presidente Kennedy				
Porto Alegre	C. Exclusivo	Corredor Gravataí	112,50	74,50	25		C. Exclusivo	Corredor Av. Joaquim Nelson				
	C. Exclusivo	Corredor Alvorada					C. Exclusivo	Corredor Av. Higinio Cunha				
							C. Exclusivo	Corredor rua Jurumenha				
						C. Exclusivo	Corredor rua Eng. Alves de Noronha					
						Vitória	BRT	Corredor Noroeste	40,93	53	5	
					BRT		Corredor Sudoeste					
					BRT		Corredor Norte					
					BRT		Corredor Estrutural da Av. João Naves de Ávila					
						BRT	Corredor Leste					
						BRT	BRT Grande Vitória	703,00	31,00			

pode ser revisto, já que, nas cidades em que foi adotado, o BRT diminuiu a frequência do transporte individual.

De acordo com o presidente da NTU, a construção dos BRTs acontece em um instante em que o governo se volta para o problema das cidades. A criação do Estatuto da Mobilidade, que obriga as cidades brasileiras a planejarem seu crescimento viário e o transporte público, é um grande passo para melhorar o cotidiano dos moradores das médias e grandes cidades. “Os administradores vão ter de desenvolver projetos visando ao crescimento para os próximos 20, 30 anos.”

A NTU desenvolveu um sistema para

acompanhamento dos BRTs. Técnicos da entidade e de órgãos públicos alimentam a entidade de informações, que ficam disponibilizadas no site da NTU. Cunha Filho acredita que todas as cidades brasileiras acima de 300 mil habitantes terão condições de adotar corredores exclusivos de ônibus, com traçados ligando o Norte e o Sul e Leste e Oeste, para ordenar a mobilidade e servir de corredores capilares, ligando os pontos principais.

Para a entidade, a maior parte dos ônibus que vão circular nos 25 corredores BRT previstos para 2014 começam a receber a maior parte dos veículos a partir do segundo semestre do ano que vem. Na opinião

do presidente da NTU, as montadoras não terão dificuldade em atender aos pedidos, principalmente devido à recessão dos mercados mais desenvolvidos que deixa os fabricantes com capacidade ociosa.

Segundo a NTU, 60 milhões de passageiros são transportados diariamente nas cidades brasileiras por ônibus. Com os corredores exclusivos, o transporte público ganha mais inteligência, além de melhor qualidade, acessibilidade e confiabilidade. Na Cidade do México, o sistema BRT tem melhor avaliação que o metrô, pois atende melhor a população. “O operador também precisa se modernizar para atender bem o usuário do ônibus”, disse. ■

Montadoras ampliam participação no programa do governo

Os veículos já disponíveis para a aquisição dos Estados e municípios têm preços que variam de R\$ 139 mil a R\$ 250 mil, dependendo do tamanho e das especificações, válidos até 05 de novembro de 2013

■ SONIA MORAES



Mercedes-Benz fornecerá 2.600 ônibus modelo OF 1519 R ao programa Caminho da Escola

O programa Caminho da Escola criado pelo governo federal está contribuindo para o aumento nas vendas de ônibus no País. Segundo o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), dos 23.000 veículos vendidos desde a criação do programa em 2007, 39% foram adquiridos em 2012, o que dá um total de 9.199 ônibus escolares. Em valor isso representa R\$ 1,68 bilhão, sendo que 427 unidades foram por meio de financiamento do BNDES, 1.792 com recursos próprios e 6.980 unidades por meio de recurso do FNDE.

Neste ano o programa Caminho da Escola ajudou a estancar o declínio do mercado de ônibus e a reativar os negócios a partir de novembro, que fechou com 4,6% de crescimento em relação a outubro deste

ano, com a venda de 2.088 veículos. Mas no acumulado de janeiro a novembro o setor registrou queda de 16,6% ao vender 25.921 veículos.

PREÇOS – Segundo do FNDE, os ônibus escolares já disponíveis para a aquisição dos Estados e municípios têm preços que variam de R\$ 139 mil a R\$ 250 mil, dependendo do tamanho e das especificações dos veículos, válidos até 5 de novembro de 2013.

No segundo pregão realizado pelo governo em novembro deste ano (o primeiro foi em julho) a Mercedes-Benz venceu a disputa no grupo de ônibus grandes, com capacidade para 59 alunos, marcando a sua estreia no programa. Estes ônibus custam entre R\$ 240,5 mil e R\$ 250,5 mil (com

plataforma elevatória). Para o FNDE a montadora vai fornecer 2.600 ônibus modelo OF 1519 R com carroceria Caio. Os veículos serão entregues ao longo de 2013.

“Além de atender a todos os requisitos do edital do FNDE, o OF 1519 R oferece itens exclusivos que ampliam ainda mais o nível de conforto e segurança, propiciando qualidade no transporte de alunos da zona rural, condição essencial dessa iniciativa de inclusão do governo federal”, afirma Joachim Maier, vice-presidente de vendas da Mercedes-Benz do Brasil.

O chassi OF 1519 R, lançado em 2012, foi totalmente criado pelo Centro de Desenvolvimento Tecnológico da Mercedes-Benz do Brasil. Desde o projeto, o veículo foi concebido para aplicação como ônibus rural escolar, de acordo com as especificações do edital do FNDE. “Esse produto foi amplamente testado em vias fora de estrada, visando garantir robustez e resistência nas severas condições das vias não pavimentadas, com a qualidade e a confiabilidade típicas dos produtos da marca”, diz Maier.

A MAN Latin America venceu pela segunda vez o pregão do FNDE no grupo de ônibus médio e vai fornecer 2.600 unidades do modelo 15.190 ORE 02R (sigla para Ônibus Rural Escolar Reforçado Médio) equipado com o motor MAN D08 que atende as normas de emissões Proconve P-7 por meio da tecnologia de Recirculação dos Gases de Exaustão (EGR), que dispensa o uso do Arla 32. Nesta categoria os veículos têm capacidade para 44 estudantes e os preços variam de R\$ 227,7 mil a R\$ 237,7 mil (veículo equipado com

plataforma elevatória).

O contrato dá à empresa o direito de comercializar ônibus completos às prefeituras que se habilitarem às linhas de crédito disponíveis. "As medidas de estímulo à indústria, além de programas como o PAC, renovação de frota e o próprio Caminho da Escola, têm sido de grande importância nesse momento de reaquecimento do mercado", afirma Roberto Cortes, presidente da MAN Latin America.

Os ônibus da MAN foram desenvolvidos especialmente para o trânsito em área rural, contando com suspensões reforçadas, bem como maior ângulo de ataque (de entrada) e de saída, com reduzidos balanços dianteiro e traseiro. Os Volksbus da MAN podem percorrer estradas de terra em condições severas de piso e relevo, trazendo eficiência às prefeituras e conforto e segurança aos alunos.



A MAN entregará um total de 6.200 ônibus médios e grandes para transporte escolar rural

Incluindo os 4.000 ônibus, modelos Volkswagen 15.190 ORE 02R (médios) e 15.190 ORE 03R (grandes) encarroçados pela Caio e a Marcopolo, garantidos na primeira licitação realizada em julho deste ano, a MAN soma um total de 6.200

veículos que serão entregues ao programa do governo. Com este volume a empresa mantém a posição de maior fornecedora de veículos ao Caminho da Escola, contabilizando desde 2007 o fornecimento de 15.000 veículos para o transporte de

Elevadores Veiculares de Acessibilidade

PALFINGER



O primeiro elevador veicular elétrico fabricado no Brasil!



Sobre o Grupo Palfinger

- Líder mundial em sistemas de movimentação de materiais e acessibilidade
- Um dos principais líderes na fabricação e tecnologia para movimentação de cargas
- 28 plantas produtivas em 130 países, com 4.500 pontos de vendas e assistência espalhados pelo mundo



Iveco vai suprir 1.518 de ônibus escolares pequenos, com capacidade para 29 estudantes

DOIS PROGRAMAS PARA ATENDER AO TRANSPORTE DE ESTUDANTES

O Ministério da Educação, por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), executa atualmente dois programas voltados ao transporte de estudantes: o Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate), que visam atender alunos das escolas públicas do ensino básico, prioritariamente nas zonas rurais.

O programa Caminho da Escola, criado em 2007, tem como objetivo renovar a frota de veículos escolares, garantir segurança e qualidade ao transporte dos estudantes e contribuir para a redução da evasão escolar, ampliando, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência na escola dos estudantes matriculados na educação básica da zona rural das redes estaduais e municipais. O programa também visa à padronização dos veículos de transporte escolar, à redução dos preços dos veículos e ao aumento da transparência nessas aquisições.

O governo federal, por meio do FNDE e em parceria com o Inmetro, oferece um veículo com especificações exclusivas, próprias para o transporte de estudantes, e adequado às condições de trafegabilidade das vias das zonas rural e urbana brasileira. É equipado, ainda, com o dispositivo passa-balsa,

que assegura maior estabilidade em estradas sinuosas.

Já o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate), instituído em 2004, tem como objetivo garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares dos alunos do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, Distrito Federal e municípios.

Em 2009, o programa foi ampliado para toda a educação básica, beneficiando também os estudantes da educação infantil e do ensino médio residentes em áreas rurais.

O programa consiste na transferência automática de recursos financeiros, sem necessidade de convênio ou outro instrumento congêneres, para custear despesas com reforma, seguros, licenciamento, impostos e taxas, componentes, manutenção, combustível e lubrificantes do veículo. Serve também para o pagamento de serviços contratados junto a terceiros para o transporte escolar.

Os estados podem autorizar o FNDE a efetuar o repasse do valor correspondente aos alunos da rede estadual diretamente aos respectivos municípios.

estudantes nas zonas rurais.

A Iveco Latin America arrematou na segunda licitação o lote na categoria de ônibus escolar pequeno, com capacidade para 29 estudantes, e vai entregar 1.300 unidades do modelo City Class. A montadora venceu nos dois itens dentro desta categoria, cujo preço dos veículos vai de R\$ 139 mil a 147,4 mil (se os veículos estiverem equipados com plataforma elevatória para facilitar o acesso de cadeira de rodas). Incluindo os 218 modelos que a empresa garantiu na primeira licitação de julho, a Iveco soma ao todo 1.518 unidades de ônibus escolar que serão entregues ao programa do governo.

A Volare, que também participa na categoria de ônibus escolar pequeno, venceu a licitação em julho deste ano para fornecer 2.000 ônibus ao Caminho da Escola. Desde 2007, quando participou da primeira disputa, a Volare acumula o fornecimento de 7.000 ônibus adequados ao transporte de estudantes da zona rural.

Segundo José Maria Rodrigues de Souza, coordenador-geral do programa, para se enquadrar às exigências do Caminho da Escola os veículos precisam atender algumas especificações, como ter cinto de segurança em todos os assentos e mecanismo de proibição de locomoção com a porta aberta. A largura do corredor central é mais estreita que o habitual, dificultando aos estudantes ficarem em pé nos veículos e aumentando a quantidade e o conforto dos assentos. Também têm limitador de velocidade, tacógrafo eletrônico e GPS, para garantir maior segurança aos estudantes e permitir o controle do trajeto, dos tempos de percurso e de paradas, e de consumo de combustível.

Outras características são chassis mais alto e rodas mais próximas da frente e da traseira do veículo, para melhorar a trafegabilidade e facilitar a saída de atoleiros. "Todas essas especificações garantem mais segurança e conforto aos alunos que utilizam o transporte escolar", afirma o coordenador. ■

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Agência BRAND

A SAMA FAZ O BRASIL ANDAR.

Os produtos distribuídos pela Sama chegam em todos os pontos do país, movimentando a frota nacional. Com 90 anos de experiência e portfólio completo para as linhas leve e pesada, com mais de 64 mil itens dos 180 melhores fabricantes, a Sama está sempre pronta para abastecer o mercado de reposição independente de autopeças, em qualquer lugar do Brasil.

Apoio:



www.samaweb.com.br

Pirelli traz ao Brasil sensor para monitorar pneu de carga

Montado na superfície interna do pneu, o sensor Cyber Fleet controla eletronicamente a pressão e a temperatura do pneu, fornecendo ao gestor da frota informações em tempo real

■ SONIA MORAES

A Pirelli já está comercializando no mercado brasileiro o sensor Cyber Fleet, sistema que controla eletronicamente as condições dos pneus dos veículos comerciais. Além da pressão e temperatura, o aparelho identifica o pneu e fornece todo o histórico desde a sua montagem, passando ao gerente da frota informações detalhadas em tempo real por meio da leitura dos sensores via radiofrequência e localização enviada por meio do GPS (Sistema de Posicionamento Global) e transmitida via GPRS (telefonia celular).

Criado no departamento de pesquisa e desenvolvimento da Pirelli em Milão, Itália, o sensor Cyber Fleet já percorreu cerca de 7 milhões de quilômetros de experimentação na Europa e na América Latina. “Este aparelho foi projetado para proporcionar monitoramento contínuo dos pneus, detectar irregularidades e garantir a manutenção apropriada e indispensável para a segurança nas estradas”, afirma Flávio Bettiol Júnior, diretor da unidade de negócios caminhão e agro da Pirelli na América Latina.

No Brasil o sensor está em teste desde março por quatro grandes empresas operadoras de transporte de passageiros e transporte rodoviário de carga. Foram instalados 78 sensores em 16 veículos que percorreram mais de 3,9 milhões de quilômetros. O equipamento detectou que os pneus rodaram com pressão abaixo da recomendada, sendo que 50% estavam com uma pressão 10% inferior. A consequência é um maior consumo de

combustível e menor duração do pneu.

A pressão correta dos pneus tem um papel fundamental no nível de prestação do produto. Aliás, tanto a maior quanto a menor distância entre a pressão recomendada pelo fabricante causam: maior resistência ao rolamento, irregularidade no uso, dificuldade de controle do veículo e aumento da distância de frenagem, trazendo impactos negativos sobre o consumo de combustível, vida útil do pneu e segurança na condução do veículo.

Segundo Bettiol, com a pressão correta dos pneus, além de garantir precisão

na direção e confiança nas curvas e frenagens, também assegura menor custo por quilômetro por meio da redução no consumo de combustível, e ainda aumenta a vida útil do pneu. Por meio dos testes constatou-se que o Cyber Fleet proporciona uma economia de custos de aproximadamente R\$ 600 por veículo ao ano.

Os principais focos do Cyber Fleet são a segurança, manutenção da frota, economia de combustível e meio ambiente. Segundo Bettiol, o pneu representa a segunda maior causa de acidentes de veículos, bem como a aderência no molhado pode ser prejudicada se a pressão de enchimento do pneu estiver abaixo da recomendada. Também representa o principal custo de manutenção em uma frota, pois com 15% a menos da pressão recomendada pode representar um custo extra de pneus de cerca de 13%.

Já com uma pressão de quase 15% a menos na pressão recomendada pode facilmente fazer com o que o custo de combustível da frota seja 3% maior.

Com durabilidade média que varia de 350 a 400 mil quilômetros, o sensor eletrônico permite ampliar a oferta de serviços. Além de controlar o estoque das operadoras de transporte, também ajuda a identificar o pneu por meio do sistema de rastreabilidade, quando conectado a um sistema de telemetria.

Para a realização dos testes em campo, a Pirelli contou com a parceria da Schrader Electronics para o fornecimento do sensor, a Magneti Marelli para o receptor e a Autotrac



para os serviços. Segundo a empresa, durante o ano de 2013 o Cyber Fleet será adotado por 30 das maiores operadoras brasileiras de transporte de mercadorias e passageiros.

DUAS VERSÕES - O Cyber Fleet está disponível no mercado brasileiro na versão estática e dinâmica. Na dinâmica, a integração com o sistema telemático da Magneti Marelli permite a exibição simultânea de sinais únicos dos sensores montados no veículo e a sua sucessiva transmissão telemática para uma central de dados. A notificação de anomalias de pressão e temperatura é feita em tempo real por meio de



Sensor Cyber Fleet controla eletronicamente as condições dos pneus

para sucessiva análise e arquivamento.

Segundo a Pirelli, a solução Cyber Fleet baseia-se no emprego do dispositivo TMS (Tyre Mounted

Sensor) posicionado dentro do pneu, que monitora constantemente a pressão e a temperatura, permitindo ao gestor da frota implementar procedimentos precisos de diagnóstico e intervenção. O sensor também exerce a função de identificador (RFID - Radio-Frequency Identification) de cada um dos pneus. ■

uma conexão de internet com um aplicativo específico.

Na modalidade estática, os dados revelados pelo sensor e podem ser lidos com o veículo parado por meio de um leitor externo que recebe, para cada pneu-sensor, as informações de temperatura e pressão. Os dados podem ser transferidos para um computador

Peças de reposição para ar-condicionado Linha Ônibus

RSBUS

RSBUS Componentes Automotivos
54 3027.7989
Caxias do Sul - RS
rsbus@rsbus.com.br

Ref.: 373

Ref.: 380.2

odim
DESDE 1933

Indústria e Comércio Oderich Ltda.
odim@odim.com.br | www.odim.com.br
51 3635 2700 | SÃO SEBASTIÃO DO CAÍ | RS | BRASIL

GELADEIRAS PARA ÔNIBUS

ELBER
GELADEIRAS

FUNCIONAMENTO BIVOLTS 12 E 24 VCC

BARES PARA VEÍCULOS GELADEIRAS, BEBEDOUROS, AQUECEDORES E TÉRMICAS

elber@elber.ind.br - www.elber.ind.br

Distribuição do diesel S-10 começa em janeiro

Ônibus Euro 5 vão ter à disposição combustível mais limpo em janeiro; combustível exige mais cuidados no armazenamento

■ WAGNER OLIVEIRA

A Petrobras Distribuidora já está com todo o planejamento e a logística preparados para começar a distribuir o diesel S-10 a partir de janeiro para abastecer tanto o mercado varejista de combustível quanto os grandes frotistas do transporte de passageiros e de cargas. “A Petrobras pode afirmar com segurança que, assim como aconteceu com a distribuição do S-50, o S-10 chegará sem maiores problemas aos consumidores a partir do início de 2013”, afirmou Alex Messias, gerente da Petrobras Distribuidora.

Combustível de passagem, o S-50 foi a forma que a Petrobras encontrou para se estruturar até a chegada do S-10, que é muito mais limpo e indicado para o correto funcionamento dos motores Euro 5, que passaram a ser obrigatórios a partir de janeiro deste ano. Todo o mercado, desde as montadoras até operadores do transporte, desconfiou da capacidade de a empresa estatal garantir o abastecimento do S-50 a partir de janeiro de 2012. Alguns analistas chegaram a relacionar a forte queda de vendas de caminhões em 2012 em razão da desconfiança na capacidade de abastecimento do combustível adequado por parte da Petrobras.

Desfeita as desconfianças, a Petrobras Distribuidora diz que o S-50 já é página virada. “O mercado teve de dar mão à palmatória, pois não faltou combustível”, ironizou Messias. “O S-50 sempre esteve à disposição nos pontos em que a empresa se comprometeu a entregar o produto. E assim vai acontecer com o S-10, que está com a distribuição toda preparada para começar a atender o mercado a partir de janeiro.”

Segundo Messias, o que surpreendeu

muita gente no caso do S-50 foi o preço mais alto do combustível, o que acabou por reduzir a margem de lucratividade do combustível no varejo. “Desde o início do programa, a Petrobras nunca escondeu que o combustível mais limpo custaria mais caro. Era inevitável, assim como o S-10 terá um preço maior em relação ao diesel com maior teor de enxofre”, afirmou.

A introdução do S-10 a partir de 2013 faz parte do acordo judicial firmado entre o Ministério Público Federal de São Paulo, a Agência Nacional do Petróleo (ANP), Petrobras e a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), além de órgãos ambientais. Embora a Anfavea tenha definido que o combustível adequado aos novos veículos fosse o óleo S-10, a entidade que representa a indústria automobilística concordou com o abastecimento durante este ano com o transitório S-50.

De acordo com Messias, dados da Petrobras indicam que a distribuição do S-50 ultrapassou a meta de 1.400 pontos de venda no território nacional. “Hoje o S-50 já está em mais de 1,8 mil postos de combustível em todo o Brasil”, garantiu. Para ele, a mesma lógica de ação será utilizada com o S-10, que começará a ser distribuído pelas regiões metropolitanas. “Vamos banir ainda o diesel S-1800 no final de 2013.”

Por motivos estratégicos, apenas três segmentos vão continuar usando o S-1800 até o 2020 – o térmico, o ferroviário e o mineral, pois operam em áreas restritas, como minas e ferrovias, onde as emissões não são tão prejudiciais à saúde quanto nas regiões metropolitanas.

De acordo com Messias, em produção e logística, a Petrobras investiu US\$ 8,7 bilhões no S-50. Para o período 2011-2015, está previsto aporte de US\$ 12,6 bilhões para o S-10. Apenas na modernização do parque de refino, serão mais US\$ 16,9 bilhões até 2015. Já na adequação das bases e rede de postos de serviço, a Petrobras Distribuidora aplicará mais US\$ 500 milhões nos próximos três anos.

Segundo o gerente da Petrobras Distribuidora, o Brasil terá a partir do ano que vem 16 polos de venda de diesel de baixo teor de enxofre localizados em Manaus, Belém, São Luís, Fortaleza, Ipojuca, Madre de Deus, Duque de Caxias, Betim, Barueri, Guarulhos, Paulínia, São José dos Campos, Araucária e Rio Grande. Essas novas bases vão impulsionar a distribuição do S-10.

Messias disse que os operadores de frota vão ter de aumentar o cuidado em relação à armazenagem do diesel com baixo teor de enxofre. A própria Petrobras Distribuidora está intensificando os investimentos para evitar contaminação por resíduos nos seus caminhões e tanques. “Existem sistemas de avaliação de qualidade na Petrobras que barram qualquer tipo de combustível que não tenha a mais perfeita qualidade”, informou.

Segundo Messias, a Petrobras, distribuidoras, revendedores e transportadores estão adequando suas estruturas logísticas para a nova fase do S-10. Para garantir que não ocorram contaminações, haverá dutos exclusivos. O diesel S-10 dissolve resíduos com mais eficiência que o óleo S-50, ou seja, é como se fosse mais próximo de um querosene, capaz de limpar superfícies. Com isso, fica mais sujeito a contaminações em tanques

contaminados, por exemplo, com resíduos de diesel de maior teor de enxofre. Daí a necessidade de ambientes sempre limpos, principalmente nos caminhões-tanque que antes transportavam diesel mais pesado.

O S-10 também exige exclusividade de filtros, bombas e tubulações. A Petrobrás vai segregar cada tipo de produto (S-10, S-500 e S-1800) para evitar problemas na armazenagem. Segundo Messias, a estatal fará drenagem diária, antes e depois do recebimento de combustível para evitar o acúmulo de água, proveniente da condensação da umidade, que favorece o crescimento de micro-organismos que possam causar danos ao motor.

Em relação ao aditivo Arla 32, vendido pela Petrobras Distribuidora com o nome fantasia Flua, Messias afirmou que mais de 900 postos Petrobras já oferecem o produto, cujo preço está mais alto do que previa o mercado – R\$ 3,50 na média. “O alto preço traz

incômodo a operadores, mas deve cair com o tempo e se fixar na faixa dos R\$ 2,00”, disse.

Segundo Messias, o preço alto do Arla 32 se dá por falta de referências. “As projeções foram feitas com base na lógica que define o preço do lubrificante, só que o Arla não comporta a mesma margem de lucro. Ainda temos uma discussão muito grande sobre o Arla pela frente, o impacto que vai causar no custo do frete. Ainda não temos claro quais serão os impactos sobre a macroeconomia”, disse.

Messias reconhece que a chegada do S-50 também tomou parte da margem de lucro dos revendedores em relação ao diesel convencional. “Se o revendedor subir muito o preço na bomba, o consumidor não paga. Então, é necessária a prática de um preço que talvez não seja o mais vantajoso para o proprietário dos postos de combustível.” Segundo o representante da Petrobras, a introdução do Euro 5 causou um baque no mercado brasileiro de

diesel, mas este mesmo efeito também foi constatado em outros importantes mercados que passaram por atualização tecnológica. Segundo ele, a história mostra que o quadro se ajusta com o decorrer dos tempos.

VANTAGENS – De acordo com a Petrobras, o S-10 possui propriedades que conferem benefícios à combustão do motor em virtude da destilação mais nobre, oferecendo mais qualidade na ignição. Também proporciona diminuição na formação de depósitos no motor. Há melhor desempenho nas retomadas de velocidade, favorecendo ultrapassagens mais seguras. A durabilidade do propulsor também é maior, reduzindo a frequência e os custos de manutenção. Projeções feitas pela Petrobras até 2020 indicam que a nova frota de veículos será cada vez mais representativa e influenciará o balanço de oferta e demanda de diesel no Brasil. ■

ABASTECIMENTO MONITORADO

GTFrota

Acabe com os desvios e desperdícios de combustível de sua frota.

Com o sistema GTFrota sua empresa ganha em economia e confiabilidade, além de melhorar o desempenho da frota.

Acesse www.excelbr.com.br e saiba mais.

Rua Jaboatão, 580/592 - São Paulo - SP
excelbr@excelbr.com.br
Fone: (11) 3858-7724



EXCELbr

Tecno Suporte

Suportes para Compressores de Ar Condicionado.

Atendemos toda a linha automotiva.

Tecnologia Segurança
 Rentabilidade Qualidade Garantia

Av. Mariland, 135 • B. Mariland • 95057-460 • Caxias do Sul - RS
 Fone: 54 3229.5699 • www.tecnosuporte.ind.br



Compact Cold & EUROBUS

Conforto a bordo
www.compact.com.br

Refrigeradores Ar Condicionado

- Caminhões
- Ônibus
- Veículos Especiais

Tel: 11 3644.7748
 Rua Botocudos, 49 - V. Anastácio
 São Paulo - SP

Serviço Autorizado:



Alta qualidade em peças para garantir sua segurança

STOP BUS

Distribuição em todo território brasileiro

24h Entrega em até 24 hs na Grande S. Paulo

Central de Vendas:
(11)2636-2429
Nextel 15* 2109

Acesse stopbus.com.br e saiba mais

facebook.com/ONIBUSS

Rua Nova Trento, 328 - CEP 07241-040 - Pq. Ind. Cumbica - Guarulhos - SP



Mercedes-Benz e Eletra lançam ônibus HíbridoBR



A Eletra, empresa especializada em tecnologia de tração elétrica para transporte urbano, e a Mercedes-Benz lançaram o ônibus HíbridoBR que combina motor convencional e elétrico. O modelo fez sua estreia durante a FetransRio 2012, que aconteceu no início de outubro, no Centro de Convenções Riocentro, no Rio de Janeiro.

O HíbridoBR tem chassi O 500 U de 12 metros de comprimento e capacidade para transportar 77 passageiros, sendo 37 sentados e 40 em pé. Seu piso

baixo tem sistema de ajoelamento que, por meio de controle eletrônico da suspensão, chega ao nível da calçada, facilitando o embarque do passageiro. Também possui rampa para o acesso de cadeiras de rodas e deficientes. O motor diesel é isolado acusticamente na traseira do veículo, diminuindo o ruído interno e externo.

O modelo combina o grupo motor-gerador Mercedes OM 924 LA de quatro cilindros movido a diesel ou a diesel de cana Euro 5, com o motor elétrico. O

funcionamento se dá pelo sistema em série, em que o grupo motor-gerador é acionado e se mantém no “ponto ideal” de rotação (melhor condição de menor consumo e baixa emissão de poluentes). A partir de então a operação do veículo é feita pelo motor elétrico que conta com o conjunto de baterias instalado no veículo. O Híbrido BR tem carroceria Busscar, gerador trifásico Weg e baterias Moura.

“A parceria com a Mercedes é o reconhecimento de que temos tecnologia nacional para produzir ônibus elétrico de alta confiabilidade. Estamos há 30 anos atuando e agora vislumbramos a oportunidade de crescimento do segmento de ônibus elétrico, importante para posicionar a indústria brasileira no mercado internacional, fundamental para o transporte e para a população de cidades que sofrem com a poluição gerada pelo trânsito”, afirmou Lêda Maria Oliveira, gerente comercial da Eletra.

Allison fornece 620 transmissões ao sistema Transantiago

A Allison Transmission concluiu a entrega de 620 transmissões automáticas S2100 de seis marchas, sendo duas overdrive, à Mercedes-Benz e Volare. Os equipamentos serão utilizados nos ônibus que operam no sistema integrado de transporte na capital do Chile. As 167 unidades comercializadas pela Volare e as 453 entregues pela Mercedes-Benz serão operadas pelas empresas Subus, Redbus e Alsacia Express, de Santiago.

Com a entrega das novas unidades, serão aproximadamente 2,5 mil ônibus com transmissões Allison rodando no Chile, onde as leis que regulam os transportes públicos determinam que os ônibus urbanos usem transmissões automáticas.

Para dar suporte de serviços e pós-venda no País, a Allison Transmission conta com a parceria da Detroit Chile, distribuidor autorizado que mantém pessoal técnico especializado em

manutenção de transmissões, bem como peças de reposição.

“A capital chilena estabeleceu normas técnicas para o transporte de passageiros que consideram as necessidades do usuário, do empresário e dos operadores dos veículos. E estas normas definiram a transmissão automática como componente primordial para os ônibus urbanos”, disse Adrian Dinunzio, gerente de contas para o Chile.

Governo mineiro recebe 212 unidades do micro-ônibus Iveco CityClass

A Iveco entregou 212 unidades do micro-ônibus CityClass com capacidade para 29 alunos para a Secretaria de Educação do estado de Minas Gerais. Os veículos foram adquiridos por meio do programa Caminho da Escola, do governo federal – que visa garantir segurança e qualidade ao transporte dos estudantes e contribuir para a redução do abandono escolar – e irão beneficiar mais de 13 mil estudantes da rede estadual de ensino de vários municípios do estado.

“O governo federal, por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), estabeleceu as especificações técnicas próprias para o transporte de estudantes. E o Iveco CityClass atende aos requisitos da União, além de já ter registro de preço aprovado para licitações no FNDE”, afirmou Paolo Del Noce, diretor de veículos especiais da Iveco.

Os ônibus possuem uma distância maior entre o assoalho e o solo, com os conjuntos de molas e suspensão elevados, o que facilita o tráfego em ruas de terra, áreas não urbanizadas e travessias de áreas alagadas. Na configuração há elevadores e espaços para cadeiras de rodas, cintos de segurança, bancos para o transporte das crianças, além de saídas de emergência.

Marcopolo comemora a produção de 350 mil ônibus

Para comemorar a produção do ônibus de número 350 mil, a Marcopolo lançou uma edição comemorativa com pintura e decoração exclusivas do modelo



Paradiso 1800 Double Decker, da Geração 7, considerado o mais sofisticado da marca. O ônibus tem chassi Scania K440 8x2 com motor traseiro e capacidade para transportar 53 passageiros. Seu interior foi equipado com geladeira,

mesa de jogos, sistema de áudio e vídeo, sistema de ar-condicionado e iluminação especial.

De acordo com a encarregadora, a escolha pelo Paradiso 1800 Double Decker se deu em razão da posição que

a marca ocupa no segmento rodoviário brasileiro. "O sucesso da família Paradiso da Geração 7 tem colaborado muito para o aumento de produção da empresa. Em menos de três

anos já foram produzidas mais de 10 mil unidades dos modelos G7, o que comprova suas características superiores em relação aos demais modelos do mercado", disse José Rubens de la Rosa, diretor-geral da Marcopolo.

Em apenas cinco anos, a empresa saltou de 200 mil veículos produzidos para 350 mil unidades fabricadas. Segundo José Rubens de La Rosa, isso é reflexo da internacionalização da Marcopolo e da ampliação de suas operações nos principais mercados do mundo, que deverão fabricar 32,5 mil unidades somente este ano. Hoje, a Marcopolo possui fábricas em nove países além do Brasil (África do Sul, Argentina, Austrália, China, Colômbia, Egito, Índia, México e Rússia) e conta com cerca de 22 mil colaboradores.

Transdata fornece novas tecnologias para ônibus

Os usuários dos ônibus da empresa Pássaro Marron na Baixada Santista, em São Paulo, poderão pagar as tarifas de acordo com o trecho percorrido, por meio do sistema de tarifa seccionada para as linhas intermunicipais, desenvolvido pela Transdata Smart. O sistema já funciona em cidades como João Pessoa (PB), Maceió (AL), Parnamirim (RN), Montenegro (RS), Araçatuba (SP), Itatiba

(SP) e São José do Rio Preto (SP).

A Transdata também está implantando Sistema de Gestão Inteligente de Transporte nos veículos da empresa Transportes Caliman que atua no município de Paragominas (PA). A solução permite a comunicação online entre o veículo e a Central de Controle Operacional (CCO), permitindo todo o monitoramento da frota via GPS e comunicação 3G.

De acordo com a fabricante, com o Sistema de Gestão Inteligente de Transporte é possível identificar imediatamente, por controle de telemetria, eventuais casos de falhas ou quebras de veículos, equipamentos danificados e acionamento de botão de pânico. Também permite controlar o cumprimento de horários, paradas, medir a quilometragem ociosa e outros indicadores de

segurança ou desperdícios.

Outro novo contrato da Transdata é com a empresa Transtol, que implantará o sistema de bilhetagem eletrônica TDMAX em 50 ônibus que operam o sistema urbano da cidade de Toledo, no Paraná. O uso de cartões eletrônicos deverá agilizar os embarques e desembarques e aumentar a segurança a bordo dos ônibus, ao evitar a circulação de dinheiro.

inova
SISTEMAS ELETRÔNICOS

Próxima Parada

Anunciador de Próxima Parada (via GPS)

ESTACÃO CENTRAL
PRÓXIMA PARADA
PRODUTOS INOVA

Itinerários Eletrônicos

Itinerários eletrônicos de leds alta definição

CARTAS DO SUL

LampLeds

Iluminação por LEDS

Baixo consumo e alta durabilidade

CERTIFIED
ISO
9001:2008
ISO
14001:2004
COMPANY

PAINEL CURVO

USB



(54) 3535.8000
www.inova.ind.br
automotivo@nova.ind.br

Ônibus movido a GNV da Iveco será testado em Belo Horizonte

A partir do dia 29 de outubro, a Iveco vai disponibilizar um ônibus modelo Eurorider movido a gás natural veicular (GNV) para testes no transporte metropolitano da Grande Belo Horizonte (MG). O modelo que tem capacidade para transportar 77 passageiros (sentados e em pé) vai circular na linha Lindeia-Via Cidade Industrial Belo Horizonte, operada pela empresa Turilessa.

Desenvolvido na Europa, o Eurorider 4x2 é equipado com motor FPT Cursor 8, câmbio automático e suspensão pneumática. Seu chassi flexível é indicado para diversas aplicações e, de acordo com a fabricante, possibilita mais conforto, resistência, flexibilidade e comodidade aos usuários.



O projeto piloto será feito em parceria com Companhia de Gás de Minas Gerais (que vai fornecer o combustível), a Secretaria de Estado de Transportes e Obras (Setop) e o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros Metropolitanos (Sintram).

Os motores movidos a GNV emitem 95% menos óxido de nitrogênio, substância que causa chuva ácida e agride a camada de ozônio, e 99% menos material particulado (poeiras, fumaça e partículas sólidas). Ao contrário do diesel, não produz óxido de enxofre e emite 22% menos gás carbônico no ar. Também reduz entre 10% e 30% o custo operacional e em seis decibéis o nível de ruído.



Volvo comercializa 240 ônibus em caravana pelo país

A Volvo vendeu 240 ônibus durante sua Caravana de Soluções que percorreu o Brasil para apresentar a nova linha de chassis pesados e semipesados Euro 5 e as soluções de transporte da marca. Realizada em parceria com a rede de concessionários Volvo, a caravana passou por mais de 580 cidades totalizando 257 mil quilômetros percorridos.

“O diálogo próximo com os empresários e pessoas que atuam no setor durante a caravana foi muito rico. Hoje somos a montadora com o maior portfólio de produtos do mercado e estamos preparados para contribuir de maneira efetiva com o aumento da eficiência e da

produtividade das operações dos nossos clientes”, disse Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

Dividida em duas, uma com roteiro sul e outra com destino norte, cada caravana contou com um comboio de seis ônibus completos e dois chassis, além de profissionais disponíveis para fornecer informações e tirar dúvidas dos operadores do transporte.

Durante a ação, a montadora também apresentou soluções como programas de manutenção, sistemas de gerenciamento de frota e tráfego, soluções financeiras e o Voar – Volvo Atendimento Rápido.

Grupo Belarmino amplia frota com ônibus Mercedes-Benz

O Grupo Belarmino acaba de adquirir 310 chassis Mercedes-Benz dotados de tecnologia Blue-Tec 5 (que atende à legislação Proconve P7). Para as empresas Rápido Luxo Campinas e Nossa Senhora de Fátima Auto-Ônibus – que atuam no transporte urbano, intermunicipal, fretamento e

de turismo nas regiões de Campinas e de Bragança Paulista, no interior de São Paulo – o grupo adquiriu 210 unidades do chassi OF 1721, dez chassis LO 916 de micro-ônibus, 40 unidades do O 500 RS e mais dez unidades do O 500 RSD.

Para a Viação Ouro Verde, que

opera na região de Campinas e Sumaré, foram direcionados 40 ônibus articulados O 500 MA, com carroceria Comil Doppio BRT.

“A compra desse significativo volume de chassis Mercedes-Benz faz parte da nossa estratégia de renovação e ampliação de frota. Nos últimos

quatro anos temos adquirido de 500 a 600 ônibus por ano, o que nos permite oferecer um serviço com qualidade e conforto cada vez maior para os usuários das nossas linhas regulares, como também de fretamento e turismo”, afirmou Belarmino Marta, presidente e fundador do grupo.

Visate adquire ônibus de 23 metros da Scania

O novo veículo, que já está circulando pelas ruas de Caxias do Sul, faz parte do programa de renovação da frota da empresa



A Viação Santa Tereza (Visate), de Caxias do Sul (RS), renova sua frota com a aquisição de cinco ônibus da Scania: quatro modelos de 15 m e um articulado de 23 m, que passa a ser o maior da marca em atividade no território nacional.

Depois de São Paulo, o Estado do Rio Grande do Sul é o segundo a receber o veículo de 15 metros para o transporte de passageiros. Os dois veículos já estão circulando pelas ruas de Caxias do Sul. “A inédita versão de 23 m foi um pedido do operador. A marca mostra mais uma vez sua capacidade de fornecer soluções de acordo com a necessidade do cliente”, afirma Wilson Pereira, gerente executivo de vendas de ônibus da Scania do Brasil.

Com uma frota de 350 veículos, a Visate, segundo Pereira, é um ícone de Caxias do Sul e essa venda propicia à Scania quebrar a hegemonia da concorrência na operadora gaúcha. “Estamos expandindo as fronteiras do chassi 15 m pelo Brasil, depois do sucesso paulista. Novas localidades estão descobrindo todas as vantagens e seu eficiente e rentável custo-benefício”, afirma o gerente da Scania.

O Scania K 310 6x2/4 de 15 m possui um terceiro eixo direcional, característica que o

torna único no mercado brasileiro. O eixo direcional possibilita maior grau de manobrabilidade, especialmente em cidades com ruas estreitas e pouco espaço para realizar curvas normais ou acentuadas.

O diferencial do modelo é que o eixo de apoio gira para o lado oposto do eixo das rodas dianteiras. Comparado a um ônibus sem o eixo direcional, a redução do raio de giro chega a 10%. O veículo oferece capacidade de transporte muito próxima ao do veículo articulado de 18 m, o que garante maior rentabilidade, economia de combustível e de pneus.

“Pensando no conforto da viagem, a Visate predeterminou que o veículo transportará no máximo 110 passageiros, contando sentados e em pé”, revela Rafael Orlando Marcarini, gerente de vendas de caminhões semipesados e ônibus da Brasdiesel, revenda Scania.

O ônibus Scania de 15 m possui a nova carroceria Marcopolo Viale BRT, está equipado com motor Euro 5 com caixa automática ZF e suspensão a ar. Já o articulado Scania K310 8x2/2 de 23 m tem capacidade, definida pela Visate, para transportar 172 passageiros (em pé e sentados). O chassi também está montado com a carroceria Viale BRT. Está equipado

com motor Euro 5 e caixa automática ZF.

“Seguindo seu pioneirismo, a Visate inova mais uma vez ao oferecer a seus usuários um dos mais modernos ônibus produzidos no Brasil, sempre em busca da melhoria contínua de seus serviços. Agora, em parceria com a Scania e Marcopolo, é a vez de os “pesados” de 15 m e 23 m fazerem parte de nossa frota a serviço da comunidade caxiense”, diz Fernando Ribeiro, diretor-superintendente da Visate.

Segundo Ribeiro, os veículos serão utilizados nas linhas coletoras e troncais, dentro do novo Sistema Integrado de Transportes que começará a operar em 2013. “Buscar alternativas que venham ao encontro dos interesses de nossos clientes usuários e da cidade é nossa missão”, comenta.

Caxias do Sul possui topografia caracterizada por muitos morros, com ruas estreitas e diversas curvas. “O novo chassi de 15 m com terceiro eixo direcional da Scania foi a alternativa escolhida pela Visate para garantir uma operação eficiente para a empresa que ao mesmo tempo reverte em mais conforto para o passageiro”, conta o gerente da Brasdiesel.

A Visate iniciou suas atividades em Caxias do Sul em fevereiro de 1986. Seu pioneirismo inclui a tecnologia da bilhetagem eletrônica e do gerenciamento eletrônico em 100% da frota. Tornou-se também uma das primeiras empresas do País a adaptar-se totalmente às leis de acessibilidade. A Visate disponibiliza 81 linhas à população de 450 mil habitantes.

Em 2010 a empresa teve seu contrato de serviço de transporte coletivo urbano prorrogado por mais dez anos. Atualmente, a concessionária transporta 157 mil passageiros e realiza 5.465 viagens por dia. ■

M2M Solutions inova em projeto de BRT do Rio de Janeiro

A empresa de desenvolvimento de softwares consegue programar sistema para que os ônibus das linhas alimentadoras estejam sincronizados com os horários das chegadas no Transoeste

■ RENATA PASSOS



Com o BRT Transoeste o tempo de deslocamento dos passageiros foi reduzido pela metade

Os passageiros que utilizam o sistema BRT Ligeirão Transoeste, da cidade do Rio de Janeiro, agora passam a esperar ainda menos tempo nas paradas de ônibus. Implantado neste ano, o sistema Transoeste (que liga Barra da Tijuca, Santa Cruz e Campo Grande) conta com a solução tecnológica M2M Frota, desenvolvida pela empresa M2M Solutions, que agora controla o horário da saída dos ônibus das linhas alimentadoras dos bolsões, para que esses veículos cheguem a poucos instantes antes das paradas dos BRTs nas plataformas. Ou seja, os horários são sincronizados para que os passageiros esperem menos e a conexão seja mais rápida.

Com o início de operação do BRT Transoeste (que quando totalmente implantado terá 56 km de corredor e 60 estações), o tempo de deslocamento dos passageiros já foi reduzido pela metade. Atualmente, o sistema conta com saídas a cada quatro

minutos na linha expressa (que funciona entre 5 h da manhã e 1 h da madrugada) e oito minutos na linha paradora (circula 24 horas por dia), em ambos sentidos. “Agora, com essa sincronização, os usuários poderão reduzir mais alguns minutos no seu trajeto”, diz o diretor-executivo da M2M Solutions, Leonardo Costanza.

Quando for inaugurada a estação de Campo Grande, a expectativa é que sejam transportados 220 mil passageiros pelos 91 ônibus articulados. O Transoeste tem ainda 31 linhas alimentadoras, além dos serviços troncais: expresso e parador.

FUNÇÕES DO SISTEMA — O sistema M2M Frota foi desenvolvido para atender às necessidades específicas de um BRT completo, com a utilização dos mais modernos conceitos de ITS (Sistemas de Tráfego Inteligente). “Por meio desse sistema, é possível exibir, em tempo real, indicadores

de eficiência da operação, despachos de veículos, execução de viagens e status da operação”, informa.

O M2M Frota também dispara automaticamente mensagens sonoras no interior do veículo, incluindo informações úteis e avisos de próxima parada, em uma ou mais línguas. Além disso, apresenta sinóticos inteligentes (representação esquemática da linha), com alertas parametrizáveis e eventos críticos de adiantamento, atraso, comboio e ultrapassagem.

O M2M Frota ainda permite uma comunicação em tempo real com os motoristas das linhas, já que oferece recursos exclusivos para regular a operação como, por exemplo, a integração com câmeras embarcadas nos veículos, permitindo a consulta de imagens em eventos específicos, além dos painéis informativos em todas as estações e terminais, que dão estimativa de chegada dos próximos ônibus por linhas, sentido e tipo de serviço. “Uma outra novidade é o uso do tablete touchscreen pelos motoristas, que conta com mais ícones de funcionalidades. Agora, este profissional vai saber como está o seu desempenho em relação à linha e ele mesmo consegue monitorar o seu trabalho. Faremos a substituição dos equipamentos no Transoeste no primeiro trimestre de 2013. O Transcarioca, o novo corredor do Rio, já começará com a nova tecnologia”, diz o executivo.

Segundo pesquisa divulgada pelo Instituto Mapear, no balanço de dois meses de operação do BRT Ligeirão Transoeste, a

avaliação foi positiva e o ganho de tempo é apontado como a maior vantagem.

DADOS – A LinkTrans, empresa de tecnologia e parceira da M2M Solutions, é a responsável por consolidar no CCO (Centro de Controle Operacional) as informações de diferentes tecnologias das empresas de ônibus que operam na cidade do Rio de Janeiro, equivalente a quase 9 mil ônibus urbanos, dos quais cerca de 60% contam com a gestão da M2M Solutions. “São quase 25 milhões de registros de dados ao dia, apurados em questões de segundos. Parte das informações não é utilizada, mas fica arquivada durante um mês. Se necessário, o cliente pode manter esses registros por mais tempo”, detalha Costanza.

Ele diz que quando surgiram os sistemas de gestão de frota tudo era novidade e as informações sobre tempo das viagens, velocidade e direção. “Com essas informações, já era possível trabalhar com relatórios de controle de hora extra e planejar a operação. Contudo, a grande novidade veio com a recepção dos dados em tempo real, o que permitiu interceder durante a operação e evitar gastos desnecessários, como desvio de rota, veículo parado gastando combustível e coibir falhas operacionais. Não podemos esquecer que mão de obra e combustível correspondem aos maiores gastos no setor de transporte. Assim, é preciso evitar qualquer excesso, já que a economia de 1% no combustível produz diferença na lucratividade da empresa”, diz Costanza.

A tendência é que o número de registros de dados na cidade do Rio de Janeiro cresça com a implantação dos outros três BRTs: Transolímpica (ligação entre Barra da Tijuca e Deodoro), Transcarioca (Barra da Tijuca até Aeroporto Internacional Tom Jobim – Galeão) e Transbrasil (na Av. Brasil, ligando Centro, Washington Luiz, Dutra e Deodoro). A expectativa é que os quatro sistemas de BRT operem 1.200 veículos, que transportem 2 milhões de passageiros ao dia em 2016.

No total, a M2M Solutions realiza a gestão de 25 mil ônibus em todo Brasil, o que gera cerca de 70 milhões de registros ao dia. Hoje, além do Rio de Janeiro, a empresa presta serviços em 100% das atividades do sistema de transporte urbano nas cidades de Fortaleza (CE) e Guarulhos (SP), além de municípios de menor porte em todo o Brasil.

Fortaleza foi a primeira grande cidade com transporte urbano gerido pelo sistema da M2M Solutions, em 2007. Com 1.700 ônibus, a capital cearense passou a ter a frota operada 100% com GPS em aproximadamente quatro meses. No ano passado, a empresa iniciou a integração com o sistema de bilhetagem eletrônica para o estudo de demanda e conforto de passageiro. Com essas melhorias, atualmente são transportados 1,2 milhão de passageiros por dia, um aumento de 41% no número de usuários de transporte público nos últimos cinco anos.

Com matriz no Rio de Janeiro e filial em Fortaleza (onde também está o centro de suporte operacional), a M2M Solutions apurou um faturamento de R\$ 16 milhões



Costanza: é possível exibir, em tempo real, indicadores de eficiência da operação

no ano passado e há a expectativa de atingir R\$ 25 milhões em 2012. “Em 2013, nossa receita deve somar R\$ 30 milhões”, estima Costanza.

Para isso, além de crescer no mercado brasileiro, a empresa planeja crescer no exterior, mercado que já representa 5% de seus negócios. Na Guatemala, a empresa já responde pela gestão de 3 mil veículos. Em Portugal, o sistema da empresa gerencia o transporte urbano de quatro cidades: Cascais, Estoril, Oeiras e Sintra.

A empresa também participa do BRT Mexibús Chimalhuacán – Nezahualcóyotl, terceira etapa do projeto Mexibus, que liga seis cidades da região metropolitana da Cidade do México. “Este é o nosso primeiro projeto no México. Foi um desafio implantar uma única solução nas cidades onde há disputas políticas. Agora, esperamos atuar em outros projetos”, diz o executivo, ■



Visibilidade para seus produtos e serviços.

11-5096.8104



J.A Balthazar
Negócios de Ônibus

Desde 1988 atuando



- Consultoria Tributária
- Compra e Venda de Empresas
- Compra e Venda de Ônibus
- Sucessão Familiar
- Exportação de Ônibus novos e usados
- Avaliação de Empresas

(21) 7300.6922

comercial@jabalthazar.com.br

Entregues os prêmios de boas práticas no transporte terrestre de passageiros



Em solenidade realizada no dia 4 de dezembro de 2012, no Espaço Patrícia, em Brasília, durante o Encontro Anual da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestres de Passageiros (Abrati), houve a premiação referente à segunda edição do Prêmio ANTP-Abrati Boas Práticas do Transporte Terrestre de Passageiros. Trata-se de uma realização da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), com o apoio da Abrati, cujo objetivo é dar visibilidade e reconhecimento aos esforços destinados à promoção do transporte de passageiros rodoviários de média e longa distância.

TRÊS CATEGORIAS – Houve 18 projetos inscritos nas três categorias do prêmio: Atendimento ao Cliente, Adesão dos Colaboradores e Responsabilidade Socioambiental. Todos os trabalhos inscritos estão disponíveis no portal da ANTP (www.antp.org.br).

Na categoria Adesão dos Colaboradores, a classificação foi esta: 1º Lugar – Programa Prata da Casa - Fortalecimento do Grupo com foco no desenvolvimento das pessoas, da JCA Holding; 2º Lugar –

Programa Mentes que Brilham, da Viação Águia Branca; 3º Lugar – Qualificação,

Saúde, Lazer e Integração no Ambiente Corporativo, Buscando a Satisfação dos Colaboradores, da Expresso Guanabara. Nesta categoria, foi concedida Menção Honrosa ao trabalho Prêmio Motorista Classe A, da Viação Garcia.

A classificação na categoria Atendimento ao Cliente foi a seguinte: 1º Lugar – Conectando Pessoas e Destinos: Boas Práticas da Planalto Transportes no Atendimento ao Cliente, da Planalto Transportes. 2º Lugar – Satisfação do Cliente em Todos os Sentidos, da Expresso Guanabara. 3º Lugar – Qualidade com segurança e satisfação do cliente, da Pluma Conforto e Turismo.

Quanto à categoria Responsabilidade Socioambiental foi esta a classificação: 1º Lugar – Vivência Profissional: A Qualificação do Jovem em Parceria com o Setor de Transporte, do Instituto JCA. 2º Lugar – Preservar é Reduzir, Reutilizar e Reciclar, da Viação Águia Branca. 3º Lugar – Projetos Sociais Guanabara: Caminhos Musicais, Esporte Cidadão e Ecobus, da Expresso Guanabara. Nesta categoria, foi concedida Menção Honrosa ao trabalho Despoluir - Motores desligados para poupar o planeta, da Viação Garcia.

Disponível no portal da ANTP nova edição da Revista dos Transportes Públicos

Em versão digital, está disponível gratuitamente no Portal da ANTP a edição número 132 da Revista dos Transportes Públicos. São estes os temas em foco na edição: vale-transporte, mudança de comportamento nos cruzamentos, tecnologia veicular e gases do efeito estufa, estudo sobre aceitação de rodízio de veículos no Distrito Federal, polos geradores de tráfego, análise

socioeconômica das viagens de bicicleta, barreiras à adesão ao uso do transporte público e, finalmente, o tema das revistas científicas brasileiras frente ao debate sobre os impactos ambientais da mobilidade urbana.

O editorial, intitulado vale-transporte, a gênese de uma boa ideia que completou 25 anos de vigência, é assinado por Rogério

ANTP colabora com pesquisa de percepção da qualidade do transporte em Buenos Aires

Como parte de um acordo de cooperação com a CAF – Banco de Desarrollo de América Latina –, a ANTP ajudou a planejar a primeira pesquisa de percepção da qualidade do transporte na área metropolitana de Buenos Aires, concluída em maio de 2012.

A pesquisa partiu do princípio de que os indicadores de qualidade da perspectiva da oferta – a “qualidade objetiva” – são muito importantes para a organização e supervisão dos serviços prestados, mas a percepção dos usuários e da população em geral é mais importante para orientar as políticas públicas.

Metodologicamente, a qualidade “percebida” pode ser medida de forma rigorosa e sistemática. No estudo de Buenos Aires, foi utilizado um índice criado em Barcelona, Espanha, denominado IQP (Índice de Qualidade Percebida), que permite avaliar a mudança das condições de uma cidade ao longo do tempo e comparar cidades entre si. Foi estabelecido um IQP para cada modo e para cada linha de metrô e de trem, assim como por jurisdição de transporte público. Os resultados gerais para Buenos Aires mostraram que o IQP do metrô (6,09) é maior do que o dos ônibus (5,65), que por sua vez é superior ao do trem (4,95). A média geral do IQP foi de 5,61.

Os resultados permitiram a identificação de prioridades de atuação segundo a importância e a valoração que são atribuídas às características de cada modo de transporte. Por exemplo, atributos que têm alta importância e baixa valoração das condições reais requerem intervenção imediata.

Belda, ex-presidente e membro do Conselho Diretor da ANTP.

“Atualmente, é grande a quantidade de trabalhadores que utilizam diariamente os serviços de transporte público, e em especial os de menor remuneração, beneficiados pelo vale-transporte. Num contexto em que a população cresce e o trânsito nas cidades é mais caótico, o vale-transporte se confirma como um instrumento importante para garantir a mobilidade urbana”, destaca Rogério Belda.

Assine as publicações da OTM Editora e tenha o máximo de informação:

transporte
Todos os modais MODERNO

6 edições + 4 Anuários:

Anuário de Carga, Anuário de Logística,
Gestão de Frotas e Maiores & Melhores



TM é a mais tradicional publicação do setor de transporte de carga. Editada há 49 anos a revista tem conteúdo específico sobre as melhores formas de transportar, de otimizar equipamentos de transporte, e traz as últimas novidades sobre manutenção, caminhões, custos, peças e equipamentos, implementos, serviços e empresas, além de cases de sucesso recente no setor. Publicação especializada para transportadores, operadores logísticos, compradores de frete (embarcadores), e quem administra frotas em todos os modais de transporte de carga (rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo, fluvial) e de passageiros.

ASSINE JÁ

R\$ 180,00

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

6 edições + 4 Anuários:
**Anuário do Ônibus, Transpúblico,
Gestão de Frotas
e Maiores&Melhores**



Publicada há 21 anos, a Technibus aborda o transporte de passageiros urbano, rodoviário e fretamento e turismo por ônibus e circulará em 2011 com 6 edições. Seu conteúdo é específico sobre as melhores formas de otimizar o equipamento ônibus, traz artigos sobre sistemas de transporte público, operações de transportadoras, produtos e serviços, além das últimas novidades sobre manutenção, custos, equipamentos e de cases de sucesso recente no setor. Publicação especializada para quem atua no mercado, como gestores de frotas, empresários e executivos de empresas e transportadoras e técnicos de transportes.

ASSINE JÁ

R\$ 160,00

Para mais informações ligue:

11-5096-8104

ou pelo e-mail:

assinaturas: circulacao@otmeditora.com.br



Acesse www.otmeditora.com.br e faça já sua assinatura



[deixe a internet
calcular o frete]



Web-Custos é uma planilha de cálculo de custos operacionais de veículos e de cálculo do preço do transporte.

Dividido por categorias de veículos

- | Automóveis | Minivans | SUVs
- | Utilitários | Caminhões Leves
- | Caminhões Médios
- | Caminhões Semi Pesados
- | Caminhões Pesados
- | Vans | Micro ônibus
- | Ônibus Rodoviários
- | Ônibus Urbanos

Com web-custos você pode calcular todos os preços do transporte:

- \$ Frete Carga Lotação*
- \$ Frete Carga Fracionada*
- \$ Preço do Fretamento Contínuo*
- \$ Preço do Fretamento Eventual e Turismo*
- \$ Valor da Locação de Veículos Mensal para terceirização de frotas
- \$ Preço da Locação Diária de veículos
- \$ Cálculo da Tarifa do Transporte Urbano de passageiros
- \$ Cálculo da Tarifa do Transporte Rodoviário de passageiros.

*versões disponíveis no lançamento

O ASSINANTE DO WEB-CUSTOS TERÁ A DISPOSIÇÃO:

- Um banco de dados dos principais veículos disponíveis no Brasil, no lançamento serão 300 veículos e o objetivo é chegar a 600
- Um banco de dados dos preços dos principais insumos do transporte, como: preços de veículos, pneus novos, pneus recauchutados, combustíveis, lubrificantes, implementos rodoviários, chassis e carrocerias de ônibus, entre outros
- Banco de dados dos principais fornecedores de produtos e serviços de transportes
- Cálculo do custo da mão de obra com benefícios e o cálculo dos encargos sociais
- O custo operacional padrão (calculado pelo sistema) de mais de 300 veículos
- O assinante poderá calcular seu próprio custo operacional optando por utilizar os preços do banco de dados do WEB-Custos ou inserir seus próprios dados
- Cada assinante terá uma área exclusiva no próprio WEB-Custos, protegido por login e senha, para gravar sua planilhas de cálculo de veículos e preços



Mais informações:
otmeditora@otmeditora.com.br - 11 5096-8104



CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO MERCEDES-BENZ SPRINTER VAN QUILÔMETRO/MÊS 4.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	784,45	0,1961	16,8
REMUNERAÇÃO CAPITAL	941,14	0,2353	20,2
LICENCIAMENTO	235,71	0,0589	5,1
SEGUROS	893,28	0,2233	19,2
SALÁRIO MOTORISTA			
SUB-TOTAL CF	2.854,58	0,7136	61,2
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	502,00	0,1255	10,8
PNEUS	210,00	0,0525	4,5
COMBUSTÍVEL	883,20	0,2208	18,9
LUBRICANTE MOTOR	10,40	0,0026	0,2
LUBRICANTE CÂMBIO	2,80	0,0007	0,1
LAVAGEM	200,00	0,0500	4,3
SUB-TOTAL CV	1.808,40	0,4521	38,8
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.662,98	1,1657	100,0

VEÍCULO ESCOLAR VOLARE V6 QUILÔMETRO/MÊS 3.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	825,21	0,2751	18,6
REMUNERAÇÃO CAPITAL	1.107,26	0,3691	25,0
LICENCIAMENTO	262,90	0,0876	5,9
SEGUROS	396,15	0,1321	8,9
SALÁRIO MOTORISTA	0,00	0,0000	0,0
SUB-TOTAL CF	2.591,52	0,8638	58,5
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	456,90	0,1523	10,3
PNEUS	276,90	0,0923	6,3
COMBUSTÍVEL	851,70	0,2839	19,2
LUBRICANTE MOTOR	10,80	0,0036	0,2
LUBRICANTE CÂMBIO	1,80	0,0006	0,0
LAVAGEM	240,00	0,0800	5,4
SUB-TOTAL CV	1.838,10	0,6127	41,5
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.429,62	1,4765	100,0

VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS COM AR VOLKSWAGEN VW 9.850 - PIÁ QUILÔMETRO/MÊS 4.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.131,57	0,2829	12,6
REMUNERAÇÃO CAPITAL	1.508,81	0,3772	16,8
LICENCIAMENTO	326,75	0,0817	3,6
SEGUROS	539,81	0,1350	6,0
SALÁRIO MOTORISTA	2.445,23	0,6113	27,3
SUB-TOTAL CF	5.952,17	1,4880	66,4
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	990,40	0,2476	11,1
PNEUS	254,80	0,0637	2,8
COMBUSTÍVEL	1.324,80	0,3312	14,8
LUBRICANTE MOTOR	25,20	0,0063	0,3
LUBRICANTE CÂMBIO	13,60	0,0034	0,2
LAVAGEM	400,00	0,1000	4,5
SUB-TOTAL CV	3.008,80	0,7522	33,6
CUSTO TOTAL NO MÊS	8.960,97	2,2402	100

VEÍCULO FRETAMENTO MERCEDES-BENZ OF-1418 - MARCOPOLO IDEALE QUILÔMETRO/MÊS 5.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.455,67	0,2911	10,3
REMUNERAÇÃO CAPITAL	1.961,83	0,3924	13,9
LICENCIAMENTO	398,79	0,0798	2,8
SEGUROS	701,89	0,1404	5,0
SALÁRIO MOTORISTA	3.175,29	0,6351	22,5
SUB-TOTAL CF	7.693,47	1,5387	54,5
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.537,00	0,3074	10,9
PNEUS	630,50	0,1261	4,5
COMBUSTÍVEL	3.679,50	0,7359	26,1
LUBRICANTE MOTOR	48,50	0,0097	0,3
LUBRICANTE CÂMBIO	17,00	0,0034	0,1
LAVAGEM	500,00	0,1000	3,5
SUB-TOTAL CV	6.412,50	1,2825	45,5
CUSTO TOTAL NO MÊS	14.105,97	2,8212	100,0

VEÍCULO RODOVIÁRIO SCANIA K 380 - MARCOPOLO PARADISO 1550 QUILÔMETRO/MÊS 10.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	3.429,52	0,3430	11,4
REMUNERAÇÃO CAPITAL	4.560,14	0,4560	15,2
LICENCIAMENTO	811,94	0,0812	2,7
SEGUROS	1.450,22	0,1450	4,8
SALÁRIO MOTORISTA	3.175,29	0,3175	10,6
SUB-TOTAL CF	13.427,11	1,3427	44,7
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	6.718,00	0,6718	22,4
PNEUS	797,00	0,0797	2,7
COMBUSTÍVEL	7.948,00	0,7948	26,5
LUBRICANTE MOTOR	97,00	0,0097	0,3
LUBRICANTE CÂMBIO	26,00	0,0026	0,1
LAVAGEM	1.000,00	0,1000	3,3
SUB-TOTAL CV	16.586,00	1,6586	55,3
CUSTO TOTAL NO MÊS	30.013,11	3,0013	100,0

VEÍCULO URBANO MERCEDES-BENZ OF-1418 - MARCOPOLO TORINO QUILÔMETRO/MÊS 5.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.855,12	0,3710	11,0
REMUNERAÇÃO CAPITAL	2.021,92	0,4044	12,0
LICENCIAMENTO	404,69	0,0809	2,4
SEGUROS	874,10	0,1748	5,2
SALÁRIO MOTORISTA	4.988,86	0,9978	29,6
SUB-TOTAL CF	10.144,69	2,0289	33,8
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.563,50	0,3127	9,3
PNEUS	631,00	0,1262	3,7
COMBUSTÍVEL	3.974,00	0,7948	23,6
LUBRICANTE MOTOR	48,50	0,0097	0,3
LUBRICANTE CÂMBIO	13,00	0,0026	0,1
LAVAGEM	500,00	0,1000	3,0
SUB-TOTAL CV	6.730,00	1,3460	22,4
CUSTO TOTAL NO MÊS	16.874,69	3,3749	112,4

Como a Marcopolo chegou à posição de uma das maiores do mundo

Paulo Bellini conta no livro “Marcopolo, sua viagem começa aqui”, a trajetória da empresa para se tornar uma das mais importantes fabricantes de ônibus do mundo

Em 260 páginas, 16 capítulos e depoimentos de mais de 90 personagens, Paulo Bellini, presidente da Marcopolo, relata em detalhes a história da encarroçadora gaúcha que, em 63 anos, transformou-se em uma multinacional da indústria de ônibus admirada no Brasil e no mundo.

“São memórias e relatos que revelam uma cultura empresarial peculiar, com a qual convivemos com naturalidade, sem nos dar conta da sua decisiva importância, e construída por muitos que, de alguma forma, se relacionam com a Marcopolo”, destaca Paulo Bellini, autor do livro.

A ideia de contar a história da empresa, sua gente, seus desafios e momentos mais importantes ao longo desses primeiros 63 anos teve por objetivo homenagear todos os que construíram e continuam ajudando a construir a Marcopolo.

O livro “Marcopolo, sua viagem começa aqui”, por meio de entrevistas e relatos, mostra a trajetória da empresa desde a fundação até hoje. Essas “passagens”, contadas por pessoas que acompanharam cada momento, revelam, por meio de situações vividas na empresa, como se forjou essa cultura peculiar da Marcopolo e quais são os seus valores. Segundo Paulo Bellini, um dos momentos cruciais para a Marcopolo acelerar seu crescimento e se consolidar de vez como uma fabricante de renome internacional foi a adoção das técnicas japonesas de gestão, muito bem assimiladas por seu quadro de colaboradores.



“Minha motivação foi registrar as experiências que ajudam a explicar essa cultura e homenagear todos os envolvidos, participantes dessa história. Muitos nem sabem disso. São aqueles que encontro por acaso, quando circulo pela fábrica, e que me tratam com um carinho incomum. Os gestos espontâneos de apreço

desses colaboradores e a insistência de amigos me levaram a concluir que existe mesmo uma cultura peculiar e que ela mantém a Marcopolo crescendo por mais de seis décadas e nos levou aos cinco continentes, com uma dimensão com a qual eu nunca havia sonhado”, enfatiza Bellini.

A ideia inicial era produzir um material



Paulo Bellini, o autor do livro

para o público interno, que servisse para, além de mostrar como se formou a Marcopolo, reforçar o modelo de gestão estruturado a partir dos anos 80, após uma viagem dos executivos ao Japão. Depois, foram agregados outros temas e o livro ganhou nova dimensão. Serve também para disseminar sua cultura e o que isso representa e representou para a Marcopolo se reinventar, internacionalizar e crescer.

“Marcopolo, sua viagem começa aqui” tem características que reforçam a visão e valores do autor na importância do trabalho em equipe, comprometimento, motivação e valores éticos, segundo Paulo Bellini. O prefácio é escrito por Marcus Vinícius Pratini de Moraes, economista, ex-ministro. O livro conta ainda com um ensaio do antropólogo Roberto DaMatta – “Um passeio de ônibus” – no qual mostra a presença dos veículos de transporte público em nossas vidas e história, e suas influências e características.

O livro tem a participação de importantes empresários nacionais e internacionais, em depoimentos destacados. Jorge Gerdau Johannpeter, presidente do Conselho de Administração da Gerdau; Ratan Tata, chairman da Tata Sons; José Galló, CEO das Lojas Renner; José Antonio F. Martins, presidente da Fabus (Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus), e Jaime Lerner, arquiteto, ex-prefeito da cidade de Curitiba, comentam sobre o papel e a importância da Marcopolo.

Com 3 mil exemplares, o livro foi lançado em 12 de dezembro, na Livraria Cultura, em São Paulo, e tem como público alvo, além das pessoas ligadas de alguma forma à Marcopolo, empresários, empreendedores, estudantes universitários e a sociedade. ■



A linha 2012 dos ônibus Mercedes-Benz é equipada com a tecnologia BlueTec 5, que reduz a emissão de poluentes e oferece mais economia de combustível e durabilidade para o motor. Por isso eles são mais resistentes e perfeitos para enfrentar o tráfego intenso das grandes cidades e das estradas com muito conforto e segurança.



Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.