

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

Ano 20 - Nº 101 - R\$ 18,00

20 ANOS

www.otmeditora.com.br

VISA
CARGO

25
ANOS

Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE & MELHORES
DO TRANSPORTE

CAIO MILLENNIUM ACIRRA DISPUTA NO SISTEMA BRT



**Com 14 novos
modelos de chassis,
Volvo projeta liderança**

**Volare cria minibus
para transporte
de detentos**

**Sprinter 2012
reforça conteúdo
tecnológico e segurança**

**Marcopolo
Viale BRT já roda
no Rio de Janeiro**

**Scania lança
chassi com motor
dianteiro a etanol**

**São Paulo
dá mais eficiência
a corredores de ônibus**

A carroceria mais premiada
da Europa está conquistando
o Brasil.



Faça revisões em seu veículo regularmente

Design.
Luxe.
Conforto.
Segurança.
Serviço.
Qualidade.
Confiabilidade.
Garantia.
Rentabilidade.



www.irizar.com.br

As apostas no BRT

Diante da perspectiva de investimentos crescentes em novos projetos de BRT (Bus Rapid Transit), as montadoras e encarregadoras de ônibus focaram suas atenções nesse nicho, com o desenvolvimento de novos produtos e a sinalização de que, talvez, o mercado não desaqueça internamente.

As apostas das fabricantes não são em vão. Das 12 cidades-sedes dos jogos da Copa do Mundo, sete têm empreendimentos de BRT. No total, são quase 3.715 projetos com investimento previsto superior a R\$ 12 bilhões em diversas modalidades de transporte e 81% deles têm previsão de término no ano que vem.

Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America, que fabrica chassis articulados e biarticulados para BRT, calcula para os próximos cinco anos um potencial de mercado em torno de 4.000 a 5.000 ônibus de alta capacidade, ou perto de mil veículos por ano, sem incluir a capital paulista, que tem projeto para seis novos corredores. Isto, sem considerar que as cidades que estão com projetos de Veículos Leves sobre Pneus talvez venham a necessitar de BRTs no último momento, o que é uma probabilidade presente, segundo o executivo.

A fatia da montadora paranaense nesse segmento poderá diminuir com a competição acirrada. Mas a empresa não espera uma participação menor do que 40%, comparados com os 70% alcançados nos últimos 12 meses.

Para a Mercedes-Benz, a previsão, para médio e longo prazo, é de um mercado potencial de 3.700 a 4.000 ônibus de grande capacidade, articulados e biarticulados. Gustavo Nogueira, gerente de marketing de BRT da montadora, avalia que as 12 cidades-sedes da Copa serão os epicentros desse movimento porque, além de BRTs, todas estão com projetos de mobilidade urbana. Ele destaca a cidade do Rio de Janeiro, que já está mais adiantada, com a inauguração no mês de junho do corredor Transoeste. A fabricante é fornecedora de 100% da frota que vai operar neste corredor, um total de 91 coletivos articulados, com motorização Euro 5, dos quais 87 já foram entregues. Além do Rio, Belo Horizonte é outra cidade que está com projeto de BRT adiantado.

A se confirmar a execução dos projetos em execução e dos previstos, não será difícil atingir vendas projetadas acima de 4.000 ônibus articulados e biarticulados nos próximos anos.

LANÇAMENTO

Com a nova linha Millennium, Caio acirra a disputa no segmento BRT que está em fase de introdução em várias capitais brasileiras 10

ESTRATÉGIA

Com 14 novos modelos de chassis urbanos e rodoviários, Volvo apresenta sua maior linha na história da empresa no Brasil, onde persegue a liderança 16

NOVA FAMÍLIA

Totalmente remodelada, Mercedes-Benz Sprinter 2013 chega com motor adequado para atender a legislação ambiental Proconve L6 20

NICHO

Mercedes-Benz reforça chassi OF 1519R para participar pela primeira vez da licitação do programa Caminho da Escola 22

SUSTENTABILIDADE

De olho no grande potencial de mercado, Scania lança chassi para carrocerias de até 13 metros com motor dianteiro movido a etanol 24

BRT

Com 49 unidades adquiridas pela Auto Viação Jabur, Marcopolo Viale já está em circulação pela cidade do Rio de Janeiro 26

COMIL

Vendas da empresa crescem acima da média do setor no primeiro quadrimestre do ano, com conquista de novos clientes 28

SEGURANÇA

Já com motorização Euro 5, Volare apresenta dois miniônibus para o transporte de detentos e adaptação de delegacias móveis 30

VANS

Ao mesmo tempo em que renovou a linha Daily, Iveco anuncia que vai disputar o segmento de ônibus urbanos e rodoviários 34

SERVIÇO

Com nova motorização Euro 5, Master reforça serviço nas concessionárias para atender frotistas e pequenos transportadores 37

COMERCIAL LEVE

Líder de mercado, vans Ducato apostam em motores desenvolvidos pela FPT para aumentar a potência e diminuir o gasto com combustível 38

EXPRESSO LUXO

ere 41

CORREDORES

Sistemas de pistas exclusivas em São Paulo ganham agilidade com mudanças operacionais ao diminuir tempo de espera dos passageiros 42

TECNOLOGIA

Eaton aprimora sistema híbrido-elétrico para desenvolver componentes que vão atender motores mais eficientes 6

TERMINAIS

Ao completar 30 anos, Rodoviária Tietê mantém sua grande movimentação, com partidas e chegadas para 21 estados e cinco países da América do Sul 48

MINIÔNIBUS

Volare produz 27 unidades do Anjo Azul, ônibus que serve como unidade móvel para socorro mecânico de clientes da marca 52

FROTA

Levanteamento realizado pelo Sindipeças mostra que houve crescimento de 7% em números de ônibus em 2011; País tem 34,9 milhões de veículos 56

PUBLICAÇÕES

Livro publicado pelo especialista Carlos Monteverde relata o panorama do ônibus no sistema urbano de transporte público 65

INFRAESTRUTURA

Concessionária ViaBahia começa duplicar o primeiro trecho da BR-116 na Bahia, que ainda sofre com as condições ruins da rota que liga o Sudeste ao Nordeste 64

MOBILIDADE

ANTP busca criar normas e leis que façam fluir o trânsito nas cidades, diminuir vítimas e melhorar o meio ambiente 70

MERCADO

ere 77

SEÇÕES

Editorial 5
Panorama 58
ANTP em notas 75

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

8.500 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.



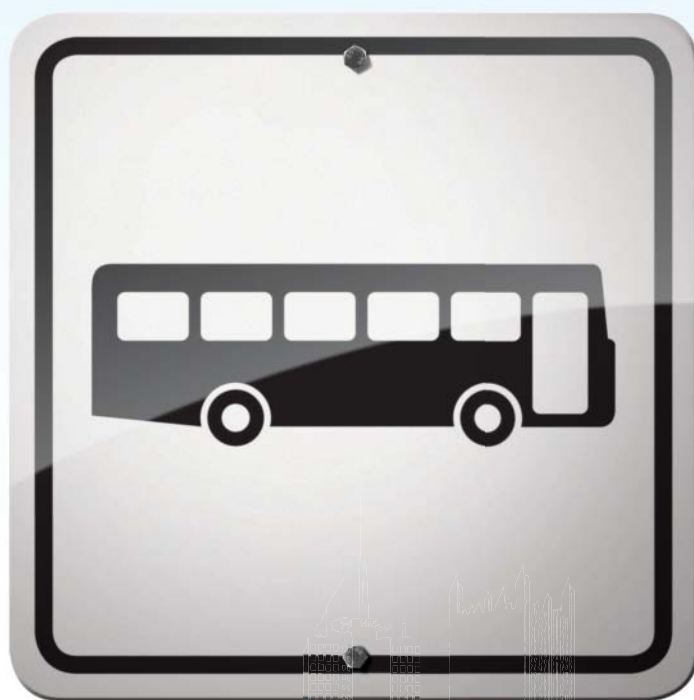
Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

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.revistatechibus.com.br
otmeditora@otmeditora.com.br





VAI PEGAR UM ÔNIBUS?





G/PAC

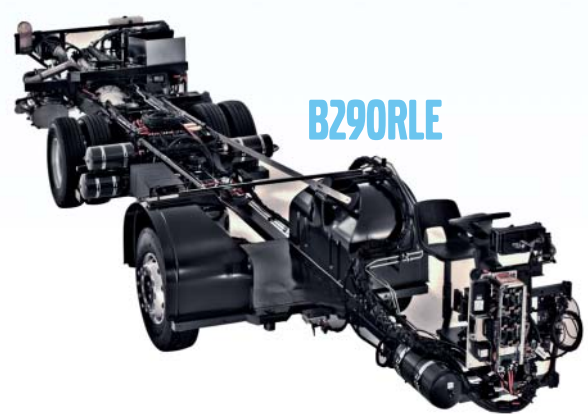
EURO 5



B360S
Biarticulado
e Articulado



HÍBRIDO



B290RLE



B290R
Urbano e
Rodoviário

HÍBRIDO

Eficiência de um transporte economicamente viável e ecologicamente responsável. Menores emissões, menor ruído e menor consumo de combustível.

BRT

Só quem inventou o ônibus biarticulado pode oferecer tantas soluções em transporte urbano.

URBANOS

Os mais versáteis que têm a solução completa para mobilidade urbana.

RODOVIÁRIOS

Os mais seguros, com a tecnologia mais avançada do mercado, aliando economia e desempenho.



Cinto de segurança salva vidas

ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/onibus

ENTÃO ESCOLHA QUALIDADE DE VIDA.

ÔNIBUS VOLVO. SOLUÇÕES COMPLETAS EM TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.

B340M

Articulado e
Biarticulado



B380/420/450R 8X2



B380/420/450R 6X2



B270F



B340/380R 4X2



SOLUÇÕES EM SERVIÇOS

- Treinamento de motoristas.
- Programas de manutenção.
- VOAR: Exclusivo Ônibus Volvo - **0800 647 47 47**
- Sistemas integrados e on-line para acompanhamento de frota.





Nova linha Millennium da Caio acirra disputa no segmento de BRT

Encarroçadora quer conquistar uma fatia das vendas ao sistema rápido de transporte sobre rodas, que começa a ser introduzido em algumas das principais capitais brasileiras

■ AMARILIS BERTACHINI

Diante da implantação de novos projetos de sistemas BRT (Bus Rapid Transit) – previstos para atender à demanda que virá com a aproximação dos grandes eventos esportivos (Copa do Mundo, em 2014, e Olimpíadas, em 2016) e como consequência de investimentos

em melhorias na mobilidade urbana nas principais capitais do País – a Caio Induscar desenvolveu uma linha de ônibus especialmente direcionados a sistemas de BRT.

Chamada de Millennium BRT, a linha tem três versões de ônibus. A primeira será

lançada no mês de junho, e 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, opcionalmente, com ar condicionado. A segunda versão, que será



Terceira opção da linha Millennium BRT, o biarticulado com piso baixo chega em agosto

apresentada ao mercado em agosto, é a de veículos alimentadores do sistema, com porta de embarque pelo balanço dianteiro. Já a terceira versão, de veículos biarticulados, com piso baixo, foi a primeira da família Millennium BRT a ser lançada e já comercializada para circular no sistema de corredores de ônibus da cidade de São Paulo.

Foram 50 biarticulados vendidos à Viação Campo Belo, dentro do padrão de

acabamento e configuração exigidos pela SPTrans, segundo informa Maurício Lourenço da Cunha, diretor industrial da Caio Induscar. As unidades foram encarroçadas em chassis Volvo B360S, com piso baixo total, biarticulados, com sistema de refrigeração no teto, sem ar condicionado, e quatro vidros com borracha. Esse veículo tem comprimento de 26.610 mm e largura de 2.600 mm. Possui capacidade para 47 passageiros sentados, 131 passageiros em pé, postos para o motorista e um cobrador e uma vaga

para portador de necessidades especiais.

A carroceria tem o posto do motorista na posição central, para facilitar o controle do ônibus e dar maior visibilidade. A motorização desse modelo, cuja produção começou em fevereiro, atende à nova legislação Euro 5.

“Temos outros negócios em discussão que estarão com potencial maior de conclusão a partir da apresentação do veículo BRT puro, em junho, que deve ser o que terá maior utilização no País”, diz Cunha. De acordo com ele, com exceção do biarticulado, cujo chassi só é fabricado pela Volvo, todos os demais modelos podem ser



Articulado BRT tem piso alto e embarque em nível





A posição central do motorista aumenta o campo de visão e facilita a dirigibilidade

encarroçados sobre chassis Volvo, Mercedes-Benz, Volkswagen e Scania.

A Caio investiu perto de R\$ 15 milhões no desenvolvimento dessa nova família de produtos, o que representou cerca de 40% dos investimentos totais da empresa nos últimos 12 meses. A expectativa de vendas para este ano é de comercializar entre 300 e 400 veículos da nova linha. “Tudo vai depender da resposta dos operadores das cidades onde existe BRT, e vai depender do andamento das obras, porque sem obras de infraestrutura não se justifica ter um veículo de grande capacidade”, avalia. De acordo com ele, neste ano os principais mercados para BRT serão Rio de Janeiro, Belo

Horizonte, e talvez Brasília, por estarem em um estágio mais adiantado de implantação.

O diretor da Caio preferiu não detalhar os preços dos modelos BRT, alegando que os valores podem variar muito, dependendo das configurações e do pacote de opcionais que o cliente encomendar, como o número de passageiros, se é, ou, não articulado, se tem, ou não, ar condicionado e borracha nas janelas ou se o vidro é colado. Ele afirmou apenas que “com certeza é mais caro que os articulados e que os veículos convencionais de motor traseiro.”

As medidas dos novos ônibus variam de acordo com a versão e o chassi. A largura desse veículo é de 2,60 m, um pouco mais largo que os veículos urbanos normais. Porém, a altura e o comprimento dependem da versão e cada cidade exige uma configuração própria.

Na opinião de Cunha, o principal diferencial da linha Millennium BRT, em relação à concorrência, é a imagem de arrojo que o novo design dos ônibus está transmitindo para os clientes, ao mesmo tempo que mantém a identidade dos produtos da Caio. “Além disso, estamos realçando sempre um ponto com o qual nos preocupamos muito, que é a facilidade na operação e manutenção. Essa preocupação foi mantida e reforçada nessa linha”, destaca.

“Todos esses produtos de BRT, inclusive os dos concorrentes, estão sendo quase

que veículos-conceito. Estamos trazendo alguns conceitos novos, principalmente na área de design interno e externo, algumas formas novas de montagem e itens inovadores de conforto. Por se tratar de veículos mais caros, de maior capacidade, muitos desses novos itens estão se justificando, mas só o tempo dirá quais serão viabilizados e poderão migrar para os veículos urbanos normais”, avalia Cunha.

Em termos de inovações adotadas para os ônibus de BRT, ele cita exemplos como a forma de fixação dos balaustres, que em lugar de ser diretamente no teto, com uma sapata, é uma fixação em trilhos no teto, o que deixa o design mais limpo e facilita a manutenção. Também a estrutura das poltronas, com os pés um pouco mais deslocados para as laterais do veículo, deixa a parte inferior do corredor mais larga, o que permite melhor acomodação dos pés dos passageiros que estão em pé, e facilita a limpeza dos veículos nas garagens. “Nosso trabalho, e certamente o dos concorrentes, vai ser o de fazer com que a maior parte possível dessas inovações se viabilize para o ônibus urbano, que tem sempre aquele desafio de ser um ônibus o mais barato possível”, declara.

A semente de todo esse projeto foi lançada há três anos, com o início do projeto dessa nova família de poltronas. “Fizemos todo o desenvolvimento com uma equipe de design própria e executamos toda a parte de projetos – das partes de plástico e da parte estrutural – com uma empresa que já fazia nossos cálculos estruturais, para nos certificarmos de que ela atenderia perfeitamente às normas de segurança. Foi feito um estudo ergonômico, com apresentação para vários empresários e órgãos gestores. Todo esse trabalho demorou cerca de três anos. Já fabricávamos poltronas, mas agora virá uma nova família de poltronas para os veículos urbanos”, explica o diretor. As novas poltronas são confeccionadas em plástico injetado, mais leves e de simples manutenção. O formato dos pés facilita a locomoção e higienização no interior do veículo.



As novas poltronas são confeccionadas em plástico injetado, mais leves

Para o desenvolvimento da nova linha de poltronas, a empresa utilizou ferramentas de simulação biomecânica e ergonômica – como o software utilizado na indústria automotiva em avaliações de conforto, através do cálculo da distribuição da pressão na pélvis do ocupante, além da avaliação da segurança na eventualidade de acidentes. As unidades foram testadas e avaliadas em campo durante um ano, com a coleta de dados de ergonomia. São oferecidos três modelos: a totalmente estofada, a semiestofada e a poltrona sem revestimento estofado.

Para criar o visual da linha Millennium BRT, a empresa inspirou-se em alguns dos mais modernos sistemas de transporte mundial, optando por detalhes que transmitissem imponência, originalidade, e que, ao mesmo tempo, permitissem ganho de rapidez operacional. A frente do veículo conta com uma extensa área envidraçada. O design da traseira segue linhas arredondadas, com um grupo ótico especialmente desenvolvido para esse projeto, com tecnologia em leds, light string e faróis elípticos, seguindo a tendência da indústria automobilística, sendo escamoteáveis para



Design da lanterna ajuda a compor conceito arrojado da linha BRT



Salão foi desenvolvido para aumentar o conforto dos passageiros

maior facilidade de manutenção. O light string – em vez do led, forma uma linha de pequenas luzes, reflete uma faixa luminosa – está sendo usado na luz diurna dos faróis dianteiros. O vigia tem novo desenho, arredondado, e grande área envidraçada. Os retrovisores – um projetado e outro recuado – têm luz de seta acoplada e sistema de acionamento elétrico opcional.

As laterais também ganharam maior área envidraçada e contam com um novo projeto de portas envolventes, com um mecanismo um pouco mais sofisticado do que o de uma porta convencional. Essas portas fazem a superfície lateral e evitam degraus e problemas com escovas dos lavadores, a exemplo dos modelos europeus. “A porta envolvente tem um mecanismo de funcionamento diferente e alinhamento da lateral do veículo, o que propicia um acabamento mais aprimorado na lateral. Tudo isso envolve custo. São portas mais caras”, explica Cunha.

O design do painel segue as linhas externas, com acabamentos sem fixações aparentes, e pode contemplar o sistema multiplex. As tampas de inspeção foram projetadas para fácil acesso de manutenção. Conta ainda com itinerário frontal superior, acompanhando a curvatura do para-brisa.

Para o cockpit, o projeto foi desenvolvido em 3D, resultando em maior ergonomia, melhor visualização e fácil alcance do

motorista aos instrumentos do painel, o que também aumentou o campo de visão. Para os veículos sem porta no balanço dianteiro, foi desenvolvida uma versão de cabine onde a divisória é totalmente de vidro, com porta de isolamento, para dar privacidade e comodidade ao condutor. Já para os modelos com porta no balanço dianteiro, há a opção do cockpit com portinhola baixa, como nos padrões europeus. Os sistemas de ventilação e exaustão também foram projetados para dar mais conforto ao condutor, com redução dos ruídos.

Para o salão de passageiros foi desenvolvido um duto de ar condicionado com a possibilidade de incorporar placas de propaganda com novo design, que integra os balaústres, a iluminação interna em leds e as caixas de porta.

A estrutura do novo modelo, segundo informação da Caio, utilizou materiais de alta resistência, associados a conceitos e processos construtivos já desenvolvidos anteriormente pela engenharia da empresa. O veículo foi certificado por meio de provas de aquisição extensométrica, realizadas em manobras de torção estática e passagem dinâmica em condições severas de carregamento pelos principais corredores de ônibus de São Paulo. Nesta metodologia, centenas de sensores foram fixados em pontos estratégicos da estrutura, possibilitando o monitoramento das tensões e a consequente previsão da durabilidade do veículo. ■

MOBILIDADE INTELIGENTE

Uma Feira e um Congresso.

A mais importante Feira no segmento do transporte de passageiros aliada a um fórum privilegiado de debates. Você não pode perder um dos mais importantes eventos brasileiros do setor.

Agende-se.

Anuncie.

Apresente seus produtos.

Saiba como participar aqui:

www.etransport.com.br

etransport@fetranspor.com.br / (21) 3221 6300

fetransrio2012@otmeditora.com.br / (11) 5096 8104

Apoio Editorial



REVISTA
Ônibus

Agência de Turismo Oficial



Organização Feira



15° ETRANSPORT

9ª FETRANSRIO

EXPOÔNIBUS
FEIRA NACIONAL DE ÔNIBUS

3, 4 e 5 de outubro de 2012
Riocentro, Rio de Janeiro

Realização



www.fetranspor.com.br

www.fabus.com.br



**Chassi Volvo B450R
8x2, com 450 cv,
é o mais potente
do mercado**

Volvo aposta na tecnologia para liderar

Montadora apresenta 14 modelos urbanos e rodoviários no maior lançamento de chassis de ônibus na sua história no Brasil

■ WAGNER OLIVEIRA

A Volvo fez o lançamento de sua maior linha de chassis de ônibus no Brasil. Com 14 modelos – oito urbanos e seis rodoviários –, a montadora espera ampliar a cobertura do mercado e dar passos seguros para conquistar a liderança em vários segmentos de pesados e semipesados,

articulados e biarticulados. Para isso, passa a oferecer maior tecnologia (caixa automatizada), pacote de serviços que visam melhorar a lucratividade do operador, materiais mais leves e motores mais econômicos e potentes.

“Estamos seguros de que temos agora a

mais completa linha de produtos do mercado”, afirmou Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America. “Estamos dando um passo seguro para manter o que conquistamos (liderança no segmento de BRTs) e seguir ampliando nossa participação, até conquistarmos a liderança



Luiz Pimenta diz que a Volvo vai disputar liderança no mercado

Auxiliado pelos colaboradores mais diretos, Pimenta pretende convencer operadores, principalmente aqueles mais resistentes à marca, de que a Volvo tem as melhores soluções não só no produto, mas também para a operação como um todo. A caravana terá apoio do pessoal de marketing, vendas e técnicos, que se revezarão na estrada e nos pontos de parada.

A caravana fica quatro dias em cada cidade, com os eventos realizados em conjunto com a rede de concessionários Volvo. A programação, além de envolver empresários da área de transporte urbano e rodoviário, também atrai a comunidade.

Em algumas cidades haverá ações especiais em escola do ensino fundamental com o objetivo de estimular o cuidado com o meio ambiente, um dos valores da Volvo. Uma das praças de maior atuação é o Rio de Janeiro, onde a marca encontra resistência de operadores locais.

No segmento rodoviário, a Volvo lança um novo chassi, mais leve e com novo sistema de suspensão. Segundo o fabricante, o B450R é o ônibus mais potente do mercado ao adotar motor de

450 cavalos de potência. “É um modelo robusto, que mantém a velocidade média em terrenos acidentados, especialmente em subidas, e oferece uma opção nova para aplicações mais específicas no segmento rodoviário”, disse Pimenta.

Todos com tecnologia SCR para atender ao Euro 5, os novos chassis estão disponíveis nas versões 4x2, nos modelos B340R e B380R; na versão 6x2 com os modelos B380R, B420R e B450R, e na versão 8x2 com os modelos B420R e B450R.

A Volvo busca conquistar o cliente ao oferecer um pacote de soluções para o operador chegar ao menor custo. “Os novos chassis rodoviários são mais leves, permitindo maior volume de carga, além de apresentarem economia de até 12% em relação aos modelos anteriores”, destacou José Luiz Gonçalves, gerente da linha de ônibus rodoviário da Volvo Bus Latin America.

A linha de chassis urbanos da Volvo também foi renovada. Os modelos receberam

em urbanos e rodoviários.”

Como estratégia de marketing e vendas, a Volvo iniciou sua primeira caravana pelo País para apresentar os novos modelos rodoviários. São duas frentes. Cada uma delas, composta por seis ônibus encarroçados por marcas diferentes vai em direção oposta: norte e sul. As duas percorrerão um total de 54 cidades em seis meses na estrada.

“Nunca tínhamos feito uma ação dessas no Brasil”, declarou Pimenta. “Chegamos à conclusão que este é o momento ideal, principalmente, em razão da virada tecnológica do Euro 3 para o Euro 5. Quem aproveitar melhor este novo momento pode causar uma reviravolta no mercado. É um dos nossos objetivos com a caravana”, reforçou.



B270F é o primeiro Volvo com motor dianteiro



Articulado B340M

nova caixa de transmissão automatizada, a Ecolife, e um novo sistema de controle de aceleração. Só a transmissão reduz o consumo de combustível em até 6%.

Os ônibus urbanos também foram equipados com controle de aceleração, garantindo só a potência necessária nos arranques e retomadas de velocidade, otimizando a eficiência do veículo e

reduzindo o consumo de combustível. O chassi com motor dianteiro B270R, e os modelos B290R e R290RLE também foram equipados com SCR.

Além de motor e câmbio, os rodoviários ganharam um novo sistema de suspensão, que oferece mais estabilidade e proporciona maior conforto aos usuários. Os freios também passam a ser de série ABS/EBS, sistema que, numa freada de emergência, manda mais pressão para as rodas, aumentando seu desempenho e evitando acidentes.

Outra novidade é que os veículos podem vir equipados com o Alcolock, um bafômetro instalado no painel que impede o veículo de iniciar viagem caso o motorista apresente sinais de embriaguez. No modelo 6x2, outro diferencial é o terceiro eixo direcional, que facilita as manobras do veículo, especialmente, em áreas urbanas, diminuindo o desgaste de pneus.

Os novos modelos foram desenvolvidos no Brasil, conforme uma plataforma global do Grupo Volvo que segue conceito de chassis mais leves. As alterações deixaram os veículos 6x2 e 8x2 com quilos mais leves que os modelos das linhas anteriores, mesmo com a incorporação da tecnologia para atender ao Euro 5, além de oferecer maior capacidade de transporte.

A plataforma em que os novos chassis



José Luis Gonçalves estruturou caravana pelo país para apresentar os ônibus

são produzidos permite quatro tipos de configurações combinadas, com potências que vão de 340 cv a 450 cv. Outra característica da nova plataforma é a possibilidade de produção tanto com tecnologia Euro 3, para países vizinhos, quanto com a tecnologia Euro 5, vigente no Brasil.

“Ampliamos a nossa linha de rodoviários para atender às diferentes necessidades do transporte. Sempre buscamos soluções que ofereçam ainda mais eficiência de operação e reduzam os custos para o transportador, sempre mantendo os níveis de segurança, qualidade, conforto e desempenho da marca”, ressaltou Gonçalves.

O motor MD11 que equipa os novos chassis rodoviários é produzido no Brasil. Tem a mesma tecnologia do motor usado nos caminhões, porém, com adaptações para atender à linha de ônibus, de acordo com Fábio Lorençon, engenheiro de vendas da Volvo.



Biarticulado B360S

**DESTAQUE
A EMBALAGEM.
VOCÊ NÃO VAI
PRECISAR
MAIS DELA.**

WWW.COSAN.MOBIL

**TROCA
INTELIGENTE**

**A QUALIDADE QUE VOCÊ JÁ CONHECE
NA QUANTIDADE QUE VOCÊ PRECISA.**

O lubrificante Mobil Delvac MX é um produto premium, que prolonga a vida útil dos motores a diesel. E agora, com a **Troca Inteligente**, gera mais economia e sustentabilidade para o seu negócio, pois elimina o descarte de embalagens, melhora o controle de estoque, otimiza sua área de armazenagem e evita contaminação no manuseio. A **Troca Inteligente** é muito prática, segura e está disponível em tanques de 400 e 1.000 litros, com filtro e visor transparente, lacres de segurança, Selo de Qualidade Mobil e manutenção permanente do equipamento, garantindo qualidade total dos lubrificantes. É mais vantagem para o seu negócio e para o meio ambiente. **Procure o distribuidor Mobil da sua região em nosso site.**



**FILTRO COM
VISOR PARA
VOCÊ CONFERIR
A QUALIDADE!**



Chega a nova linha Sprinter da Mercedes-Benz

Além do maior conteúdo tecnológico e segurança, o veículo está equipado com a nova geração de motores OM 651 LA, mais potentes, econômicos e que atendem a nova legislação de emissões em vigor

■ SONIA MORAES



Das unidades da Sprinter comercializadas entre janeiro e maio deste ano, 45% foram para o transporte de passageiros

A Mercedes-Benz começa a vender no mercado brasileiro a nova geração de vans, furgões e chassis da linha Sprinter. Além do elevado conteúdo tecnológico e da maior segurança, o veículo está equipado com a nova geração de motores OM 651 LA, mais potentes, econômicos e que atendem à legislação Proconve P-7 em vigor no País. A linha 2012 traz também a avançada tecnologia BlueEfficiency.

“Com a nova Sprinter queremos chegar ao

topo no ranking de satisfação dos clientes”, destacou Dimitris Psillakis, diretor de vendas e marketing de automóveis e vans e de desenvolvimento de rede Brasil da Mercedes-Benz, durante o evento de lançamento da linha 2012 em São Paulo. Na opinião do diretor, “a nova geração irá proporcionar mais vantagens aos clientes, contribuindo para maior produtividade em suas atividades de transporte de carga ou de passageiros.”

Segundo Joachim Maier, vice-presidente

de vendas da Mercedes-Benz, o mercado de vans triplicou nos últimos dez anos e teve um crescimento médio de 30% em dois anos. Saltaram de um volume de 12 mil unidades em 2001 para 45 mil unidades em 2011.

Neste segmento a Mercedes-Benz garantiu no ano passado 14% de participação, com a venda de 6.500 unidades dos modelos Sprinter no mercado brasileiro. Para este ano, a meta é fechar com uma fatia de 20%, com a venda de 8.000 unidades.

NOVO CONCEITO DE ATENDIMENTO DA SPRINTER

Para enfrentar a alta competitividade no mercado de vans, a Mercedes-Benz inova em sua estratégia de atendimento e passa a comercializar a nova linha Sprinter em lojas exclusivas, denominada Van Center. A estrutura está montada em seis pontos de atendimento, seja em um local próprio ou nas instalações dos atuais concessionários. As primeiras unidades estão localizadas em São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Os planos da Mercedes é ter 13 Van Center no País. Até 2013 pretende estar com sete pontos de atendimento dedicados à Sprinter

“Esta inauguração representa um marco significativo na preparação da nossa rede de concessionários para melhor atendimento aos clientes do segmento, iniciativa que ganha ainda mais impulso com a implantação dos centros especializados em Sprinter em diversas regiões do País”, afirma Joachim Maier, vice-presidente de vendas da Mercedes-Benz do Brasil.

No showroom haverá espaço para a exposição dos veículos de fábrica e dos modelos transformados por empresas parceiras.

De janeiro a abril a Mercedes vendeu 1.849 unidades da Sprinter no mercado brasileiro, volume que representa um crescimento de 12% sobre o mesmo período de 2011, quando emplacou 1.657 unidades.

Da Argentina, onde são produzidas 16 mil unidades da Sprinter por ano na fábrica de Gonzalez Catan, a Mercedes-Benz traz para o Brasil 70% da produção. Os 30% restantes exporta para outros países.

Segundo Psillakis, da quantidade de Sprinter vendida de janeiro a maio deste ano, 45% foram para o transporte de passageiros, 30% para o segmento de carga e 20% para o mercado de chassi.

Para colocar a nova linha Sprinter em produção, a Mercedes investiu mais de US\$ 100 milhões na fábrica da Argentina. A estimativa

Também estará à disposição do cliente um serviço básico de manutenção, como verificação e troca de óleo, filtros e outros itens. O objetivo, segundo Maier, é facilitar o dia a dia do cliente, tornar mais ágil a prestação de serviço e assegurar a produtividade do veículo em suas atividades de transporte.

Em casos de manutenções ou eventuais reparos maiores, o serviço é direcionado para a oficina do concessionário, que já dispõe de estrutura adequada e de amplo estoque de peças para garantir o rápido atendimento, com a qualidade Mercedes-Benz.

Segundo Maier, a área de pós-venda está preparada para dar suporte a toda rede de concessionários, com cerca de 2.000 itens de peças genuínas disponíveis.

Além de ampliar os canais de venda e melhorar a infraestrutura para a linha Sprinter, a Mercedes também ampliou a estrutura de vendas, marketing e pós-venda para garantir maior suporte aos concessionários e aos clientes. Esses profissionais receberam treinamento técnico e comercial para o novo modelo de negócio.

de Psillakis é que as vendas da van comecem a deslanchar no Brasil a partir do segundo semestre. Ao longo do primeiro semestre a montadora ficou dois meses sem vender o modelo no Brasil por causa da dificuldade de trazer o veículo da Argentina para o Brasil por questões políticas que afetaram as transações comerciais entre os dois países. “Ainda temos 1.200 unidades da Sprinter paradas no porto do Rio de Janeiro”, disse Jefferson Ferrarez, gerente de vendas de vans da Mercedes no Brasil.

Além da mudança externa e do maior conforto interior, a nova linha Sprinter está mais potente com a nova geração de motores OM 651 LA biturbo de 4 cilindros. A versão 311 CDI Street passa a contar com motor de 114 cv (aproximadamente 5% mais potente). Já



A nova geração de motores OM 651 LA biturbo de 4 cilindros tem potência maior

as versões 415 CDI e 515 CDI têm motorização de 146 cv, o que significa um incremento de cerca de 13% na potência.

A nova linha Sprinter, que está disponível em 44 versões, traz significativa inovação tecnológica, com os dois eixos balanceadores Lanchester em seus motores, o que representa um marco na evolução dos propulsores a diesel. Movidos por engrenagens, os balanceadores giram abaixo do virabrequim, no cárter, e leva o motor OM 651 LA a um nível de suavidade nunca antes alcançado nessa classe.

A nova caixa de transmissão manual ZF ECO Gear 6S-450 de 6 velocidades propiciam redução no consumo de combustível. 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 interior da Sprinter 2012 foi totalmente modificado. O painel de instrumentos, o aumento do número de porta-objetos e a utilização de materiais de alta qualidade valorizam o espaço interno e a ergonomia. Isso também fica evidenciado no acesso aos comandos e na posição do volante em relação ao painel. ■

Mercedes-Benz se prepara para o mercado escolar

Montadora reforça o modelo OF 1519R para participar da licitação do programa Caminho da Escola do governo federal neste ano

■ SONIA MORAES



O ônibus OF 1519R tem versões de 9,4 m e 11 m de comprimento e motor de 185 cv

Atenta ao mercado de ônibus escolar, a Mercedes-Benz reforça o chassi OF 1519 para garantir que o modelo trafegue em terrenos difíceis transportando estudantes em zonas rurais. Com este veículo a montadora vai participar da licitação do governo federal para o programa Caminho da Escola, do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) este ano.

A expectativa da montadora, segundo Gilson Mansur, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz para o Brasil, é vender 3.000 unidades do novo ônibus fora de estrada em concorrências públicas. "O mercado de escola é muito grande, mas poderemos vender de 100 a 200 veículos para outros setores, como o de mineração para o transporte de funcionários", disse Mansur. "A Vale é um cliente de grande potencial."

No mercado total de ônibus, que registrou em 2011 a venda de 34 mil unidades e

a Mercedes ficou com 34% de participação, a estimativa para 2012, segundo Mansur, é de obter 50% deste mercado, cujas vendas devem totalizar 30 mil unidades, volume que considera ser bem expressivo, ao se comparar com as vendas nos últimos quatro anos que eram de 16 mil unidades ao ano. "Todos esperam uma reação muito forte no segundo semestre porque tem muitas licitações que serão realizadas nas grandes cidades e isso poderá ajudar o setor a recuperar a perda do início do ano", comentou o diretor da Mercedes.

De janeiro a abril a Mercedes vendeu 5.305 ônibus no País e obteve 52,6% de participação no mercado. No mesmo período a participação da empresa no segmento urbano foi de 61,3% com 3.663 unidades comercializadas. No segmento rodoviário, o share foi de 50,4% com 1.118 ônibus vendidos.

Segundo Mansur, só de modelos Euro 5

foram comercializados 1.000 unidades e todos os estoques de Euro 3 acabaram. "Entregamos alguns modelos Euro 3 em janeiro agora não tem mais", destacou o diretor.

DUAS VERSÕES – No mercado de ônibus escolar e outros setores em que o veículo percorrerá trechos difíceis, a Mercedes vai disputar com duas versões da linha OF 1519R: entre-eixos de 4,8 metros para ônibus convencional de 9,4 metros de comprimento com 48 assentos e entre-eixos de 6 metros para ônibus convencional de 11 metros com 59 assentos. São equipados com motor eletrônico OM 924 LA de 185 cv de potência, com tecnologia Blue Tec 5, que se enquadra na nova legislação de emissões.

Para atender ao FNDE, além de acrescentar 12 componentes a mais entre os 20 itens exigidos para poder participar do programa Caminho da Escola, a Mercedes também fez várias alterações na linha OF 1519R. O quadro do chassi está 210 mm mais alto que o de um ônibus padrão e a suspensão 120 mm mais elevada. Os componentes do motor foram elevados para evitar impactos durante os trajetos. A direção teve uma redução no raio de viragem de 10.700 mm do ônibus convencional urbano para 8.880 mm para facilitar as manobras em vias estreitas. O bloqueio do diferencial do eixo traseiro permite que o veículo trafegue em regiões alagadas sem atolar ou patinar. O eixo, de 11,5 toneladas, tem uma tonelada a mais que o do veículo para aplicação urbana. Os pneus diagonais, além de mais altos, estão com os "ombros" mais reforçados. ■



QUEM PLANTA RESPONSABILIDADE COLHE CONFIANÇA



É bom pra você, é bom pro planeta.

Fabricadas 100% com matérias-primas nobres, as lonas para freio Fras-le são mais seguras e duráveis e garantem o retorno do investimento de quem as utiliza. Até na hora do descarte elas oferecem benefícios: o Programa Pró-Ambiente Fras-le recolhe as lonas para freio usadas pelos frotistas e conduz a um destino final adequado, evitando impactos ambientais e simplificando a sua vida. Mais uma iniciativa dessa empresa que foi a primeira fabricante de materiais de fricção da América do Sul a receber certificação ISO 14001. **Acesse www.fras-le.com/programaproambiente para conhecer as regras do programa e saber se ele já está disponível para a sua região.**



www.fras-le.com

Respeite a sinalização de trânsito.

Scania lança ônibus com motor dianteiro a etanol

O novo chassi F270 4x2, que levou dois anos e meio para ser desenvolvido e receber adaptação, sai de fábrica com entre-eixos de 6.500 mm que pode receber carrocerias de até 13 metros de comprimento

■ SONIA MORAES



A Scania amplia o seu portfólio de produtos e lança no mercado brasileiro o chassi F270 4x2, primeiro ônibus urbano de motor

dianteiro movido a etanol. Este veículo, que consumiu dois anos e meio para ser desenvolvido e receber adaptação, pode ser

utilizado em pavimentos irregulares e ambientes rurais, no fretamento de curtas e médias distâncias e também na cidade.

VENDAS DE ÔNIBUS DEVEM RECUPERAR FÔLEGO NO SEGUNDO SEMESTRE

O mercado de ônibus deverá ficar muito abaixo das expectativas de toda a indústria. Com a fase de transição da norma Euro 3 para a Euro 5, desde que entrou em vigor a nova legislação de emissões em janeiro deste ano, a retomada dos negócios tem sido lenta e preocupante. A reação esperada para o primeiro trimestre avançou para o segundo e, mesmo com o impulso previsto para o setor a partir de julho por causa dos incentivos concedidos pelo governo

com taxa de juros menor no PSI (Programa de Sustentação do Investimento), não será possível recuperar as perdas do início do ano, segundo previsão das fabricantes.

“A retração nas vendas no início deste ano já era esperada por toda a indústria, por causa da antecipação de compras de ônibus Euro 3 no final de 2011. Agora os clientes aguardam a decisão sobre a nova taxa de juros para a linha de crédito no PSI concedida pelo governo e acredito que isso

dará um impulso maior ao setor”, diz Wilson Pereira, gerente executivo de vendas de ônibus da Scania no Brasil.

Para o gerente de vendas da Scania, depois de um primeiro trimestre de transição e o segundo semestre de retomada, o mercado de ônibus voltará à normalidade em 2013. “Este ano as vendas serão a partir da média extraída dos resultados de 2010 com o de 2011”, prevê Pereira. Segundo o executivo, o setor que mais cresce neste ano é o de fretamento.

MONTADORA INVESTE NO CONCEITO MODERNO DE PRODUÇÃO



A competitividade cada vez mais acirrada e a necessidade de se ter um controle maior sobre os custos e o uso de materiais levou as fabricantes de veículos a inovar o seu conceito de produção. Além de manter uma linha de montagem mais eficiente e flexível, as empresas também têm se preocupado cada vez mais em oferecer aos seus funcionários um ambiente agradável, com iluminação natural para ajudar na motivação, reduzir o cansaço e ampliar o índice de produtividade. "A Scania se preocupa muito com a apresentação da fábrica, pois isso preserva a qualidade do produto", afirma Wilson Pereira, gerente executivo de vendas de ônibus da Scania no Brasil.

No complexo industrial da Scania em São Bernardo do Campo (SP), onde são

produzidos chassis de ônibus, de caminhões e motores a diesel para o setor automotivo e outros segmentos industriais, o que chama a atenção é a organização da linha de montagem, da área de logística e a organização do local, com destaque para as plantas que dão vida ao ambiente.

Em vez de macacão de cores escuras, os funcionários da linha de montagem usam camisas brancas, mantendo o mesmo padrão que é adotado pela matriz, na Suécia.

Nesta fábrica, onde trabalha cerca de 3.500 funcionários, a linha de produção é abastecida pelo método japonês, conhecido por sistema kanban e sequenciado. A célula de cabeçote, considerada a mais importante para a empresa, tem 100% da sua linha automatizada e os investimentos aplicados nesta unidade atingiram mais de US\$ 20

Com motor de 9 litros de 270 cv de potência, o novo ônibus sai de fábrica com entre-eixos de 6.500 mm, configuração que pode comportar carrocerias de até 13 metros de comprimento. Para garantir maior conforto ao motorista, o veículo possui coluna de direção ajustável e tem como item opcional o freio ABS.

Na sua lista de produtos a Scania já conta

com o modelo K270 4x2, de motor traseiro movido a etanol, que já circula na região metropolitana de São Paulo. São ao todo 60 veículos, 50 adquiridos pela Viação Metropolitana e dez pela Tupi Transportes.

A tecnologia 100% etanol aplicada no veículo da Scania reduz em até 90% as emissões de CO² na atmosfera em comparação com os motores a diesel. Os modelos a etanol

milhões. Também são os robôs, num total de 12, que dão conta de realizar os 3 mil pontos de soldas nos chassis. A linha de usinagem dos motores de 9, 11 e 12 litros se destaca pelo elevado grau de tecnologia.

Entre os investimentos contínuos que a Scania destina para esta unidade, o mais recente totalizou cerca de US\$ 40 milhões para incluir no seu portfólio de produtos os motores Euro 5, que atendem a nova legislação de emissões em vigor no País desde janeiro deste ano.

Nesta mesma linha a Scania mantém a produção dos motores Euro 3 para abastecer o mercado latino-americano, e o Euro 4 para atender a demanda do Peru. Neste novo processo, que foi todo remodelado, a Scania consegue liberar um motor a cada seis minutos.

Na linha de ônibus as longarinas chegam prontas e perfuradas pelo fornecedor e, depois, são montados os módulos traseiros e dianteiros, acoplados o tanque de ar, os chicotes e outros itens. Após a realização do teste final os veículos saem rodando da fábrica. Em 2011 foram produzidos 3.923 ônibus na unidade de São Bernardo do Campo.

Na linha de caminhões também é grande o sistema de robotização, que controla toda a operação de montagem dos componentes e a acoplagem da cabine ao chassi dos veículos. Além de atender a demanda do mercado brasileiro, a Scania também exporta os seus produtos para os países da Europa, Ásia e África.

da marca atendem à nova legislação de emissão de poluentes Proconve P7 (Euro 5) e a EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles), norma para veículos utilizados no transporte urbano na União Europeia.

A Scania tem ao todo mais de 800 ônibus movido a etanol rodando na Europa, principalmente na cidade de Estocolmo, Suécia, onde está a sede da montadora. ■



Marcopolo Viale BRT começa a circular no Rio de Janeiro

Os ônibus, com chassis Mercedes-Benz, adquiridos pela Auto Viação Jabur, vão percorrer o Corredor Transoeste do BRT

■ SONIA MORAES

Os ônibus Viale BRT da Marcopolo começaram a circular na cidade do Rio de Janeiro, no corredor Transoeste do sistema BRT (Bus Rapid Transit). Para operar nesta via segregada, a empresa de transporte Auto Viação Jabur adquiriu 49 unidades que farão o trajeto entre o Recreio dos Bandeirantes e a Barra da Tijuca. Somando outros 42 modelos de ônibus Mercedes-Benz, encarroçados pela Neobus, adquiridos pela empresa Expresso Pégaso, são ao todo 91 ônibus articulados que circularão pelo Corredor Transoeste.

Com inauguração prevista para o início de junho, está é a mais nova e moderna modalidade de transporte da capital fluminense. Os

veículos que circulam neste corredor são articulados de grande capacidade e equipados com ar condicionado.

Chamado de Ligeirão, este é o primeiro de um total de quatro corredores BRT que serão implantados na cidade. O segundo será o Transcarioca (em obras), que ligará a Barra da Tijuca até o aeroporto do Galeão; o terceiro é o Transolímpica (em licitação) e o quarto o Transbrasil (em projeto), que ligará a Avenida Brasil ao aeroporto Santos Dumont. Inicialmente o Ligeirão Transoeste terá uma linha entre Santa Cruz e o terminal Alvorada, com um serviço expresso, um parador e linhas alimentadoras, com 12 estações.

Este corredor Transoeste deverá ser concluído totalmente no segundo semestre deste ano, indo da Barra até Santa Cruz e Campo Grande. Serão 53 estações BRT, interligando sete bairros. Com 56 quilômetros, o sistema viário vai diminuir em 50% o tempo gasto no trajeto, beneficiando cerca de 220 mil pessoas diariamente. A estimativa da Secretaria Municipal de Transportes do Rio é que, para atender aos quatro corredores de BRTs e as vias exclusivas da Avenida Brasil, sejam adquiridos 700 novos ônibus articulados.

Os Viale BRT, encarroçados pela Marcopolo sobre o chassi Mercedes-Benz O500 MA, versão articulada de piso baixo e motor Euro 5, tem 19 metros de comprimento e capacidade para transportar até 145 passageiros. O veículo consumiu dois anos de pesquisa e desenvolvimento. Este é o primeiro ônibus urbano do mercado brasileiro a contar com Daytime Running Light, dispositivo de acendimento automático dos faróis mesmo durante o dia. Os conjuntos óticos dianteiro e traseiro em LEDs garantem melhor iluminação e reforçam a identidade da marca.

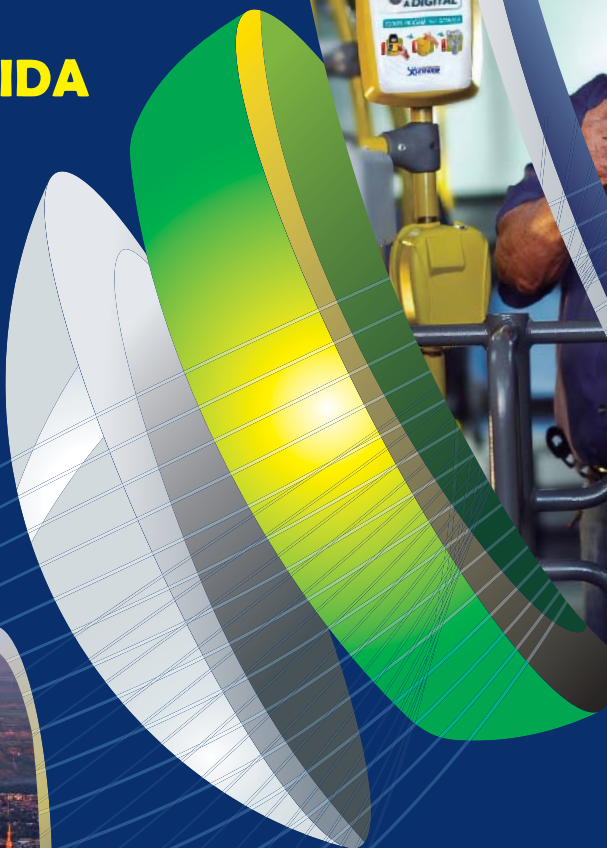
A maior largura interna do Viale BRT, associada à configuração das poltronas, proporciona maior área livre e facilita a circulação dos passageiros, tornando a viagem mais cômoda e confortável. A altura interna também foi aumentada, permitindo a inclusão de eficientes dutos de ar, alto-falantes e amplo espaço para propaganda nas laterais superiores.

Segundo a Marcopolo, este veículo pode ser oferecido com GPS, televisão digital, internet sem fio (wireless), câmeras de segurança, computador de bordo, além de sistemas de indicação de parada audiovisual e gerenciamento de frota (dependendo de cada linha).

O Viale é equipado com câmbio automático e sistema de segurança para que não se movimente com as portas abertas. O veículo atende todas as exigências dos sistemas de plataformas de embarque existentes no País, com opção de porta com 1.100 mm de vão livre na frente do rodado dianteiro e piso elevado, adaptados à acessibilidade. ■

PRODATA
mobility Brasil

**SEMPRE COMPROMETIDA
COM AS INOVAÇÕES
DO MERCADO**



Aracaju

São Bernardo

Cuiabá

**O controle das gratuidades
é mais efetivo com
o leitor biométrico da digital.**

**18 cidades já adotaram esta
solução, com satisfação dos
operadores e usuários de ônibus.**

PRODATA 
mobility Brasil

O bom quadrimestre da Comil

Vendas da encarroçadora gaúcha crescem acima da média do setor, nos primeiros quatro meses do ano, com vendas capilarizadas e conquista de novos clientes.



A Viação Cristália fez a primeira compra de ônibus Comil neste ano

As vendas da encarroçadora gaúcha Comil, no primeiro quadrimestre deste ano, cresceram 13,8% em comparação a igual período do ano passado, um resultado acima da média do setor, que ficou em 5,5%.

Entre os principais negócios fechados nesse período, está a comercialização de 20 novos ônibus modelo Campione 3.25 para a mineira Expresso Gardenia, que serão usados na renovação da frota das linhas intermunicipais do sul de Minas Gerais. Desde setembro de 2011, a empresa já adquiriu em torno de 100 coletivos para reforçar a sua frota, sendo 70 da Comil.

“Os carros adquiridos recentemente são fortes em sua estrutura. A carroceria é robusta, alinhada com a nossa proposta de atender clientes do transporte intermunicipal e de fretamento”, afirma Antonio Afonso da Silva, presidente da Gardenia. Responsável pelo transporte de aproximadamente seis milhões de passageiros por ano, a empresa está presente em mais de 150 cidades, operando no transporte rodoviário estadual e interestadual.

A Gardenia também comprou da Comil neste ano 11 unidades do modelo Svelto e

quatro micro-ônibus, além de seis ônibus da linha Versatile, para uso no serviço de fretamento, para passageiros que viajam para destinos como Conselheiro Lafaiete, Mariana, Ouro Preto e Pouso Alegre. Ao todo, a Gardenia já contabiliza em torno de 90 veículos adquiridos da montadora gaúcha.

TRANSBRASILIANA – Além da Gardenia, a Comil fechou uma nova venda para a goiana Transbrasiliana, de 15 ônibus rodoviários modelo Campione 3.65, para atender ao segmento de turismo nas linhas de Goiás, Distrito Federal, Tocantins e Maranhão. Segundo informações da Comil, o investimento foi de R\$ 6,75 milhões. O Campione 3.65 foi desenvolvido para o transporte de luxo, e as configurações priorizam o conforto e a segurança dos passageiros que precisam viajar longas distâncias.

Em abril, a Comil fez a entrega técnica dos carros à empresa em Goiás, para instruir motoristas e encarregados de manutenção sobre o funcionamento e as melhores práticas operacionais e garantir a durabilidade e o desempenho dos veículos.

Essa compra é parte da política de renovação da frota da Transbrasiliana, que pretende manter seus carros com idade média de três a quatro anos. “O transporte por meio de ônibus rodoviários é a melhor opção para um país como o nosso, onde é necessário viajar longas distâncias para ir de um estado ao outro. A Transbrasiliana é uma das nossas maiores parceiras no setor de fretamento e turismo e está contribuindo para a modernização do sistema de transporte de passageiros no Brasil”, afirma Antônio Carlos Abreu, gerente de negócios da Comil.

No início do ano, a Transbrasiliana investiu R\$ 2 milhões em seis ônibus Svelto Midi 4x4, da Comil, para transportar funcionários da Vale, nas minas de ferro de Carajás, no Pará. Segundo Josias Eduardo Braga, gestor do contrato da Transbrasiliana, para atender à licitação da Vale, a empresa precisava de veículos com maior torque e força para trafegar nos terrenos em condições adversas da região.

Para esse projeto a Comil fez ajustes específicos na carroceria do Svelto Midi. “Somos a única empresa do Brasil com projeto específico de carroceria para esse tipo de chassi – 15.190, da Volkswagen”, diz Fabriccio Tascine, gerente de negócios da Comil.

CRISTÁLIA – Também neste início de ano a Comil realizou sua primeira venda para a Viação Cristália, de São Paulo. A companhia adquiriu dois ônibus modelo Campione 3.45, como parte dos investimentos na renovação de sua frota, que hoje soma 45 veículos. A empresa paulista está no mercado há mais de 50 anos e, na década de 80, foi adquirida pelo grupo Santa Cruz, que já comprou um

total de 136 ônibus da Comil.

Os veículos destinam-se ao transporte rodoviário executivo do trecho Campinas-São Paulo. A operação da Cristália é focada no transporte intermunicipal de passageiros e atende as cidades de Itapira, Espírito Santo do Pinhal, Mogi Mirim, Mogi Guaçu e Campinas, além da capital e do ABC Paulista.

“Os carros foram muito bem aceitos pelos nossos passageiros. As poltronas são confortáveis e o visual do coletivo é muito bom”, diz José Roberto Moreira, coordenador de manutenção da Cristália. A Comil fez a entrega técnica dos carros em São Paulo, em janeiro, para instruir motoristas e encarregados de manutenção sobre o funcionamento dos mesmos. “Queremos estar próximos dos clientes, entendendo suas necessidades, disponibilizando um pacote de valor ao seu negócio e superando suas expectativas”, acrescenta Rodrigo Montini, gerente de marketing e pós-vendas da Comil.

VIAÇÃO TRANSDUTRA – A Comil também comercializou 20 ônibus modelo Svelto à Viação Transdutra, para renovação da frota que atende às linhas de transporte público das cidades de Arujá, Guarulhos, Itaquaquecetuba e São Paulo. A Comil foi a fornecedora de 88% dos cerca de 100 veículos que a empresa tem hoje. As novas unidades substituirão as antigas em linhas já existentes, com ganho de conforto e segurança para os mais de 700 mil passageiros atendidos mensalmente pela companhia. Segundo a Comil, o investimento na renovação da frota somou cerca de R\$ 4,5 milhões.

VIAÇÃO SENHOR DO BONFIM – Outro negócio fechado pela Comil neste primeiro quadrimestre foi a venda de dez ônibus para o plano de renovação de frota da Viação Senhor do Bonfim, uma das maiores operadoras de Salvador, com uma frota de 242 ônibus urbanos e 85 rodoviários.

De acordo com José Carlos Alves da Silva, diretor da empresa, os novos veículos dão mais segurança aos passageiros.



A mineira Expresso Gardenia renovou sua frota com ônibus Campione 3.25 da Comil

“Os veículos são dotados de câmeras para filmagens internas e possuem conexão GPRS, produto que facilita a operação, informando questões como a condição de trafegabilidade nas ruas”, diz Silva. A empresa transporta atualmente 140 mil passageiros por dia, apenas na capital baiana. Da frota total da Senhor do Bonfim, 150 veículos urbanos foram fabricados pela Comil, além de 16 modelos rodoviários.

TRANSPORTES EXECUTIVO – A empresa Transportes Executivo, de Santa Catarina, adquiriu, em abril, dois novos veículos modelo Campione 3.45 da Comil, para circularem no trecho entre o aeroporto de Navegantes e Blumenau, transportando passageiros de empresas aéreas. A empresa – que tem atualmente oito veículos, sendo um micro-ônibus – transporta perto de 13 mil passageiros por mês e é a única que faz esse trajeto para as companhias aéreas.

SHOPPING DE ÔNIBUS – Ao lado dos bons resultados deste início de ano, a Comil inaugurou em abril – como parceira do empresário Paulo Cordeiro, representante da Comil Ônibus no Nordeste – o Shopping do Ônibus, um novo estabelecimento comercial em Recife (PE), especializado em vendas de ônibus da encarregadora gaúcha, além de peças de reposição, assistência técnica e reformas de veículos.

O projeto foi estruturado por Cordeiro e a loja atenderá à demanda de serviços de toda a região, englobando os estados de Pernambuco, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas e Sergipe. “Através dessa estrutura, a marca torna-se cada vez mais presente no dia a dia de seus clientes, permitindo, assim, um atendimento de pós-venda mais ágil e eficaz para esse mercado em especial”, afirma Cordeiro.

Como Recife será uma das cidades-sede da Copa do Mundo, o governo estadual está investindo em obras do Programa de Mobilidade, como as construções do corredor Leste-Oeste, do terminal integrado Cosme e Damião e do ramal Cidade da Copa. Diante dessas perspectivas, as empresas do setor de transporte coletivo da cidade estão renovando suas frotas para atender a essa nova demanda com um serviço de qualidade.

De acordo com a própria Comil o crescimento da encarregadora na região está atrelado a esses fatores e à busca por um atendimento diferenciado de pós-vendas.

A empresa desenvolveu um projeto-piloto para a empresa de transporte coletivo Viação Riodoce, para dar suporte técnico aos seus funcionários. Segundo Mateus Borges Knapp, engenheiro de pós-vendas da Comil, a proposta é oferecer um serviço diferenciado após a efetivação da venda. Recentemente, a Rio Doce, que atende aos estados das regiões Sudeste e Nordeste, adquiriu 23 novos ônibus dos modelos Campione 3.45 e 3.65. ■

Volare desenvolve dois miniônibus para segurança

Com dispositivos antifuga e monitoramento por GPS, modelos Delegacia Móvel e Transporte de Detentos possuem carroceria com separação do ambiente por chapa de aço

■ SONIA MORAES



Volare V8 transporta 16 detentos e sete policiais

A Volare, unidade de negócios da Marcopolo, participa da Feira Internacional de Segurança Pública e Corporativa (LAAD 2012) e exhibe dois miniônibus destinados a serviços de segurança, para Segurança Pública e Corporativa. A fabricante apresenta um Volare V8, desenvolvido para o transporte de apenados em audiências e transferências, e o veículo W9 Fly, utilizado como delegacia

policia móvel.

Desenvolvido especialmente para a locomoção no sistema carcerário, o Volare V8 pode transportar 16 detentos e sete acompanhantes (policiais), além do motorista. O veículo tem interior dividido em dois ambientes. A parte da frente é dedicada ao motorista e possui compartimento intermediário que leva a escolta. Na traseira, espaço para cela para o

transporte dos detentos, com dois habitáculos. Cada um tem capacidade para transportar oito presidiários e são separados por uma parede de chapa de aço, criando ambientes totalmente isolados. O fechamento é feito externamente por uma porta em duas folhas na parte traseira.

“Para aumentar a segurança e a fiscalização, os dois ambientes são monitorados online por GPS e por meio do 3G. O veículo dispõe ainda de equipamento de filmagem interna e externa com áudio, sistema de gravação e sinalização usual de última geração de Led”, explica Milton Susin, diretor-executivo da Volare.

O Volare Segurança Penitenciária possui ainda protetor quebra-mato, sistema de ar condicionado para ambos os ambientes, sinalizador acústico e visual indicando a abertura da porta de segurança da cela, console porta-arma e rádio transceptor móvel. Equipado com motorização Cummins ISF 3.8 Euro 5, com 152 cv de potência e torque de 450 Nm, a 1.500 rpm, o modelo V8 tem câmbio Eaton de 5 marchas, eixo Dana M284, direção hidráulica e suspensão dianteira e traseira interligada por mola parabólica e amortecedores telescópicos de dupla ação.

A Volare desenvolveu o modelo W9

**W9 Fly será usado
em locais estratégicos
para combate ao crime**

Fly Delegacia Móvel especialmente para atender ao Comando da Polícia Rodoviária Federal. O veículo possui sala de reuniões e monitoramento, câmera de vigilância de 360 graus com mastro de nove metros de altura, cama para repouso, banheiro e itens tecnológicos que possibilitam que o trabalho da Polícia Rodoviária Federal seja realizado in loco, como uma delegacia itinerante.

O Volare W9 Fly será utilizado como equipamento auxiliar em operações policiais em locais estratégicos para fiscalização e combate ao crime. Disponível para central de inteligência em grandes eventos e em rodovias, o miniônibus Delegacia Móvel tem motor MWM Maxforce 4.8 Euro V, com 165 cv de potência e torque de 600 Nm.

“Para nós é muito importante poder desenvolver e atender às necessidades das Forças Armadas. Nos últimos anos, apresentamos diversos modelos destinados ao policiamento, com destaque para o Volare Escolta e Transporte de



Detentos”, relata o executivo.

Para prestar serviço melhor à comunidade, o Volare Delegacia Móvel possui guichês, cada um com cadeiras de espera, computador portátil com gravador de DVD, rádio transceptor VHF, sistema de

internet sem fio (wireless), impressora a laser multifuncional e circuito elétrico de 127/220 V. O veículo conta ainda com sistema de abastecimento de água com 100 litros, banheiro, três TV de Led LCD com 32 polegadas e sistema HDTV, frigobar, bebedouro, cafeteira expressa, aparelho de DVD player, dois telefones com armazenamento na memória de 64 ligações de entrada e de saída, câmeras com imagem em cores com tecnologia digital CCD (Change Coupled Device).

Com 9.040 mm de comprimento, o Volare W9 Fly possui porta pantográfica localizada atrás do eixo dianteiro, tacógrafo, break light na traseira, itinerário eletrônico, faróis auxiliares de neblina, caixa de ferramentas, para-brisa laminado verde, desembaçador, vidros colados, saídas de emergência nas janelas, incluindo uma no teto, e parede total de separação entre o motorista e o salão de passageiros. Externamente possui toldo retrátil na lateral direita com cinco metros de comprimento e dois metros de largura e sirene eletrônica com megafone. ■



Veículo possui câmera de vigilância de 360 graus e itens que facilitam o trabalho policial

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2012

A NOVA MOBILIDADE URBANA



▶ 28 e 29 de agosto

▶ Hotel Royal Tulip Brasília Alvorada

▶ inscrições no site www.eventosdantu.com.br/seminario2012

Realização



SAUS Quadra 1 · Bloco J · Edifício CNT · 9º andar
CEP 70.070-944 · Brasília · DF
Tel.: (61) 2103.9293 / Fax: (61) 2103.9260

Organização



www.ntu.org.br



ntu@ntu.org.br



www.flickr.com/ntubrasil



www.facebook.com/ntubrasil



www.twitter.com/ntunoticias

PROGRAMAÇÃO PRELIMINAR

▶ DIA 28 < TERÇA-FEIRA >

- 10h00** ▶ Abertura
- 10h15** ▶ Homenagem 25 anos do vale-transporte
- 11h00** ▶ Mesa redonda
"A Nova da Lei da Mobilidade Urbana"
- 13h00** ▶ Almoço
- 14h30** ▶ Painel
"A Mobilidade Urbana nas Mídias Sociais"
- 17h30** ▶ Encerramento
- 20h00** ▶ Cerimônia de Formatura do
MBA em Gestão e Liderança
- 21h30** ▶ Coquetel

▶ DIA 29 < QUARTA-FEIRA >

- 09h00** ▶ Workshop Sistemas BRT
Parceria Embarq Brasil - NTU
- 12h00** ▶ Debates
- 13h00** ▶ Almoço
- 14h30** ▶ Palestra Master
- 17h00** ▶ Encerramento
- 20h00** ▶ Cerimônia da Medalha
do Mérito do Transporte
- 22h00** ▶ Jantar comemorativo
dos 25 anos da NTU

▶ < PRÉ-EVENTO >

DIA 27
14h30 ▶ A ANTP convida para o Workshop 'Prêmio ANTP de Qualidade 2013', que será realizado no endereço SAUS Qd. 01 Bloco J CNT - Auditório Thiers Fattori, no edifício-sede da NTU em Brasília.

INSCRIÇÕES

Abertura das inscrições

20 de junho de 2012

Inscrições antecipadas pelo site

www.eventosdantu.com.br/seminario2012

Empresas associadas e entidades filiadas à NTU

Inscrições gratuitas

Empresas não associadas e demais categorias

Até 17 de agosto de 2012: R\$ 500,00

A partir de 18 de agosto de 2012: R\$ 600,00

Somente nos dias e local do evento –
pagamento em cheque ou dinheiro

Para confirmação da inscrição, o valor acima
deve ser depositado até a data limite em
nome da NTU no Banco Bradesco, agência
0484-7 e conta corrente **95910-3**.

O comprovante de pagamento deve ser
enviado para o e-mail: seminario@ntu.org.br

HOSPEDAGEM

Valor da diária promocional*

Golden Tulip Brasília Alvorada

Standard Single R\$ 280,00

Luxo Single R\$ 530,00

Royal Tulip Brasília Alvorada

Standard Single R\$ 340,00

Standard Double R\$ 380,00

Golden e Royal Tulip Brasília Alvorada

SHTN Trecho 1, Conj. 1B, Bloco C
Brasília/DF

www.royaltulipbrasilialvorada.com

*As reservas em valor especial
estão sujeitas a disponibilidade.

No momento da reserva, informar ser
participante do evento da NTU para obter
o valor promocional.

Realização



Organização



Iveco prepara a entrada no segmento de ônibus

Unidade de negócio da montadora de origem italiana já foi montada e produtos serão apresentados no segundo semestre

■ WAGNER OLIVEIRA



A van Daily tem três opções: para 19, 16 e 15 passageiros, além do motorista

Ao mesmo tempo em que apresentou a nova família Daily, que inclui três versões de vans para o transporte de passageiros, a Iveco está perto de concretizar um negócio que já vem estudando há tempos. O presidente da montadora, Marco Mazzu, disse que pretende apresentar no segundo semestre uma linha de chassis de ônibus rodoviário e urbano. O anúncio deverá ser feito na abertura da Feira Nacional do Ônibus/FetransRio, no Rio de Janeiro, evento organizado pela OTM Editora com a participação de montadoras, implementadoras e empresas que vivem do negócio do ônibus.

“Nós já formamos a unidade de negócio e o anúncio do produto será feito no segundo semestre”, declarou. Uma ala no complexo industrial de Sete Lagoas já foi montada para a nova linha, cujo modelo de ônibus urbano com motor dianteiro poderá ser adaptado de um caminhão. Os rodoviários estão sendo desenvolvidos pela própria engenharia da Iveco com troca de sinergias entre as várias unidades do Grupo Fiat, que tem tradição na fabricação de motores, máquinas agrícolas, caminhões e automóveis.

Mazzu deu a entender que a montadora vai agregar parceiros no novo projeto para

dar suporte industrial ao projeto que está em gestação na sua fábrica mineira. Existe a hipótese de fornecedores se instalarem próxima à área da fábrica para o fornecimento de componentes na montagem da nova linha de chassis de ônibus da Iveco.

Durante o lançamento da Daily no interior de São Paulo, a Iveco apresentou a possibilidade de implementação da van diretamente na fábrica, serviço que não era oferecido antes. O objetivo é agregar valor, dar garantia de fábrica para o produto como um todo, além de diminuir o tempo de espera do cliente, que encurta o caminho entre a

concessionária e o implementador.

Embora nenhum executivo da Iveco tenha feito qualquer conexão, a implementação da van na fábrica já pode ser o início de um projeto maior ligado ao negócio de ônibus, um desejo manifestado publicamente por Mazzu há pelo menos dois anos. Mas, durante o lançamento do novo caminhão Tector, no litoral ao norte de Salvador (BA), a empresa evitou comentários sobre o assunto.

Já na versão Euro 5, a van Daily traz três opções de compra, voltadas para o serviço executivo, urbano, fretamento e turismo. São modelos para o transporte de 19, 16 e 15 passageiros, além do motorista.

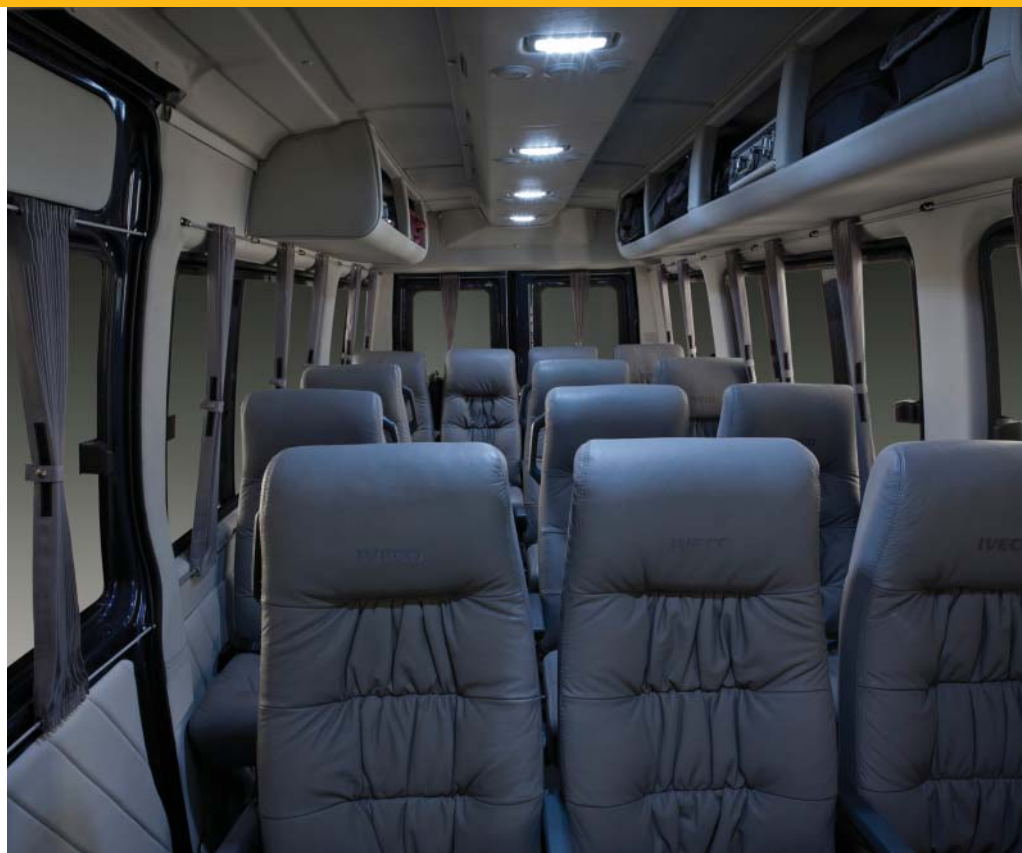
Segundo Alexandre Serretti, gerente-executivo da plataforma de veículos leves, médios e semipesados da Iveco, as vans Daily têm potencial para chegar ao emplacamento de 2.000 unidades por ano, agora com uma renovação externa e interna.

Serretti afirmou que o mercado de utilitários para o transporte de passageiros continua muito promissor no Brasil em razão dos grandes eventos esportivos programados para os próximos anos, do maior poder de compra do mercado e da necessidade por transporte alternativo em razão do crescimento das restrições em grandes centros urbanos a veículos pesados.

Segundo Serretti, as vans são o melhor veículo alimentador de grandes terminais e corredores de ônibus, atualmente com dificuldades de mobilidade em razão do contínuo aumento do trânsito nas grandes cidades.

Segundo o engenheiro, as vans também ganharam mais conforto e facilidade na direção com a renovação que toda a linha recebeu. "Estão muito melhores de dirigir, com o rodar macio e motor com bom torque para várias situações, sem contar o espaço interno, bem melhor resolvido com novo painel e acabamentos", disse.

O executivo da Iveco explicou que a linha Daily tem uma equipe bem afinada para oferecer o produto em diversos



O espaço interno está melhor resolvido com novo painel e acabamentos renovados

segmentos, desde o transporte alternativo até governo. As vans Daily também já ganharam concorrência em licitação para atender pedidos do programa do governo federal Caminho da Escola, sendo esse um bom nicho de negócio para a Iveco.

De acordo com Serretti, as concessionárias também estão preparadas para fazer a manutenção no menor tempo possível, a fim de liberar rapidamente o veículo para o trabalho.

A reportagem de Technibus pode dirigir a versão Daily de 19 lugares. Na primeira impressão, a dirigibilidade se aproxima muito da de um automóvel. A nova família Daily, cuja gama, assim como toda a linha de caminhões da montadora, passa a ter a nomenclatura Ecoline – aproveitando a nova era de baixas emissões proporcionadas pela adoção do Euro 5 no Brasil.

Redesenhada interna e externamente, com motorização à base da tecnologia EGR, mais forte e econômica, a Daily quer acenar a disputa pelas primeiras colocações do mercado, não só em vans, como também

em furgões, chassis-cabines e a exclusiva opção de cabine dupla e quatro eixos diferenciados.

Embora não pareça, o design ajuda e muito a vender comerciais leves. Principalmente no segmento da Daily, onde a Iveco identificou em pesquisas que, em 60% dos casos, são os próprios transportadores autônomos ou pequenos empreendedores que dirigem o veículo, principalmente no circuito urbano.

Com boa ergonomia, o painel da Daily foi todo modificado, integrando agora a alavanca do câmbio de seis marchas, que foi deslocada do assoalho. Isso facilita as trocas, exigindo menos esforço do condutor, que utiliza esse tipo de veículo cotidianamente em serviços de distribuição.

Os motores da Daily são fornecidos pela Fiat Power Train (FPT), com potência que varia de 147 cavalos (versão 35S14) a 170 cavalos (demais versões). Com o novo conjunto motor-transmissão, a Iveco promete economia de até 9% do Daily em relação à família anterior. ■

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

transporte
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

Fiat Ducato 2013 está mais potente e econômica

Versões da van com teto alto e baixo ganham nova motorização para atender a normas ambientais

■ WAGNER OLIVEIRA

Para atender à legislação ambiental Proconve L6, a nova linha 2013 do Fiat Ducato chega às concessionárias da marca com mais força e economia. Líder em vendas do segmento de vans e furgões, o veículo ganhou motor com torque 6% maior enquanto o consumo de combustível foi reduzido em até 8% em relação ao modelo anterior, de acordo com testes da própria montadora.

O motor F1A MultiJet Economy foi desenvolvido e produzido pela FPT Industrial dentro do conceito de downsizing. O propulsor conta com o sistema MultiJet II, que garante maior precisão da injeção de combustível.

De acordo com a engenharia da montadora, a nova calibração e o implemento de novas tecnologias melhoraram o desempenho do veículo nas acelerações e retomadas. Os 127 cv de potência a 3.600 rpm foram mantidos, enquanto o torque aumentou de 30,7 kgfm para 32,6 kgfm a 1.800 rpm, dando um comportamento ainda mais agressivo.

Além de menor consumo de combustível, o motor também emite menos ruídos e poluentes como óxidos de nitrogênio (NOx). Para chegar aos níveis de consumo e emissão desejados, o Fiat Ducato 2013 adotou o sistema Recirculação dos Gases de Escape (EGR) para redução de emissões dentro do programa Euro 5.

Em comerciais leves como o Ducato, a



vantagem do EGR sobre a Redução Catalítica Seletiva (RCS), usada em caminhões pesados, é o menor custo, já que não precisa da adição do Arla 32 (Agente Redutor Líquido Automotivo), comercializado em postos e concessionárias.

Um dos atributos que deixam a Ducato na liderança do segmento é o seu menor valor do custo total da vida do veículo, ou seja, conjunto de gastos que incluem preço de aquisição, custo de operação, manutenção e valor de revenda.

Além disso, o Fiat Ducato 2013 tem ainda como diferencial sua ampla gama. São sete versões que abrangem transporte de passageiros, de carga e configurações especiais, para atender qualquer necessidade do cliente. Entre os veículos para passageiros, estão o Minibus Teto Baixo (15+1 passageiros mais

espaço de bagagem) e o Minibus Teto Alto (15+1 passageiros mais espaço de bagagem).

Já os veículos para transporte de carga trazem o Cargo 7,5m³, o Cargo L 9,0 m³, o Maxi Cargo 10 m³ e o Maxi Cargo 12 m³. Para completar

a gama, o Ducato ainda possui Multi Teto Alto, uma versão que ressalta a versatilidade. Esta versão pode ser transformada para atender diversas necessidades em veículos comerciais, como para executivos, transporte

escolar, passageiros com necessidades especiais, entre outras possibilidades.

O Fiat dispõe de mais de 230 concessionárias em todo o Brasil para atender clientes do Fiat Ducato. Esses pontos são equipados com ferramentas específicas e peças genuínas adequadas às necessidades de reparação de veículos comerciais, além de de serviço de assistência 24 horas, por meio do Confiat, que presta socorro em qualquer ponto do território nacional.

Os preços de gama do Fiat Ducato 2013 variam conforme o tipo de aplicação. O Ducato Minibus teto baixo custa R\$ 93.090 e o teto alto sai por R\$ 99.950. O Ducato Cargo Cargo 7,5 m³ está avaliado em R\$ 76.380; já o Ducato Cargo L 9,0 m³ tem preço sugerido de R\$ 80.770; o Ducato Maxi Cargo 10 m³ custa R\$ 84.590 e o Maxi Cargo 12 m³ R\$ 86.820; e o Ducato Multi sai por R\$ 86.300. ■

Renault concentra foco em clientes profissionais

Montadora mostra seus novos modelos Master e Kangoo e lança programa de atendimento exclusivo a frotistas e clientes profissionais



Ao mesmo tempo em que apresenta seus novos modelos da linha Master e Kangoo, a Renault anunciou o lançamento do novo serviço Pro+ (Pro Mais) com o objetivo de fornecer rapidamente uma solução para qualquer necessidade do cliente profissional. Frotistas, locadoras, taxistas e outros condutores de modelos comerciais contarão com os benefícios do Renault Pro+ por meio de uma rede de concessionárias credenciadas em todo o território nacional. Estes benefícios incluem área de atendimento exclusiva para empresas e clientes profissionais; equipe especializada em utilitários, taxistas e pessoas com deficiência; ampla exposição de veículos utilitários; test-drive em veículos de passeio e utilitários; e proposta de utilitários ou transformados em até 48 horas.

Essas concessionárias homologadas oferecem ainda manutenção de utilitários de

até 5 toneladas; oficina com atendimento prioritário para taxistas e clientes profissionais; revisões programadas com entrega em 24h; e custos de manutenção competitivos, conforme a revisão com preço fechado.

O Renault Pro+ é uma evolução do programa Renault Empresas, que já vinha sendo oferecido aos consumidores brasileiros de comerciais leves, disponibilizando um tratamento diferenciado. "Com o crescimento de mais do que 47% nas vendas a empresas em 2011, é necessário darmos um salto de inovação no atendimento a esses clientes em nossa rede Renault. Diante disso estamos trazendo este conceito já consagrado na Europa, o Renault Pro+, afirma Alexandre Oliveira, diretor de vendas a empresas. A intenção da marca é chegar a 53 concessionárias Renault Pro+ até abril de 2013, o que garantirá uma cobertura de 86% do mercado de atuação

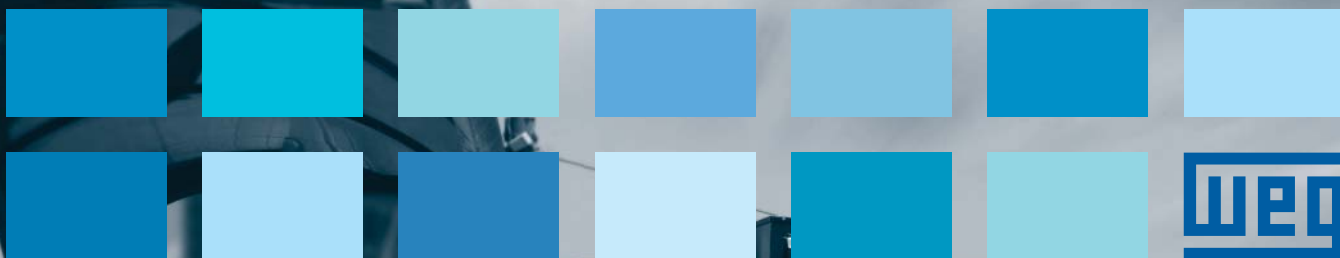
da fabricante de veículos.

A nova linha Master tem nove versões de fábrica, incluindo os modelos Minibus Escolar (em três versões) e Executivo. Os outros modelos (para carga) são: Furgão L1H1, Furgão Vitre L1H1, Furgão L3H2, Furgão Vitre L3H2, Chassi-cabine – todos com peso bruto total de 3.500 kg e carga útil, respectivamente, de 1.605 kg, 1.493 kg e 1.809 kg. O Kangoo possui duas versões: Isotérmico sem porta lateral e Simples Remoção com porta lateral. Ambos com carga útil de 800 kg e motor 1.6 com potência de 95 cv. Em uma das suas maiores vendas recentes a Renault entregou 1.271 unidades do Kangoo na versão com porta lateral para os Correios. Serão utilizados em todas as capitais do país.

São nove as versões de comerciais leves transformados com garantia de fábrica, como Master Executivo VIP, além de Ambulância Simples Remoção, UTI, Isotérmico, e Kangoo Ambulância e Isotérmico.

A Renault anunciou também o reposicionamento de preços tanto do Kangoo como do Master para aumentar a competitividade dos modelos e ampliar sua participação de mercado.

No primeiro trimestre de 2012 as vendas de comerciais leves da Renault cresceram 36,5% em relação ao mesmo período de 2011, enquanto o mercado declinou 3%, segundo a montadora. Em 2011 o modelo Kangoo teve participação de 27,9% nas vendas do seu segmento enquanto o Master conquistou uma fatia de 17,1%, informou a empresa. ■



Sistemas de Tração Elétrica WEG para Transporte Coletivo. Embarque em uma frota sustentável.

A WEG desenvolve soluções para o Transporte Coletivo com eficiência e confiabilidade. São motores e inversores de tração refrigerados a ar ou água, que movimentam ônibus elétricos e ônibus híbridos, utilizando racionalmente os recursos naturais e contribuindo de forma significativa à sustentabilidade do planeta. Uma tecnologia que proporciona maior conforto e segurança aos passageiros, bem como manutenções mais simples e com menores custos à sua empresa.

- Motor de Tração Elétrica para Ônibus Elétrico, Trólebus, Híbrido Hidrogênio, Etanol, GNV ou Diesel S50 (Euro 5).
- Inversor de Tração com sistema de frenagem regenerativa incorporado.
- Produtos 100% nacionais. Facilidade de financiamento pelo FINAME.



Expresso Luxo diversifica serviços

Operadora investe em frota para ampliar atuação no fretamento e lança serviço que faz ligação entre Santos e o aeroporto de Congonhas

■ RENATA PASSOS



Em virtude da descoberta do Pré-Sal, a cidade de Santos, no litoral paulista, tem ganhado destaque no panorama econômico e muitos empreendimentos imobiliários estão sendo lançados. Neste cenário, as empresas que atuam no transporte rodoviário entre os municípios da Baixada Santista e a capital paulista começam a aperfeiçoar o serviço. É o caso da Expresso Luxo, empresa criada em 1950, que iniciou as atividades com automóveis (únicos veículos que conseguiam passar pela antiga rodovia da Serra do Mar).

A empresa, que atua no transporte rodoviário de passageiros por ônibus desde 2007, está aproveitando o boom de desenvolvimento na cidade e vai investir novamente em frota.

De acordo com o diretor da empresa, Guilherme Bongiovanni, a empresa começou as atividades com sete veículos e hoje são 15. “Devemos encerrar o ano com 20 veículos, pois estamos negociando a compra de cinco”, detalha o executivo, ao informar que a frota atual tem idade média de dois anos e

meio e é composta por veículos Volvo e Mercedes Benz com carroceria da Marcopolo.

“Todos os ônibus são semi-leito e com toalete e fomos a primeira empresa desta rota a oferecer esse conforto. Nosso foco é oferecer um serviço diferenciado e, inclusive, já realizamos a venda de passagens pela internet”, informa o executivo. Segundo ele, o segmento rodoviário representa 35% dos negócios da Expresso Luxo, que também oferece fretamento contínuo e de turismo e serviço de encomenda expressa.

Segundo o executivo, esses novos ônibus serão dedicados ao fretamento. “Além do serviço Santos-São Paulo-Santos, que já é mais tradicional, agora estamos percebendo um aumento do número de passageiros no sentido inverso, ou seja, São Paulo-Santos-São Paulo. Devido aos empreendimentos na Baixada Santista, muitos pedreiros das construtoras estão fazendo esse trajeto no ônibus rodoviário mesmo. Esses cinco novos ônibus serão para oferecer mais opções ao

fretamento. Serão dois veículos para o percurso São Paulo-Santos-São Paulo e três para Santos-São Paulo-Santos”, observa.

Uma outra novidade, de acordo com Bongiovanni, é o desenvolvimento, em parceria com a empresa Smart Drive de um sistema de rastreamento que permite acompanhar os detalhes da operação. “Este software, em fase de testes, nos permitirá ter um relatório completo da operação: tempo médio de viagem, se ocorreu atraso, entre outros dados, com a finalidade de melhorarmos o nosso desempenho. O sistema será similar aos que já existem nos sistemas urbanos.”, diz.

NOVO SERVIÇO: SANTOS-CONGONHAS –

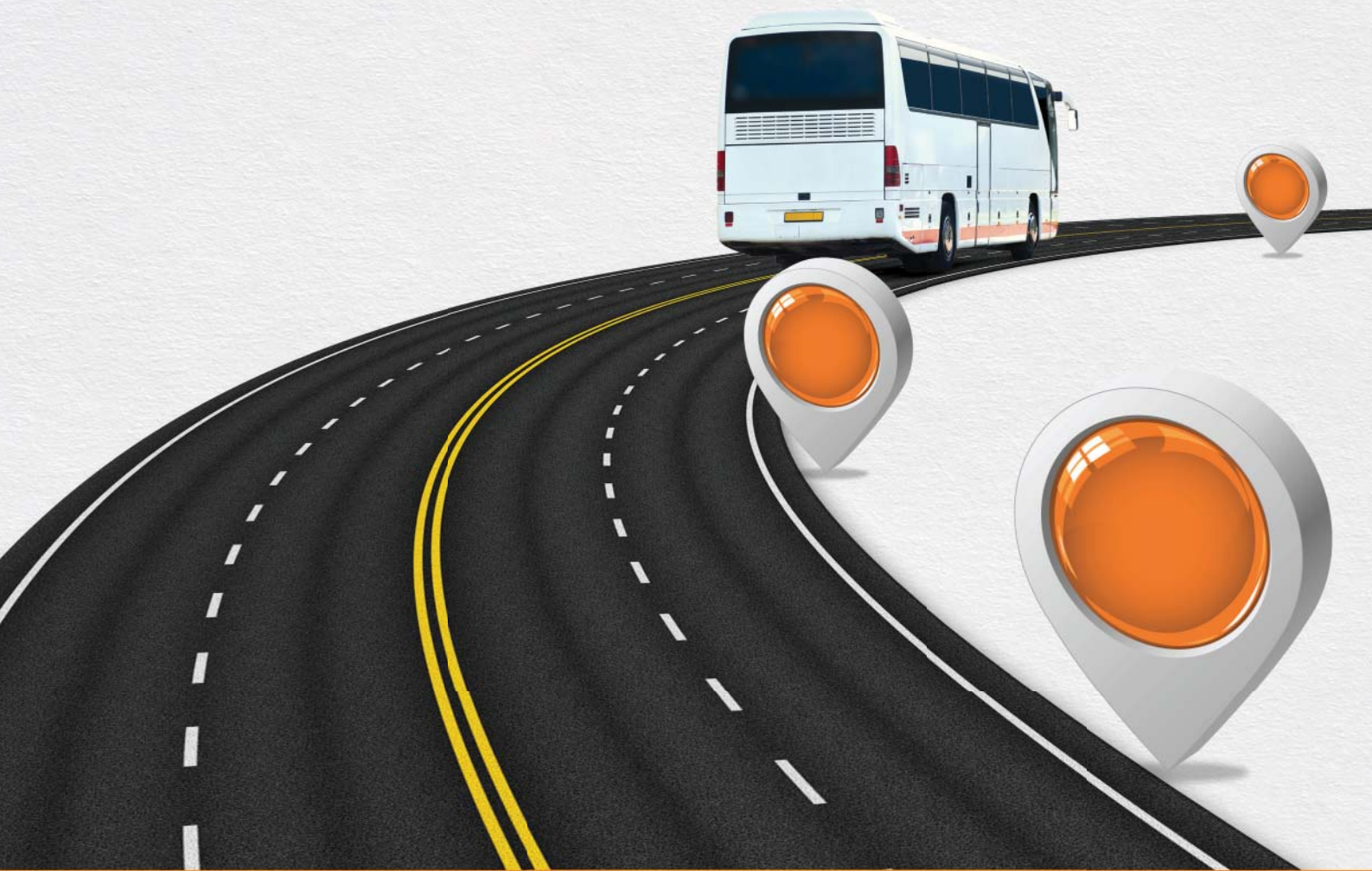
Com 75 funcionários, sendo 28 motoristas, e sede em São Paulo, a Expresso Luxo também busca continuamente melhorar os serviços. Além do tradicional serviço regular Santos-São Paulo, a empresa já oferece o serviço que liga São Paulo diretamente ao porto de Santos, pelo mesmo valor. “Geralmente, são dois serviços diários, mas na temporada de cruzeiros este número cresce”, diz o executivo, ao informar que a empresa conta com market share de 15,38% das opções de horários.

Agora, juntamente com outras empresas que fazem o trajeto entre Baixada Santista e São Paulo (Viação Cometa e Ultra/Rápido Brasil), a Expresso Luxo passou a oferecer em maio um novo serviço que liga a rodoviária de Santos ao aeroporto de Congonhas. O serviço conta com a frequência de seis viagens diárias por sentido (duas de cada empresa) e, em três semanas de operação, já contava com 50% de ocupação. “Verificamos muita compra antecipada”, informa Bongiovanni. ■

TDMax Rod

BOM PARA O PASSAGEIRO, BOM PARA A SUA EMPRESA.

- Controle e emissão de passagens por trecho rodoviário;
- Solução embarcada para empresas de transportes que percorrem linhas com tarifas diferenciadas entre trechos;
- Identificação do local de embarque (GPS) e indicação da tarifa correspondente ao trecho;
- Emissão e venda de cartões e passagens;
- Integração com o sistema de vendas de passagens rodoviárias.



O corre-corre nos corredores

Sistemas de pistas exclusivas da capital paulista ganham agilidade com mudanças operacionais para diminuir o tempo de espera dos passageiros nos pontos de embarque; projetos para mais 68,5 quilômetros de novos corredores estão em fase de licitação

■ AMARILIS BERTACHINI

Apesar dos números superlativos da cidade de São Paulo praticamente esconderem os ganhos de qualidade conquistados no segmento de transporte público, a velocidade média nos nove corredores de ônibus da capital aumentou 7,5% no ano passado, contribuindo para a redução do tempo de espera dos passageiros nos pontos de embarque. Essa melhoria faz parte de um programa de aumento de velocidade nos nove corredores de ônibus da capital, cuja meta é elevar em 15% a velocidade média até o final de 2012.

“Não só aumentamos o número de lugares disponíveis para os passageiros, como também aumentamos a velocidade. É diretamente proporcional. E a meta continua, estamos implantando outras medidas este ano para atingir os 15% de aumento na velocidade estabelecidos no começo de 2011”, declara Ivan Whately, assessor especial da Secretaria Municipal de Transportes.

O percentual pode parecer pequeno, mas ajudou, principalmente, no horário de pico,

quando a velocidade média registrada nos corredores varia de 13 km/h para 18 km/h.

Segundo Whately, o resultado foi conquistado com um conjunto de medidas. Algumas linhas sofreram reprogramação, outras tiveram escalonamento do ponto de ônibus, isto é, alguns pontos foram

divididos em dois de forma a ficar um ponto em cada lado da ilha, quando é feita a operação de contrafluxo – ou um ponto é posicionado atrás e outro mais adiante para algumas linhas pararem no primeiro ponto enquanto outras param no segundo. Também foi implantada uma nova sincronização de semáforos, para melhorar a fluidez,

e foram colocados mais ônibus em operações de contrafluxo, como nas pontes dos rios Tietê e Pinheiros, e no contrafluxo ao longo de corredores, como é o caso do M’Boi Mirim-Guarapiranga. “Só essa medida, pontualmente no período da manhã, no sentido bairro-centro, deu um aumento de 60% na melhoria da velocidade. Por isso é necessário mexer na operação todos os dias”, exemplifica.

Whately calcula que o tempo médio de espera baixou de 80 segundos para 60 segundos, e a expectativa é fazer com que o passageiro espere,



Ivan Whately: “Aumentamos o número de lugares e a velocidade média nos corredores”

no máximo, 20 segundos no ponto de parada. Mas, atualmente, ele admite que em alguns pontos mais carregados, o ônibus ainda chega a ficar parado até dois minutos e meio.

Também em uma tentativa de baixar a espera para a meta de 20 segundos, a secretaria fez um acordo com alguns empresários do setor para instalar duas catracas dentro de cada ônibus para agilizar o embarque. Pelos cálculos de Whately, 92% dos passageiros embarcam com o bilhete único, portanto, mais rapidamente, e o restante ou paga a bordo ou está no grupo de gratuidade. Dessa forma, como a maioria passa direto na catraca, a instalação de uma segunda unidade permite separar de um lado o pessoal que vai pagar na hora, mais demorado, sem atrapalhar a fluidez da outra fila. “Com isso, dá para ganhar de 48% a 60% no tempo de espera”, afirma.

Até agora somente 40 ônibus sofreram essa modificação. “Não é uma medida simplesmente operacional, é preciso fazer um arranjo físico na arquitetura do ônibus e existem dificuldades contratuais”, diz o assessor, justificando o número, ainda pequeno, diante de uma frota de 15 mil ônibus na cidade.

Nos nove corredores, a média diária vai de 16 km/h a 20 km/h, fora do pico. “Um BRT (Bus Rapid Transit) tem velocidade em torno de 25 km/h, que é a mesma velocidade que temos nesses corredores, quando eles não ficam parando nos pontos de ônibus e nos semáforos, nos períodos que antecedem ao pico da manhã e depois da hora de pico da noite”, compara Whately.

Dos 16 milhões de passageiros que trafegam por dia na cidade de São Paulo – por ônibus, metrô e trem – cerca de 10 milhões, ou 63%, usam o ônibus. O sistema viário da cidade totaliza 17.300 km, dos quais 25% (4.371 km) têm ônibus circulando em suas ruas. “É um serviço de atendimento capilar, chega a todas as partes do município e faz um transporte de baixa capacidade, nessa função de atendimento

PROJETOS DO PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA

NOVOS CORREDORES

A prefeitura lançará licitação para a construção de novos corredores de ônibus na cidade. No total, serão 68,5 km de vias exclusivas para o transporte público em importantes regiões de São Paulo:

- Corredor Leste - Radial 1 - 12 km e Corredor Leste - Radial 2 - 5 km - Inicia na Av. Alcântara Machado, entre a Rua da Figueira e a Av. Salim Farah Maluf, prossegue como Rua Melo Freire, Av. Conde de Frontim, Rua Antonio Estevão de Carvalho e Rua Dr. Luís Aires.
- Corredor Leste - Aricanduva - 14 km - Avenida Aricanduva, desde a Radial Leste
- Corredor Leste - Itaquera - 6,1 km - Entre o Terminal Carrão, Av. Dezenove de Janeiro, Avenida Itaquera, Avenida Líder.
- Sistema Viário - Capão Redondo - Campo Limpo - Vila Sônia - 12,1 km - Estrada de Itapeperica, Avenida Carlos Lacerda, Estrada do Campo Limpo, Av. Prof. Francisco Morato.
- Sistema Viário de Apoio - Corredor Berrini - 3,3 km - Av. Engº Luís Carlos Berrini e Av. Chucri Zaidan entre Rua Gomes de Carvalho e Rua Roque Petroni Jr.
- Binário Santo Amaro - 8 km - da Rua da Fraternidade até a Estação de Transferência Vitor Manzini.
- Terminal Rodoviário/Urbano Itaquera - viário - 8 km - Avenida Líder, Avenida Itaquera até a confluência da Radial Leste com a Av. Jacu Pêssego.

REFORMA E REQUALIFICAÇÃO DE CORREDORES

Serão requalificados os seguintes corredores:

- Jardim Ângela - Guarapiranga - Santo Amaro (M'Boi Mirim) - 8 km
- Inajar de Souza - Rio Branco - Centro - 14 km

NOVOS TERMINAIS

Também serão licitados três novos terminais urbanos e dois rodoviários, facilitando o acesso da população ao transporte público com conforto e segurança.

- Novo Terminal Jardim Ângela
- Novo Terminal Parelheiros
- Terminal Perus - baixo dos viadutos Mora e Ulisses Guimarães.
- Terminal Rodoviário/Urbano Itaquera (localizado na Rua Dr. Luís Aires, próximo à Estação Corinthians-Itaquera do Metrô).
- Terminal Rodoviário Vila Sônia (localizado junto à Rua Heitor dos Prazeres, entre a Av. Prof. Francisco Morato, Av. Eliseu de Almeida e Cel. Otaviano da Silveira)

Fonte: SPTrans

local. Ele começa a pegar passageiros nos extremos do município e vai levando para os corredores”, explica.

O sistema de corredores de uso exclusivo para ônibus soma atualmente 127 km. São nove corredores com sistema de faixa exclusiva à esquerda, plataformas de embarque no canteiro central e um único corredor que é totalmente segregado, em desnível, que é o Expresso Tiradentes. Os demais são delineados apenas por uma linha contínua, pintada no chão, que os separa do restante do tráfego. Em alguns trechos, onde há certa invasão ou

compartilhamento não desejado, foram colocados obstáculos, tipo “tachão” para fazer uma semi-segregação. No corredor Expresso Tiradentes, a velocidade é de 36 km/hora tanto no horário de pico quanto fora dele. “É mais do que a velocidade do metrô”, observa o assessor.

Um dos problemas desses nove corredores é que não foi implantado um sistema de alta capacidade para permitir ultrapassagens, o que poderia aumentar a velocidade média. “Esses corredores, na maioria, não têm faixas de ultrapassagem, não têm embarque pré-pago, não

OPERAÇÃO NOS CORREDORES

CORREDOR	EXTENSÃO	SEMÁFOROS	PARADAS	SENTIDO	VEL. MÉD (4H ÀS 24H)	QTD DE LINHAS	FROTA (DU)	PASS(DU) X 1000	ÔNIBUS NA HORA PICO
Campo Limpo - Rebouças - Centro	17,2	79	19	B/C	15,52	36	494	410	223
				C/B	14,97				
Vereador José Diniz - Ibirapuera - Santa Cruz	8,9	48	20	B/C	19,97	38	584	451	269
				C/B	18,19				
Inajar - Rio Branco - Centro	13,6	67	20	B/C	18,51	20	285	223	179
				C/B	20,31				
Jardim Ângela - Guarapiranga - Santo Amaro	7,5	49	13	B/C	19,67	32	470	353	267
				C/B	16,51				
Paes de Barros	3,9	14	6	B/C	18,89	8	111	79	34
				C/B	19,81				
Parelheiros - Rio Bonito - Santo Amaro	30,5	50	63	B/C	22,41	40	499	390	204
				C/B	22,61				
Pirituba - Lapa - Centro	15,2	106	33	B/C	16,55	34	473	325	169
				C/B	15,86				
Santo Amaro – 9 de Julho - Centro	14,8	30	25	B/C	18,94	50	735	609	229
				C/B	21,68				
Itapecerica - João Dias - Santo Amaro	6,2	27	11	B/C	14,41	65	266	264	123
				C/B	18,86				
Expresso Tiradentes (Parque D. Pedro - Sacomã)	8,2	-	8	B/C	36,13	2	49	60	12
				C/B	34,54				
TOTAL	126					325	3.966	3.164	

há prioridade nos semáforos, não foram projetadas linhas de ônibus expressas ou semi-expressas, que trazem maior capacidade e velocidade e que são os atributos de um BRT. Essa é a diferença entre o que temos e um BRT, embora a capacidade não seja muito diferente em termos de número de passageiros transportados”, declara o assessor da secretaria dos Transportes.

Segundo Whately, São Paulo não aparece na lista de cidades com BRT porque quando foi feito o programa de investimentos em transporte público na cidade, não se optou por isso. Mesmo assim, os corredores, hoje, estão transportando um número de passageiros próximo do limite entre o que um sistema de ônibus convencional pode transportar e o que um sistema de alta capacidade pode levar. Como exemplo, ele cita o corredor Campo Limpo-Rebouças-Centro, que hoje carrega 410 mil passageiros por dia. Outras linhas são exemplo de corredores de alta capacidade, como o Vereador José

Diniz-Ibirapuera-Santa Cruz, com 450 mil passageiros/dia; e o Santo Amaro-Nove de Julho-Centro, com 600 mil passageiros/dia. “Isso é quase demanda de metrô, então, não adianta fazer investimento, desapropriar todo o comércio e residências das laterais, fazer uma cirurgia enorme na cidade, quando, na verdade, é preciso colocar um sistema com maior potencial. Isto porque quando ele estiver pronto, já estará com sua capacidade saturada, uma vez que um BRT também transportaria em torno disso, entre 400 mil e 450 mil passageiros/dia, no máximo”, compara. Na sua opinião, em lugar de fazer um upgrade nesses corredores para transformá-los em BRT, seria mais coerente investir em novas linhas de metrô.

De acordo com ele, em São Paulo existe um projeto de BRT, que é o corredor da Radial Leste, que está na fase de licitação das obras, que terá pontos de embarque no canteiro central, faixa segregada e pré-embarque – o passageiro pagará do lado

de fora do ônibus. Está previsto para ficar pronto antes do evento Copa do Mundo. Sobre este projeto de BRT da Radial Leste, ele acredita que será eficaz porque a demanda chega, no máximo, a 200 mil passageiros por dia e o projeto suportará o crescimento de usuários desse corredor durante 10 a 15 anos, sem ter problemas de sobrecarga. Nesta linha, os ônibus terão piso baixo, mas as estações serão em nível, com acessibilidade para a entrada de cadeira de rodas dentro dos ônibus. Este projeto terá 8 km no primeiro trecho, que vai até o bairro de Aricanduva, e outros cerca de 4 km no segundo trecho, de onde parte uma via para o bairro de Vila Carão e outra para Itaquera. De acordo com Whately, o primeiro trecho tem uma execução mais tranquila, porque não envolve desapropriações, mas a segunda parte tem desapropriações.

Outro aspecto levado em consideração por Whately, em sua defesa pelo uso do metrô em determinados trechos, é a

extensão muito longa de algumas linhas, como a Campo Limpo-Rebouças-Centro, que tem 17 km, ou o corredor Parelheiros-Rio Bonito-Santo Amaro, que tem 30 km, 50 semáforos e 63 pontos de parada. "São corredores onde o tempo de viagem por ônibus começa a ficar impraticável. O papel do ônibus é o de fazer uma ligação capilar, ele alimenta o corredor e o corredor alimenta o metrô. Agora, fazer uma linha de ônibus para percorrer 30 km dentro da cidade, o passageiro acaba levando de uma hora a duas horas de viagem, tempo que no metrô ele levaria de 25 minutos a 30 minutos", diz. Os pontos de parada dos corredores de São Paulo são, em média, a cada 300 metros. Os do metrô são a cada um quilômetro.

Além dos 127 km de corredores instalados, estão em licitação outros 68,5 km de novos corredores (ver quadro). Segundo Whately, a previsão é de que as obras de todos os trechos comecem ainda neste ano. O valor estimado do investimento para o chamado Programa de Mobilidade Urbana, que contempla esses projetos, é de R\$ 2 bilhões.

RENOVAÇÃO E MONITORAMENTO – Para atender aos 3,14 milhões de passageiros que usam os corredores de ônibus, a cidade tem uma frota de cerca de 4 mil veículos em dias úteis, ou 27% da frota total de 15 mil ônibus, uma das maiores do mundo. Todos os carros têm GPS (Global Positioning System), que consegue

levantar online a velocidade do ônibus, a localização, se está quebrado, se está parado em algum lugar que não devia, identificando, em tempo real, toda a situação de gestão das linhas de ônibus da cidade.

Por esse sistema de monitoramento os usuários podem acessar o site da gestora SPTrans e identificar qual o próximo ônibus que vai chegar no ponto mais próximo de sua residência, quanto tempo vai levar, aproximadamente, para chegar e se existe algum problema de espera no corredor. Segundo Whately, o comentário que os usuários têm feito é de que o sistema tem apresentado uma precisão bastante grande. Uma pesquisa feita em abril último, pela SPTrans, mostrou 96% de acerto nos dados do monitoramento e só 4% registraram problemas de atraso. "O usuário pode pegar todas essas informações pelo OlhoVivo, pela internet, através de seu celular. Ele pode ter uma visão, antes de sair de casa, de como estão os corredores de ônibus, qual a velocidade de cada um e até fazer alguma outra opção, se necessário", diz.

A frota da cidade de São Paulo é considerada nova, tem idade média de 4,5 anos, e 63% dela têm acessibilidade para pessoas com dificuldade de locomoção. Nos últimos cinco anos, 85% da frota foram renovados e, apesar de mantido o número em torno de 15 mil unidades, cresceu em quantidade de assentos, porque foram adquiridos ônibus maiores. "Ao mesmo tempo em que cresceu a quantidade de passageiros, nos últimos cinco anos, em

torno de 10%, ou quase 300 mil novos passageiros, aumentou o número de lugares em 13%, com um nível de serviço muito melhor", avalia Whately.

O número de ônibus biarticulados na cidade aumentou 17,5%, de 958 unidades, em 2010, para 1.126, em 2011. O volume de ônibus padrão também subiu de 3.385, em 2010, para 3.830 unidades no ano passado. Já o ônibus pequeno teve sua frota reduzida. "Isso aumentou em 30% a quantidade de espaço dentro dos veículos para os passageiros do sistema", comenta.

TRANSPORTE SUSTENTÁVEL – Nos corredores, assim como em toda a frota, há a preocupação de governo e operadores em viabilizar um transporte sustentável, a que chamam de mobilidade verde. "Poucas cidades no Brasil ainda têm rede de trólebus, e nós estamos renovando nossa frota e modernizando toda a fiação. Trólebus é motor elétrico, o que significa emissão zero de poluentes", declara Whately.

Ele destaca também que toda a frota de ônibus da cidade está rodando com o diesel S50, exigido pela nova motorização da norma Euro 5, e com o acréscimo de mais 5% de biodiesel. Além disso, a frota conta com 60 ônibus rodando com etanol, e 1.200 ônibus movidos com uma mistura que contém 20% de biodiesel. "Nossos números gigantesco fazem com que São Paulo tenha o programa ambiental mais arrojado do mundo, sem nenhum ufanismo", declara. ■



Visibilidade para seus produtos e serviços.

11-5096.8104



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

Eaton aprimora o sistema híbrido-elétrico

Fabricante começa a desenvolver componentes que irão atender às características dos novos propulsores que requerem uma sintonia do sistema para o motor

■ SONIA MORAES

Depois de entregar à Tatsa – Tecnologia Avanzada em Transporte S.A. – da Argentina as cinco unidades do sistema híbrido-elétrico adaptados para os ônibus com motores Euro 3, a Eaton, fabricante de componentes automotivos e de equipamentos para gerenciamento de energia, avança em seus projetos e começa a desenvolver para esse sistema os componentes que irão atender também os veículos equipados com os novos motores Euro 5.

Segundo Marco Diniz, diretor de engenharia da divisão veículo da Eaton na América do Sul, por ter características diferentes dos propulsores atuais, o mapa de consumo de combustível dos motores Euro

5 também é diferente, pois requerem nova sintonização do sistema (software) para o motor. “Estamos acompanhando de perto o desempenho de cada veículo e as respostas estão dentro do esperado e em alguns casos até acima”, afirma o diretor de engenharia da Eaton.

Segundo Diniz, além da Tatsa, a Eaton está apresentando a sua tecnologia híbrida-elétrica para várias fabricantes de veículos. “Estamos conversando com praticamente todas as montadoras do mercado de ônibus da América Latina”, comenta o diretor da Eaton. Segundo o executivo, entidades como a Fundação Clinton dos Estados Unidos têm programas para estimular

o uso destes sistemas híbrido-elétricos.

“A nossa iniciativa atual abrange a América Latina e estamos trabalhando com as montadoras de veículos do México e de outros dois países da região”, relata Diniz. A expectativa da Eaton, segundo o diretor de engenharia, é que a tecnologia híbrida continue a ter demanda das empresas. “No mercado de veículos comerciais, por muitos anos houve a preocupação com a limpeza do ar, então a atenção foi direcionada para controlar a emissão de poluentes. As tecnologias criadas para atender à nova legislação de emissões para os veículos comerciais no Brasil praticamente elevaram os novos motores a um nível



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

de limpeza muito bom, e isso ajuda a manter baixo o índice de emissão de poluentes. Agora a tendência é que aumente o foco na economia de combustível, que passará a fazer parte da pauta de governo e da indústria”, prevê Diniz.

PRODUTO – O sistema híbrido-elétrico da Eaton é composto por uma caixa de câmbio automatizada, uma transmissão híbrida de seis velocidades que incorpora um motor elétrico de 65 cv e um sistema eletrônico que opera em conjunto com o veículo e o motor mecânico.

Nos últimos 15 anos a Eaton investiu milhões de dólares no sistema híbrido, que tem eficiência comprovada em mais de 3 mil veículos em circulação, totalizando mais de 160 milhões de quilômetros em aplicações na Ásia, Europa e América do Norte. Segundo a Eaton, o mercado para ônibus híbridos nos próximos dez anos está projetado em 1.500 unidades.

Na parceria de longo prazo fechada



com a Tansa na Argentina, ficou estabelecido para a Eaton o fornecimento do sistema híbrido-elétrico que gerencia a tração do motor a diesel e do motor elétrico, reaproveitando a energia gerada em até 30% durante as frenagens, que são frequentes pelos veículos em operações nos grandes centros. A Eaton informa que o seu sistema híbrido-elétrico já demonstrou, em aplicações em outros mercados, uma redução em torno de 28% do consumo de combustível, gerando até 40% menos emissões de poluentes.

Ônibus híbridos da Tansa começaram a rodar em Buenos Aires

PERFIL – A Eaton Corporation é uma empresa industrial diversificada de gerenciamento de energia com vendas de US\$ 16 bilhões alcançadas em 2011.

Com 100 anos de atividades, a companhia é líder global em tecnologia de componentes e sistemas elétricos para qualidade, controle e distribui-

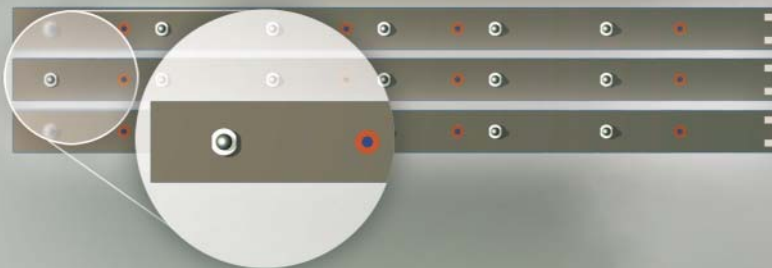
ção de energia; componentes hidráulicos, sistemas e serviços para equipamentos industriais e de mobilidade; sistemas aeroespaciais, hidráulicos e pneumáticos para uso comercial e militar, e sistemas de transmissão de potência com desempenho otimizado, alta economia de combustível e máxima segurança para veículos comerciais e automotivos.

A companhia emprega aproximadamente 72 mil pessoas no mundo e vende os seus produtos para clientes em mais de 150 países.

Clarinar

iluminando com tecnologia

- 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



tecnologia
**POWER
LED**



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



Mais que uma edição, um documento histórico que mostra a evolução do setor de transportes no Brasil.

O Brasil mudou. Somos a 6ª maior economia do mundo e o setor de transporte acompanha esta evolução. Maiores do Transporte & Melhores do Transporte há 25 anos retrata o desenrolar desta história

e, em sua 25ª edição, além do tradicional ranking com as melhores e maiores empresas do setor de transportes, faz um balanço deste último quarto de século:

- Qual a receita total das empresas ano a ano ao longo dos 25 anos? • Qual o faturamento das empresas nos últimos 25 anos?
- Quanto estes valores representam do PIB. • Qual foi a receita média anual neste quarto de século. • Qual a participação dos estados da União. • Como se distribui o faturamento das empresas do setor pelas Grandes regiões geográficas do Brasil. • Como evoluiu a concentração da receita do transporte. • Qual a receita das 50 maiores empresas em relação à receita total. • A evolução dos operadores de transporte.

DESTAQUES:

- Receita total do setor ano a ano.
- Receita média anual de cada modal
- Concentração da receita das 10 maiores empresas em relação ao total do modal
- Receitas em relação ao PIB ano a ano.
- Trajetória das empresas ao longo destes 25 anos.
- 3.000 empresas que participaram destes 25 anos da história recente do transporte
- Comparação das receitas da primeira participação de cada empresa e de sua participação mais recente com os valores atualizados a preços de 2011.
- Ranking das empresas que mais vezes participaram.



Rodoviária Tietê completa 30 anos

Localizado na zona norte da cidade de São Paulo, o terminal atende 1.033 cidades, 21 estados e cinco países da América do Sul

■ RENATA PASSOS

Inaugurado em 1982, o Terminal Rodoviário Tietê, considerado o maior terminal rodoviário do Brasil, acaba de completar 30 anos. Administrado pela Socicam Terminais de Passageiros desde 1990, sob concessão do Metrô, os números do terminal são surpreendentes. Hoje, o terminal atende 21 estados das cinco regiões do país, cinco países da América do Sul (Argentina, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai) e ainda conta com uma linha que conecta ao Aeroporto Internacional de Guarulhos

– Airport Bus Service.

Segundo o gerente de operações do Terminal, Urbano Martins do Valle, diariamente o Terminal Rodoviário Tietê recebe cerca de 90 mil pessoas, entre passageiros e usuários. “Isso significa aproximadamente 2,7 milhões de pessoas circulando no Terminal ao mês. Se calcularmos somente passageiros (embarcando e desembarcando), hoje são 60 mil diariamente e 1,8 milhão mensalmente. Há dez anos, o número de usuários embarcando e desembarcando

era de 70 mil pessoas diariamente e dois milhões mensalmente”, detalha Valle.

Segundo ele, por dia são realizadas cerca de 3.800 partidas e chegadas de ônibus no Terminal Rodoviário Tietê. Em 1992, eram realizadas por dia cerca de 4.500 partidas e chegadas. “Contudo, em períodos de feriados prolongados, registra-se um aumento em 200% no movimento de passageiros, em comparação a movimentação em dias normais. Esse pico de movimento acontece principalmente nas

vésperas dos feriados. Os feriados de Natal e Ano Novo são os mais movimentados do ano, em que chegam a registrar um movimento em torno de um milhão de pessoas em cada um deles”, diz Valle.

ESTRUTURA – Com 54 mil metros quadrados de área construída e localização privilegiada (acesso pela estação Tietê-Portuguesa do metrô, diversas linhas de ônibus urbano e metropolitano e próximo das principais rodovias do estado), o terminal conta com mais de 62 empresas rodoviárias, 129 bilheterias e aproximadamente 300 linhas de ônibus, que atendem 1.033 cidades.

Para realizar a operação de embarques e desembarques são utilizadas 89 plataformas. Há estacionamento de espera para os ônibus, popularmente conhecido como Mangueirão, com capacidade para 70 veículos.

Da mesma forma, os usuários contam com dois estacionamentos com 947 vagas. Além disso, a rodoviária tem dois pontos de táxi e aproximadamente 300 táxis circulam diariamente pelo terminal.

De acordo com Valle, para garantir mais segurança, recentemente, o Centro de Controle Operacional do Terminal Rodoviário Tietê passou por modernização

dos equipamentos, que permitem melhor captação das imagens e capacidade de armazenamento. O local possui ao todo 63 câmeras responsáveis pelo monitoramento 24 horas das dependências do terminal e seu entorno. Esses equipamentos são operados por funcionários da Socicam escalados em três turnos.

O local também apresenta um sistema de som, em três idiomas (português, inglês e espanhol), que transmite informações gerais – campanhas realizadas, dicas de segurança, atenção aos próximos horários de embarque, entre outros.

Diversos monitores instalados nos setores de espera e bilheterias informam os horários de chegadas e partidas de ônibus. Existem também cinco totens de auto-atendimento, sendo um deles para pessoas com mobilidade reduzida, para consulta de chegadas próximo à saída do desembarque.

No quesito conforto, o Terminal Rodoviário Tietê conta com mais de mil assentos de espera no saguão principal e na área das plataformas. Na área de desembarque, para um planejamento operacional mais eficiente, os assentos foram projetados em forma de “arquibancada”, acomodando assim um maior número de pessoas. As viagens Itapemirim, Gontijo e o Grupo JCA

(que compreende as viagens Rápido Ribeirão Preto, 1001, Catarinense, Cometa e Expresso do Sul) possuem salas Vips no terminal para atender seus passageiros de forma exclusiva.

O terminal conta ainda com cerca de 120 carrinhos de bagagem disponíveis para utilização gratuita no setor de desembarque

CURIOSIDADES

- A viagem mais longa é para Lima, no Peru. São 5.800 km, percorridos em cerca de 96 horas e a mais curta é para Mairiporã, onde se gasta 40 minutos para percorrer 39 km;
- Para embarcar, o usuário leva cerca de 15 minutos para viagens curtas, e 30 minutos para viagens longas. Para o desembarque, o tempo gasto é de aproximadamente cinco minutos para viagens curtas e médias e de 10 a 20 minutos para viagens longas, dependendo da lotação;
- No setor de Achados e Perdidos já foram cadastrados: pneu e motor de moto, dentadura, mão mecânica, painéis, geladeira, fogão, cama, colchão, malas, quadros, cadeira de rodas e outros;
- Nos jardins do Terminal Rodoviário Tietê, que ocupam uma área de mais de 53 mil m², existem diferentes tipos de árvores, como Jacarandá, Coqueiro, Chorão, Palmeiras e Pau-Brasil. Além disso, a empresa também firmou parceria com a Prefeitura da Cidade de São Paulo e mantém praças e jardins no entorno do Terminal. A Socicam mantém uma equipe exclusiva de jardinagem para a manutenção das áreas verdes, tanto internas quanto no entorno, que totalizam mais de 50 mil m²;
- Cerca de 260 lixeiras comuns estão distribuídas pelo Terminal Tietê. Ilhas ecológicas para a coleta seletiva do lixo também estão à disposição dos usuários.



Montar a escala de motoristas e cobradores é uma dificuldade?



e na ala norte do Terminal Tietê permite a conexão à Internet banda larga sem fio (wi-fi). O sinal pode ser utilizado pelos usuários que tiverem a assinatura de um provedor de internet ou operadora Telecom com conveniência ao plano wi-fi.

Para completar, o terminal tem 90 pontos comerciais que oferecem diversas opções para atender as necessidades de seus usuários. Desses estabelecimentos, 27 são restaurantes e quiosques de alimentação que oferecem um cardápio bastante variado, com marcas reconhecidas no mercado.

“Os usuários contam ainda com casa de câmbio, lan house, livraria, lojas de presentes e conveniência, roupas, calçados, perfumaria, farmácia, serviço de carregadores de bagagens, assistência social e posto de vacinação. Também existem bancadas espalhadas pelo terminal equipadas com tomadas de diferentes tipos à disposição dos usuários, muito utilizadas para o carregamento de celulares e notebooks”, detalha Valle.

Segundo o executivo, o terminal também está totalmente adaptado para atender pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Por isso, conta com seis sanitários adaptados (três masculinos e três femininos); dois “box” para banho adaptados (um masculino e um feminino); duas rampas de acesso nas entradas, nove elevadores, sete escadas rolantes; dois caixas eletrônicos acessíveis (Itaú e Bradesco); seis telefones públicos adaptados para pessoas com mobilidade reduzida; cinco cadeiras de rodas, sendo uma para obesos; 68 vagas exclusivas nos estacionamentos; e ausência de degraus no mezanino, inclusive nas entradas das lojas.

JOGOS OLÍMPICOS – De acordo com Valle, a Socicam, como uma das maiores administradoras de terminais de passageiros do mundo, tem a preocupação de oferecer sempre os melhores serviços, independente de eventos específicos como é o caso da Copa do Mundo, Jogos Olímpicos,

feriado ou período de férias. “As estruturas e tecnologias instaladas nos terminais rodoviários são desenvolvidas para que os usuários e passageiros tenham, em qualquer período, conforto, segurança e as melhores ofertas de serviços e comércio. Atualmente o terminal já oferece painéis eletrônicos que transmitem informações de embarque e desembarque em tempo real. Esse sistema está passando por adaptações para que as informações cheguem aos usuários em português, inglês e espanhol, como já ocorre com o sistema de som”, informa Valle.

Desde que a concessionária assumiu a administração do Terminal Rodoviário Tietê foram investidos R\$ 105 milhões (valores até dezembro de 2011) em obras e revitalizações. Segundo Valle, de 1989 a 2011, o movimento de passageiros registrou um decréscimo em torno de 50%. “Com toda a infraestrutura reformulada e mantida com frequentes manutenções realizadas no empreendimento, podemos garantir que o local está totalmente preparado para atender o dobro da demanda que atende atualmente, especialmente com a proximidade dos grandes eventos esportivos”, observa.

Valle diz que os três terminais rodoviários da cidade de São Paulo – Tietê, Barra Funda e Jabaquara – atualmente trabalham com uma média de 25% a 30% de sua capacidade total. “Portanto, não há necessidade de ampliação física dos empreendimentos. Em relação aos serviços oferecidos, todos eles estão preparados para atender um possível aumento na demanda.”

A administradora, por meio de pesquisas e análises operacionais, identifica as necessidades e anseios dos passageiros e usuários para promover as adaptações, melhorias e implantações de novos serviços. “Os locais deixaram de ser simples pontos de embarque e desembarque de passageiros para se tornarem locais agradáveis com serviços de qualidade. Para manter e conservar o terminal, são investidos R\$ 13 milhões por ano entre materiais, equipamentos e mão de obra”, afirma. ■

O controle de escala RS1 pode auxiliar de forma segura, ágil, eficiente e econômica!

radSystem
DESENVOLVIMENTO DE SISTEMAS

41 3075 6300
www.radsystem.com.br

Rua Estados Unidos, 1680
Curitiba - Paraná

radsystem@radsystem.com.br

Volare investe em oficina móvel para socorro mecânico

A empresa já produziu 27 unidades do Anjo Azul e a meta é ter 75 veículos rodando pelo Brasil até fevereiro de 2013 e exportar 20 unidades para a América Latina

■ SONIA MORAES



A Volare apresentou aos jornalistas na sede da Fundação Marcopolo, em Caxias do Sul (RS), os 22 miniônibus denominado Anjo Azul, de um total de 27 veículos já produzidos pela empresa que funcionará como oficina móvel para prestar serviços

de socorro aos clientes. Desta quantidade, cinco modelos já foram entregues a representantes e concessionárias da marca no Brasil.

O miniônibus móvel Anjo Azul, projeto que demandou investimentos de R\$ 6 milhões,

tem preço público de R\$ 240 mil. A estimativa da Volare é ter 75 unidades deste veículo rodando pelo Brasil até fevereiro de 2013, prestando atendimento 24 horas por dia e dando apoio às 110 concessionárias da marca.

Para os países da América do Sul e Caribe, a empresa pretende enviar 20 unidades deste ônibus oficina móvel até o segundo semestre de 2013. “O veículo Anjo Azul é um complemento ao projeto de rede exclusiva”, afirma Heiko Flöther, coordenador de engenharia comercial da Volare. Adaptado sobre o chassi V8, o veículo tem motor Euro 5 Cummins de 162 cv de potência, que atende a nova legislação de emissões do País.

criação – Flöther explica que a ideia de criar o ônibus Anjo Azul partiu do próprio cliente por meio do Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC). “O projeto foi

MODELOS DE ATENDIMENTO

A oficina móvel Anjo Azul tem 7.505 mm de comprimento, 2.040 mm de largura e 2.730 mm de altura. O miniônibus, que é montado sobre a plataforma do Utile, é dividido em dois ambientes – mecânico e eletrônico – com duas bancadas distintas para serviços elétricos e eletrônicos, além de sistema para injeção eletrônica. A altura interna possibilita que o técnico trabalhe em pé na oficina.

O veículo vem equipado com os principais itens que se encontra em uma oficina, como prensa hidráulica, torno, lavadora de peças,

furadeira de bancada, esmeril, bancadas mecânicas com tomadas elétricas, compressor de ar e gerador de energia elétrica, além de gavetas para organização de ferramental.

Os técnicos que prestarão os serviços de socorro aos clientes usam uniformes na cor do veículo. Além do treinamento técnico, estes profissionais também receberam treinamento comportamental para saber lidar com situações adversas, como a irritação dos motoristas, em alguns casos, por causa da pane no veículo.

Segundo Heiko Flöther, o serviço oferecido pelo Anjo Azul poderá ser cobrado pelas concessionárias em quatro formas diferentes.

A primeira, o cliente esporádico, pagaria a mão de obra mais R\$ 1,20 por quilômetro rodado. A segunda, seria por meio de um contrato de seguro, em que o cliente paga um valor fixo mensal ou anual para ter o atendimento de socorro móvel.

A terceira opção inclui ao frotista a manutenção móvel no programa de frota ativa. Para os clientes especiais, cujos contratos envolvem a compra de um grande número de veículos, o Anjo Azul passa a ser um diferencial.

Flöther explica que a Volare analisa também um quinto plano no qual a empresa faria a manutenção dos veículos para os frotistas.

idealizado em outubro de 2011 e em dezembro apresentamos o protótipo”, conta o executivo.

O objetivo, segundo Flöther, é abrir uma nova era na Volare, com novo conceito de atendimento, mais ágil, independente e versátil. “É um modelo igual ao que foi criado na Alemanha na década de 50 pelo Clube do Automóvel, onde o veículo foi denominado Anjo Amarelo. A escolha desta cor é por ser chamativa e oferecer segurança”, explica o executivo. “Lá mais de 80% das ocorrências eram resolvidas na hora.”

Dentro das estratégias de atuação da Volare, a oficina móvel Anjo Azul será um braço de apoio ao ponto de venda, pois vai aliviar a rede de concessionária e atrair mais clientes que hoje não atendidos pela marca. “É muito bom para o frotista que terá um atendimento personalizado”. Segundo Flöther, este é um modelo de

negócio que não tem concorrente no Brasil e nem na América Latina. “Este tipo de veículo vai ajudar o cliente que não pode vir até a oficina para ele não ficar com o veículo parado por muito tempo”, diz o coordenador, destacando que “este tipo de atendimento personalizado é uma tendência irreversível no País.”

A distribuição dos veículos Anjo Azul será gradual em todo o país e a quantidade será de acordo com a demanda da região. Para a cidade de São Paulo a Volare enviará inicialmente 20 unidades móveis. Ao Rio Grande do Sul entregará três veículos; Rio de Janeiro receberá dois modelos no segundo semestre e as cidades de Manaus, Belém, Recife, Fortaleza, Bahia, Sergipe, Maceió, Belo Horizonte, Curitiba, Santa Catarina, Tocantins e Goiás receberão um veículo.

Para apoiar a venda destes veículos, o Banco Moneo, que pertence ao Grupo

Marcopolo, criou condições de financiamento com taxas mais acessíveis aos concessionários. O modelo, que custará R\$ 200 mil ao revendedor, poderá ser pago em 96 meses pelo Finame PSI (Programa de Sustentação ao Investimento).

NOVOS NEGÓCIOS – Para a Volare, o desenvolvimento do miniônibus Anjo Azul abriu também outro leque de negócios para a empresa, com os modelos de ônibus transformados, que a empresa batizou de Utile, para atender vários setores industriais, como o agrícola, de energia e de mineração.

A estimativa de Mateus Ritzel, gerente comercial da Volare, é que a empresa precisará ter 20 matrizes de produtos para atender 80 segmentos de mercado. “Nos próximos anos o mercado de transformação deverá precisar de cerca de 7.000 veículos”, calcula Ritzel. ■

Você sabe qual a semelhança entre os táxis de Londres e os ônibus Brasileiros? Ambos usam o Canguru!

Sistema de Gravação Embarcada - **Canguru**[®]

Melhorando a segurança no interior dos ônibus brasileiros e táxis londrinos.

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.



alltec
Tecnologia
www.alltectecnologia.com.br

Canguru[®] uma unanimidade nacional.

O crescimento de turismo rodoviário e os novos desafios do fretamento estarão em pauta no Guarujá.

13º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo

FRESP 2012

Faltando pouco mais de dois anos para a abertura da Copa do Mundo, o Brasil encara uma nova realidade. Com investimentos que ultrapassam R\$ 30 bilhões em equipamentos públicos e infraestrutura viária, o País vislumbra um futuro mais promissor no que diz respeito ao desenvolvimento das principais capitais, assim como a melhoria dos deslocamentos das pessoas nos grandes centros urbanos.

Ciente do seu papel na busca da melhoria da mobilidade urbana, a FRESP – Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo realizará o seu 13º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo – o único evento de fretamento do estado de São Paulo, berço da atividade, e pelo formato e conteúdo atrai empresários de todo Brasil.

Com a ampliação do nível tecnológico, principalmente com a introdução do Euro 5, aliada a novas técnicas de treinamento, o 13º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo, é uma ótima oportunidade para a indústria e serviços apresentarem seus produtos neste evento destinados ao fretamento e turismo e que reúne mais de 400 empresários do setor.

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

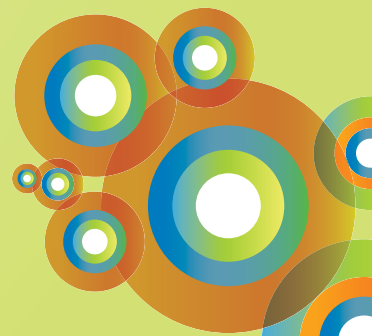
REALIZAÇÃO:



ORGANIZAÇÃO:



APOIO EDITORIAL:



Número de ônibus no Brasil cresce 7%

A quantidade total de veículos que circulam pelas estradas brasileiras chegou a 34,9 milhões no ano passado, segundo levantamento realizado pelo Sindipeças

■ SONIA MORAES



A frota de veículos do Brasil apresentou um crescimento de 7% em 2011, alcançando 34,9 milhões (incluindo automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus), segundo levantamento realizado pelo Sindicato Nacional da Indústria de

Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças). Desse total, 27,7 milhões são automóveis; 5,3 milhões comerciais leves; 1,5 milhão caminhões e 353,8 mil ônibus. A quantidade de habitantes por veículo passou de 5,9 em 2010 para 5,5 em 2011.

Em 2000 eram 8,4 por veículo.

Já a frota de motocicletas registrou um crescimento de 10%, passando de 10,6 milhões para 11,7 milhões de unidades. Nos últimos 12 anos, essa frota cresceu de 2,5 milhões para 12 milhões. Do total, 65% das motos, ou 7,5 milhões, que circulam por ruas e estradas brasileiras têm até 5 anos de idade e 34%, que corresponde a 4 milhões, têm entre 6 e 15 anos de idade.

Com 55%, na região Sudeste concentra-se o maior percentual de veículos. O Sul fica com 22%, o Nordeste com 12%, o Centro-Oeste com 8% e o Norte com 3%.

Segundo o Sindipeças, dos 34,9 milhões de veículos que circulam pelas estradas brasileiras, 44% (que corresponde a 15 milhões) têm até cinco anos de idade e 39% (13,7 milhões) estão com 6 a 15 anos de idade. Já 3% (1,34 milhão) são veículos com mais de 20 anos. Entre os caminhões, a idade média em 2011 é de 9 anos e 10 meses e a de ônibus, de 9 anos e 4 meses.

Por combustível, a participação do bi-combustível, que em 2004 era de 2% subiu, para 41% em 2011. A gasolina, que tinha 72% de participação em 2004, reduziu para 45% em 2011. O álcool, que tinha 16% de presença em 2004, apresentou uma redução para 3% em 2011.

O levantamento do Sindipeças é realizado anualmente há mais de 20 anos e baseia-se na venda de veículos no mercado interno desde 1957. São feitos cálculos precisos por modelo, considerando-se índices de mortalidade para as linhas leve e pesada. ■

Frota circulante brasileira

A frota de veículos cresceu 7% em 2011 e a de motocicletas, 10%

Segmento	Frota em 2009	Frota em 2010	Frota em 2011	Crescimento (2011 / 2010)
Automóveis	23.990.950	25.885.718	27.671.474	7%
Comerciais leves	4.299.786	4.784.018	5.289.741	11%
Caminhões	1.354.593	1.490.748	1.541.740	3%
Ônibus	317.458	331.906	353.886	7%
Total	29.962.787	32.492.390	34.856.841	7%
Motocicletas	9.451.514	10.605.469	11.674.656	10%
Tratores	552.034	578.660	592.599	2%

Fonte: SIF - Sindipeças

Agende-se



Mais informações:

ANTTUR

Fones: 21-2262.8435, 2210.7281 e 2210.7398

anttur@anttur.org.br

Visite o site www.anttur.org.br

M.FONTANA/OTM Editora

Fone: 11-5096.8104

brasilfrete@otmeditora.com.br

Acesse nosso portal: www.otmeditora.com.br

Apoio editorial:

Organização:

Realização:



Adiada a decisão sobre o futuro da Busscar

A decisão sobre o futuro da fabricante de carrocerias Busscar foi novamente adiada depois que a assembleia de credores que votaria a aprovação, ou não, do plano de recuperação judicial da empresa, foi suspensa pelo juiz Maurício Povoas, no dia 22 de maio. Ele decidiu dar um prazo de, a princípio, até 60 dias para que a empresa apresentasse uma nova proposta para evitar a falência. A encarregadora entrou com o pedido de recuperação judicial em outubro do ano passado.

Em nota oficial, divulgada no dia seguinte, a Busscar diz que a assembleia deixou claro que a rejeição ao plano – que levaria à falência – não era

intenção dos credores, ou de nenhuma das classes, e nem da justiça e afirmou que considera esse aspecto bastante positivo.

A intenção, segundo a empresa, é manter a negociação com os credores, estudando adaptações necessárias ao plano, desde que sejam viáveis diante da capacidade de pagamento da Busscar, e acrescenta que fará uma avaliação das propostas que foram entregues ao juiz.

A empresa destaca que está tomando todas as medidas necessárias para manter a produção ativa, até a nova data que será marcada para a continuação da assembleia.

Segundo balanço divulgado

pela Busscar, desde o início da recuperação judicial, foram vendidos 127 ônibus e entregues 53 unidades para oito estados brasileiros e quatro países estrangeiros (África do Sul, Uruguai, Peru e República Dominicana).

Em meio ao processo judicial, a Busscar segue com suas atividades e divulga que vai expor seus produtos na Rio+20, que acontece neste mês de junho, no Rio de Janeiro. O modelo a ser exposto é o Urbanuss Pluss Híbrido, que foi produzido em parceria com a UFRJ/Coppe. Segundo a empresa, tanto a especificação, quanto o projeto e a produção foram desenvolvidos pela Busscar.

O modelo tem um propulsor

(etanol-elétrico) que consiste em um motor a etanol responsável por mover um gerador para as baterias elétricas fornecidas pela UFRJ/Coppe. Com isso, é possível reduzir o esforço do motor, consumindo menos combustível e controlando as emissões de poluentes.

Em abril, a empresa também desenvolveu um ônibus rodoviário com 15 metros de comprimento, que será enviado a um cliente no Peru. Segundo a Busscar, outros 19 ônibus, com as mesmas especificações, serão produzidos em sua planta de Joinville (SC). O modelo tem carroceria com dois pisos, montada sobre um chassi de quatro eixos.

MAN exporta ônibus Volkswagen para a Angola



A MAN Latin America, fabricante dos caminhões e ônibus, vai exportar para a Angola oito unidades do ônibus 17.260 EOT fabricados em Resende, Rio de Janeiro. Os veículos, adquiridos pela Ghassist, de Luanda, capital angolana, serão utilizados

para o transporte interno no aeroporto daquela cidade.

Cinco veículos já foram entregues pela Asperbrás, representante oficial da MAN em Angola, e até o final de junho deste ano serão enviadas três unidades restantes.

Além de treinamentos, a MAN Latin America, juntamente com a Asperbrás, vai oferecer um atendimento especial de pós-vendas com manutenção dos veículos realizada dentro de suas instalações, com preços de peças e mão de obra diferenciados.

Os ônibus que estão sendo exportados para Angola, com carroceria Mascarello Gran Via, versão low entry, têm 12,4 metros de comprimento, três portas de serviço com acionamento pneumático, assentos estofados e revestidos com material plástico resistente, equipamento

de ar condicionado de teto, itinerário frontal eletrônico, balaústres e corrimões no corredor para segurança dos usuários e piso em compensado naval revestido com passadeira em vinil.

Os veículos são equipados com dispositivos de ré com câmera na traseira e monitor no painel de instrumentos, além do alarme de ré. Levam dois sinalizadores visuais para advertência instalados no teto externo das unidades e cinco janelas de emergência, sendo três do lado esquerdo e duas do lado direito.

Empresa 1 ganha contrato para o BRT Mexibus

A Empresa 1 – especializada em meios eletrônicos de pagamento – foi escolhida para ser a responsável por todo o processo de implantação do Corredor 3 do BRT Mexibus, o sistema de transporte rápido sobre rodas (Bus Rapid Transit) do estado do México, que atenderá o Distrito Federal e as cidades de Nezahualcóyotl e Chimalhuacán. O sistema abrangerá 16 quilômetros, com 29 estações e dois terminais.

O contrato inclui soluções em bilhetagem eletrônica, integração de gestão da frota, controle de acessos, filmagem,

geração de relatórios na internet e relatórios gerenciais e arrecadação. Segundo dados da empresa, serão utilizados 246 validadores e 140 ATM's (Caixa de Atendimentos Automáticos) e a solução proporcionará a gestão de arrecadação, e de frota, em tempo real. A gestão da frota está projetada para atender 117 veículos – cada um com capacidade para 160 passageiros –, sendo 58 na primeira etapa. A previsão é transportar 250 mil passageiros por dia.

“A área metropolitana da Cidade do México é um dos

maiores conglomerados do mundo. Estamos participando de um grande processo de reformulação do transporte coletivo de uma região de extrema importância mundial. O Mexibus era muito esperado pela população e a Empresa 1 está preparada para mais este desafio”, afirma Romano Garcia, diretor comercial da Empresa 1.

De acordo com a empresa, já está sendo implantado o sistema de pagamento por trecho percorrido, através da solução de seccionamento da Empresa 1, conforme especificação do governo do México,

com o objetivo de estimular a população a usar o BRT. A próxima etapa prevê a expansão do sistema de bilhetagem para as linhas alimentadoras, que incluem os ônibus convencionais, os micro-ônibus e as vans, permitindo o uso de um único cartão para todo o sistema coletivo.

A Empresa 1 foi responsável também pela implantação do Corredor 1 do BRT Mexibus, entre os municípios de Azteca e Ecatepec, e agora soma nove cidades internacionais atendidas, entre o México e a Guatemala.

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  onecta

Novos trólebus já rodam em São Paulo

São Paulo recebeu 27 novos trólebus que começaram a circular nas 11 linhas de ônibus elétricos da capital. Os novos modelos substituem carros antigos do sistema. Mais modernos, com portas mais largas e pisos rebaixados, que facilitam o embarque, os ônibus elétricos utilizam sistemas de tração WEG microprocessado (motor de corrente alternada acionado por inversor de frequência modelo CFW-09, especial para a aplicação em tração elétrica em veículos pesados). A solução WEG é fornecida às empresas Eletra e Caio, responsáveis pela fabricação dos trólebus de 12 metros com chassi Mercedes-Benz e de 15 metros com chassi Scania.

Os novos trólebus não



emitem poluentes e são silenciosos, além de facilitar a locomoção de pessoas com mobilidade reduzida. Desde 2010 a WEG fornece o sistema de tração para trólebus e ônibus híbridos da empresa Metra, operadora do sistema de corredor exclusivo de ônibus BRT São Mateus – Jabaquara (corredor ABD), em São Paulo. De acordo com Fabrizio Braga, diretor da Metra, os trólebus de corrente contínua circulam há anos com muita confiabilidade. “A alta tecnologia do inversor

de tração WEG permite rápidos diagnósticos e agilidade na manutenção. Os resultados são bastante satisfatórios e o atendimento de pós-venda está se adaptando rapidamente às necessidades da operação de transporte urbano, que exige agilidade e disponibilidade da frota. A parceria estabelecida com a WEG é muito positiva”, garante Braga.

A WEG está preparada para atender este segmento com o compromisso de desenvolvimento contínuo da solução e conta com a melhor condição de financiamento graças ao alto conteúdo nacional. Tanto o motor de corrente alternada de tração quanto o inversor de tração CFW-09 podem ser adquiridos pelo Finame.

Scania fornece 231 ônibus à capital do Chile

A Scania iniciou sua atuação no sistema Transantiago, na capital do Chile, com a venda de 231 unidades que irão integrar as linhas de ônibus e o metrô de Santiago. Os veículos começam a circular a partir de setembro deste ano e serão operados pela Alsacia Express.

O sistema Transantiago integra toda a frota de ônibus urbanos da capital chilena e mais de 100 quilômetros da rede de metrô. O sistema é composto por serviços locais, rotas específicas dentro de uma única

zona, e troncais, que conectam diferentes zonas da cidade.

A Scania também está fornecendo financiamento dos veículos completos via leasing operacional, capacitação de mecânicos, treinamento de motoristas e gestão e monitoramento da frota. “A Scania fará a capacitação de profissionais e gestão operacional dos ônibus, incluindo manutenção e reparo dos veículos, além do monitoramento via sistema GPRS próprio da marca”, afirma Silvio Munhoz, diretor-

gerente da Scania no Chile.

Equipados com motor de 230 cavalos de potência, os ônibus, modelo K 230 4x2 com piso baixo, atendem às normas europeias de emissão de poluentes Euro 5 e a ainda mais rigorosa EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles).

Como o diesel chileno apresenta baixa concentração de enxofre (15 ppm), os veículos utilizam tecnologia EGR (Exhaust Gas Recirculation), que dispensa o uso do Arla 32, à base de ureia.

BusTV transmite programação da TV Record

A BusTV, rede de TV que transmite sua programação para o interior de transportes coletivos urbanos passará a exibir 20 minutos da programação da TV Record diariamente em toda a sua frota no país. A Rede BusTV atinge 1,2 milhão de pessoas por dia em São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Brasília, Fortaleza e São Luís, além de Sorocaba, no interior paulista.

A parceria entre as duas redes começou em novembro de 2010, quando a BusTV passou a exibir no Rio de Janeiro, em operação teste, a programação da Record customizada para os telespectadores em ônibus. Em julho do ano passado a parceria foi estendida para Brasília.

A programação da BusTV é desenvolvida de forma a agradar o público que circula nos transportes coletivos urbanos em todo o país, com conteúdos nacional, jornalístico e local. A empresa cria, produz e desenvolve parcerias para ter esse conteúdo audiovisual em sua programação. Além da Rede TV, a BusTV mantém parcerias com Uol, Lance!, Clima-tempo, Fox Films, Woohoo, Catraca Livre e Fiscais da Natureza.

Zeinho: 50 anos na Caio

“Vou continuar trabalhando enquanto meus patrões tiverem necessidade da minha colaboração, até porque não dá para sobreviver com a aposentadoria atual de R\$ 1.000,00 por mês”. Aos 65 anos, e comemorando 50 anos de serviços prestados para a encarroçadora paulista Caio, é assim que o famoso “Zeinho da Caio” (foto) define seus planos pessoais e profissionais para os próximos anos.

Menos conhecido por seu verdadeiro nome, José Gildo Vendramini, e marcado para sempre como Zeinho da Caio, esse paulista da Penha come-

çou a trabalhar na empresa no dia 26 de abril de 1962, para ajudar financeiramente sua família. Fez um teste e foi aprovado como aprendiz de arquivista da Caio.

“Na realidade o que fazia era servir café aos clientes e gerentes de vendas”, brinca, contando que, com o tempo, foi promovido a recepcionista e depois passou a auxiliar de vendas. Após 50 anos, ele avalia, com certo saudosismo, que as coisas mudaram bastante. “Tudo mudou, conceitos, o produto, as pessoas. Assim como as gerações são diferentes, os pensamentos e as agressividades



de vendas também estão diferentes”, compara.

Nessa trajetória, os melhores momentos, em sua opinião, foram sua chegada à empresa e quando conseguiu

sensibilizar o grupo Ruas – mais Carlos de Abreu e família Cunha – para participar do arrendamento da massa falida da empresa. “Graças a Deus, e a Nossa Senhora Aparecida, deu certo para toda a família Caio, para os clientes, amigos e fornecedores”, diz, aliviado.

Além da Caio, Zeinho trabalhou na Ciferal (Rio), Busscar e Neobus, mas teve que enfrentar os embaraços causados por ter ficado estigmatizado como Zeinho da Caio e começar a trabalhar em uma empresa concorrente. “Para ser atendido, eu tinha que dizer: quem quer falar é o Zeinho da Caio e que agora está na fábrica de carroceria tal”, conta.

Ônibus e conforto são importantes, a segurança dos seus passageiros é fundamental

Atuamos no ramo de seguro de Responsabilidade Civil (RC) e Acidentes Pessoais (APP), com atendimento 24 horas no local do acidente, ou seja, no momento em que você e sua empresa mais precisam do nosso apoio.

Consulte-nos sobre os outros ramos: vida, riscos patrimoniais residencial, automóveis, dentre outros.

Proteção completa para
você e sua empresa.



PALUAMA
Corretora de Seguros

www.paluama.com.br

Ônibus Scania vai transportar equipe olímpica

A Scania entregou um ônibus rodoviário, modelo K 400, 8x2, equipado com todos os opcionais da marca, à Confederação Brasileira de Judô, para o transporte da equipe olímpica por todas as competições e treinamentos durante este ano.

O ônibus possui carroceria Marcopolo Double Decker e área de convivência para a comissão técnica e sala de reuniões no andar inferior. Na parte superior ficam as poltronas executivas para os atletas.



O motor do ônibus está em consonância com a lei de emissões Proconve P7. Seu propulsor fornece potência de 400 cv e torque de 2.100 Nm, com desempenho em baixas rotações, o que gera maior economia de combustível e mais comodidade para os passageiros durante o trajeto, mesmo em topografias acidentadas.

Além de fornecer o veículo, a Scania continuará como uma das patrocinadoras da equipe, que vai disputar a Olimpíada de Londres, em julho. "É um orgulho para a Scania mais uma vez ser a fornecedora do ônibus oficial da equipe brasileira de judô, que tantas emoções já proporcionou ao povo brasileiro", afirma Wilson Pereira, gerente executivo de vendas de ônibus da Scania Brasil.

Marcopolo entrega três Viale BRT para empresa catarinense

A Marcopolo entregou três unidades do novo ônibus Viale BRT para a empresa Canasvieiras Transportes, de Florianópolis. O modelo foi desenvolvido para aplicação nos sistemas de transporte coletivo dos grandes centros urbanos e consumiu dois anos de pesquisas e desenvolvimento.

A versão articulada tem até 21 metros de comprimento e capacidade para transportar até 145 passageiros. O veículo atende às exigências dos sistemas de plataformas de embarque, com opção de porta com 1.100 mm de vão livre na frente do rodado dianteiro e piso elevado, adaptados à acessibilidade.

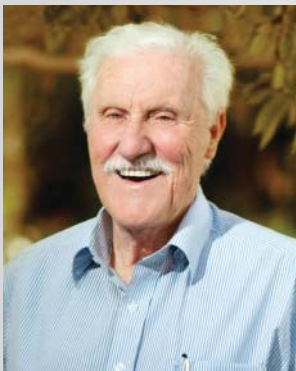
O modelo conta com conjuntos óticos dianteiro e traseiro em Led e Daytime



Running Light, dispositivo de acendimento automático dos faróis durante o dia e sua altura interna foi aumentada, para permitir a inclusão de dutos de ar, alto-falantes e espaço para propaganda nas laterais superiores.

O Viale BRT também pode ser oferecido com GPS, televisão digital, internet sem fio (wireless), câmeras de segurança, computador de bordo, além de sistemas de indicação de parada áudio visual e gerenciamento de frota.

Setor de transportes perde um de seus grandes nomes



O setor nacional de transportes perdeu, no dia 5 de maio, um de seus principais represen-

tantes, Thiers Fattori Costa, vítima de um infarto, aos 79 anos. Ao longo de sua vida, atuou de forma intensa para conquistar a regulamentação do setor e colaborou para a fundação da Confederação Nacional do Transporte (CNT), da qual era presidente de honra.

Costa foi um dos articuladores para a criação do Sest/Senat (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, respectiva-

mente). Também atuou como empresário à frente do grupo ITD Transportes e presidiu a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) e a Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas (Fenatac).

Descendente de suíços e italianos, nascido no bairro da Moóca, em São Paulo, Thiers Costa deixou a esposa, Adélia Grandó Costa, com quem era casado desde 1964, e seus três

filhos: Cíntia, Patrícia e Ricardo.

A OTM Editora teve o privilégio de homenageá-lo em três ocasiões: no ano passado Thiers Costa recebeu o troféu "Pioneiros do Transporte" da edição Maiores do Transporte e Melhores do Transporte e conquistou duas vezes o título de "Homem de Transporte do Ano" em eleição realizada entre os leitores da revista Transporte Moderno, em 1986 e em 1992.

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

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

ABASTECIMENTO MONITORADO

GT Frota

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

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

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

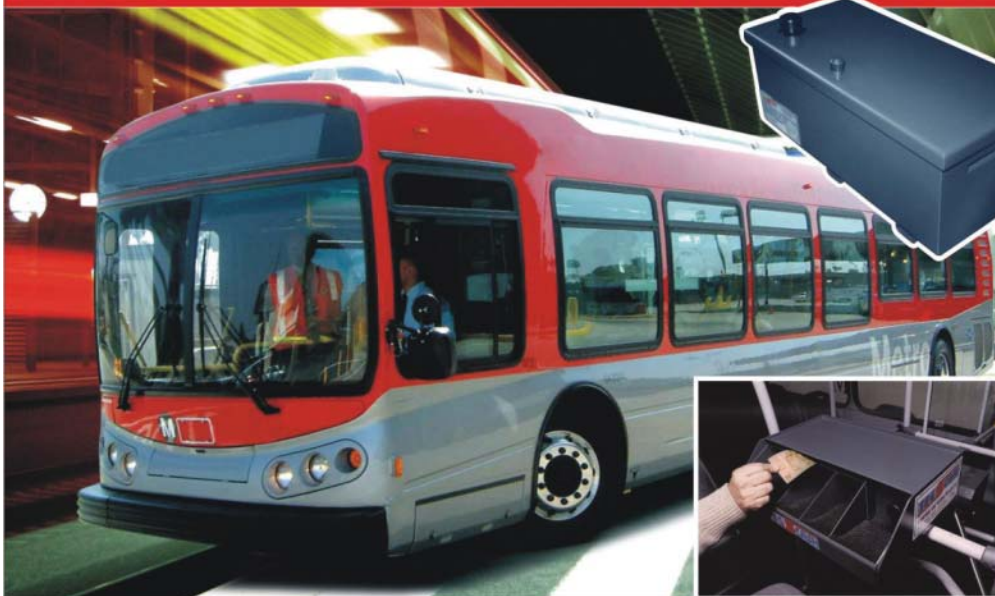
Rua Jabotão, 580/592 - São Paulo - SP
excelbr@excelbr.com.br
Fone: (11) 3858-7724

EXCELbr

DESPERDÍCIOS!
FRAUDES!

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

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: 81670-660

Peça à sua Encarroçadora
(Gaveta-cofre "SEG CASH")

www.segcash.com.br

Já estão abertas as inscrições para
o 44º Concurso de Comunicação Visual
e Pintura de frotas



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



Panorama do ônibus urbano, na ótica de um perito

Livro aborda temas que vão desde ações para melhorar o transporte urbano, cálculo de custos operacionais até sistemas BRT e ITS

■ RENATA PASSOS



Como queremos o nosso futuro? Como serão as nossas cidades? Como dividiremos o espaço urbano entre todos? Com esses questionamentos é iniciado o prefácio do livro “Ônibus – Transporte Público Brasileiro”, recentemente lançado pelo engenheiro e especialista em transportes e aplicação veicular, Carlos Augusto Monteverde de Araújo.

A publicação tem o objetivo de instruir o leitor sobre o segmento de ônibus urbano, principal modal do sistema de transporte público brasileiro. O autor destaca que o livro ensina o leitor a fazer cálculos de custos operacionais, aprender mais sobre de capacidade de sistemas de transportes,

de dimensionamento de frotas, de capacidade de passageiros em ônibus e dedica capítulos aos sistemas BRT e ITS – sistema inteligente de transporte.

“Este livro é uma ferramenta de trabalho para os profissionais da área de transporte de passageiros por ônibus (como funcionários públicos de órgãos gestores, funcionários de empresas operadoras, profissionais de vendas das montadoras, estudantes de pós-graduação em engenharia de transporte, entre outros), pois permite conhecer algumas ações que podem melhorar o sistema de transporte”, destaca o autor, que ressalta que a obra não é tendenciosa, pois ele colocou uma visão neutra dos seus aproximados 25 anos no setor.

A publicação traz um total de 13 capítulos: Introdução, Histórico, Modais de Transporte de Passageiros, Panorama do Transporte Público por Ônibus, Sistemas de Transporte Público, Ônibus – Veículo, Aplicação e Desempenho, Via, Planejamento de Transporte Público, Operação de ônibus, Melhorando o Transporte por Ônibus, Corredores Estruturais de Ônibus – BRT, Sistema de Transporte Inteligente e Glossário. A obra conta ainda com o prefácio da vice-presidente da ANTP (Associação Nacional dos Transportes Públicos), Denise de Moura Cadete Gazzinelli Cruz, além de bibliografia e anexos.

O texto de Denise Cruz no prefácio faz um excelente resumo da obra: “Neste livro, Carlos Monteverde consegue dar um panorama geral sobre o assunto. Aborda de forma objetiva tanto a legislação, quanto as especificações técnicas, o histórico e a evolução no Brasil. O livro deixa evidente a multidisciplinaridade que permeia o setor e servirá para consultas de urbanistas a engenheiros mecânicos, de economistas a sociólogos e outros mais. É um bom material para os iniciantes na área dos transportes, que se apaixonarão pela matéria, como tantos outros profissionais que atuam no setor.”

MODELO – Monteverde destaca na publicação que o Brasil é a maior nação mundial em transporte público por ônibus e o País é modelo nos sistemas expressos de ônibus. “Estados Unidos, México, Colômbia e Chile implantaram BRT’s com nossa a nossa experiência em corredores expressos de ônibus, iniciados na cidade de Curitiba, em 1974”.

O capítulo 11 é dedicado exclusivamente aos BRTs. Segundo o autor, “temos a agora a oportunidade de vermos implantados mais sistemas de BRT para os eventos da Copa de 2014 e Olimpíadas de 2016. Ainda precisamos da consciência dos governantes de que o BRT é vital para a chegada, em tempo, às arenas de esporte”, destaca o autor, que completa: “Não há mais tempo de implantar-se outros sistemas de elevada confiabilidade, como metrô ou sistemas elevados.” ■

CURSOS TÉCNICOS, FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS.

A Editora OTM oferece três grandes oportunidades para todos profissionais da área de transporte. Os cursos, **Cálculo de Custos Operacionais para Frotas de Veículos**, **Logística na Manutenção de Frotas de Veículos** e **Planejamento na Formação de Frotas de Veículos** são ferramentas indispensáveis para empresários, gerentes e outros profissionais envolvidos na gestão, operação e manutenção de frotas que buscam aumentar sua competitividade e lucros de suas empresas.

29 de Agosto de 2012

CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS PARA FROTAS DE VEÍCULOS

Este curso irá preparar e capacitar os participantes para que possam calcular e administrar de forma eficaz os custos operacionais, buscando aumentar a competitividade e os lucros da empresa.

Programa

1. Custos Operacionais de Veículos
 - 1.1 - Classificação dos custos
 - 1.2 - Método de cálculo para custos fixos
 - 1.3 - Método de cálculo para custos variáveis
 - 1.4 - Administração dos custos operacionais
 - 1.5 - Fatores que influenciam na variação dos custos
 - 1.6 - Planilhas de cálculo de custos operacionais de veículos
 - 1.7 - Sistemas de controle, relatórios gerenciais
2. - Apresentação de software para cálculo de custos operacionais.

Nota: Os participantes deverão trazer calculadora para execução de exercícios.

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

30 de Agosto de 2012

LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Manutenção de frota de veículos**
 - 1.1 - Definição de manutenção e objetivos de um plano de manutenção
 - 1.2 - Sistema de manutenção
 - 1.2.1 - Manutenção de operação
 - 1.2.2 - Manutenção preventiva, corretiva, reforma geral
 - 1.3 - Diretrizes de um plano de manutenção
2. - **Oficinas de manutenção**
 - 2.1 - Manutenção terceirizada
 - 2.2 - Manutenção própria - aspectos relevantes
 - 2.3 - Análise comparativa entre alternativas
3. - **Balanceamento econômico do sistema de manutenção**
4. - **Custos de oficinas de manutenção**
5. - **Dimensionamento de pessoal operacional de oficina.**

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

31 de Agosto 2012

PLANEJAMENTO NA FORMAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Planejamento de frota**
 - 1.1 - Política de renovação de frota
 - 1.1.1 - Aspectos teóricos/conceituais de modelo
 - 1.1.2 - Aspectos metodológicos
 - 1.1.3 - Aspectos operacionais
 - 1.1.4 - Aplicação prática de modelo
2. - **Dimensionamento de frota**
3. - **Adequação de frota**
4. - **Frota própria x frota contratada**

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 10h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

(estão inclusos nos valores das inscrições, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)

Para mais informações ligue:

11-5096-8104

ou pelo e-mail:

cursoscorporativos@otmeditora.com.br

O Instrutor:



Eng. Piero Di Sora - Técnico em máquinas e motores pela Escola Técnica Federal de São Paulo; engenheiro industrial mecânico pela Pontifícia Universidade Católica; especialista em treinamento gerencial na área de Administração de Transporte; coordenador do Sub-Comitê de Transportes (por 5 anos) e do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras, ex-superintendente de Transporte e Serviços da Eletropaulo. Experiência de mais de 25 anos na área de transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grande portes e multinacionais.

Público:

Empresários, gerentes, supervisores, encarregados e demais profissionais envolvidos com a gestão, operação e manutenção de frotas de veículos.

Local:



Transamérica Flat Congonhas
Rua Vieira de Moraes, 1960 - Campo Belo - São Paulo - SP
Tel.: (11) 5094-3377 | Fax: (11) 5049-0785

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104
cursoscorporativos@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Começa a duplicação da BR-116 na Bahia

Com cobrança de pedágio há três anos, a principal rota de ligação entre o Sudeste e o Nordeste ainda sofre com pistas ruins e grande volume de tráfego

■ WAGNER OLIVEIRA

O que parecia inacreditável começa a se materializar. Ainda que numa pequena extensão de 80 quilômetros, a famosa Rio-Bahia, BR-116, começou a ser duplicada. Em andamento, as obras são de responsabilidade da concessionária ViaBahia, que vai investir R\$ 280 milhões de recursos próprios na ampliação do trecho entre o Rio Paraguaçu e o contorno do anel sul de Feira de Santana, cidade de maior entroncamento rodoviário da Bahia e um dos mais importantes do País. Pelo cronograma, o trecho deve estar duplicado em dois anos.

A reportagem percorreu toda a extensão que será duplicada. Por mais que se vejam homens trabalhando, máquinas fazendo terraplenagem e instalação de galerias fluviais, ainda não dá para entender como a concessionária cobra pedágio desde outubro de 2009, quando ganhou a concessão da rodovia em leilão na Bolsa de Valores de São Paulo.

O asfalto da faixa de rolamento é péssimo. Estreita, a pista de mão dupla exige muita concentração de motoristas de carretas, caminhões, vans, ônibus e carros de passeio entre outros veículos para evitar acidentes.

Remendos malfeitos, buracos e acostamento sofrível colocam em risco a vida de



Pista estreita de trecho da via exige muita concentração dos motoristas para evitar acidentes

milhares de motoristas que utilizam a rota diariamente, já que a BR-116 é a principal via de ligação entre as regiões Sul e Sudeste com o Nordeste do Brasil. É por ela que chega a maioria dos produtos produzidos em estados como São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. E é por lá que é escoada a produção nordestina para outras regiões do País.

“A gente vai reclamar para quem?”,

questiona o caminhoneiro Francisco Santos, 58, que utiliza há mais de 30 anos a estrada em viagens entre São Paulo e o Ceará. “Eles começaram a cobrar o pedágio há muitos anos, mas a estrada continua ruim. Sem pontos de ultrapassagem, com poucos trechos de terceira faixa, a BR-116 continua perigosa. Já deveria estar duplicada há muitos anos”, disse ele.

Com tarifa básica de R\$ 3, existem cinco

praças de pedágios na BR-116 nos 554 quilômetros de extensão entre a divisa do Estado da Bahia com Minas Gerais até a cidade de Feira de Santana. Segunda maior cidade do estado, Feira de Santana é ligada a Salvador pela BR-324, que também foi assumida pela ViaBahia. Duplicados, os 113 quilômetros entre as duas cidades têm duas praças de pedágios no valor de R\$ 1,70 cada uma delas.

“Melhorou um pouco desde que foi privatizada”, diz a professora Camila Oliveira, que se desloca entre Feira de Santana e Salvador pelo menos uma vez por mês. “Mas a gente tem de dirigir com atenção redobrada, principalmente em dia de chuva. Toda vez que uso a BR-324 vejo acidentes, tanto envolvendo carros de passeio quanto caminhões”, afirmou.

Também na BR-324, é possível notar que o estado do asfalto está longe de ser considerado bom, principalmente quando comparada à qualidade do pavimento de rodovias privatizadas no Estado de São Paulo. São vários remendos malfeitos no asfalto, o acostamento também é irregular e mal sinalizado, além da falta de uma mureta de proteção no canteiro central. O motorista tem de ficar muito atento, pois é intenso o tráfego entre Salvador e Feira de Santana e a sinalização ainda deixa a desejar.

A assessoria de imprensa da ViaBahia informa que não faz pesquisas para saber o nível de satisfação dos usuários nas duas rodovias. No ano passado, o Ministério Público Federal entrou com ação contra a administradora pela demora na realização das obras, já que iniciara a cobrança de pedágio. A Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) também foi arrolada na ação por, no entender dos promotores, autorizar a cobrança de pedágio sem obter uma contrapartida de obras da ViaBahia.

A ViaBahia argumentou que fez obras emergenciais na BR-324 e na BR-116. E que iria cumprir o cronograma estabelecido no contrato de concessão das duas rodovias.



A ViaBahia está investindo R\$ 280 milhões nas obras de duplicação da rodovia

Em sua defesa, a concessionária afirmou, ainda, que as duas vias já estão bem melhores do que quando administradas pelo governo federal, inclusive sendo atualmente consideradas boas pela pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT).

Segundo balanço divulgado pela concessionária, entre setembro de 2009 e dezembro de 2010, investiu R\$ 232 milhões nos trechos privatizados. No ano passado, os recursos somaram R\$ 112 milhões. Até 2014, está prevista a injeção de R\$ 500 milhões, incluídos os R\$ 280 milhões nas obras de duplicação.

Segundo a ViaBahia, uma sociedade anônima composta pelos acionistas Iso-lux Corsán (uma das maiores empresas europeias de infraestrutura) e a Infravix Participações, o volume de veículos na BR-116 atinge uma média de 375 mil por mês, com predominância de veículos comerciais. Na BR-324 são aproximadamente 750 mil veículos/mês. As duas rodovias concentram o maior tráfego rodoviário do Estado da Bahia, que também

tem na rodovia Salvador-Brasília outra importante rota de ligação.

Até agora, as principais dificuldades encontradas em relação às obras de duplicação da BR-116 são a remoção das interferências existentes, como postes elétricos e adutoras. Contudo, a concessionária já mantém entendimento com as empresas responsáveis para realização dos trabalhos. Além da duplicação, o contrato prevê a construção de 18 obras de artes especiais (OAE), como pontes e viadutos. Quatro OAE serão realizadas no contorno sul de Feira de Santana e 18 na BR-116, cujo projeto executivo é de 1977.

Além da implantação das OEA, é realizado um estudo para instalação de passarelas em trechos onde há intenso fluxo de pedestres. Atualmente, a ViaBahia gera 700 empregos diretos e mais de 1.000 indiretos. Os municípios cortados pela rodovia foram beneficiados com a arrecadação de R\$ 18 milhões em ISS ou ISSQN e com o impacto da geração de emprego no aquecimento da economia local. ■

Portal OTM Editora

Se acontece no mundo dos transportes e logística, está aqui.



www.transportemidia.com.br



acesse também através do portal
www.otmeditora.com.br/noticias



O portal de todos os modais





Três pontos na pauta da mobilidade urbana

O 2º Seminário Nacional de Mobilidade Urbana promovido pela ANTP em São Paulo debateu a efetivação da nova lei da mobilidade urbana

Buscar formas de garantir a aplicação da Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.578/12), procurar efetivar em todo o país os esforços para reduzir pela metade o número de vítimas do trânsito – tal como preconiza a Década Mundial de Segurança Viária 2011-2020, convocada globalmente pela ONU –, e conseguir a inserção do tema mobilidade urbana na pauta ambiental brasileira, a partir da conferência Rio+20, evento também organizado pela ONU e que acontecerá no mês de junho de 2012 no Rio de Janeiro. Esses foram os três eixos principais do 2º Seminário Nacional de Mobilidade Urbana, que a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) promoveu em São Paulo, no período de 8 a 10 de maio de 2012, com 552 participantes, de

21 estados e do Distrito Federal, incluindo autoridades públicas, empresários, consultores, especialistas do setor e estudantes. Paralelamente, houve a realização da exposição de produtos e serviços Expo Mobilidade Urbana. Os eventos fizeram parte das comemorações dos 35 anos de atividades da ANTP, com lançamento de marca alusiva a esse fato, a qual passará a ser empregada em todas as peças de comunicação da entidade.

EFETIVAÇÃO DA LEI – Na sessão inaugural, ao lado do presidente da ANTP, Ailton Brasiliense Pires, a arquiteta e urbanista Ermínia Maricato, professora titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da USP e ligada atualmente

ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), falou a respeito dos desafios colocados para as cidades brasileiras, que constituem o cenário de aplicação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, definida na recente pela Lei Federal nº 12.587. Entre outros pontos, ela sublinhou que o desenvolvimento urbano tem sido conduzido basicamente pelo setor da incorporação imobiliária em detrimento dos segmentos de baixa renda – pessoas que têm direito a morar, mas não têm acesso ao mercado. Em sua avaliação, essa situação se agravou nos últimos anos e, para revertê-la, não bastam apenas as ações dos governos e de seus órgãos técnicos e, embora importantes, também não são suficientes as leis e os planos: a

sociedade precisa participar da luta pelo direito à cidade, pelo direito à mobilidade.

De acordo com a coordenadora técnica da ANTP, Valeska Peres Pinto, com a conferência de Ermínia Maricato e outras sessões do 2º Seminário, ficou clara a necessidade de efetivação da Lei de Mobilidade Urbana. Valeska assinala que diferentes mesas de debate procuraram compreender o significado da nova lei para o enquadramento de questões que dizem respeito à mobilidade nas cidades. Segundo a dirigente, a ANTP tem sido convocada a ajudar os municípios, quanto à efetivação da Lei de Mobilidade Urbana. “Com o êxito do encontro, posso dizer que temos condições de extrair dos resultados do 2º Seminário de Mobilidade Urbana sugestões e orientações para os futuros prefeitos e secretários.”

SEGURANÇA VIÁRIA – Pela segunda vez em pouco mais de seis meses, um encontro organizado pela ANTP trouxe a público dados traumáticos sobre o trânsito no País. Em outubro de 2011, no 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, realizado no Rio de Janeiro, Otaliba de Moraes Neto, do Departamento de Análise de Situação da Saúde, do Ministério da Saúde, apresentou e comentou alguns dados atualizados, inéditos na ocasião, dando conta de que o número de mortos no trânsito em 2010 havia rompido a barreira dos 40 mil, alcançando 40.610 vítimas fatais. Os dados surpreenderam os técnicos da pasta. Agora em maio de 2012, no 2º Seminário de Mobilidade Urbana, Cheila Marina de Lima, consultora técnica da Secretaria de Vigilância em Saúde, do Ministério da Saúde, mostrou em primeira mão que a situação foi ainda mais grave: com a depuração dos dados disponíveis, concluiu-se que em 2010 o trânsito brasileiro produziu na verdade 42.844 mortos. Ela considera que a magnitude e consequências dos acidentes de trânsito já situam esse fenômeno como

problema de saúde pública.

Nessa mesma sessão, coordenada pelo especialista em segurança de trânsito e ombudsman da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP), Phillip Gold, o secretário paulistano dos Transportes, Marcelo Branco, apresentou resultados da ação de redução do limite de velocidade na Avenida 23 de Maio (de 80 km/h para 70 km/h), com queda de 22% no número de acidentes, embora o número de mortos tenha se mantido o mesmo, e na Ligação Leste-Oeste (padronização em 60 km/h), eixo viário em que os resultados foram melhores: diminuição de 12% no número de acidentes e de 25% no número de mortos. Ele falou também sobre gestão das motos, ações de segurança e educação de trânsito e o Programa de Proteção ao Pedestre, que tem como mascote uma simpática faixa de travessia com “personalidade” quase humana. O Programa de Proteção ao Pedestre seria detalhado em outra conferência por Irineu Gnecco Filho, diretor de Planejamento da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP). Na mesma ocasião, houve uma explanação do arquiteto e urbanista Nazareno Affonso, coordenador do Escritório da ANTP em Brasília. No final dos anos 1990, quando secretário no Distrito Federal, Affonso coordenou uma mobilização com o objetivo de proteger a segurança dos pedestres na faixa de travessia, tendo conquistado o engajamento da imprensa e aceitação da sociedade, com redução efetiva do número de vítimas.

MENOS VÍTIMAS – Em sessão coordenada por Rogério Crantschaninov, presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos (CET-Santos), o superintendente da ANTP, Luiz Carlos Mantovani Néspoli abriu as discussões sobre a Década Mundial de Segurança Viária – 2011/2020, mobilização global convocada pela ONU em maio do ano passado e à qual o Brasil

aderiu oficialmente. Ele mostrou aspectos essenciais do Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária, definido pelo Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, coordenado pelo Ministério das Cidades – ainda não oficializado pelo governo –, cuja formulação teve significativa participação da ANTP, da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) e da Divisão de Trânsito do Instituto de Engenharia, bem como a colaboração de dezenas de especialistas de outras organizações. Os pilares desse plano são seis, cinco dos quais coincidem com a recomendação da ONU: “fiscalização”, “saúde”, “infraestrutura”, “segurança veicular” e “educação”. O sexto pilar, nascido da proposta discutida pelas entidades brasileiras, inclui a “gestão”, que Néspoli sublinha como condição indispensável para o êxito das ações de segurança viária.

A “gestão”, conforme o plano brasileiro, deve compreender uma coordenação nacional, com a transformação do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) em uma autarquia, dotada de recursos adequados à relevância da sua tarefa; o estabelecimento de um plano de ações de caráter nacional, com metas, recursos, monitoramento e avaliação; o estabelecimento de um observatório nacional, de modo a reunir dados para os diagnósticos locais e nacionais; a instituição de um sistema nacional de informações; o desenvolvimento de processos de comunicação e de educação, para mudar hábitos e comportamentos inadequados, e ações sobre fatores de risco, em especial velocidade, uso de álcool pelo motorista, ultrapassagens em estradas, avanço de sinal, desrespeito ao pedestre e comportamento geral dos motociclistas. Ainda na sessão sobre a redução do número de vítimas do trânsito, a médica Julia Greve, coordenadora do Departamento de Álcool e Drogas da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego,



Apresentação do Programa de Proteção ao Pedestre, desenvolvido na capital paulista

propôs que as causas dos acidentes de trânsito sejam buscadas por meio de procedimento semelhantes ao utilizado quando são investigadas as causas de uma doença de impacto social. E Antenor Pinheiro, coordenador regional do da ANTP na região Centro-Oeste, explicou a estruturação do Observatório de Mobilidade e Saúde Humanas do Estado de Goiás, envolvendo minucioso estudo de informações dos 21 municípios com maiores índices de acidentalidade.

PAUTA AMBIENTAL – O documento final da conferência Rio+20 convocada pela ONU e que acontecerá no Rio de Janeiro no mês de junho fará uma ligeira referência aos impactos da mobilidade urbana sobre o meio ambiente, como salientaram na sessão sobre o tema os expositores Luiz Carlos Cortez, que representava da Iniciativa Latino-americana para o Transporte Sustentável (Ilats), e Guilherme Wilson, da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Rio de Janeiro (Fetranspor). E a possibilidade de uma alteração disso quase não existe, como disse outro expositor, o arquiteto urbanista Nabil Bonduki, que até pouco tempo, atuando no governo federal, foi um dos articuladores da

participação brasileira na conferência.

De todo modo, a ANTP e outras organizações estão enxergando a Rio+20 como uma oportunidade para aprofundar o debate sobre as relações entre mobilidade e meio ambiente. No dia 19 de junho de 2012, no Rio de Janeiro, a ANTP, a Fetranspor, a Divisão América Latina da União Internacional de Transportes Públicos (DALUITP) e a União Internacional de Ferrovias (UIC) promoverão um seminário sobre transporte urbano sustentável, com participantes de especialistas brasileiros e do Exterior. Na visão da Ilats, por exemplo, o desenvolvimento sustentável somente será possível se os sistemas de transporte forem eficientes, inclusivos e ambientalmente adequados. Para o enquadramento mundial dessa questão, a entidade defende uma proposta de três pontos: o reconhecimento da mobilidade urbana com a criação de um “Objetivo do Desenvolvimento Sustentável” específico; o estabelecimento, na estrutura da ONU, de um programa específico sobre o tema e, a instituição de fonte permanente de recursos para o transporte sustentável, cuja participação nos projetos estará atrelada aos ganhos de eficiência e benefícios socioambientais decorrentes da implantação.

OUTROS TEMAS – O 2º Seminário Nacional de Mobilidade Urbana foi estruturado em 20 sessões e, além dos eixos principais – Lei de Mobilidade Urbana, Década da Segurança Viária e Rio+20 –, discutiu uma série de outros temas: desoneração tributária, redução de tarifas e inclusão social; o marketing na era da internet e das redes sociais, acessibilidade e inclusão de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, o papel da mobilidade para o desenvolvimento urbano sustentável, a mobilidade urbana no contexto metropolitano, a retomada de investimentos em transporte público e o transporte cicloviário. Uma das sessões focalizou a nova geração de corredores de ônibus e, em outra sessão, o presidente Sindicato da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários, Rodoviários e Duas Rodas (Simefre) José Antônio Fernandes Martins, falou sobre a indústria da mobilidade urbana, com programas, produtos e iniciativas do setor.

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) fez no 2º Seminário Nacional de Mobilidade Urbana o pré-lançamento do portal BRTBrasil, canal de divulgação do Programa BRT Brasil, uma iniciativa da própria NTU com o propósito de garantir o sucesso dos novos sistemas de BRT em implantação ou revitalização no País e acompanhar a operação desses sistemas após o término das obras. O lançamento oficial do portal aconteceria em 30 de maio.

Houve ainda uma sessão sobre o Prêmio ANTP de Qualidade, que está em seu 9º Ciclo; e o lançamento da publicação Caderno Técnico da ANTP – Volume 8 – Sistemas Inteligentes de Transporte, disponível para livre consulta no portal da ANTP (www.antp.org.br). Um conjunto de 34 apresentações feitas no 2º Seminário Nacional de Mobilidade Urbana também pode ser acessado no portal da ANTP; por ora, esses trabalhos estão abertos apenas a participantes do encontro e membros da ANTP. ■



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



Como calcular preços rentáveis para o transporte.

21 de julho de 2012



O curso "Cálculos de preços para o transporte" faz parte do projeto InCompany. Para saber mais, ligue 11-5096-8104.

Calcular custos e preços de serviços de modo geral envolve aspectos e variáveis difíceis de medir, em se tratando de serviços de transporte as dificuldades são maiores. O objetivo do curso é apresentar com clareza todos os custos envolvidos na operação de transporte: os custos diretos, as despesas indiretas os impostos e taxas

e como garantir a margem de lucro em cada operação. Recheado de conceitos práticos e aplicáveis no dia a dia da empresa o curso foge da tradicional demonstração de fórmulas e apresenta uma metodologia focada em conceitos econômicos aplicados na demonstração de simulações de preço sugeridas pelos próprios participantes.

O INSTRUTOR



Jorge Miguel dos Santos,
Economista especializado
em custos e preços.

OS TÓPICOS ABORDADOS

- Custos fixos e variáveis
- Despesas administrativas
- Custos de terminais
- Frete peso
- Frete percentual
- Carga fracionada
- Lotação
- Tabela de fretes
- Formas de reajuste de preço

A AGENDA

8h00 - 8h30 Credenciamento
10h00 - 10h15 Coffee Break
12h00 - 13h00 Almoço
15h00 - 15h15 Coffee Break
17h30 Encerramento

O LOCAL



Transamérica Flat Congonhas
Rua Vieira de Morais, 1960
Campo Belo - São Paulo - SP
Tel.: (11) 5094-3377
Fax: (11) 5049-0785

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 360,00

Consulte-nos. Preços especiais para participantes de outros temas, e para empresas com mais de 1 (um) participante. *(estão inclusos no valor da inscrição, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)*

INFORMAÇÕES GERAIS

Inclusos:

Material Didático, coffee break, almoço, estacionamento e certificação ao término do curso.

Formas de Pagamento:

Depósito Bancário:
Banco Itaú - Agência 0772

Conta Corrente 54.283-3.

Cartão de Crédito: Visa (Através do número do seu cartão).

Cheque Nominal:

no Local do evento.

Boleto Bancário

Emissão de Recibo mediante a

apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.

Substituição:

O Titular da inscrição poderá indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo,

devendo Informar por escrito.

O não comparecimento do inscrito incorre na não devolução da taxa de inscrição.

e-mail:

cursoscorporativos@otmeditora.com.br

Comercialização e Organização:



Apoio:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104
cursoscorporativos@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Publicação focaliza Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)

Em maio, durante o 2º Seminário Nacional de Mobilidade Urbana, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) lançou o Caderno Técnico da ANTP - Volume 8 – Sistemas Inteligentes de Transporte, que reúne as contribuições de diversos membros da Comissão Técnica de ITS e tem o apoio do Banco Mundial. A publicação focaliza temas como planejamento, centros de controle e monitoramento, bilhetagem, aplicações de ITS (em BRTs, rodovias e no setor metroferroviário) e tendências do segmento. A versão eletrônica do novo Caderno Técnico da ANTP está disponível para livre consulta no Portal da ANTP (www.antp.org.br)

CARACTERÍSTICAS – Com 164 páginas, a publicação apresenta dez textos. O superintendente da ANTP, Luiz Carlos Mantovani Néspoli assina a apresentação do trabalho, situando o caderno como novo legado da Comissão Técnica de ITS, criada em 2006. A coordenadora técnica da ANTP e presidente da Comissão Técnica de ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte), Valeska Peres Pinto, assina a Introdução, em que apresenta os objetivos da Comissão, presentes na publicação: difundir a cultura do ITS mediante a divulgação de boas experiências, estimular a implantação de soluções de ITS, favorecer contatos e troca de experiência, identificar fontes de recursos para investimento em ITS e promover a discussão técnica a respeito desse tema.

TEXTOS TÉCNICOS – Os oito textos especializados abrangem diferentes aspectos relacionados com os Sistemas Inteligentes de Transporte.

• **Planejamento:** Georges Bianco Darido, especialista sênior em transporte, e Ivan Gonzalez Berenguer Pena, especialista em tecnologias de informação e comunicação, ambos do Banco Mundial, assinam o capítulo intitulado Planejamento



em Sistemas de Transportes Inteligentes (ITS) - Perspectivas das Experiências Internacionais.

• **Centros de Controle e Monitoramento:** o grupo formado pelo especialistas Ricardo Kenzo Motomatsu e Luiz Antônio Cox, ambos da Siemens; Leandro Zerbinatti, Milton Tebelskis e Moacyr Palmira Petzold Ramos, da Fundação Atech, e Eliane Yuri Utiyama, da NovaKoasin Equipamentos e Sistemas, produziram o capítulo intitulado Os Centros de Controle e Monitoramento aplicados nos segmentos de transporte viário, atendimento pré-hospitalar e controle do tráfego aéreo.

• **Setor metroferroviário:** ficou sob a responsabilidade dos consultores Peter Ludwig Alouche e Tadashi Nakagawa a produção do capítulo ITS no setor metroferroviário.

• **Bilhetagem:** o capítulo com o título Fase Atual da Bilhetagem Eletrônica foi produzido por José Carlos Nunes Martinelli, da Prodata Mobility Brasil, e por Maria Olívia Guerra Aroucha, consultora especialista em planejamento de transporte.

• **Aplicações em BRTs:** oito especialistas trabalharam na produção do capítulo Estudo Preliminar de Funções de ITS aplicadas na operação de sistemas de BRT. São

eles Cláudio Luiz Marte, da Escola Politécnica da USP e do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT); André Luiz da Silva, também da Escola Politécnica da USP; André Dantas, da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbanos (NTU); Denis Balzana Azevedo e José Carlos Sepulcri Netto, ambos da Companhia de Transporte Urbanos da Grande Vitória; José Mauro Marques, da Fundatec - Fundação Universidade Empresa de Tecnologia e Ciências; Júlio Grillo, da Tacom, e Sérgio Antônio Pavanatto Cerentini, da Empresa Pública de Transportes e Circulação de Porto Alegre.

• **Informação ao usuário:** o capítulo intitulado Informação ao Usuário é assinado por Alberto Nygaard, coordenador da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito do Rio de Janeiro; Marcelo Batista, supervisor do Sistema Integrado de Transporte de Belo Horizonte, e Steenio Franco, consultor da Fundatec.

• **Rodovias:** o capítulo ITS em Rodovias Brasileiras tem como autores Cláudio Luiz Marte, da Escola Politécnica da USP e do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT); Flávia Nascimento Pureza Mello, da Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito (Abetrans) e da Trana Construções, e Maria Rosilene Ferreira, do IPT.

• **Tendências:** o capítulo final do Caderno Técnico da ANTP - Volume 8 - Sistemas Inteligentes de Transporte tem por título Tendências Futuras do ITS no Brasil e é assinado por André Dantas, da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU); Marcelo Henrique Giarolla, da Princípia Software; Steenio Franco, da Fundatec - Fundação Universidade-Empresa de Tecnologia e Ciências, e Valeska Peres Pinto, representante da ANTP. Acesse a versão eletrônica integral do Caderno Técnico da ANTP - Volume 8 - Sistemas Inteligentes de Transporte.

Vendas fracas diminuem ritmo da indústria

As montadoras adotam medidas para cadenciar a produção ao atual fraco ritmo do mercado

■ WAGNER OLIVEIRA



A julgar pelos números anotados pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave) na primeira quinzena de maio, as vendas de ônibus urbanos e rodoviários nos segmentos leves, médios, semipesados e pesados, entre articulados, semiarticulados e biarticulados, devem apresentar queda em maio em relação a abril e ao mesmo mês de 2011.

Com baixa nas vendas de 17% nos primeiros quinze dias de maio, os dados também refletem a preocupação de montadoras, que já anunciaram férias coletivas, diminuição na carga horária e acionamento do banco de horas, entre outras medidas, para cadenciar a produção ao atual fraco ritmo do mercado.

Estimativas ainda não oficiais dão conta de diminuição de até 30% nas linhas de produção, entre ônibus e caminhões. Nos primeiros três meses do ano, o mercado praticamente absorveu estoque de ônibus e caminhão Euro 3. Agora, que o estoque produzido até dezembro do ano passado praticamente zerou, só há produtos Euro 5, cujo preço está em média 10% maior, além de operação envolver

mais rigor, como por exemplo o uso do diesel S50, ainda uma incógnita em regiões mais distantes.

Os dados negativos da Fenabrave não refletem ainda as medidas de estímulos anunciadas pelo governo federal, como a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para incentivar o consumo. Além do financiamento total do BNDES, estamos também em ano de eleições, tradicionalmente bom para ônibus.

A proximidade do segundo semestre também é vista pelos analistas e empresários dos segmentos urbano e rodoviário com boa expectativa, já que o País pode dar uma guinada e virar a página ruim dos cinco primeiros meses do ano, com baixo crescimento em praticamente todos os setores da indústria, comércio e agricultura, com reflexos no negócio de transporte de cargas e passageiros.

Conforme o levantamento da Fenabrave, foram comercializados 1.143 chassis de ônibus na primeira quinzena de maio, queda de 17,35% em relação às 1.383 unidades vendidas nos primeiros quinze dias de abril. Em relação à primeira quinzena de maio de 2011, quando foram

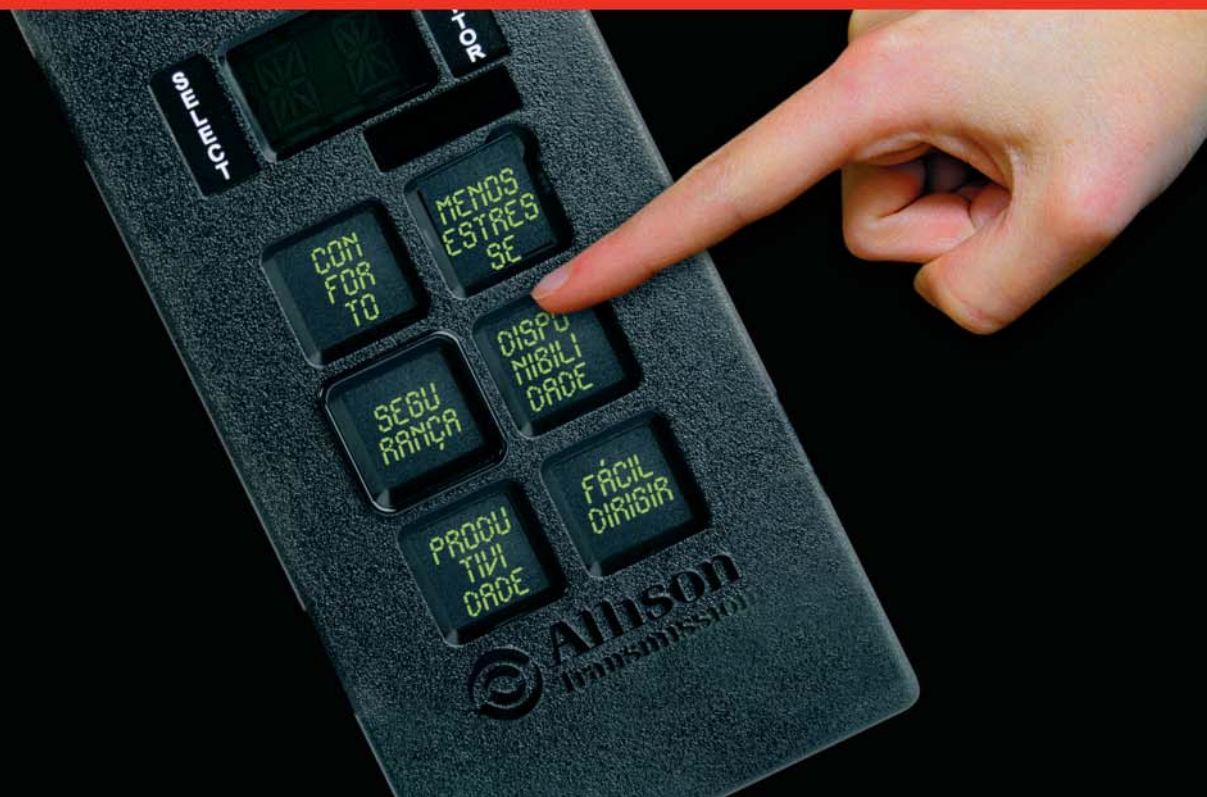
vendidos 1.361 chassis, a diminuição foi de 16,02%.

Foram comercializados até a primeira quinzena de maio, segundo a Fenabrave, 10.421 chassis de ônibus. A expectativa da entidade é que até fim de maio fechassem com cerca de 11.500 unidades comercializadas, ritmo 10% menor que no mesmo período de 2011.

A Associação Nacional dos Fabricantes de ônibus (Fabus) computa a produção de 10.681 carrocerias em empresas afiliadas da entidade até abril. Os números da Fabus são discrepantes dos da Fenabrave em razão da demora entre a compra do chassi e o encarroçamento da mesma estrutura. No ano passado, a Fabus registrou a produção de cerca de 35,5 mil carrocerias de ônibus.

Segundo a Fenabrave, a Mercedes-Benz continua disparada na liderança do mercado de chassis de ônibus, com 5.506 unidades vendidas entre janeiro até a primeira quinzena de maio. Com isso, a Mercedes lidera com 46,9% das vendas.

Em seguida, aparece a MAN/Volkswagen com 2.788 unidades vendidas, que representam 23,7% do mercado de chassis de ônibus. Marcopolo, com 1.385 (11,8% das vendas), Volvo (707 ou 6,02% de participação), Iveco (506/4,31%), Scania (417/3,55%), Agrale (326/2,78%) e International (33/0,28%) completam o quadro. ■



Transmissão Automática Allison para ônibus urbano. A produtividade das frotas já está nas suas mãos. Ou melhor: nos seus dedos.

A Allison Transmission, líder mundial na produção de transmissões automáticas para uso comercial e de sistemas híbridos de propulsão, está cada vez mais presente nas ruas. Todos os dias, milhares de ônibus urbanos são submetidos a uso severo no trânsito, colocando à toda prova a durabilidade dessas transmissões.

Conheça suas principais vantagens:

- Maior disponibilidade do veículo, com menor custo de manutenção e menor índice de quebras.
- Mais produtividade, diminuindo o tempo de cada rota.
- Mais segurança, pois o motorista dirige sempre com as duas mãos no volante.
- Menos estresse para o motorista, que deixa de trocar de marchas cerca de 4500 vezes por dia.
- Facilidade no treinamento de novos motoristas.
- Mais conforto para os passageiros, pois o ônibus acelera com suavidade.
- Retardador hidráulico integrado à transmissão.
- Propicia o aumento da vida útil dos freios, diminuindo a temperatura dos tambores e aumentando durabilidade dos pneus.



Allison
Torqmatic™