



TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

OTM Ano 22 - Nº 109 - R\$ 18,00
www.otmeditora.com.br



GOTENBURGO ELEGE ÔNIBUS HÍBRIDO PARA AUMENTAR SUSTENTABILIDADE

MAN vende ao governo lote de ônibus para uso militar

Empresários temem falências com licitação de linhas rodoviárias

Transpúblico antecipa reação das vendas, mas atraso nas compras para BRT preocupa

Novas fábricas da Caio, Comil e Neobus começam produzir até 2014

Validador interativo da Tacom aproxima passageiro e operador

Biometria da Prodata simplifica processos e combate fraude

UITP debate uso de novas tecnologias no transporte público



Modelo híbrido preserva natureza no parque das Cataratas do Iguaçu

45º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas



Quando você produz chassis de ônibus, tem que pensar no coletivo.

Respeite os limites de velocidade.



Os chassis de ônibus urbanos e rodoviários Mercedes-Benz ajudam você a ir além. São mais resistentes para enfrentar o trânsito pesado das grandes cidades e rodovias, proporcionando rentabilidade e eficiência. Além disso, são equipados com a exclusiva tecnologia BlueTec 5, que garante mais desempenho, economia, respeito ao meio ambiente e durabilidade para o motor. Tudo para quem tem estrela brilhar ainda mais.

www.mercedes-benz.com.br/onibus
CRC: 0800 970 90 90



Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.

Um novo limiar para o transporte público

Embora polêmica, a abertura de mais de 200 quilômetros de faixas exclusivas para ônibus na cidade de São Paulo é um primeiro passo da administração municipal para começar a priorizar o transporte público, que, nos últimos anos, perdeu muito espaço para o automóvel.

Na medida em que um país começa a aumentar a sua renda, é comum que as pessoas passem a andar mais com seus próprios veículos. O incomum é que as cidades não aumentem a oferta do transporte público e não ofereçam opções de intermodalidade, com o automóvel se integrando ao ônibus, metrô e trens urbanos. Por isso, São Paulo, assim como outras capitais e cidades de porte médio, assiste dia a dia aumentar o caos no trânsito.

Os corredores são uma reivindicação antiga dos operadores de ônibus, que perderam receita e passageiros com a diminuição da velocidade. Em São Paulo, a média era de 9 km/h nos horários de pico – índice não muito inferior a outras localidades de grande porte.

De acordo com o presidente da Fabus, José Antonio Fernandes Martins, o ônibus precisa ter uma velocidade de pelo menos 25 km/h para atrair passageiro e manter a rentabilidade do transporte público, que foi um dos alvos das manifestações públicas do meado do ano devido a sua baixa qualidade.

Outra reivindicação da Associação das Empresas de Transporte Urbano (NTU) é a desoneração sobre os serviços do transporte, já determinada em parte por lei recém-aprovada. Com uma tarifa mais baixa, o passageiro poderia ser atraído de volta, principalmente, com os sistemas BRT, que são muito mais rápidos, confortáveis e eficientes.

Espera-se que a abertura das faixas exclusivas seja apenas um primeiro passo na melhoria da qualidade do serviço, que precisa ter ônibus novo e confortável, pontualidade, segurança e serviços embarcados de qualidade a um preço acessível à maioria da população.

Competência e produtos para tornarem a operação muito mais eficiente a indústria e fornecedores provaram na Transpúblico 2013 que têm. Aliás, todos estão torcendo para o transporte público dar um salto de qualidade, pois vai gerar muito mais negócios em toda a cadeia.

**REDAÇÃO
DIRETOR**

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

COLABORADORES

Amarilis Bertachini, Márcia Pinna Raspanti,
Sonia Moraes, Wagner de Oliveira
Carla de Gagnani (Transportemídia, portal de notícias)

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

10.000 exemplares

Impressão

Neoband

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

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

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são
necessariamente as mesmas da OTM Editora.
A edição circula no mês subsequente ao da capa.



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

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

Filiada a:



SUMÁRIO

MEIO AMBIENTE

Com modelos da linha Volvo, a cidade sueca de Gotemburgo prioriza o ônibus híbrido para reforçar a sustentabilidade que preserva as boas práticas ambientais 6

FROTAS ESTATAIS

MAN vende 2.603 ônibus para a Secretaria de Educação de São Paulo e 370 unidades para as Forças Armadas, reforçando seu share nesse segmento de mercado 12

LICITAÇÃO

Governo federal segue Constituição e leva adiante licitação de linhas rodoviárias; empresários temem falências diante das exigências consideradas por eles sem sentido 16

FRETAMENTO

Operadores têm até dezembro para tirar de circulação ônibus com mais de 15 anos, um dos temas debatidos durante encontro da Fresp em Foz do Iguaçu 22

TURISMO

Em busca de melhores práticas na exploração turística, Parque das Cataratas do Iguaçu passa a adotar ônibus híbrido em passeios 26

TRANSPÚBLICO

Reação do mercado no segundo semestre e atraso nas licitações foram temas que prevaleceram durante a feira de ônibus em São Paulo 30

SEMINÁRIO NTU

• Avaliação da Copa das Confederações indica que os serviços de ônibus foram satisfatórios, mas estratégia precisa ser aprimorada para a Copa do Mundo 34

• Só transporte de qualidade vai tirar automóveis das ruas, reforçam participantes de seminário da NTU durante seminário em São Paulo 38

MARCOPOLO

Com subsidiária na Austrália, empresa busca ampliar a presença naquele mercado com a venda de ônibus rodoviários fabricados no Brasil 40

Mundo do ônibus perde Valter Gomes Pinto, que ao longo de 49 anos dedicou-se à expansão da Marcopolo no Brasil e no mundo 41

PRODUÇÃO

Fábricas das encarregadoras Caio, Comil e Neobus finalizam etapas de obras para começar a aumentar oferta de produtos até 2014 42

MOTORES

José Luiz Gonçalves é o primeiro brasileiro a assumir a presidência da FPT Industrial Latin America, importante fabricante de motores para veículos comerciais 44

TECNOLOGIA

• Tacom lança validador interativo que permite comunicação entre o operador, passageiros, motoristas e cobradores 46

• Empresa suíça Trapeze negocia com empresas de transporte de passageiros e gestoras de sistemas urbanos para ingressar no mercado brasileiro 48

• Fetranspor passa a usar biometria da Prodata em linhas que servem o Rio de Janeiro; Recife também passa a adotar a tecnologia 50

VANS

Mercedes-Benz faz teste para oferecer Sprinter no transporte compartilhado na tentativa de incentivar uso do veículo em eventos artísticos, culturais e esportivos 52

UITP

O Congresso da Associação Internacional do Transporte Público em Genebra debateu meios de atingir a meta de dobrar o transporte público nos grandes centros 54

INTERNACIONAL

Daimler Buses reforça sua estratégia de inovação ao oferecer novas tecnologias sustentáveis nos serviços de ônibus urbanos 56

URBANO

Após ganhar a concessão para operar trecho do BRT de Recife, MobiBrasil investe na gestão eficiente para ter melhor qualidade de serviços 58

BILHETE ÚNICO

MasterCard e Super oferecem cartões a usuário de ônibus em Santo André, primeira cidade a integrar cartões bancários ao Bilhete Único 62

PAGAMENTO ELETRÔNICO

Rede Ponto Certo lança relógio de pulso para o pagamento de passagens de ônibus, após testes no interior de São Paulo e Recife 64

MOBILIDADE

São Paulo decide diminuir espaço para transporte individual e promete oferecer 322 quilômetros de faixas exclusivas para ônibus ainda este ano 72

RODOVIÁRIO

Itinerários de ônibus intermunicipais já podem ser acessados pelo Google Maps para compras de passagens pela internet 74

OPERAÇÃO

Grupo VIP compra 16 superarticulados da Mercedes-Benz para concorrer com o metrô em linha que liga zona leste ao centro da capital paulista 82

SEÇÕES

Editorial 3 | Artigo 60 | Panorama 66 | ANTP em notas 78 | Custos 81

O último que especificou um itinerário genérico



teve que casar com uma empresa de manutenção.

Veículo equipado com itinerários Mobitec é veículo rodando, atendendo os passageiros, mostrando sua marca, gerando renda e satisfação para o frotista, bem longe do Setor de Manutenção. Os sistemas de informação da Mobitec são reconhecidos por sua durabilidade e qualidade, muito acima da média de mercado.

Mobitec casa melhor com sua frota.



Um mundo de sinais e emoções

mobitec

Líder mundial em sistemas de informações para transporte de passageiros

An LTG Company - www.mobitec.com.br



O “ônibus do futuro” chega em Gotemburgo

Para reforçar sua política de preservação ambiental Gotemburgo, a segunda maior cidade da Suécia, optou por ampliar sua frota de ônibus híbridos e inicia os testes dos novos modelos Volvo plug-in

Três ônibus Volvo híbridos plug-in, a tecnologia inovadora recém-lançada no mercado, já circulam pelas ruas da cidade de Gotemburgo (Göteborg, em sueco), que se espelha na política de preservação do meio ambiente tão valorizada pela Suécia. A segunda maior cidade do

país escandinavo, fundada em 1621, tem aproximadamente 530 mil habitantes e é um importante porto situado no lado sudoeste da costa. É também a sede da Volvo, fabricante de ônibus e caminhões e a maior empregadora na indústria da região. A cidade é conhecida por seu

sistema de transporte eficiente, que conta com uma frota 400 ônibus, dos quais 56 são híbridos. O transporte público da cidade é utilizado por 25% da população (outros 10% preferem a bicicleta), que também se desloca pela rede de VLT de mais de 150 quilômetros.



O Volvo híbrido plug-in permite a redução do consumo de combustível em até 75% em relação aos ônibus a diesel. É chamado de ônibus do futuro por ser silencioso, emitir menos poluentes, além da redução dramática do consumo de combustível. Comparados com os ônibus a



A recarga do híbrido é feita diretamente na rede elétrica e demora de seis a dez minutos

diesel, a redução das emissões de dióxido de carbono nos híbridos plug-in chega a 80%. A utilização energética também diminuiu em 60%. Com esse desempenho e energia limpa, a tecnologia híbrida é uma alternativa sustentável para o transporte urbano.

O ônibus Volvo híbrido plug-in é baseado modelo Volvo 7900 Hybrid, sucesso de vendas da Volvo, que já comercializou 1.600 unidades do modelo desde seu lançamento há três anos, sendo 1.200 unidades em 2013. Ou seja, há uma tendência de ampla expansão das vendas do híbrido.

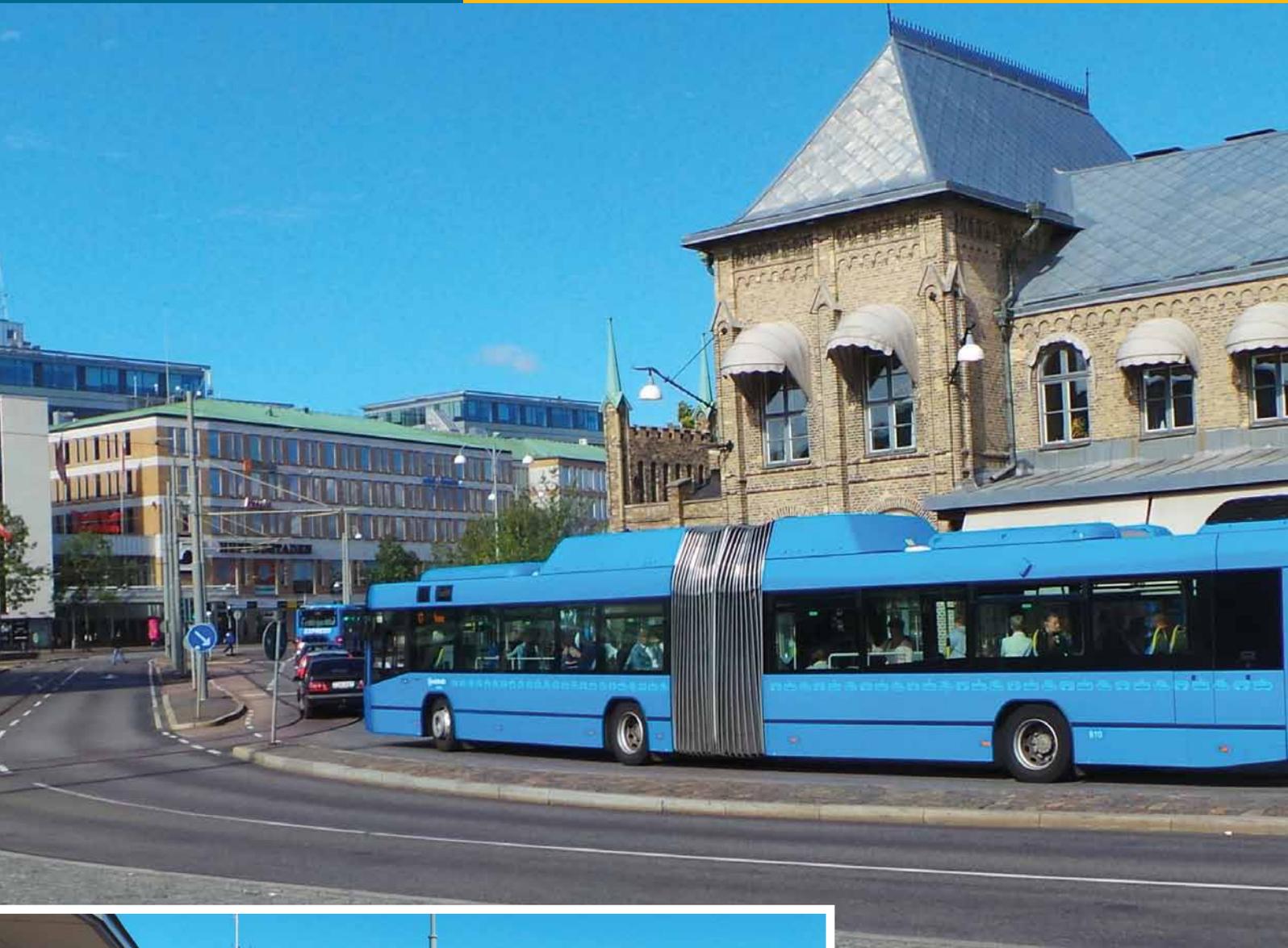
Os híbridos plug-in resultaram de novo desenvolvimento do modelo anterior e permitem a recarga a partir da rede elétrica por meio de um coletor instalado no teto do veículo. Esses veículos possuem uma bateria maior, o que lhes permite rodar até 70% do percurso (cerca de sete quilômetros) sem recarga, de modo silencioso e livre de emissões, utilizando apenas eletricidade. As baterias são carregadas no terminal a 600 V por seis a dez minutos. No caso de Gotemburgo, há dois terminais, um em cada extremidade da rota de 7,8 quilômetros onde circulam os três veículos plug-in. O novo híbrido é equipado com um motor elétrico alimentado por uma bateria íon-lítio e tem também um motor diesel de 5 litros. A



Håkan Agnevall, presidente da Volvo Buses: a eletromobilidade combina com a visão da Volvo para o futuro

operadora da cidade já confirmou os benefícios previsto do modelo: redução de 80% no consumo de combustível e a eficiência energética.

A Volvo Buses prevê iniciar a fabricação comercial do modelo plug-in no segundo semestre de 2015. Há um projeto de demonstração em Estocolmo para 2014 com oito híbridos plug-in. Está prevista ainda que a Volvo apresentará em 2015 um ônibus com propulsão totalmente elétrica,



Edward Jobson: o maior desafio do projeto do híbrido é torná-lo o mais autônomo possível

“A Västtrafik (empresa de transporte público de Gotemburgo) tem metas ambientais elevadas. Até 2025 noventa e cinco por cento do nosso tráfego serão realizados por veículos que usam combustíveis não fósseis e, ao mesmo tempo, a eficiência energética aumentará. Junto com a Volvo e diversos outros parceiros, temos tido a oportunidade de desenvolver uma tecnologia que reduz de modo significativo tanto as emissões como o consumo energético, algo de que estamos orgulhosos”, declara Lars Backström, diretor executivo da empresa.

ideal para operação em linhas de tráfego denso, com velocidade de 10 a 15 quilômetros por hora, como na região central

urbana. Segundo a fabricante, os modelos plug-in são eficientes para áreas fora do centro e na operação intermunicipal.



Gotemburgo tem uma frota de 400 ônibus, dos quais 56 são híbridos



Desde o lançamento, a Volvo já comercializou 1.600 ônibus híbridos, que rodam em 21 países

“Nos últimos anos, as vendas de ônibus híbridos da Volvo Buses têm triplicado a cada ano e acreditamos que o mercado para a eletromobilidade continuará a se expandir rapidamente. Assim, o Grupo Volvo está investindo nesta área, possibilitando às cidades concretizarem suas visões de um transporte ecologicamente mais amigável e mais atraente”, afirma Håkan Agnevall, presidente da Volvo Buses, que assumiu o cargo há três meses.

“A eletromobilidade é a tecnologia do futuro. É importante pela sustentabilidade e está em conformidade com a visão da Volvo para o futuro. Até Barack Obama, quando esteve aqui, ficou muito

interessado na tecnologia híbrida, para ser incorporada no transporte nos Estados Unidos”, acrescenta Agnevall.

Os ônibus híbridos Volvo rodam em 21 países, incluindo 400 na China. Por enquanto, 60% da produção vão para o mercado nacional e 40% para exportação. A maior venda isolada para o mercado externo foi de 177 modelos híbridos double decker para a empresa Arriva da Inglaterra, onde circulam hoje 449 híbridos da marca.

A finalidade do teste em campo é estudar e verificar as reduções previstas em consumo de energia e de emissões, bem como compilar informações de motoristas, passageiros e residentes no entorno das linhas sobre suas opiniões a respeito dos atributos dos ônibus.

Em Gotemburgo, os ônibus híbridos Volvo são de piso baixo ou de entrada baixa e têm capacidade para transportar 34 passageiros sentados e 35 em pé.

Segundo Edward Jobson, diretor de meio ambiente da Volvo Buses, o maior desafio do projeto dos híbridos é tornar o sistema o mais autônomo possível e com maior redução de consumo de combustível.

“Os híbridos plug-in oferecem novas

oportunidades para o planejamento do sistema de transporte, como sua operação em zonas urbanas livres de emissões, de baixo ruído, em área residencial com menor velocidade e também para diversas situações, incluindo a circulação em regiões onde há escolas e hospitais ou ainda em determinados horários”, observa Jobson.

A tecnologia possibilita ainda regular o veículo conforme as necessidades: menor velocidade ou maior potência e otimização do custo operacional.

A Volvo Buses também espera poder reduzir as emissões de dióxido de carbono em até 90% com o uso do biodiesel, em vez do óleo diesel padrão no motor a combustão. A empresa antevê a entrada em operação do modelo na Alemanha em 2015.

Para o presidente da Volvo Buses, os ônibus para sistemas BRT continuam sendo o grande negócio para a empresa e prevê fechar 2013 com 3.000 a 3.500 unidades produzidas, somando a produção das fábricas do Brasil e da Suécia.

Em 2012 a Volvo decidiu concentrar a fabricação de ônibus a diesel na sua fábrica de Borås, na Polônia, que produziu no ano passado 5.200 chassis em 2012. ■

A melhor solução no transporte
de casa para o trabalho.

Velocidade e álcool: combinação fatal



Voltado para os segmentos de fretamento, receptivo e rodoviário de curtas e médias distâncias, o novo Versatile apresenta conceitos avançados em projeto e construção de carrocerias: estrutura externa com curvaturas que maximizam os efeitos aerodinâmicos, intercambialidade de peças com outros produtos da linha Comil, novo salão com iluminação em LED, Day Running Light - único no segmento - garantindo maior segurança nas viagens ao longo do dia. Saiba mais sobre o novo Versatile e a linha de ônibus na medida certa para sua empresa: [acesse www.comilonibus.com.br](http://acessewww.comilonibus.com.br).



www.comilonibus.com.br



idea
BRONZE
BRONZE
CAMPIONE DO

NOVO VERSATILE GOLD



MKT - COMIL

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

COMIL

MAN amplia vendas de ônibus aos governos federal e estadual

A licitação envolve a comercialização de 2.603 veículos para a Secretaria de Educação de São Paulo e 370 unidades para as Forças Armadas

■ SONIA MORAES



Os ônibus destinados à Secretaria de Educação de São Paulo têm carrocerias Mascarello

A MAN Latin America venceu a licitação para a venda de 2.603 ônibus para a Secretaria de Educação de São Paulo (Seduc). Os veículos, modelo VW 5.150, 8.160, com motor Cummins ISF, e 15.190, com motor MAN D08, encarroçados pela Mascarello, serão usados para o transporte de estudantes do ensino estadual e municipal da rede pública do Estado de São Paulo. Segundo a MAN, a Seduc poderá encomendar os ônibus escolares pelo prazo de até um ano a partir da assinatura da ata.

Para torná-los mais adequados à operação, os veículos receberam algumas modificações específicas.

EXÉRCITO – A montadora amplia também a sua participação no Exército

Brasileiro com a venda de 370 ônibus Volkswagen para as Forças Armadas em um programa de licitação fechado em julho deste ano. Os veículos, modelo 15.190 OD, com motor MAN D08, e 18.320 OT, com motor Cummins ISL, foram adquiridos por meio do Programa de

Aceleração do Crescimento (PAC) e atuarão em 13 estados. Do total 318 unidades já foram entregues.

Ao todo, a fabricante dos veículos comerciais Volkswagen e MAN já vendeu 5.000 veículos (incluindo caminhões e ônibus) para o Exército desde 2007, formando a segunda maior frota militar do Brasil. Deste total 318 unidades são ônibus vendidos diretamente pela MAN Latin America às Forças Armadas.

Para atender aos requisitos necessários da operação do Exército, os ônibus receberam algumas modificações. Os modelos Volksbus 15.190 com motorização dianteira MAN D08 de 4 cilindros ganharam reforço nas suspensões, maior ângulo de entrada e saída e reduzidas dimensões nos balanços dianteiro e traseiro. Com as mudanças o veículo pode percorrer estradas de terra em condições severas de piso e relevo, inclusive atendendo às operações que serão realizadas em ambiente florestal, trazendo eficiência e segurança à equipe.



Chassi 15.190 OD, com motor MAN D08

O modelo 18.320 OT, equipado com motor Cummins ISC de 8,3 litros e 320 cv de potência, é um dos veículos mais robustos da categoria. Tem capacidade para transportar até 42 militares. Entre as suas características estão o piso antiderrapante e itens de iluminação especial. Os componentes do trem de força, como cardã e eixo diferencial, foram desenvolvidos pela montadora com foco no aumento de durabilidade.

COMIL – A encarroçadora Comil também venceu a licitação para o fornecimento de 204 ônibus ao governo federal. Ao Exército serão entregues 135 veículos, sendo 108 unidades do modelo Svelto sobre chassi Mercedes-Benz OF 1730, todos equipados com jatos e tanques d'água com capacidade de 3 mil litros, e mais outros 6 Svelto sobre chassi Mercedes-Benz OF 1721. Esses veículos são dedicados para o deslocamento de tropas/distacamentos e trazem em sua configuração equipamentos exclusivos, como suporte para armamento e munição, grades nas janelas e portas na parte traseira, além de duas laterais. Este lote inclui também os 21 Svelto Midi urbanos sobre chassi Mercedes-Benz OF 1418 para transporte convencional.

Para o Ministério da Justiça, a Comil está fabricando 69 viaturas especiais, as quais chegam durante o processo de criação e ampliação de frotas para atender ao aumento na demanda de segurança no país. Entre os destaques, estão as 29 unidades do micro Piá equipadas com chassi Mercedes LO 916, que atuarão no "Crack, é possível vencer", plano de combate a entorpecentes realizado pela Secretaria Nacional de Segurança Pública. São veículos de controle e monitoramento projetados para atuar como ferramenta de segurança pública no combate ao consumo e tráfico de drogas em todas as capitais das regiões Norte e



Dos 204 ônibus que a Comil vendeu ao governo federal, 135 unidades são para o Exército

Nordeste. Estes veículos são equipados com geradores de energia, sistema de rádio, estrutura de videomonitoramento e sala de comando.

O ministério também encomendou via licitação 36 unidades de Delmov (Delegacias Móveis) para sua secretaria extraordinária de segurança de grandes eventos. Desenvolvidos a partir do modelo Campione 3.45 e chassi Volvo B290R, essas viaturas irão operar no monitoramento e controle de todos os estádios brasileiros da Copa do Mundo no próximo ano. Para isso, contam com salas de detenção, comando e controle.

O Ministério da Justiça licitou ainda a compra de quatro unidades do modelo Campione 3.25 sobre chassi Volkswagen 17.280, destinadas ao transporte de tropas de apoio em operações da Força Nacional de Segurança.

No Rio de Janeiro, a Comil irá atender a duas secretarias do governo estadual. Para a Secretaria de Administração Penitenciária, foram entregues no final de agosto cinco viaturas modelo micro Piá, com chassi VW 8.160, que atuarão no transporte de detentos.

Já a Secretaria de Segurança do Estado receberá outras duas unidades do micro Piá, ambas sobre chassi VW 9.160, destinadas ao deslocamento de tropas da Polícia Civil. Todas as sete unidades chegam para renovação de frota do governo carioca, cliente da empresa gaúcha desde 2008.

Segundo Silvestre de Sousa, coordenador de vendas governamentais da Comil, a conclusão destes negócios com o governo federal e fluminense é fruto da atenção especial que a companhia vem destacando aos clientes estatais. "Por meio de parcerias estratégicas, criamos um grupo exclusivo para o desenvolvimento de produtos específicos voltados à segurança pública, o que nos torna referência neste segmento na América Latina", comenta o executivo, observando a entrega recente de veículos ao exército chileno.

Sousa ainda credita o sucesso no setor à estruturação do departamento de vendas governamentais, que garantiu à Comil maior atenção sobre as demandas dos governos estaduais e nacionais do continente latino. ■



Velocidade e álcool: combinação fatal.

GTBC

QUANDO TUDO É PENSADO PARA A PRODUTIVIDADE, UMA ARTICULAÇÃO A MAIS FAZ UMA GRANDE DIFERENÇA.

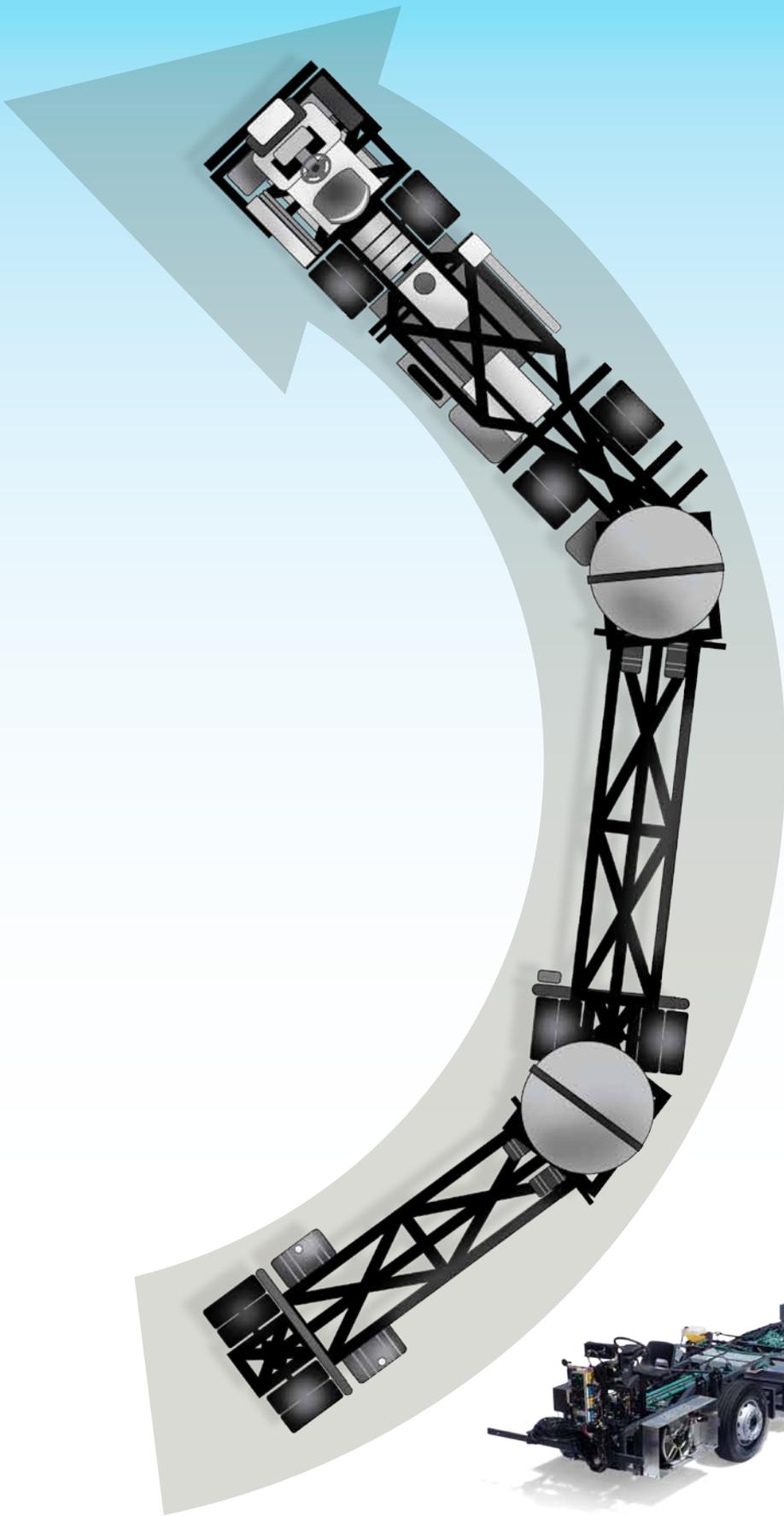
Biarticulado B340M. O maior ônibus do mundo.

Inovação constante é um dos eixos da marca Volvo, pioneira mundial em ônibus articulados e biarticulados. Foi assim que a empresa desenvolveu o **B340M, o maior ônibus biarticulado do mundo**. Com 28 metros, ele oferece, além da capacidade nominal de 270 passageiros, muita tecnologia, segurança, durabilidade, conforto, sustentabilidade e – principalmente – economia. Ou seja, garantia de retorno para seus negócios. **Pode confiar.**

ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/onibus

BRT
B340M
BIARTICULADO
EURO 5



Sai a licitação

Propostas para a concorrência do novo modelo de operação das linhas interestaduais devem ser entregues até o começo de novembro próximo

■ AMARILIS BERTACHINI



Hoje operam nas linhas esterestaduais pouco mais de 250 empresas, das quais cerca de 20% atendem a 80% da demanda

Com mais de 4 mil páginas, a licitação que estabelece as regras da concorrência para o novo modelo de operação das linhas de ônibus interestaduais tem ocupado boa parte do tempo dos empresários que se debruçam a estudar o documento. A exemplo das últimas licitações públicas, como as das rodovias e dos portos, a que redistribui o serviço de transporte interestadual de passageiros também é bastante polêmica.

A licitação vinha sendo delineada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) desde 2008 e, depois de cinco anos de expectativa sobre a forma como seriam reorganizadas essas linhas,

o aviso do leilão, publicado no Diário Oficial da União no dia 29 de agosto passado, desembarcou dúvidas e inseguranças nas garagens dos operadores do setor. Como o edital prevê a entrega das propostas em 60 dias, os interessados terão até 4 e 5 de novembro para efetivar a apresentação.

“Vamos primeiro fazer toda a avaliação de habilitação das empresas, toda a parte fiscal, a qualificação técnica e só vão para o leilão – entre 2 e 11 de abril do próximo ano – as empresas que forem qualificadas. Não é pré-qualificação, é a qualificação das empresas”, explica Sonia Rodrigues Haddad, superintendente

da ANTT, lembrando que estava agendada para o dia 24 de setembro uma reunião de esclarecimento sobre o edital na Bovespa para as empresas interessadas em participar.

Segundo Sonia Haddad, a expectativa da ANTT é aportar maior segurança jurídica a todo o processo. “Estamos agora com regras claras, objetivas, e que vão abarcar todos os operadores da mesma forma”, declara a superintendente.

Mas, do ponto de vista dos empresários do setor, muitos tópicos das novas regras são questionáveis. Serão cerca de duas mil linhas com permissão válida por 15 anos improrrogáveis; o serviço

foi dividido em 16 grupos de 54 lotes e um dos pontos mais polêmicos da concorrência é a forma como a rede de linhas foi traçada. “É um agrupamento de linhas e ligações que está completamente em desacordo com a economicidade como o sistema é operado hoje. Essa forma foge aos padrões de um setor que se organizou de maneira orgânica e com muito conhecimento técnico, durante mais de 60 anos. Foi desenhada uma proposta de rede que não se sustenta economicamente. Essa é a nossa principal crítica e é daí que saem os erros que esse edital tem”, declara Paulo Porto Lima, presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), que representa 109 operadoras do setor.

“Não dá ainda para avaliar o quanto isso vai impactar no mercado, mas temos uma absoluta certeza: vai ficar pior do que está hoje porque a rede é pior, não há economicidade, não existe ganho de escala para as empresas que já operam com suas infraestruturas montadas. Isso vai impactar em custo, então o objetivo principal de uma licitação, que é traduzir para o usuário melhor tarifa, não será alcançado. Se a rede está pior, então ela estará mais cara para operar; quem oferecer passagens abaixo do que está hoje vai ser sem conhecimento de causa”, acredita.

Pelas novas regras, se as empresas que hoje operam no mercado quiserem manter o tamanho atual terão que migrar para uma operação mais dispersa, em outras regiões. “Isso requer que as operadoras desmobilizem infraestruturas que já estão montadas e criem novas estruturas que ainda não existem. É óbvio que isso não tem lógica econômica. Desta maneira, vão sumir várias empresas. Se esse processo for desse jeito até o fim, dois terços das empresas saem do mercado e apenas um terço permanece,

não tenho dúvida disso”, prevê o presidente da Abrati.

“Hoje temos 250 empresas operando e, no máximo, serão 54 empresas que ficarão após a licitação. Elas têm a possibilidade de se consorciar e continuar operando um consórcio. Se essas 250 vão, ou não, se consorciar, ainda não sabemos”, declara Sonia Haddad.

Outro ponto polêmico é em relação à qualificação técnica. Porto Lima defende que a atividade sempre foi exercida pelo setor privado, que acumulou conhecimento técnico ao longo dos anos, e destaca que essas experiências não foram levadas em consideração no momento de estipular as exigências de qualificação para prestação do serviço. “A exigibilidade da capacidade técnica é muito aberta, não podemos ter noção de quantas empresas não são qualificadas para participar, mas, rigorosamente, quem não está atualmente operando no setor, do ponto de vista da Abrati, não estaria qualificado para participar do processo. Porém, da forma como está no edital, todas as empresas que fazem algum tipo de transporte público hoje estariam habilitadas para participar e esse é outro ponto crítico”, destaca.

Pelo edital, a qualificação técnica requer que a empresa tenha tido uma operação de transporte rodoviário de passageiros com, no mínimo, 30 veículos, por um período consecutivo de três anos, nos últimos cinco anos. “Então, se tenho uma linha pequena, isso já me qualificaria para participar de um lote enorme?”, indaga Porto Lima.

A entidade defendeu, ao participar de consultas públicas sobre o assunto, a adoção de exigência de qualificação com base na quantidade de passageiros por quilômetro transportado, a exemplo do que foi adotado no processo de concessão dos aeroportos. A posição da entidade – cujas 109 associadas são



Sonia Haddad: “Estamos agora com regras claras, objetivas, e que vão abarcar todos os operadores da mesma forma”

responsáveis pela operação de 85% do transporte rodoviário de passageiros do país – o perfil de exigência adotado para qualificação técnica não condiz com a atividade.

Porto Lima diz que o papel da Abrati é extremamente limitado, mas ela vem, há cinco anos, argumentando esses pontos, manifestando-se nas audiências públicas a favor de que o edital tivesse uma qualificação técnica que levasse em consideração a experiência adquirida pelos operadores, a infraestrutura já implantada e os investimentos feitos pelas atuais operadoras, por nível de conhecimento e não só por tempo de serviço prestado. “Todo o setor tem ótimas e péssimas empresas, mas nosso setor tem sido extremamente bem avaliado em nossas pesquisas; não há nenhum serviço público tão bem avaliado quanto o nosso e isso não está sendo levado em consideração”, argumenta.

Sonia Haddad explica que para os operadores atuais, que têm estrutura montada, isso pode contar peso em suas propostas econômicas, mas não na qualificação técnica.



Paulo Porto Lima: as regras da licitação das linhas ferem princípio da economicidade

O presidente da Abrati relata que os empresários foram consultados na medida em que houve audiência pública, mas os pontos relevantes não foram levados totalmente em consideração. “Propusemos, em audiência pública, uma rede adequada, muito mais viável economicamente porque privilegiaria a regionalidade, enquanto a rede da ANTT privilegia uma concorrência interna e uma dispersão de operação. Aumentar a concorrência num setor que é extremamente regulado é uma contradição, a tarifa é pública. Não se pode estimular que haja uma guerra entre empresas que poderia acabar em balanços horríveis, com interdição de governo e com subsídios públicos desnecessários. Nosso setor não quer subsídios, é autossustentável, com bons balanços, com empresas que têm história. Queremos, no máximo, uma isonomia de tratamento com os outros setores e modais concorrentes”, declara.

Ele alerta também sobre o risco de empresas vencedoras não qualificadas ganharem a concorrência e virem a praticar um serviço de má qualidade para conseguirem sobreviver, utilizando ônibus

mais baratos, de qualidade inferior.

ÍNDICES INATINGÍVEIS – Na opinião de José Luis Teixeira, CEO do grupo Garcia, além de um excesso de regulamentação, a licitação considera uma produtividade do esquema operacional impossível de ser atingida e um nível de IAP (Índice de Aproveitamento) também impossível de ser obtido. “As demandas de passageiros, pela pesquisa ANTT, em muitos casos contêm números completamente fora da realidade. As frequências mínimas têm um elevado grau de inconsistências e o prazo entre o edital e a entrega de proposta é muito escasso”, pondera Teixeira.

Sem revelar detalhes, ele confirma que o grupo Garcia vai entregar propostas na data prevista, em lotes de seu interesse, mas alerta que há “grande possibilidade de operar no prejuízo caso a ANTT não venha, no futuro, a flexibilizar as regras para a operação a partir da realidade concreta e inexorável”.

“Nosso departamento jurídico e nossa associação de classe permanecem estudando o edital e suas consequências”, relata Teixeira, estimando que pode haver uma potencial desorganização do mercado pelas premissas estabelecidas no edital.

Do ponto de vista de Martinho Ferreira de Moura, presidente da Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento (Anttur) – entidade que congrega empresas de fretamento, mas que tem perto de 10% de associadas que operam linhas interestaduais – a licitação é complexa porque as empresas, durante mais de 50 anos, organizaram-se para operar suas linhas concentradas em uma mesma região, até para conseguir ter uma operação mais barata. “Do jeito que está programado, as empresas terão que se fragmentar; algumas precisarão ser divididas em cinco partes e nem vão mais poder atuar na região onde hoje

atuam porque cada empresa só poderá participar de um único lote de linhas em cada grupo. Apesar de ter empresa que hoje opera suas linhas distribuídas em quatro ou cinco lotes diferentes, não é permitido participar de mais de um lote no mesmo grupo”, comenta Moura, lembrando que isso também poderá encarecer a operação.

Ele destaca que ao longo dos anos as operadoras foram incorporando outras empresas para concentrarem operações em uma determinada região a fim de racionalizar custos e montaram infraestruturas ao longo de suas linhas, com garagens instaladas em pontos estratégicos, com áreas de apoio ao longo das rodovias com carros reserva e previsão de troca de motoristas.

“Isso vai gerar uma reviravolta muito grande e, evidentemente, vai abrir espaço para novas empresas entrarem no segmento”, afirma Moura, que, como empresário, já teve experiência com a operação de dez linhas interestaduais, durante 27 anos. Com base nessa experiência ele avalia que os resultados de uma operação pequena não são satisfatórios. “Nessa área é preciso ser grande porque as exigências são muitas, é preciso ter muita estrutura, garagens, pessoal para controle, para gerar os relatórios para a ANTT. Então, ter uma empresa operando dez ou 20 ônibus não é economicamente viável, é preciso ter mais de 100 ônibus para bancar a estrutura que é exigida”, calcula.

VISÃO DA ANTT – Sonia Haddad explica que a agência previu no processo todo um controle social e, com isso, uma participação maior dos usuários e a possibilidade da ANTT ter uma fiscalização mais efetiva com equipamentos embarcados. “Vamos ter equipamentos embarcados em todos os veículos e vamos monitorar todo o sistema, colhendo informações de horário, de quebra, de

A PIRELLI ESTÁ LANÇANDO UMA LINHA DE PNEUS INTELIGENTES PARA ÔNIBUS E CAMINHÕES, A 01 SERIES.

ALTA RECONSTRUBILIDADE, MAIOR SEGURANÇA E PERFORMANCE DOS NOVOS PNEUS COMBINADAS COM O PIRELLI FLEET SOLUTIONS PROPORCIONAM REDUÇÃO DE GASTOS COM MANUTENÇÃO E AUMENTO NO RENDIMENTO DOS PNEUS DA SUA FROTA.

CONHEÇA MAIS BENEFÍCIOS EM SER UM PARCEIRO DA PIRELLI EM PIRELLI.COM.BR



**AO TRANSPORTAR
ALGO TÃO PRECIOSO,
ESCOLHA O PARCEIRO
EM QUE POSSA CONFIAR.**



POTÊNCIA NÃO É NADA SEM CONTROLE



Segundo algumas operadoras, uma operação pequena não oferece resultados satisfatórios

desvio de itinerário, tudo eletronicamente. Com base nesses dados, poderemos criar um sistema de avaliação que pode gerar uma punição ou um bônus para a empresa”, assinala a superintendente. As operadoras só poderão usar o equipamento embarcado de empresas que forem homologadas pela agência.

Ela explica que o sistema de avaliação das empresas terá indicadores de qualidade e elas terão metas a cumprir. “Se não cumprirem essas metas elas serão penalizadas ou terão bônus. Penalizadas de que forma? O edital prevê as formas de penalização, podendo até perderem a concessão. E os bônus serão o seguinte: nas nossas regras de flexibilização, mediante uma boa prestação de serviço, a empresa poderá incluir seção, aumentar sua área de cobertura. Se não tiver uma boa prestação de serviço ela não poderá extinguir ou aumentar uma seção ou incluir uma nova cota em sua operação. Hoje nós temos apenas a multa para penalizar. A implantação desse sistema de indicadores é outra forma de avaliação, não só por multa”, defende.

Mas o grande ganho, em sua opinião é para o usuário porque, com esses sistemas embarcados, a agência poderá fazer uma intervenção a tempo no caso de uma interrupção de viagem, por

exemplo. Com esses sistemas embarcados a ANTT vai saber se o ônibus parou, se essa parada estava registrada, prevista, ou não, no ponto de controle de troca de motorista, se furou um pneu, se o veículo bateu, ou o que realmente aconteceu. “O maior ganho é para o usuário, que vai começar a ter informação. Ele vai saber em quanto tempo o ônibus vai chegar, vai atualizando a previsão de chegada.”

Sobre custos, Sonia Haddad explica que o cálculo do custo foi baseado na frota necessária para a operação de todo o serviço interestadual de passageiros. “Estimamos a frota de projeto em torno de 8.100 veículos, entre reserva e operacional. Hoje os operadores precisam de menos de 8 mil veículos para operar o serviço que está cadastrado na ANTT, mas eles têm cadastrados na agência em torno de 15 mil veículos porque fazem fretados e outros serviços de interesse da empresa, e vão variando os veículos usados, e não porque seja necessário para fazer aquela operação da linha regular. Quando a gente fala que são necessários 8.100 veículos, não estamos nos restringindo a esse número, é uma frota referencial que nós estabelecemos para podermos calcular os custos do serviço, porque senão corremos o risco de

imputar um custo no serviço maior que o necessário; não podemos colocar um veículo que é da gestão da empresa como custo do serviço. Entretanto, eles podem utilizar quantos ônibus quiserem, 15 mil ou 30 mil, mas nós calculamos o custo do serviço baseado na frota necessária para operar o serviço interestadual de passageiros”, explica Sonia Haddad.

Ela assinala que a agência calculou a frota considerando o mês de maior pico e a semana de maior pico, e ainda aplicou a sazonalidade, considerando que há semanas de maior pico, mas com a demanda concentrada em apenas dois dias, por exemplo, o que muda o cálculo de frota. A idade máxima dos veículos será de dez anos, com idade média de cinco anos, e essa meta terá que ser estabelecida, gradualmente, em três anos.

O coeficiente tarifário, conta a superintendente da ANTT, foi definido por grupo. “Temos as linhas estruturais em cada grupo, haverá tantos lotes quanto é possível um número de empresas operar essa linha estruturante que sustenta aquele grupo. Por exemplo, no grupo que inclui Rio-São Paulo temos cinco lotes, porque existem cinco empresas que podem operar Rio-São Paulo”, diz. Ela explica que a agência calculou a concorrência usando alguns gatilhos, como o número de passageiros por quilômetro: ao atingir um determinado índice foi possível incluir mais uma empresa.

Outra referência foi a frequência semanal porque, muitas vezes, as linhas que têm a relação passageiros/km muito alta, que são aquelas linhas com maiores distâncias, não necessariamente precisam de outra empresa porque a frequência pode ser muito baixa durante a semana. “Além do passageiro/km aquela ligação teria que ter no mínimo sete viagens semanais. Quando ela preenchia esses dois requisitos era o indicativo de colocarmos uma segunda empresa; quando atingia, colocávamos a terceira,

e assim fomos criando a concorrência dentro dos grupos e gerando os lotes”, explica. Os lotes, explica Sonia Haddad, têm a frota e passageiro/km muito similares, com uma diferença de, no máximo, 5% para dar um equilíbrio entre os lotes e evitar “uma concorrência predatória na linha estruturante”. Desta forma, o coeficiente tarifário é do grupo e não de cada lote. “Hoje há um coeficiente tarifário único para todo o sistema e estamos criando coeficientes diferentes em razão das regiões em que os serviços são operados, é por isso que são 16 coeficientes tarifários diferentes”, justifica, acrescentando que cada grupo tem seu coeficiente tarifário porque ele influencia a produtividade da empresa e a região em que a empresa opera.

“O que está lá calculado é o coeficiente máximo. O que a empresa vai poder trabalhar é o seu ganho de escala para poder fazer uma proposta e poder mergulhar naquele coeficiente máximo”, declara. O que vai pesar na concorrência, diz Sonia, é a proposta econômica, o maior desconto médio.

De acordo com a superintendente, o cálculo tarifário vai dar, em média, 13 centavos por quilômetro. “Isso é o máximo que as empresas vão poder operar. O leilão vai ser pela menor tarifa. De forma a flexibilizar a operação e a gestão das empresas, isto vai nos dar o maior desconto médio percentual”, explica Sonia Haddad. Ela calcula que, na média, isso vai resultar em uma redução de 2,5% na tarifa.

Sonia Haddad explica que a empresa concorrente tem que apresentar responsável técnico e possuir capital integralizando 50% dos investimentos referenciais para mensuração dos cursos. “Nós levantamos quais eram os investimentos necessários e o operador tem que apresentar 50% desse valor integralizado e comprovar que tem propriedade de 50% da frota prevista para o lote no qual ele



Após a licitação, a idade máxima dos veículos será de 10 anos e a idade média, de 5 anos

pretende operar”, explica Sonia Haddad. Entretanto, para o início de operação – prevista para em torno de seis meses depois de apresentada a proposta – a empresa já deverá estar com 100% da frota exigida.

CONTRATOS VIGENTES – Quanto aos contratos que ainda estão em vigor, Sonia Haddad relembra que em 1992 foram feitas 26 licitações, uma outorga onerosa, que ainda estão compondo a rede e está previsto no contrato que a empresa que vier a ganhar só vai começar a operar na nova rede quando vencer o contrato da operadora atual que ainda está em vigência.

A previsão, se mantidas as regras, é anunciar os nomes dos vencedores em abril próximo. Começa, então a análise do plano de negócio dessas empresas e, se tudo estiver de acordo, será feita a homologação do certame em agosto e setembro de 2014 e a assinatura dos contratos entre outubro e dezembro. O início de operação, efetivamente, será em até seis meses depois de assinado o contrato, ou seja, em meados de 2015.

55 MILHÕES DE PASSAGEIROS – Pelos dados da ANTT, o sistema é hoje operado por pouco mais de 250 empresas, das quais cerca de 20% atendem a 80% da

demanda. Atualmente são 1.931 municípios atendidos e, após a licitação, serão 2.050. Pelas linhas interestaduais o número de passageiros transportados cairá de 67 milhões para 55 milhões de passageiros porque, segundo Sonia Haddad, há seções entre as linhas que são intermunicipais e foram excluídas.

O presidente da Abrati diz que a entidade continuará fazendo seu papel, utilizando os prazos estipulados no próprio edital até o último momento para tentar fazer o aperfeiçoamento por parte do Tribunal de Contas da União (TCU) e por parte da própria agência. “Acredito que o processo é irreversível, mas o tempo que for necessário para o aperfeiçoamento não é representativo para o mal que pode causar ou para o bem que pode acrescentar”, assinala.

A Abrati, como entidade, tem que atuar administrativamente, não judicialmente como as empresas podem fazer. Até o dia 25 de outubro, prazo para os recursos, a entidade ainda fará consultas junto à ANTT, conforme a lei determina, além da apresentação de uma manifestação junto ao TCU, no qual ratifica sua posição. “Temos que considerar que pode ser acatada ou não. Não cabe à Abrati dizer às associadas o que fazer ou não, mas, sim, orientá-las”, observa. ■

Novos desafios

Empresas de fretamento querem fazer parte das discussões sobre mobilidade e preparam-se para finalizar a renovação da frota que passa a ter limite de idade de 15 anos em São Paulo

■ AMARILIS BERTACHINI

Foi prorrogado para 31 de dezembro próximo o prazo final para as empresas do segmento de fretamento do Estado de São Paulo retirarem de circulação os ônibus com mais de 15 anos de idade. A data inicialmente determinada expirou no mês de agosto, porém entidades do setor negociaram previamente com o governo a prorrogação e pouco mais de 550 veículos “idosos” continuarão prestando serviço por mais alguns meses.

A meta de renovar a frota atende ao Decreto 55.925/2010 e foi cumprida em etapas. Nos primeiros dois anos foram substituídos cerca de 1,8 mil ônibus, o equivalente a 50% da frota com mais de 15 anos. Os demais foram trocados ao longo do ano passado e neste ano, até agosto último, somando mais 1,3 mil veículos. A diferença de 575 carros – praticamente os de fabricação de 1997 – é que será aposentada a partir de janeiro do ano que vem, conforme explica Jorge Miguel dos Santos, diretor-executivo do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e para Turismo de São Paulo e Região (Transfretur).

“Pedimos para estender o prazo porque os fatores econômicos mudaram, os bancos diminuíram suas taxas de risco e ficaram faltando esses 575 carros”, justifica Santos.

Segundo Claudinei Brogliato, presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), uma das dificuldades para cumprir a meta de renovação foi o crescimento de

encomendas feitas às fabricantes de ônibus por parte de empresas que quiseram aproveitar a taxa de financiamento de 3% ao ano, o que teria tomado a produção das indústrias que acabaram elevando seus prazos de entrega dos veículos. “Teve gente que comprou em janeiro e não recebeu até agosto”, afirma Brogliato, assinalando que os prazos de entrega foram ampliados de 60 para 120 dias.

As empresas do segmento já investiram cerca de R\$ 1,5 bilhão na renovação da frota, desde que começou o programa, para reduzir o limite de idade dos ônibus, que antes era de 20 anos, informa Santos.

No ano passado o faturamento do setor cresceu 5% e a previsão para este ano é de uma evolução entre 2,5% e 3%, considerando que o crescimento da economia confirme as previsões e fique também em torno de 2,5%. “Nosso desempenho está ligado ao crescimento da

economia e das indústrias, com a contratação de funcionários”, explica Santos.

PROJETO DE LEI – As operadoras estão na expectativa também do novo projeto de lei que foi enviado ao governo, em agosto, para reavaliar a lei que regula a atividade de fretamento. “Foi um pedido que fizemos ao Haddad (o prefeito de São Paulo, Fernando Haddad), para uma revisão da lei que foi feita em um momento de extrema repressão, onde éramos considerados os bandidos do trânsito, e essa imagem permaneceu, demora para conseguirmos mudar isso”, declara Santos.

O diretor da Transfretur ressalta que a nova gestão do governo municipal paulista chegou com o objetivo de priorizar o transporte coletivo para voltar a dar mobilidade à cidade. Ele critica a gestão anterior que, segundo ele, restringiu as oportunidades para o segmento e levou a uma queda no volume de passageiros transportados de 350 mil a 360 mil passageiros por dia, em 2007/2008, para 320 mil passageiros por dia. Mas ele relata que a retomada no volume de passageiros já aconteceu até porque o transporte público está sobrecarregado e não é suficiente para atender a toda a demanda.

“Queremos fazer parte da estratégia de mobilidade da cidade e conversar com os demais meios de transporte coletivo, como metrô e trilhos, para que haja um serviço integrado”, defende Santos.

Claudinei Brogliato: encarregados estão com dificuldades de atender a encomendas devido ao grande volume de pedidos



CCIT 4.0[®]

MAIS inovação, MAIS interatividade



CIT-Image - biometria facial



*Bem-vindo à
nova geração de
validadores que vão
transformar sua
bilhetagem.*

Com o novo CCIT 4.0[®] o validador passa a ser um agente ativo dentro dos veículos. Mais facilidade na operação, interatividade total com os usuários, design moderno, robustez de estrutura, mídia embarcada, inovação de funcionalidades e integração completa com o ITS. Tudo isso faz deste produto a ferramenta ideal para alavancar seus resultados. Mude para o CCIT 4.0[®] e viva hoje o futuro da bilhetagem.

TACOM, sempre as melhores soluções.

**SURPREENDA-SE COM ESTA NOVIDADE NO NOSSO
ESTANDE NA VIII INTRANS. BRASÍLIA, 8 A 10/10/2013.**

ACESSE E CONHEÇA
O NOVO CCIT 4.0[®].



GPS - GPRS - 3G - 4G - WIFI b/g/n - 8Gb Memória - NFC - Dual processor - Android inside - CITImage com câmera frontal embutida
- Display 7" HD Touch Screen - Coleta contingência via pendrive - Full Multimedia play - 4 módulos SAM - Engate rápido.

ISO 9001:2008
SISTEMA DE GESTÃO DE QUALIDADE



TECNOLOGIA
BRASILEIRA

TACOM

www.tacom.com.br | 31 3348.1000

Na avaliação de Brogliato, o ônibus de fretamento é o que tem a maior chance de fazer o passageiro do automóvel deixar o carro em casa e utilizar ônibus. “O passageiro do automóvel não vai trocar o carro dele pelo transporte público, porque ele tem um perfil de usuário que quer conforto, qualidade de serviço, ar-condicionado, internet a bordo, banheiro, e ele tem condições de pagar por esse serviço”, assinala o executivo, lembrando que o ônibus de fretamento oferece todas essas facilidades.

Brogliato acredita que o poder público e a sociedade já começam a enxergar o fretamento de forma diferente, tanto o eventual quanto o contínuo, e a ver a importância desse serviço para toda a sociedade. “Na visita do Papa ao Brasil, se não fosse o serviço de fretamento, o evento não teria tido sucesso, assim como será necessário na Copa do Mundo”, defende.

Jorge dos Santos também destaca que outros grandes eventos precisam do serviço de fretamento eventual. “A cidade de São Paulo organiza 80 mil eventos por ano, esse movimento deve crescer ainda mais no ano que vem e as pessoas têm que se locomover. O tradicional Rotary Club, por exemplo, vai organizar, em 2015, seu congresso internacional em São Paulo; serão entre 35 mil e 40 mil pessoas e nós é que estamos ajudando a preparar a logística do evento”, revela.

Para Regina Rocha, diretora-executiva da Fresp, o setor de fretamento entra agora em um novo ciclo, com novas oportunidades. Nesse sentido, a entidade escolheu como tema principal para a 14ª edição de seu encontro anual – realizado pela primeira vez fora do estado de São Paulo, no município de Foz do Iguaçu, no Paraná – a mobilidade. “É um novo desafio, os movimentos sociais mostram o que a sociedade quer. O fretamento é um transporte coletivo

de muita qualidade e é muito bem aceito pelos usuários. Começamos um novo ciclo, o de estarmos inseridos junto a outros sistemas de transporte coletivo para melhorar a fluidez do trânsito, a mobilidade das pessoas e a qualidade de vida”, declara Regina.

O evento da Fresp reuniu empresários, líderes do setor e representantes de órgãos públicos de todo Brasil e, paralelamente, abrigou uma área de exposição de veículos onde as principais montadoras e encarregadoras apresentaram seus modelos rodoviários direcionados ao serviço de fretamento. A entidade tem como associadas perto de 300 empresas de fretamento contínuo e eventual no Estado de São Paulo e é composta por sete sindicatos: Setfret, Sinfrekar, Sinfrepass, Sinfresan, Sinfret, Sinfrevalle e Transfretur.

Nacionalmente, o setor agrega cerca de quatro mil empresas, com uma média de 60 mil veículos em operação, segundo dados da Associação Nacional dos Transportes de Turismo e Fretamento (Anttur). Somente no estado do Paraná, onde aconteceu o evento, a frota do setor reúne perto de seis mil veículos para fretamento que realizam cerca de 12 milhões de deslocamentos todos os meses.

RECONQUISTANDO CLIENTES – Sérgio Schwambach, diretor da empresa pernambucana de fretamento World, acredita que o ônibus ganhará mais importância daqui para frente porque apesar de a capilaridade da malha aérea ter conquistado passageiros nos últimos anos, o progressivo aumento nos preços das passagens já está refletindo na volta dos passageiros para as viagens rodoviárias.

Ele diz que no último ano a demanda cresceu de 10% a 15%. A empresa aproveitou os juros baixos e adquiriu cinco micro-ônibus chassis Volkswagen e nove rodoviários Mercedes-Benz para



Regina Rocha: setor de fretamento entra em um novo ciclo, com novas oportunidades

expandir sua frota para 45 veículos, com idade média de 3,5 anos. A World opera fretamento contínuo e atende a 16 clientes na região do Recife.

Paulo Roberto Bonavita, diretor da Viação Vale do Tietê, relata que o setor perdeu passageiros, nos últimos anos, para as motos e para os carros populares financiados em longas parcelas. Mas existem sinais de recuperação e há cerca de dois anos a quantidade de passageiros transportados pela Vale do Tietê – que faz o transporte rodoviário ligando 14 cidades de São Paulo – vem crescendo entre 2% e 3% ao ano, segundo o empresário.

TREINAMENTO – Para Ingrid Boiko, sócia-proprietária da Line Tour, empresa de fretamento contínuo e turismo, muita coisa mudou no mercado de fretamento nos últimos anos e uma das principais evoluções deu-se na área de gestão de pessoas, que se tornou um diferencial para ajudar as empresas a serem mais competitivas. “Nos últimos três anos nós não passamos um único mês sem investir em treinamento de pessoal. Antes eu achava que isso era um custo, hoje vejo que o treinamento programado é um investimento”, assinala Ingrid, que administra uma frota de 86 veículos. ■

Globus. Mais produtividade,
maior economia e excelentes
resultados para sua empresa.



"A utilização do Globus trouxe importantes benefícios para a MobiBrasil, pois através dele, garantimos melhorias contínuas na gestão. O grande diferencial da BgmRodotec e do Globus é o foco dado ao transporte e à integração de todas as áreas da empresa. Ressaltamos que com o uso do BI (Business Intelligence) temos uma visão mais estratégica da organização, agregando ainda mais valor à operação do negócio".

*Niege Chaves
Presidente do Grupo MobiBrasil.*

O Sistema Globus, desenvolvido pela BgmRodotec, é o mais completo e moderno software de gestão indicado para empresas transportadoras de passageiros, cargas e TRR. São mais de 45 módulos integrados que atendem, de forma simples e abrangente, a todas as necessidades operacionais, administrativas e estratégicas da sua empresa.



COMPLETO, ABRANGENTE
E ESPECIALISTA

Com o Globus tudo se torna mais eficiente e simples.

(11) 5018-2525

(21) 3525-2929

(47) 3037-3005

comercial@bgmrodotec.com.br • www.bgmrodotec.com.br

Ônibus ecológicos

Em busca de melhorias na simbiose de exploração turística e conservação ambiental, o parque das Cataratas do Iguaçu recebe os primeiros ônibus híbridos para reduzir o consumo de diesel e a emissão de poluentes

■ AMARILIS BERTACHINI



A empresa Cataratas do Iguaçu adquiriu cinco ônibus híbridos Volvo com carroceria Marcopolo double decker

Serão cerca de 12 mil litros de combustível a menos no consumo anual e mais de 32 toneladas de CO² que deixarão de ser lançadas em meio aos 185 mil hectares de áreas protegidas e florestas naturais do Parque Nacional do Iguaçu, no Paraná, considerado, desde 1986, Sítio do Patrimônio Mundial Natural, pela Unesco.

A empresa Cataratas do Iguaçu, que detém a concessão do parque pelo período de 2000 a 2020, adquiriu cinco ônibus híbridos da montadora Volvo, encarregados

pela Marcopolo, modelo double decker, e aguarda autorização do órgão concedente, o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) – responsável pelo controle e aprovação de todos os serviços executados no parque – para adquirir outros 15 híbridos para a renovação da frota. Segundo Celso Florencio, diretor administrativo da empresa Cataratas, a autorização do ICMBio é necessária uma vez que o investimento para aquisição dos novos híbridos ultrapassará

o previsto em contrato.

O investimento da concessionária Cataratas do Iguaçu nos cinco híbridos somou cerca de R\$ 4,5 milhões, informa Florencio. “Com os ônibus híbridos, esperamos economizar, por veículo, 12 mil litros de combustível por ano e cada carro deixará de emitir cerca de 32 toneladas de CO², que é o principal responsável pelo aquecimento global”, justifica Florencio. Ele destaca que o grande ganho é mesmo o ambiental, com a menor emissão de poluentes, mas, paralelamente, a empresa vai conseguir reduzir também despesas com a locação de ônibus extras, uma estratégia que a gestora costuma adotar nos feriados prolongados, para suprir o aumento pontual da demanda. O diretor estima que a companhia gasta em torno de R\$ 120 mil por ano com o aluguel de 12 a 15 veículos adicionais nas datas de pico de visitação, quando o parque recebe acima de oito mil pessoas.

Atualmente circulam no parque oito ônibus com chassi B7R Volvo, com carroceria double decker da Marcopolo, ano 2000, e cinco articulados com chassi B12M Volvo e carroceria Mascarello, ano 2010.

O consumo médio da frota de ônibus que circula no centro turístico é de 29.077 litros de óleo diesel por mês. Ele explica

que, anualmente, os carros passam por uma inspeção veicular e os resultados atestam que a emissão de poluentes está dentro do limite mínimo. A medição é feita por uma empresa controlada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) e com validade de dois anos, informa o executivo.

TECNOLOGIA SUSTENTÁVEL – Os novos veículos da Volvo carregam a tecnologia chamada de “híbrida em paralelo” porque utiliza dois motores, um a diesel e outro elétrico, que funcionam paralelamente, de forma independente. Na arrancada, o ônibus é movido pelo motor elétrico, sem queima de combustível fóssil. Quando o veículo atinge uma velocidade de cerca de 20 quilômetros por hora, o motor diesel entra em operação. Em cada ponto de parada o motor diesel é automaticamente desligado para que na partida o carro volte a usar a fonte elétrica. Pelos cálculos da Volvo, cada híbrido deixa de emitir 33 toneladas de CO², comparado aos veículos a diesel com a mesma capacidade de passageiros. Além disso, o híbrido emite 50% menos material particulado (fumaça) e NOx (óxidos nocivos à saúde), em relação aos veículos com tecnologia Euro 5, que utilizam diesel S50. Pelos dados da Volvo, comparado a um ônibus com motorização Euro 3, seu híbrido reduz em até 90% as emissões de gases poluentes.

Há ainda a vantagem de ser um veículo mais silencioso do que os ônibus movidos a diesel e, quando está parado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, não emite ruído, o que contribui para o clima de tranquilidade do parque.

Outra característica da tecnologia da Volvo é que a energia das frenagens, que seria desperdiçada nas desacelerações, é aproveitada para recarregar as baterias, autoalimentando o sistema e proporcionando autonomia ao veículo, de forma

limpa do ponto de vista ambiental.

A bateria desenvolvida pela Volvo pesa 200 quilos e permite que o veículo transporte a mesma quantidade de passageiros que os ônibus tipo padron (até 90 passageiros). “O nosso híbrido está totalmente alinhado à proposta de preservação do meio ambiente do Parque Nacional do Iguaçu e às atuais demandas por transporte sustentável, tanto do ponto de vista econômico quanto do ambiental”, afirma Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

Em julho já foi realizado um teste drive com um ônibus híbrido no Parque Nacional do Iguaçu, com a participação de técnicos da Volvo, e de servidores do ICMBio e da Cataratas, segundo informação da concessionária.

CARROCERIA DOUBLE DECKER – Os cinco novos veículos receberam carrocerias Marcopolo, modelo Viale DD Sunny, com pintura desenvolvida com exclusividade para o parque. De acordo com Florencio, os novos híbridos do parque têm o piso superior aberto, o que permite aos turistas e visitantes uma ampla visão da paisagem das Cataratas, e as janelas do piso de baixo não terão vidros, para atender à demanda dos usuários que querem maior contato com a natureza e respirar o ar puro local (os double deckers que hoje circulam no parque têm janelas fechadas e ar-condicionado no piso de baixo). No piso superior, as poltronas possuem revestimento plástico especial, mais resistente, em razão de o veículo ser aberto.

“No projeto buscou-se aliar tecnologia embarcada, como sistemas de vídeo, áudio e câmeras de monitoramento, além de faróis e lanternas em Led e componentes mais resistentes e de fácil manutenção”, explica Paulo Corso, diretor de operações comerciais da Marcopolo. Exemplo disso, diz ele, é o assoalho em poliureia e as laterais em alumínio corrugado. O assoalho



Celso Florencio: com os ônibus híbridos, o grande ganho é mesmo o ambiental

em poliureia tem como vantagens ser inofensivo ao meio ambiente, impermeável e extremamente resistente. Sua aplicação aumenta a vida útil do piso que será submetido a condições de maior desgaste, uma vez que os ônibus não possuem janelas.

A questão de segurança dos visitantes também recebeu atenção no modelo Viale DD Sunny do Parque Nacional, que teve a altura dos peitoris das janelas ampliada. Os veículos também privilegiam a acessibilidade, com rampa de acesso e espaço para cadeirante e pessoas portadoras de deficiência.

“A Cataratas do Iguaçu é um grande e importante cliente da Marcopolo, pois desde 1998 desenvolvemos veículos que até hoje são utilizados no Parque Nacional do Iguaçu. Esses novos ônibus representam um grande desafio para todos os

envolvidos, pelo ineditismo do projeto e pelos sensíveis benefícios que proporcionarão ao meio ambiente e aos visitantes do parque”, assinala Paulo Corso.

Segundo informações da Marcopolo, o Parque Nacional do Iguaçu possui oito unidades similares ao Viale DD Sunny desde 1998, também fornecidas pela Marcopolo. O modelo da encarroçadora gaúcha é especialmente projetado para as viagens de sightseeing em cidades e locais turísticos. O veículo tem piso baixo e capacidade para transportar 62 passageiros sentados, sendo 45 no piso superior e 17 no piso inferior. Tem 12,5 metros de comprimento e quatro metros de altura.

Por ter sido desenvolvido para atender a operações de turismo, o veículo é equipado com transmissão automática, sistema de segurança que impede que o ônibus se movimente com as portas abertas e sistema de áudio especial, com três canais (para diversos idiomas), saídas individuais em cada poltrona, fone de ouvido e microfone.

FROTA ATUAL – Os ônibus que hoje circulam no Parque Nacional do Iguaçu utilizam diesel comum e como, por questões ambientais, não é possível armazenar combustível no parque, o abastecimento da frota é feito por um caminhão tanque com bomba de medição, até três vezes por semana. O veículo mais antigo é do ano 2000 e a política de renovação está inserida no contrato de concessão, sem tempo pré-estabelecido para a troca, mas com exigências de manutenção em dia, com as mais modernas tecnologias do mercado, explica o diretor.

O transporte de visitantes no interior do parque é realizado, exclusivamente, por meio dos ônibus articulados e double deckers panorâmicos que proporcionam uma ampla visão das atrações naturais do parque. Outra preocupação do serviço

Número de visitantes do Parque Nacional do Iguaçu

1991	647.318
1992	750.939
1993	868.748
1994	968.944
1995	882.241
1996	830.255
1997	734.044
1998	726.667
1999	772.287
2000	767.157
2001	735.775
2002	645.832
2003	764.709
2004	980.937
2005	1.084.239
2006	954.039
2007	1.055.433
2008	1.154.046
2009	1.070.072
2010	1.265.765
2011	1.394.187
2012	1.535.382

Fonte: Cataratas do Iguaçu S.A.

de transporte é evitar o atropelamento de animais e permitir a acessibilidade com o uso de veículos adaptados para facilitar o embarque e o desembarque de pessoas com limitação física.

Os atuais ônibus double decker, possuem poltronas para 72 passageiros – a empresa só pode transportar passageiros sentados – sendo 51 assentos no deck superior que é panorâmico, sem janelas, e 21 no deck inferior com ar-condicionado. Já os veículos articulados têm capacidade

para 65 passageiros, são envidraçados e com ar-condicionado. Todos são equipados com rampas ou elevadores para acesso aos portadores de necessidades especiais. Os carros circulam em uma velocidade máxima de 50 quilômetros por hora e partem do Centro de Visitantes a cada 15 minutos ou menos, conforme o volume de visitação.

“Nossos veículos rodam conforme a demanda de visitantes, podendo variar entre cinco e 15 viagens cada carro, de ida até o Porto Canoas, que é o ponto final, e na volta ao Centro de Visitantes, onde ocorre o início da viagem”, explica o diretor. Os veículos efetuam paradas nas plataformas fixas de embarque e desembarque que são na Estação Poço Preto, Macuco Safari, hotel das Cataratas e Porto Canoas. Durante o trajeto da entrada do parque até o ponto de desembarque mais próximo às cataratas, com cerca de 12 quilômetros, um sistema de áudio nos ônibus transmite informações sobre o parque, explica as opções de passeios e os serviços disponíveis aos visitantes, em português e em inglês.

ANIMAIS NAS CARROCERIAS – Todos os ônibus têm pintura temática com a representação de algumas das espécies de animais mais conhecidas do parque, como quati, tucano, pica-pau, tatu, macaco, cobra, onça, jacaré, borboleta e papagaio.

Anualmente, o parque transporta em torno de 1,2 milhão de passageiros, o equivalente a 80% dos 1,5 milhão de visitantes anuais. Desses, 60% são brasileiros e 40% estrangeiros.

A concessão à empresa Cataratas do Iguaçu envolve o aproveitamento econômico de áreas específicas do Parque Nacional do Iguaçu, como o centro de visitantes, os portos Canoas, Naipi e Tarobá e a própria implantação do sistema de transporte no interior do parque. ■



A tranquilidade dos seus clientes e da sua empresa tem que estar nas mãos de quem mais entende do assunto.

Líder em **seguros para empresas de transporte de passageiros** e número 1 no atendimento com passageiros e gerenciamento de crises, nós trabalhamos para que você e os seus clientes possam estar sempre tranquilos ao viajarem por qualquer parte do Brasil, porque **nosso negócio é seguro.**



PALUAMA
CORRETORA DE SEGUROS

São Paulo - (11) 2105-6777 | Curitiba - (41) 3222-9179 | Goiânia - (62) 4018-6635 | Marília - (14) 3413-7758 | Maringá - (44) 3025-5880
Ribeirão Preto - (16) 3610-1144 | Rio de Janeiro - (21) 2461-2277 | Salvador - (71) 3358-5588 | São José dos Campos - (12) 3911-3822

www.paluama.com.br



Estandes da Transpúblico ficaram movimentados nos três dias da exposição com a presença de empresários e técnicos de todo o país

Reação no segundo semestre confirma projeção da Transpúblico

Aumento de 7% nas vendas de chassis ao longo de 2013 é uma prova de força do mercado brasileiro de ônibus

■ WAGNER OLIVEIRA

As novas tecnologias apresentadas durante a Transpúblico 2013, realizada em julho, confirmaram a aposta da indústria de ônibus na continuidade da recuperação do mercado em 2013. Tanto os números da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) quanto da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus) reforçam a tendência apontada no evento do setor de ônibus em São Paulo, já que as vendas mantêm trajetória de crescimento ao longo do ano de 7% em média – tanto na fabricação de chassis quanto no encarroçamento.

Entretanto, durante a Transpúblico, a percepção geral da indústria, encarregadores, operadores, fornecedores e desenvolvedores sistemas e de serviços ligado ao ônibus é que o mercado poderia estar

mais aquecido, caso projetos em andamento para novos BRTs e de licitações de prefeituras pelo país afora para ampliação e renovação de frota estivessem dentro do cronograma. Os segmentos urbano e rodoviário tiveram, até o meio do ano, redução de vendas em razão da paralisação de licitações e incertezas do mercado. Com isso, as vendas foram puxadas pelo programa Caminho da Escola, do governo federal, que manteve um bom nível de encomendas à indústria, principalmente, no segmento de micro-ônibus.

As manifestações de meados do ano e a falta de mobilidade causada pelo aumento do transporte individual nas grandes cidades dominaram os debates do evento. Em seu seminário, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)

aproveitou o momento para discutir a melhoria da qualidade do transporte público brasileiro. A desoneração da carga tributária voltou ao centro do debate. “Nós perdemos 30% da demanda nos últimos anos em razão da falta de mobilidade nas cidades. Para recuperar isso, temos de oferecer uma tarifa mais barata”, disse o presidente da NTU, Otávio Vieira Cunha.

O presidente da Fabus, José Antonio Fernandes Martins, cobrou avanços da infraestrutura brasileira, que não acompanha o crescimento da frota por falta de investimentos do governo. Segundo dados obtidos pelo dirigente, a frota nacional aumentou mais de 100% em uma década – passou de 35 milhões de veículos, em 2002, para 73 milhões em 2012. Sem conseguir se movimentar, os ônibus tiveram

de aumentar a tarifa para manter a rentabilidade do negócio.

“Na maioria das grandes cidades brasileiras, um ônibus que leva 70 passageiros tem que brigar com automóvel que leva só uma pessoa. Precisamos de mais vias segregadas para fazer o ônibus andar. Precisamos de um ônibus rodando a 27 km/h para aumentar a rentabilidade das empresas de transporte urbano”, disse Martins. Em São Paulo, antes dos corredores que começaram a ser abertos pela prefeitura, a velocidade média estava em 9 km/h.

Mesmo com todos os problemas da imobilidade, as montadoras mostraram otimismo durante a Transpúblico. Novidades, como sempre, não faltaram. Suspensão a ar, câmbio automatizado, mais conforto nos modelos rodoviários foram algumas das novidades presentes em quase todos os estandes dos fabricantes.

Ricardo Alouche, diretor de vendas da MAN, disse que a montadora aposta no aumento do conforto do ônibus urbano. “Piso baixo, suspensão full air, e o ônibus de 15 toneladas com motor traseiro e câmbio automatizado, que tende ser a coqueluche do mercado, são nossas aposta para o crescimento do mercado brasileiro”, disse.

O diretor-geral da Irizar, Axier Eixezarreta, disse que a empresa vem mantendo crescimento constante no Brasil, mercado estratégico para empresa de origem espanhola. “No Brasil, nosso crescimento é constante. Nos seis primeiros meses deste ano, o incremento atingido é superior a 25%. A proximidade com os clientes permite esse crescimento”, disse.

O executivo falou sobre a importância da compra das empresas Gema e da Ticket pelo Grupo Irizar para reforçar a presença em negócios relacionados ao ônibus no Brasil. Disse também que um novo centro de pesquisa vai reforçar a presença da empresa no mercado nacional. A empresa apresentou na Transpúblico a nova identidade visual, cujo logotipo em estilo itálico,



No estande da Marcopolo, executivos mostraram otimismo com a implantação dos BRTs

simboliza o crescimento e um novo olhar para o futuro da empresa.

Walter Barbosa, diretor de ônibus da Mercedes-Benz, afirmou que as novas tecnologias em termos energéticos nos ônibus da marca, como o modelo híbrido e o que combina diesel com gás natural, vão reforçar o conceito da marca. “A tecnologia híbrida já é uma realidade. A Mercedes-Benz conseguiu juntar a tecnologia do chassi ao sistema elétrico desenvolvido pela empresa Eletra. O produto, segundo ele, reúne conhecimento de um fabricante e operador.

Segundo o diretor de ônibus da Mercedes-Benz, o ônibus diesel-gás chegará ao

mercado a partir de 2015. “O produto pode trabalhar 100% diesel, 90% GNV e 10% diesel. O motor é um 6 cilindros, de 7,2 litros, e 238 cavalos. Nós entendemos que é uma alternativa bastante viável para cidades no Brasil que têm abundância de gás”, disse.

Barbosa disse que o mercado nacional chegará a 29 mil unidades este ano, com uma participação média da Mercedes-Benz de 50% das vendas. “O mercado, de janeiro a junho de 2013, cresceu 5,4%. Nós estamos enxergando um crescimento maior para o segundo semestre, o que dará um volume maior no acumulado do ano”, afirmou.



A Caio Induscar destacou conforto em modelos voltados para operação urbana



Idam Stival, engenheiro de vendas da Volvo Brasil, afirmou que o chassi de motor frontal equipado com suspensão a ar deverá aumentar as vendas da montadora no segmento urbano de passageiro. “Cada produto tem o seu nicho de mercado, mas qualidade nunca é demais”, disse Euclides Castro, gerente comercial da divisão ônibus da Volvo. “Embora seja mais cara, uma suspensão pneumática tem custo operacional e de manutenção menor que a de mola, que requer mão de obra especializada”, disse.

José Alberto Matos, gerente de marketing da Agrale, disse que a montadora surpreendeu o mercado com o seu novo chassi MA 17, o grande destaque da marca na Transpúblico. “É muito importante entrar nesse segmento, que é o maior e mais disputado do mercado brasileiro. Agora, o MA 17 passa a ser o maior produto da empresa, que é líder em chassis leves”, disse. O M 15 e o M 10, com freio ABS de série, também foram expostos no estande da Agrale.

Wilson Pereira, diretor do mercado ônibus da Scania, afirmou que a opção para BRT e o F250 com suspensão pneumática, além das atualizações tecnológicas em termos de acessibilidade, foram destaques no estande da marca. “Nós temos certeza que os novos produtos agregam valor e garantem a rentabilidade”, declarou o executivo. Para Pereira, o mercado voltará à normalidade em 2013, ano em que a Scania prevê crescer 7%, “uma projeção conservadora”.

A Iveco mostrou o ônibus Mosqueteiro do Corinthians, encarroçado no Euro Rider, primeiro chassi rodoviário da montadora

no Brasil para chassis com motor traseiro de 380 cavalos.

ENCARROÇADORES – Segundo os números da Anfavea, foram emplacados entre janeiro e agosto deste ano 21.291 chassis, ante 19.893 unidades no mesmo período de 2012, o que perfaz uma alta de 7%. Já a Fabus contabiliza, entre janeiro e agosto, 2.292 unidades encarroçadas, sendo 5.174 produzidas pela Marcopolo, 4.012 pela Ciferal, 2.124 pela Comil, 6.394 pela Caio Induscar, 550 pela Irizar, 2.439 pela Neobus, e 1.599 pela Mascarello.

Paulo Corso, diretor comercial da Marcopolo, afirmou que confia na conclusão dos projetos do BRT até junho de 2014. Um dos destaques da fabricante foi o número 50.000 do modelo Torino, fabricado no Rio, um dos veículos mais bem-sucedidos em vendas da empresa. Ele disse que o mercado nacional continuará com sua trajetória de alta, já que as cidades precisam melhorar a qualidade do transporte público.

Renato Mioto, coordenador de marketing da Neobus, disse que o New Road N10, primeiro rodoviário da empresa lançado no ano passado, já se consolidou como produto, principalmente, pelo retorno positivo que a empresa recebeu dos clientes que compraram as primeiras unidades. “Em 13 anos de mercado, a Neobus teve um crescimento fantástico porque sabe ouvir os seus clientes, a quem também oferecemos um pós-venda qualificado”, afirmou. A empresa espera comercializar 500 unidades do rodoviário neste ano.

A Comil aproveitou a Transpúblico para lançar um novo produto, o Versatile Gold, voltado para o setor de fretamento. “A Comil apresentou um produto com uma nova solução para todo o tipo de serviço, desde o mais luxuoso até o mais simples no fretamento”, afirmou Dario Ferreira, diretor comercial. A motorização do Versatile é dianteira. A configuração pode ser montada em todos os chassis das montadoras que atuam no mercado. De acordo com Ferreira, o interior foi todo renovado com peças mais leves de acabamento. “A cabine traz uma ergonomia muito mais amigável para o motorista”, comentou.

O Versatile Gold pode atrair mais passageiros para o fretamento em razão da conforto e opções de trabalho que oferece. O veículo traz como opcionais roteadores de TV e wi-fi, além de geladeiras para atender às necessidades de passageiros que estão em deslocamento da casa para o trabalho. A Comil estima vender até 1,2 mil unidades – 30% acima do modelo anterior. O ônibus já está sendo comercializado e produzido. As primeiras unidades devem ser entregues em outubro. A Comil espera iniciar a produção da fábrica de Lorena em novembro com a perspectiva de produção de 10 ônibus por dia.

Além das encarroçadoras, tiveram destaques os fornecedores de peças, sistemas e serviços ligados à produção e à operação dos ônibus. Foram mais de 70 expositores que apresentaram tendências em estilos, componentes e sistemas, além de serviços de crédito. Marcas com M2M, Mobil, Ortobras, Paluama, Prodata, Petronas e Quality



Bus apresentaram novidades a donos, gerentes e operadores do ônibus no país.

Paulo Lene, responsável pelo marketing da Thermo King, afirmou que a perspectiva é de crescimento de 20% em negócios este ano no Brasil. Ar-condicionado em ônibus é uma das condições para melhorar o conforto na maior parte do Brasil, onde faz muito calor. A novidade para a feira da Thermo King foi uma solução de ar-condicionado para o ônibus articulado trucado de 18 a 23 metros. “Nosso produto ajuda a transferir passageiro do carro para o ônibus”, disse Lene.

MENOS ÔNIBUS PARA BRT – Durante a Transpúblico, fabricantes de carrocerias e chassis de ônibus reviram suas previsões para a demanda de veículos destinados aos corredores exclusivos. Os atrasos nas obras de infraestrutura das cidades-sede da Copa do Mundo de Futebol podem comprometer a entrega de ônibus para operar em corredores BRT (Bus Rapid Transit). “Se todos os projetos tiverem que ser executados em um período muito próximo da Copa do Mundo vai faltar capacidade para a indústria atender aos pedidos de ônibus BRT antes do evento”, previu Paulo Corso, diretor da Marcopolo.

“Vai faltar capacidade momentânea e não é porque a indústria não pode atender as encomendas, mas por falta de tempo suficiente para produzir estes modelos de ônibus”, afirmou Corso.

A preocupação, segundo o diretor da Marcopolo, é que a Copa do Mundo está chegando e a empresa está encurtando o prazo de produção. “Se os corredores

derem uma acelerada agora ainda dá tempo, depois não”, alertou.

Corso afirmou que é preciso, com a máxima urgência, que as prefeituras e os governos estadual e federal invistam em infraestrutura viária. “Nós como produtores de ônibus fizemos a nossa parte, temos os produtos para circular nos corredores à disposição dos empresários, mas não tem onde rodar estes veículos”.

Ronaldo Augusto Fontolan, diretor comercial da Neobus, também acha necessária a antecipação dos pedidos para dar tempo de entregar os ônibus BRT antes da Copa do Mundo. “As encomendas que já estavam programadas conseguiremos entregar”, acrescentou Fontolan.

Fontolan explicou que antes de colocar um ônibus em produção a empresa avalia a demanda do mercado e faz uma análise de risco para acionar a cadeia produtiva. “Quando eu decido fabricar um ônibus, existe uma quantidade de fornecedores que têm que estar preparados e, com a análise de mercado nos antecipamos à demanda”, comentou o diretor da Neobus.

Segundo Fontolan, um dos grandes problemas de se produzirem os modelos BRT é que cada cidade pede o que quer, não há uma padronização com relação a quantidade de portas. “Por isso, é preciso ter prazo para atender a todas as encomendas”, disse.

PRODUÇÃO – Por causa do cancelamento nos pedidos de ônibus devido ao atraso na construção de corredores BRT, a Marcopolo vem alterando o seu programa de produção.

“Até o final de 2013 tínhamos uma previsão para fazer 400 carros e até junho de 2014, quando começa a Copa, seriam mais 680 veículos, mas tivemos que reprogramar a produção porque nada aconteceu”, comenta Corso. “Agora estamos fazendo um novo levantamento e reprogramando novamente a produção para saber o que é possível produzir se houver demanda até o final do ano. Estamos fazendo projeção e cada mês encurtando o prazo porque não se sabe o que vai acontecer.”

Outra estratégia da Marcopolo para manter o ritmo de produção da sua planta de Caxias do Sul (RS) é fabricar os modelos BRTs para atender ao mercado externo ou alterar o mix de produto na linha de montagem, colocando modelos rodoviários no lugar dos BRTs.

“Mesmo que as fabricantes de chassis deem conta da produção para as encomendas de última hora, haverá um gargalo nas encarroçadoras para atender à grande demanda por estes modelos de ônibus”, afirmou Wilson Pereira, diretor comercial da Scania, acrescentando que entre as cidades que tinham projeto de construção de corredores BRT somente o Rio de Janeiro se concretizou.

A Volvo, que lidera o segmento de BRT na América Latina, diminuindo o seu volume de 8.000 para 4.000 unidades. “As obras de infraestrutura para a implantação dos corredores segregados não avançaram e as encomendas estão sendo adiadas pelas empresas”, disse Euclides de Castro, gerente de ônibus da Volvo para a América Latina. ■

Ainda há muito a fazer

Estudo sobre a eficiência dos transportes urbanos nos jogos da Copa das Confederações mostra que os serviços foram satisfatórios, mas é preciso aprimorar diversas iniciativas até a Copa do Mundo

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



A NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) realizou uma pesquisa sobre a qualidade dos serviços de transporte durante a realização da Copa das Confederações. Segundo a pesquisa Observatório da Copa das Confederações 2013, das seis cidades onde ocorreram os jogos, apenas três tiveram desempenho classificado como bom (Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Fortaleza). Em Brasília e Recife, os serviços foram considerados satisfatórios, e em Salvador, regular.

De acordo com André Dantas, diretor técnico da NTU, o Brasil está no caminho certo para a Copa do Mundo. “As cidades conseguiram driblar as dificuldades e

levar os torcedores aos estádios. Houve alguns problemas, mas os sistemas tiveram a flexibilidade necessária para contorná-los”, acredita. No geral, os maiores obstáculos foram as obras de infraestrutura que estão inacabadas e as dificuldades de comunicação com os usuários do transporte público.

A avaliação utilizou as seguintes classificações: péssimo, regular, satisfatório, bom, ótimo e excelente. A pesquisa da NTU teve duas dimensões de análise: primeiramente, a eficiência do sistema de transporte para levar os torcedores ao estádio, com vistas à Copa do Mundo; e também o legado que as intervenções

realizadas deixarão para as cidades, o quanto elas trarão de melhoria para a mobilidade urbana. Um dos objetivos foi identificar as boas práticas que devem ser replicadas como forma de preparação para os eventos futuros, especialmente a Copa do Mundo de 2014.

Para Cristina Sojer, representante da Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana do Ministério dos Transportes, o resultado foi bastante positivo. As manifestações populares no entorno dos jogos foram um fator complicador, mas que não impediram o bom funcionamento dos sistemas de transporte. “As cidades responderam muito bem aos imprevistos. Mesmo com as manifestações, conseguiram dar acessibilidade aos estádios. Há muita ansiedade em relação às obras. De modo geral, elas ficarão prontas até a Copa”, afirma.

De acordo com o diretor técnico da NTU, ficou claro, após a pesquisa, o quanto é necessário dar prioridade ao transporte público porque assim é possível trazer benefícios reais para a sociedade. Também foi evidenciado que o planejamento de transporte para os dias desses grandes eventos deve estar alinhado com um plano estratégico e uma política de mobilidade urbana, para que os resultados sejam mais positivos.

DESEMPENHO – Em Salvador, que teve a pior classificação (regular), a falta de organização e de prioridade ao transporte público prejudicou o desempenho. Conforme o estudo, a inexistência de projetos



**SE SEUS PASSAGEIROS
PRECISAM DE CONFORTO,
SUA EMPRESA PRECISA DO
NOVO RENAULT MASTER MINIBUS.**



16 LUGARES

AIR BAG E FREIOS ABS DE SÉRIE

MENOR CUSTO DE MANUTENÇÃO

PRIMEIRA REVISÃO COM 20 MIL KM

BAGAGEIRO DE ATÉ 1.700 L

Respeite a sinalização de trânsito.

**NOVO RENAULT MASTER.
ENCARA TUDO.**

RENAULT PRO+
Para empresas e clientes profissionais.



Também nas versões Chassi Cabine, Furgão e Vitre.

MUDE A DIREÇÃO



A 1ª revisão, com 20.000 quilômetros, pode ser antecipada em caso de utilização severa, conforme indicação do sistema OCS – Oil Control System. GARANTIA RENAULT – Para a linha Renault Master, garantia total de 1 ano, sendo 3 meses de garantia legal e 9 meses de garantia contratual, ou 100 mil quilômetros, o que ocorrer primeiro, condicionada aos termos e condições estabelecidos no Manual de Garantia e Manutenção do veículo, referente à gama 2013/2014. A Renault oferece 6 anos de garantia anticorrosão da carroceria para veículos da gama 2013/2014 e mantém a garantia de fábrica para veículos transformados em empresas homologadas pela Renault. Reduza a velocidade, preserve a vida.

de grande porte implicou a adoção de muitas intervenções operacionais de caráter pontual, voltadas apenas para o dia do evento, não se configurando um legado para a cidade ao término do torneio. “Houve fechamento de ruas, direcionamento do trânsito. Mas o recurso que se investiu não foi permanente. E, para deixar um legado, é necessário criar alternativas que não sejam utilizadas somente nos dias de jogo”, disse Dantas.

A coordenadora de mobilidade na Copa das Confederações em Salvador, Grace Gomes, diretora de Mobilidade Urbana e Interurbana da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, discordou do relatório da NTU. “Mostramos que o transporte por ônibus em Salvador tem qualidade, utilizamos os melhores veículos e profissionais nas operações.” Grace afirma que os critérios adotados pela NTU levaram em consideração apenas as obras voltadas para a Copa do Mundo, deixando de lado o esquema operacional montado e posto em prática na cidade durante os dias de evento, que teriam funcionado bem, na opinião dela.

Grace também destaca que obras como as do metrô e vias de acesso serão executadas pelo governo do estado e ficarão de legado para a cidade, mas não estão na matriz de responsabilidade da Copa do Mundo. Nesta matriz, estariam os viadutos da região da Fonte Nova e a acessibilidade do Centro Antigo. Grace atribuiu possíveis problemas à geografia da cidade e às manifestações no dia dos jogos, mas reconheceu que a indecisão na escolha entre BRT e metrô atrasou os planos de mobilidade.

No Rio de Janeiro, cujos serviços foram classificados como bons, as melhores iniciativas constatadas pela NTU foram a utilização do potencial do transporte público convencional e o investimento na criação de uma rede integrada de transporte metropolitano. André Dantas ressaltou que

a capital fluminense tem uma tradição maior de utilização do transporte público, especialmente durante grandes eventos em estádios. De qualquer forma, a pesquisa apontou que o maior risco para o legado pós-Copa é a dependência do metrô como principal acesso.

PADRÃO FIFA – Em Belo Horizonte, o potencial de atendimento do serviço especial por ônibus, o não incentivo ao uso do transporte individual e o serviço executivo do aeroporto ao estádio foram medidas que levaram a cidade a obter bom desempenho. Foi apontada também a necessidade de gestão das obras e de se melhorar o sistema de informação ao usuário, para que o transporte público possa ser oferecido com melhor qualidade. “Posso dizer que trabalhar com a Fifa foi muito difícil. A entidade simplesmente dá as regras e a cidade que se vire. Faltando 15 dias para o jogo, a entidade mudou toda a lógica de atendimento aos seus clientes”, afirma José Gabriel Gazolla, coordenador de mobilidade urbana da cidade para a Copa do Mundo.

Dantas também criticou a postura da Fifa, que faz exigências absurdas sem a mínima preocupação ou conhecimento em relação à realidade de cada localidade. “O padrão da Fifa é simplesmente maluco, irreal. Acho que deveríamos também nos questionar se devemos aceitar este tipo de comportamento. Um grande complicador é lidar com a Fifa e ter que satisfazer todas as exigências”, acredita.

Outra cidade que teve desempenho classificado como bom, Fortaleza, também ofereceu transporte público suficiente para atender à demanda, na avaliação da pesquisa da NTU. O estudo indicou que os serviços especiais de ônibus e a utilização do potencial do transporte público convencional funcionaram bem durante a Copa das Confederações. O principal risco para o legado são os atrasos

na entrega dos corredores de ônibus. Para Dimas Barreira, presidente do Sindicato Ônibus (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Ceará) e membro do Conselho Diretor da NTU, a avaliação é importante para traçar estratégias para o futuro. “A Copa das Confederações escancarou um problema de mobilidade que temos ainda que enfrentar, a precariedade das nossas estruturas e de uma não priorização, por parte das gestões, do transporte coletivo”, afirmou.

Em Brasília, com desempenho satisfatório, o esquema especial possibilitou acesso eficiente ao Estádio Nacional Mané Garrincha. O estudo da NTU considerou que a expansão do serviço executivo, o sistema de informação e o esquema operacional dos ônibus especiais foram pontos positivos da cidade. Os riscos para o legado da Copa na capital federal são a indefinição e a falta de planejamento. “Mesmo obras de baixa complexidade, como ciclovias, não foram concluídas”, aponta o estudo.

Em Recife, também com desempenho satisfatório, as mudanças no esquema operacional permitiram o atendimento ao público que assistiu ao jogo na capital pernambucana. Foram considerados fatores negativos: a elevada oferta de estacionamento para transporte individual e o risco de não conscientizar a população sobre a importância da utilização do transporte público. Como fator positivo, o diretor técnico da NTU ressaltou a capacidade de adaptação, de corrigir os problemas e implantar melhorias. “Acho que o legado será importante para a cidade, inclusive o estádio, já que não tínhamos um local para grandes eventos. Não investimos em bolsões de estacionamento, já havia um pronto”, informou Ana Suassuna Fernandes, secretária executiva de Articulação Institucional e Captação de Recursos, da Secretaria das Cidades de Pernambuco. ■

93%
de aprovação
com apenas
1 ano de idade.

Isso sim, é sucesso de crítica e de público com **100% de tecnologia M2M Solutions.**



O BRT carioca é monitorado pelo **M2M FrotaBRT**, um software desenvolvido pela M2M Solutions para atender às necessidades específicas de um BRT completo, utilizando os mais modernos conceitos de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS).

Transporte de qualidade

Especialistas e representantes do setor avaliam os melhores caminhos para alcançar um nível de mobilidade sustentável e qualidade de serviço que atraia passageiros do automóvel particular para o transporte coletivo

■ AMARILIS BERTACHINI

As manifestações que começaram no primeiro semestre do ano e tomaram as ruas das principais cidades do país, reforçaram a preocupação dos operadores do transporte coletivo de passageiros com a qualidade do serviço prestado. As atenções voltaram-se para buscar a aprovação dos usuários, também como forma de melhorar a mobilidade urbana e atrair mais pessoas para o transporte coletivo, reduzindo, conseqüentemente, o número de automóveis particulares em circulação.

“Sem um transporte público urbano de alta qualidade não será possível parar o avanço de automóveis e motos”, afirmou Luis Ricardo Gutiérrez, secretário-geral da Associação Latino-Americana de Sistemas Integrados e BRT (SIBRT) e diretor estratégico para a América Latina da Embarq, em sua palestra apresentada no Seminário Nacional da Associação Nacional das

Empresas de Transportes Urbanos (NTU), realizado no início de julho, em São Paulo.

Nos últimos anos, os sistemas de transporte urbano de massa, principalmente o BRT (Bus Rapid Transit), avançaram significativamente em todo o mundo. No ano 2000, havia apenas 35 cidades com sistemas desenvolvidos que somavam 1.025 quilômetros de corredores; em abril de 2013 já estavam listadas 156 cidades, com um total de 4.014 quilômetros de corredores, transportando perto de 25,6 milhões de passageiros por dia, sendo que 23 estavam em processo de expansão e 83 em construção. A América Latina concentra 64% da demanda, em 53 cidades.

Na opinião de Gutiérrez, um transporte coletivo de superfície de qualidade requer o que ele chama de dez mandamentos, entre eles planejar o desenvolvimento urbano orientado pelo transporte; alcançar um desempenho

equivalente, ou superior, ao das demais modalidades de transporte urbano para que os serviços sejam competitivos e a incorporação de avanços tecnológicos aos novos serviços prestados aos clientes.

NÚMEROS DO SETOR – Atualmente, o transporte urbano de ônibus atende a 87% da demanda de viagens em cidades brasileiras, movimentando 40 milhões de passageiros. O sistema conta com 1,8 mil empresas que operam uma frota de 107 mil ônibus em 3.311 municípios no país.

O faturamento deste setor corresponde a R\$ 28 bilhões por ano, dos quais cerca de R\$ 8 bilhões destinam-se ao pagamento de tributos e encargos nas três esferas de governo.

A redução desta alta carga tributária faz parte de uma proposta de ação para o governo, apresentada durante o evento pelo presidente da NTU, Otávio Cunha, com oito medidas principais que ajudariam o país a atingir uma mobilidade urbana sustentável. Pelo menos um item dessas reivindicações já foi atendido pelo governo no início de setembro, com a publicação da lei que reduziu a zero as alíquotas das contribuições sociais para PIS/Pasep e Cofins que incidiam sobre o transporte coletivo, em municípios e regiões metropolitanas. Esses impostos representavam 3,65% da planilha de custos das operadoras do sistema, informa a NTU.

Outro item do manifesto da entidade, o da priorização de circulação para o transporte coletivo nas vias urbanas, sobre o transporte individual motorizado, também

OS DEZ MANDAMENTOS PARA UM TRANSPORTE COLETIVO DE QUALIDADE

- 1- Inserção em um plano de mobilidade baseado em uma visão de cidade.
- 2- Promoção do desenvolvimento urbano orientado pelo transporte.
- 3- Aderência a uma rede estruturante única, multimodal e integrada.
- 4- Atendimento às aspirações básicas de mobilidade e acessibilidade da população
- 5- Desempenho equivalente ou superior às demais modalidades de transporte urbano .
- 6- Operação planejada e controlada com base nos padrões de qualidade.
- 7- Comunicação apropriada com todos os segmentos da sociedade.
- 8- Incorporação de avanços tecnológicos e serviços aos clientes.
- 9- Viabilidade econômica e financeira.
- 10- Apropriação de seus co-benefícios: os projetos devem explorar o grande potencial do transporte público para promover a equidade e a inclusão social, a segurança viária e cidadania, a saúde pública e a redução das emissões globais que alteram o clima.



Luis Gutiérrez: "Sem um transporte público urbano de alta qualidade não será possível parar o avanço de automóveis e motos"

já começa a apresentar soluções, como na cidade de São Paulo, onde a implantação de faixas exclusivas para ônibus se intensificou após as manifestações populares. Somente neste ano, foram delineados 170 quilômetros de vias exclusivas, com previsão de chegar a 220 quilômetros de novas faixas de ônibus até o final deste ano.

AS OITO MEDIDAS PARA A MELHORIA DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO NO BRASIL

- 1– Prioridade de circulação para o transporte coletivo nas vias urbanas sobre o transporte individual motorizado.
- 2– Elaboração imediata dos planos diretores e dos planos de mobilidade urbana por todos os municípios obrigados pela legislação, a serem construídos com a participação representantes da sociedade civil organizada.
- 3– Continuidade dos investimentos federais, estaduais e municipais na infraestrutura para a mobilidade urbana.
- 4– Implantação de redes de transportes modernas, integradas, multimodais, racionais e de alto desempenho.
- 5– Implantação de uma política de mobilidade, construída com a participação efetiva da sociedade, com representantes nos conselhos municipais de transporte, estabelecendo qual o nível do serviço de transporte público que se deseja oferecer a todos os cidadãos e quanto isto vai custar ao passageiro (tarifa) e ao governo (subsídio).
- 6– Desoneração dos tributos municipais, estaduais e federal que pesam sobre o setor de transporte público.
- 7– Subsídio com recursos públicos às gratuidades que oneram a tarifa paga pelos usuários.
- 8– Subsídio ao serviço, a ser pago por meio de um fundo com recursos dos combustíveis, distribuído aos municípios de forma proporcional à população.

Fonte: NTU

Entre as medidas sugeridas pela NTU estão a elaboração imediata dos planos diretores e de mobilidade urbana por todos os municípios que estão obrigados a isso por legislação; o subsídio com recursos públicos às gratuidades que oneram a tarifa paga pelos usuários; o subsídio ao serviço, a ser pago por meio de um fundo

com recursos dos combustíveis, distribuído aos municípios de forma proporcional à população; a continuidade dos investimentos federais, estaduais e municipais na infraestrutura para a mobilidade urbana; e a desoneração dos tributos municipais, estaduais e federais que pesam sobre o setor de transporte público. ■

"A qualidade nunca se obtém por acaso, ela é sempre o resultado do esforço inteligente"

tecno Suporte
Indústria Metalúrgica Ltda

Av. Mariland, 135
Fone: 54 3229 9857
95057 460 - Caxias do Sul - RS
www.tecnosuporte.ind.br
tecnosuporte@tecnosuporte.ind.br

Sua melhor opção em peças para carroceria.

acesse: www.stopbus.com.br
• Distribuição em todo território brasileiro • Entrega em até 24h na Grande São Paulo

CENTRAL DE VENDAS:

11 2636-2429 | Nextel: 15*2109

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

Empresa abre subsidiária na Austrália

O objetivo da encarroçadora gaúcha é ampliar a presença no mercado australiano com a venda dos seus ônibus rodoviários fabricados em Caxias do Sul



A Marcopolo, fabricante brasileira de carrocerias de ônibus sediada em Caxias do Sul (RS), amplia a sua atuação internacional com a criação de uma subsidiária na Austrália. A nova empresa iniciou as operações no final de setembro e o objetivo desta unidade é comercializar no mercado australiano os seus ônibus rodoviários fabricados no Brasil.

Segundo José Rubens de la Rosa, chief executive officer (CEO) da Marcopolo, a constituição da Marcopolo Australia está alinhada à estratégia da companhia brasileira de ampliar sua presença na Austrália e em toda a região, por intermédio da introdução de produtos da marca brasileira para atender às necessidades dos operadores de transporte. “A aquisição de 75% do controle acionário da fabricante de ônibus Volgren, no ano passado, foi o primeiro passo para estarmos presentes na Austrália. O objetivo agora é lançar produtos de classe mundial com tecnologias diferentes e complementares à atual linha da Volgren para fortalecer ainda mais a nossa presença na região e oferecer novas

opções aos clientes”, afirma de la Rosa.

A Marcopolo Austrália terá estrutura comercial e de pós-vendas independente da Volgren, para atendimento em todo o país. Para controlar todas as atividades da empresa naquele país, a encarroçadora nomeou o brasileiro Gabriel Tesser como diretor da operação. “Para nós, a constituição da Marcopolo Australia é um importante passo, pois passaremos a comercializar nossos ônibus em um dos mais avançados e exigentes mercados do mundo. Nossa perspectiva é oferecer modelos de ônibus de classe internacional, altamente competitivos em tecnologia, robustez, custos de aquisição e operacional para tornar a marca brasileira mais presente na Austrália”, explica Tesser.

No mercado latino-americano, a Marcopolo mantém ampla presença, principalmente nos sistemas BRT. Recentemente, fechou contrato para fornecer 28 ônibus ao sistema BRT da Guatemala. São 28 unidades do Viale BRT articulado para o sistema conhecido como Transmetro, implantado em 2010. O projeto, baseado no tráfego

de ônibus em pistas exclusivas, deverá beneficiar mais de três milhões de pessoas, ao disponibilizar veículos com maior capacidade de transporte de passageiros.

O Viale BRT, de 20 metros de comprimento, tem espaço para cadeirante e configuração de poltronas que proporciona maior área livre, facilitando a circulação dos passageiros. “O investimento do governo da Guatemala é um exemplo que deve ser replicado pelos importantes benefícios e vantagens que proporciona aos cidadãos, ao meio ambiente e, sobretudo, à mobilidade urbana”, disse Paulo Corso, diretor comercial da Marcopolo.

Desenvolvido para aplicação nos sistemas de transporte coletivo em grandes centros urbanos, o Marcopolo Viale BRT é resultado de dois anos de pesquisas e desenvolvimento. O veículo tem desenho moderno e conjuntos óticos dianteiro e traseiro em Led que garantem melhor iluminação. Também dispõe de dispositivo de acendimento automático dos faróis mesmo durante o dia, itinerário eletrônico e monitores internos para publicidade.

EXPORTAÇÕES – De janeiro a agosto a Marcopolo exportou 2.453 unidades de ônibus (entre modelos rodoviários e urbanos), volume 11,2% inferior ao mesmo período de 2012, quando as exportações totalizaram 2.763 unidades, segundo dados divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus). A encarroçadora gaúcha produziu 5.174 carrocerias entre janeiro e agosto deste ano. ■

O “seu” Valter do marketing

Ao longo dos últimos 49 anos, Valter Gomes Pinto dedicou-se à Marcopolo e foi um dos responsáveis pelo desenvolvimento da empresa e de sua marca no Brasil e no exterior

Uma pessoa com a mente inovadora, muito à frente do seu tempo, do nosso tempo. Valter Gomes Pinto, diretor da Marcopolo, falecido recentemente, enxergava muito além, captava os detalhes e as sutilezas e tinha sempre um toque particular para acrescentar, uma sugestão positiva e construtiva para dar.

Nascido em Passo Fundo, Rio Grande do Sul, Brasil, em 27 de Janeiro de 1932, estudou no Colégio Rosário e Júlio de Castilhos, em Porto Alegre (RS). Profissionalmente, iniciou suas atividades no Banco Agrícola Mercantil de Porto Alegre e, em seguida, na Casa Central de Porto Alegre, na qual editou a Revista Agrimer. Depois, atuou em agências de propaganda e em jornais, como Clarin Publicidade, Standard Propaganda, Grant Advertising, Sulbrasileira de Expressão Publicitária e na Cia. Jornalística Caldas Júnior.

Na Marcopolo, Valter Pinto ingressou em setembro de 1964. Como profissional da publicidade, já prestava serviços à empresa e o seu trabalho sempre esteve voltado à construção de uma identidade sólida que refletisse a política de qualidade e de parceria com o cliente. Colaborou decisivamente para a expansão dos negócios, fator que o levou ao convívio com diversas culturas e atividades de países ao redor do mundo, nas Américas, Europa, África e Ásia.

Como homem de marketing, sua atuação na Marcopolo proporcionou à empresa o aprimoramento na política de



Valter Pinto, recém-falecido, era afável e o senhor de detalhes

atendimento aos clientes por meio da ampliação da rede de vendas e da qualificação do processo de comercialização dos produtos, o que renovou as energias para a busca de novos mercados. Fomentou a realização periódica de convenções de vendas e a participação em feiras de âmbito nacional e internacional.

Um gentleman, verdadeiro cavalheiro, afável, elegante, o senhor dos detalhes.

Em 1967, transferiu-se para São Paulo, como supervisor geral de vendas do mercado nacional, auxiliando na abertura de novos pontos de comercialização.

Retornando a Caxias em 1969, sua atividade ficou voltada para a área comercial, a qual envolvia também a exportação. Assim, as carrocerias Marcopolo tornaram-se tradicionais participantes de feiras que auxiliaram a dar projeção internacional à empresa.

Para Valter Pinto, em seu conceito de

vender, especialmente um produto como um ônibus, era necessário levá-lo até o futuro cliente. Este precisava dirigi-lo, sentir o conforto das poltronas, os detalhes, e aprovar a decoração e o design externo. Como diretor de marketing, liderou trabalhos que marcaram períodos e auxiliaram na solidificação da imagem da Marcopolo.

A construção da identidade da empresa junto ao seu público interno já era um conceito aplicado pelo empresário no final dos anos 60. Para isso, incentivou a retomada e a publicação dos periódicos internos. Para ampliar os contatos entre a empresa e seus diversos públicos externos, fez surgir também o periódico Marcopolo na Rota das Notícias. Sob sua orientação foram aprimorados os relacionamentos da empresa com a coletividade, com acionistas, com a imprensa, com as autoridades, associações de classe, acionistas, com a imprensa e com órgãos diplomáticos e políticos.

Membro do Conselho de Administração da Marcopolo até 2012, Valter Pinto continuou atuando como diretor estatutário e participava diretamente no planejamento e definição de ações estratégicas de comunicação. Sua atuação foi amplamente reconhecida com a conquista dos diversos prêmios, como os de Cidadão Caxiense, concedido pela Câmara Municipal de Caxias do Sul, em 2002, Prêmio Mérito Industrial, concedido pela Fiergs, em 2009, e Medalha de Serviços Relevantes à Ordem Pública, concedida pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul, em 2010. ■

Caio, Comil e Neobus preparam novas fábricas

Estratégia das empresas é reforçar a produção a partir de 2014 quando prevê um melhor desempenho do mercado de ônibus para atender ao programa de mobilidade das cidades brasileiras

■ SONIA MORAES

As encarroçadoras de ônibus Caio Induscar, Comil e Neobus seguem firme com os cronogramas para ampliar a produção de ônibus no Brasil. A estratégia das três empresas é preparar a estrutura industrial para ter um reforço maior na produção a partir de 2014, quando há perspectiva de um melhor desempenho do mercado de ônibus para atender ao programa de mobilidade que tem o objetivo de melhorar o deslocamento das pessoas em todo o país.

A Caio Induscar inicia neste mês as obras para a construção da sua nova fábrica em Barra Bonita, no interior de São Paulo. Os investimentos aplicados nesta unidade somam aproximadamente R\$ 25 milhões e a previsão é de iniciar a produção no primeiro trimestre de 2014. Esta cidade foi escolhida por oferecer um pacote de benefícios que viabilizem o projeto, como a área para a instalação da fábrica, disponibilidade de mão de obra e incentivos fiscais.

A fábrica da Caio terá 20.000 m² de área construída em um terreno de 72.000 m². “Iniciaremos as atividades com a produção de três carrocerias por dia em um turno e aumentaremos gradualmente o volume, podendo chegar a 12 unidades diárias em dois turnos, ocupando toda a capacidade na primeira fase”, explica Maurício Lourenço da Cunha, diretor industrial.

Segundo o diretor, o funcionamento da fábrica de Barra Bonita será parecido com a de Botucatu (SP), mas o processo produtivo terá algumas adaptações. “O objetivo inicial é fabricar carrocerias padrão, como

os modelos escolares”, afirma Cunha.

A Caio Induscar produz em Botucatu cerca de 800 carrocerias de ônibus por mês. Com a nova fábrica a estimativa da empresa é aumentar em 30% a capacidade de produção de veículos.

Para garantir o crescimento na produção, a Caio prevê a contratação de cerca de 200 funcionários até junho de 2014. Neste mês a empresa vai admitir aproximadamente 50 funcionários (entre soldadores, pintores e montadores) para Botucatu. Estes profissionais serão treinados e depois irão para Barra Bonita quando iniciarem as atividades da nova planta.

COMIL – A fábrica da Comil está com 96% da obra concluída e a previsão, segundo o engenheiro Marcelo Weber, gerente responsável pelo projeto, é que esteja totalmente pronta no final deste mês para ser inaugurada neste semestre na cidade de Lorena, no interior de São Paulo, que foi escolhida por ter uma localização estratégica, já que deixará a empresa mais próxima de seus clientes de ônibus urbanos e da cadeia de suprimentos.

Nesta nova fábrica a Comil está investindo R\$ 110 milhões. Do total R\$ 57 milhões são referentes às instalações. O restante será proveniente de recursos próprios e da linha de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES).

A fábrica da Comil terá 33.000 m² de área construída e capacidade para produzir dez ônibus urbanos em um turno de

trabalho. Inicialmente vai gerar 500 empregos diretos e 1.000 indiretos. “Em um primeiro momento a nova fábrica terá um turno de trabalho, mas poderá chegar a três expedientes. A empresa prevê iniciar as atividades pelo processo try out (esta é a fase do processo que ocorre o start-up da máquina, ou seja, quando a máquina é colocada em funcionamento para produzir pela primeira vez. Nesta fase todo o processo e ferramental são testados, verificando-se as características de produtividade e qualidade) e, após três meses, com ramp up da produção terá capacidade para produzir dez ônibus urbanos por turno”, explica Weber.

Segundo o engenheiro, a nova fábrica da Comil está equipada com sistema de manufatura inovador e foi planejada para produzir os veículos urbanos modelos Svelto e Svelto Midi com alta qualidade. Os veículos atenderão tanto o mercado brasileiro quanto o exterior.

Com a nova operação, a Comil elevará em mais de 100% a sua capacidade produtiva de veículos urbanos e em 50% sua capacidade total, uma vez que a unidade de Erechim (RS) produz 20 veículos por dia. “A partir da inauguração da fábrica em Lorena, a unidade de Erechim terá maior foco na produção de ônibus rodoviários, mercado em que a empresa vem se destacando nos números gerais e, especialmente, em veículos de maior valor, como o Campione HD e o Campione Double Decker.

NEOBUS – A fábrica da Neobus, que está instalada em Três Rios, no Rio de Janeiro, deverá ser inaugurada no primeiro trimestre de 2014. “Nesta unidade já estão sendo feitos os acertos de dispositivos e produzindo as primeiras pré-séries para adequar os processos produtivos”, afirma Ronaldo Augusto Fontolan, diretor comercial, que acaba de assumir a responsabilidade pelas operações de exportação.

Segundo Fontolan, a fábrica de Três Rios será inovadora e terá um conceito modular de fabricação. “Vamos começar com a produção de sete veículos por dia”, disse o diretor da Neobus.

Nesta nova unidade do Rio de Janeiro a empresa vai produzir o ônibus urbano convencional e os modelos que atenderão o programa Caminho da Escola. Já a fábrica de Caxias do Sul (RS), será totalmente dedicada à produção dos modelos rodoviários e os



Ronaldo Fontolan: fábrica será inovadora e terá um conceito modular de fabricação

que têm características específicas para operações em corredores BRT.

Nas estratégias definidas para este ano, a Neobus planeja produzir 4.300 ônibus, o que representará um crescimento de 2,87% em comparação a 2012, quando fabricou 4.180 unidades.

A expectativa de Fontolan é que o mercado de ônibus tenha um desempenho

melhor em 2014 e cresça entre 6% e 7%. “O Brasil não tem alternativa e vai precisar de mais ônibus para o deslocamento das pessoas. Por isso, no próximo ano, tudo que estava represado irá andar e o ônibus vai adquirir um valor significativo para o país”, observa o diretor. “Com a desoneração dos impostos, o preço das passagens de ônibus poderá ser mais justo para o operador e o passageiro.”

Para 2013, a estimativa de Fontolan é que o mercado de ônibus não tenha grande variação do registrado no primeiro semestre. “Não será nem excepcional e nem ruim. Será um ano normal e, se tudo ocorrer como planejado, pode chegar a 33 mil unidades, sendo 70% de ônibus urbanos e 30% de modelos rodoviários”, afirma. No exterior, este segmento deverá trazer bom retorno para a Neobus, segundo Fontolan, principalmente o Chile e Uruguai. ■

Mais um ano na Liderança do mercado de câmeras embarcadas Nos faz melhorar todos os dias!

Sistema de Gravação Embarcada - Canguru®

Mais de 55.000 equipamentos instalados comprovam nossa liderança.

Canguru®

Sistema de Gravação Digital

www.vejasuafrota.com.br



Dê um salto de qualidade.



- 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 Grátis

alltec
Tecnologia
www.alltectecnologia.com.br

Canguru® uma unanimidade nacional.

FPT Industrial tem novo presidente

José Luís Gonçalves é o primeiro brasileiro a assumir a presidência da FPT Industrial Latin America, que faz parte do Grupo Fiat Industrial

José Luís Gonçalves assumiu a presidência da FPT Industrial Latin America e a responsabilidade de manter e acelerar o crescimento da empresa na América Latina, especialmente no Brasil, onde mantém instalações industriais em Sete Lagoas, Minas Gerais. "Meu objetivo é consolidar a operação da FPT Industrial e fortalecer ainda mais o recente crescimento do negócio na América Latina. A região, depois da Europa, é o mercado mais importante para a FPT e prevemos um grande potencial de desenvolvimento, que vamos consolidar

nos próximos anos", declarou Gonçalves.

Uma das principais áreas de desenvolvimento em sua gestão será a ampliação da rede FPT Industrial em toda a América Latina, com ações já previstas para os próximos 18 meses. "A expansão da nossa rede será fundamental para assegurar o atendimento e a satisfação de nossos clientes, com o consequente fortalecimento da empresa na região", disse o novo presidente da empresa.

A FPT Industrial é reconhecida mundialmente por sua tecnologia pioneira e linha

diversificada de produtos, como motores a diesel e a gás destinados a veículos comerciais. Como uma das maiores empresas do mundo dedicadas ao design, produção e comercialização de sistemas de propulsão para veículos rodoviários e off-road, investe em programas de pesquisa e desenvolvimento focados em inovação e sustentabilidade.

A empresa possui uma gama completa de motores a diesel, dos leves, médios até os pesados, variando de 2,2 litros até 15,9 litros, que atendem às normas de emissões

www.agrale.com.br

JJD,proequipe



Líder no mercado de chassis leves há 15 anos, a Agrale está levando toda a sua qualidade e tradição para o mercado de 17 toneladas. O seu mais novo lançamento, o Chassi MA 17.0, oferece baixo custo operacional, melhor relação de peso/potência e fácil manutenção, garantindo alto desempenho, economia e rentabilidade para o seu negócio. **Com os chassis Agrale você sempre sai ganhando.**

Proconve P7 (Euro 5), no Brasil, e Euro 6, na Europa. São cinco famílias de motores com potências variando de 37 kW a 640 kW com torque máximo de 300 Nm que podem ser aplicados nos mais diversos segmentos da economia, como o rodoviário, agrícola, construção, geração de energia e marítimo.

Com o objetivo de promover e implementar uma nova visão focada no mercado latino-americano, Gonçalves foi escolhido por sua vasta experiência em estratégia comercial, sendo o primeiro brasileiro a ser nomeado presidente da FPT Industrial Latin America. Gonçalves tem mais de 20 anos de experiência tanto no setor técnico quanto comercial, em diversos países do mundo, tendo trabalhado nos Estados Unidos, Rússia e China, além da América Latina. Em seu último cargo,



José Gonçalves: mais de 20 anos de experiência em países como EUA, Rússia e China

como gerente de vendas na América Latina para a Volvo Ônibus, foi responsável por dobrar o volume de vendas de ônibus rodoviários e aumentar de forma significativa

a participação da empresa nos principais mercados da região.

Como parte do Grupo Fiat Industrial, a FPT Industrial foi a fabricante de motores de três dos quatro caminhões premiados como "Caminhão do Ano 2013" na Europa e tem entre seus principais clientes, além da Iveco que pertence ao mesmo grupo, fabricantes como a Hyundai, Ford, Tata, Komatsu, Case, New Holland, Stemac e Leon Heimer. Recentemente a FPT anunciou um acordo comercial com a fabricante de ônibus peruana Modasa pelo qual serão fornecidos 1.500 motores GNV nos próximos cinco anos.

A empresa conta com aproximadamente 8 mil funcionários no mundo, distribuídos em dez fábricas e seis centros de pesquisa e desenvolvimento. Sua rede de distribuição é formada por cem concessionárias e mais de 1.300 centros de serviços localizados em cerca de cem países. ■

Faça revisões em seu veículo regularmente



Chassi Agrale MA 17.0

Rentável e econômico para quem tem. Confortável e seguro para quem usa.



Tacom lança validador interativo

Equipamento permite que o operador se comunique com os passageiros, motoristas e cobradores, possibilitando o uso de mídia direcionada e o acesso a informações úteis, como horários, rotas e integração de linhas

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



O novo validador também orienta motoristas e cobradores em suas ações

A Tacom, empresa mineira especializada em soluções tecnológicas para o setor de transportes públicos, traz para o mercado um novo modelo de validador, que inova ao lançar o conceito de interatividade entre os operadores, os funcionários das empresas de ônibus e os usuários. O equipamento, chamado de CCIT 4.0, também pode vincular propagandas rápidas e anúncios institucionais, com o diferencial de poder direcionar o material para determinado público – por meio de critérios geográficos (área de circulação de determinada linha ou veículo) ou com base nas

informações armazenadas pelo operador sobre os usuários.

A proposta do CCIT 4.0 é atuar como um agente ativo dentro dos veículos, orientando motoristas e cobradores em suas ações para evitar erros e atrasos, além de poder ser utilizado como uma interface interativa entre a empresa e seus usuários. “O que observamos no mercado hoje são equipamentos ultrapassados e passivos, que não estão de acordo com as possibilidades e potencialidades de evolução dos sistemas inteligentes de transporte (ITS). O novo validador representa uma ruptura

no mercado”, explica Marco Antônio Tonussi, diretor comercial da empresa.

O equipamento possui um design moderno e robusto, com tela HD de sete polegadas touchscreen, que oferece à empresa diversas possibilidades de comunicação; câmera frontal embutida, que ajuda na prevenção de fraudes em cartões de benefícios por meio do sistema de biometria facial CIT-Image; e engate rápido a qualquer conexão elétrica já existente. De acordo com Tonussi o CCIT 4.0 foi

desenvolvido com base em três pilares: interatividade, mídia direcionada, e alta tecnologia focada em resultados. “O validador permite maior proximidade com o usuário, possibilitando que o operador lhe envie mensagens pessoais, por exemplo, um cumprimento de aniversário, ou uma informação importante, como integração de linhas, horários, tarifas e até sistema de premiação por milhagem, ou outros aspectos, contribuindo para a fidelização dos usuários”, informa.

RECEITA – Outro diferencial oferecido pelo novo sistema é a mídia direcionada, que pode incrementar a receita das

empresas por meio da comercialização de publicidade setorizada e assertiva, de acordo com público-alvo, região e horário, oferecendo a possibilidade de realização de pesquisas de opinião em horários determinados e ainda assim atingindo um grande universo de usuários. “É uma alternativa importante para a manutenção de custos das empresas, que pode ser usada por diversas marcas e instituições para se comunicar ativamente, da mesma forma que acontece no ambiente online, com o público que deseja atingir”, acredita Tonussi.

Na tecnologia avançada, o administrador tem mais recursos disponíveis para controlar sua frota, realizando uma gestão eficiente de resultados através dos diversos módulos disponíveis para upgrade do equipamento. “A versão básica é acessível e o equipamento possui grande capacidade de upgrade, de acordo com a demanda da empresa. Entre as funcionalidades que podem ser agregadas, está o funcionamento integrado com sistema ITS; opção de ser acoplado a outros dispositivos de monitoramento como painel do motorista e computador de bordo; sistema de rastreamento via GPS e GPRS; entre outras possibilidades”, destaca Tonussi. O equipamento é bastante simples de ser usado pelo operador, facilitando a bilhetagem eletrônica, com os comandos em tela touchscreen.

O CCIT 4.0 recebeu um investimento de aproximadamente US\$ 3 milhões e a expectativa da empresa é substituir os modelos atualmente vigentes nas grandes metrópoles brasileiras, sendo que as implantações devem começar em cerca de três meses. “Consideramos que as cidades de Salvador, Porto Alegre, Belo Horizonte, Teresina, São Paulo e Brasília sejam potenciais mercados iniciais para o novo CCIT e esperamos comercializar cerca de 40 mil equipamentos nos próximos quatro anos. Este tipo de inovação

aponta o caminho da mobilidade. O mercado de transportes está em busca de alternativas que auxiliem na gestão de custos e também ofereçam mais conforto aos usuários”, finaliza.

Concebido para ter longa vida útil, o equipamento é robusto e possui hardware modular com surpreendente capacidade de expansão. Agrega ainda conexões 3G, 4G e wi-fi nativas e está preparado para qualquer novo tipo de conexão a ser apresentado pelo mercado. “O validador permite o uso da biometria facial e está preparado para substituir validadores de qualquer outra empresa, sem necessidade de mudanças no sistema já instalado. É muito avançado como ferramenta para gestão de frotas e tem muitas ferramentas para ajudar as empresas e operadores a oferecerem serviços melhores”, diz Tonussi.

PERSPECTIVAS – Em um primeiro momento, o usuário não terá possibilidade de se comunicar com as empresas e operadores, mas futuramente isso poderá ocorrer. “Por enquanto, o passageiro não poderá digitar nada no validador, mas o equipamento poderá ser muito útil na aplicação de pesquisas de mercado, ou mesmo ligadas à área de transporte, por exemplo. Na hora de passar o seu cartão, o passageiro pode ser convidado a responder rapidamente algumas perguntas. Se pensarmos no universo de usuários cadastrados no transporte público, perceberemos que o potencial deste equipamento é enorme”, afirma o diretor da Tacom.

Tonussi acredita que o CCIT 4.0 abre uma nova era no mercado de bilhetagem eletrônica e tecnologia de transportes. “Poderemos construir diferentes mecanismos de interatividade, já que se abrem muitas possibilidades, que talvez hoje ainda nem pensamos em utilizar. Acho que essa proximidade com o usuário ainda pode ser explorada de diversas

maneiras, ajudando a reduzir os custos de operação, melhorando os serviços e fortalecendo o canal de comunicação entre as empresas, os funcionários e os passageiros”, diz.

No que se refere aos preços, Tonussi informa que o novo equipamento está dentro da faixa de mercado que a empresa atua. “O CCIT 4.0 não tem um custo muito diferente dos produtos da Tacom, que trabalha com tecnologia avançada. É importante destacar que o sistema é vendido em módulos, que vão desde a versão mais básica à mais completa. O fato de o validador poder ser instalado em qualquer sistema de bilhetagem eletrônica também facilita a sua implantação”. O executivo afirma ainda que o mercado tem sido bastante receptivo ao novo produto, mas que ainda não foram fechados contratos. “O validador despertou a curiosidade do mercado e foi aprovado até pela concorrência. Temos sido contatados por muita gente interessada em conhecer a novidade e tenho certeza que o CCIT 4.0 será um grande sucesso”, afirma.

PIONEIRISMO – Com mais de 40 anos de atuação no mercado de tecnologia para transportes públicos de passageiros, a Tacom foi uma das pioneiras na criação do sistema de bilhetagem eletrônica no Brasil e hoje possui a mais avançada tecnologia em ITS do país, com as soluções integradas do CIT-Bus. A empresa investe anualmente de 7% a 8,5% do seu faturamento em pesquisa e desenvolvimento de hardwares, firmwares e softwares, que são criados e fabricados em parque tecnológico próprio, número expressivo para empresas do setor. A companhia atua em diversas capitais e cidades importantes, como Belo Horizonte, Minas Gerais; Salvador e região metropolitana, e Feira de Santana, na Bahia; Brasília; Teresina, no Piauí; região metropolitana de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul. ■



Trapeze, de olho no Brasil

A empresa suíça está negociando com empresas de transporte de passageiros e gestoras de sistemas de transporte urbano no Brasil para fornecer as mais avançadas soluções de monitoramento operacional

Uma das principais fornecedoras mundiais de soluções abrangentes para operações de veículos e sistemas de

monitoramento operacional para transportadoras públicas e privadas, a Trapeze Switzerland, sediada em Neuhausen,

Suíça, ensaia os primeiros passos para ingressar no mercado brasileiro. A empresa também atua nas áreas de informações

CLARIAR

Iluminando
com Tecnologia

TECNOLOGIA POWER LED

- ☑ Vida útil estimada de 10 anos
- ☑ Resistente a trepidação, pois não possui filamentos
- ☑ Não necessita descarte como lâmpada fluorescentes
- ☑ Proteção contra inversão de polaridades
- ☑ Única com LED de alta potência para iluminação



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

para passageiros, sistemas de controle e bilhetagem eletrônica.

“Mobilidade é uma necessidade básica nas comunidades de hoje e nos esforçamos todos os dias para satisfazer esta necessidade. Entretanto, quanto maior a mobilidade, mais exigências fazem os passageiros aos serviços de transporte fornecidos”, observa Matthias Stahel, responsável por comunicação corporativa e de marketing da empresa. “Eles querem chegar aos destinos com rapidez, conforto e confiabilidade. Querem adquirir seus bilhetes em toda a parte e a qualquer hora. E, mais importante, querem acessos instantâneos a informações atualizadas sobre horários de partida, baldeação e atrasos. A progressiva liberalização dos serviços de transporte público exigem soluções poderosas e flexíveis. E é onde entramos.”

Segundo a empresa, uma das suas principais forças é a capacidade de combinar soluções e componentes e também sistemas completos baseados em tecnologias diferentes e de fornecedores diferentes para formar um sistema eficiente de controle integrado. Estas soluções proporcionam uma base concreta para otimizar serviços de tráfego e facilitam a implementação operacional de um sistema de

transporte totalmente integrado, o que permite às gestoras de transporte público atingirem consistentemente suas metas de qualidade.

A empresa está em processo de entrar no mercado brasileiro com sistemas inteligentes de planejamento e programação, telemetria, informações ao usuário, bilhetagem para o transporte coletivo e já tem em vista alguns projetos e licitações no momento, isoladamente ou em parceria com empresas brasileiras. Em agosto uma equipe da Trapeze esteve no Brasil para dar prosseguimento às negociações, embora a empresa não quisesse adiantar por ora quais os projetos em que pretende participar.

Recentemente a Trapeze assinou contrato com a Autoridade de Transporte Público de Frankfurt (VGF, na sigla em alemão), Alemanha, para fornecer e instalar o Sistema de Controle de Transporte Intermodal para serviços de ônibus, trem e ferrovia. A encomenda de larga escala fortalece a posição da Trapeze no mercado alemão e em toda a Europa. Para satisfazer as exigências crescentes de transporte público em Frankfurt e no seu entorno, a VGF está ampliando seus sistemas e sua rede de serviços. Atualmente opera mais de 500 veículos para

transportar mais de 16 milhões de passageiros ao ano. A entrega de todo o sistema está prevista para daqui a três anos.

Com atuação mundial há mais de 40 anos, a Trapeze tem entre suas soluções o Sistema de Gerenciamento de Operações para empresas de transporte urbano, que reduz a complexidade operacional no dia a dia e monitora veículos, motoristas, rotas, partidas e tempos de paradas. Além disso, simplifica as tarefas operacionais executadas frequentemente. O sistema propicia uma clara visão instantânea da situação corrente de toda a malha de linhas de ônibus bem como custos operacionais mais baixos graças à melhor utilização de recursos. Nos veículos o motorista está sempre informado pelo computador de bordo sobre a situação precisa dos horários e as mudanças previstas. A Trapeze informa que seus sistemas podem ser customizados perfeitamente de acordo com as necessidades e exigências dos clientes.

A Trapeze Switzerland faz parte do Grupo Trapeze com empresas espalhadas pelo mundo, que, por sua vez, integra a Constellation Software, com sede em Toronto, no Canadá, uma grande fornecedora de soluções de software aos setores público e privado, fundada em 1995. ■

ITINERÁRIO ELETRÔNICO

com tecnologia LightDot

- ☑ Visibilidade dia e noite
- ☑ Para urbanos, rodoviários e micros
- ☑ Controle automático de intensidade
- ☑ Roteiro visualizado internamente no display do controlador
- ☑ Programação por wi-fi



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

*Garantia limitada contra defeitos de fabricação com condições conforme certificado emitido pela FRT

Biometria conquista o Brasil

Todas as empresas que integram o sistema da Fetranspor, no Rio de Janeiro, passarão a contar com a nova tecnologia; a Região Metropolitana do Recife também aderiu ao equipamento para reduzir as fraudes

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



Cerca de 20 mil equipamentos de biometria digital vão equipar os ônibus do Rio

A Prodata Mobility - empresa provedora de sistemas de transporte integrados, que oferece softwares, aplicativos e equipamentos para o setor - irá fornecer cerca de 20 mil equipamentos de biometria digital (conhecido como Finger) por leitura térmica, para as empresas de ônibus que operam em todas as cidades do sistema

Fetranspor (Federação das Empresas de Transporte do Estado do Rio de Janeiro). O projeto-piloto foi implementado em Itaboraí, que conta com uma frota de cem ônibus. Depois foi a vez de Teresópolis contar com a nova tecnologia. As próximas cidades a receberem a biometria digital são: Maricá, Niterói e São Gonçalo. Ainda não

há previsão de quando a capital iniciará o processo.

O equipamento é utilizado para controle dos passageiros beneficiados pelas gratuidades, como idosos, estudantes e portadores de necessidades especiais. A expectativa é que haja redução de cerca de 30% nos prejuízos das empresas com fraudes. A implantação do sistema depende da aprovação de legislação específica em cada município, por isso não existe uma data definida para a finalização total do projeto. "À medida que a lei referente à biometria seja aprovada, iniciamos a instalação dos equipamentos, de acordo, obviamente, com a disponibilidade do fornecedor", explica Renata Faria, gerente de Gratuidades da RioCard.

Em Maricá, que possui uma frota de 200 ônibus, a questão legal já foi resolvida e a homologação foi realizada em setembro, portanto os equipamentos começam a ser instalados ainda em outubro. Já Niterói e São Gonçalo, que totalizam dois mil veículos, estão em fase de cadastramento, e a instalação do sistema está prevista para começar em janeiro. "Por contrato, a empresa fornecedora tem até 90 dias para entregar os aparelhos, após estar concluída a etapa da elaboração dos cadastros", informa Renata.

Desde o início do projeto-piloto de Itaboraí, em 2012, o sistema de biometria digital tem sofrido adaptações para se tornar mais eficiente e adequado aos usuários do Rio de Janeiro. "Fizemos algumas modificações para aprimorar o sistema

Melhoramos a coleta das digitais, por exemplo. Agora, são cadastrados quatro dedos e o sistema classifica e indica qual o melhor para ser usado. Fizemos também alterações ergonômicas no equipamento para facilitar o procedimento dos usuários”, informa Renata.

Cerca de três milhões de pessoas que utilizam o transporte público no Rio de Janeiro possuem cartão RioCard e cerca de 50% delas são beneficiadas por algum tipo de gratuidade. “Temos vários outros mecanismos de controle para reduzir fraudes e preservar a receita das empresas, como, por exemplo, os equipamentos nas escolas para a recarga dos créditos dos estudantes. A biometria foi escolhida para evitar o uso do cartão fora dos parâmetros”, diz Renata.

É feita uma avaliação dos casos em que é detectado algum tipo de irregularidade no uso do cartão. “Fazemos todos os testes para que não haja problemas com a identificação da digital. O sistema de leitura térmica é bem menos sujeito a imprecisões que o de leitura de imagem”, explica Renata. Em Teresópolis, os idosos conseguiram na justiça o direito de não passarem pela verificação da biometria. “Apenas os estudantes e portadores de deficiência estão cadastrados e já conseguimos uma redução de 18% no uso indevido do cartão”, diz.

O Finger verifica se o portador do cartão é realmente a pessoa que tem direito a ele, reduzindo a possibilidade de fraudes. Para a liberação da catraca, o usuário aproxima o cartão de acesso do validador e coloca o dedo (indicado no visor) no Finger de autenticação. O leitor biométrico identifica a digital do usuário por leitura térmica, feita através da temperatura corporal. O leitor capta fragmentos da imagem da impressão digital do passageiro, assimila e captura a identificação da pessoa, liberando assim, a catraca.

A Prodata Mobility, empresa fornecedora

da nova tecnologia, destaca a importância de se fazer um cadastro de forma adequada, com a coleta correta da digital, para evitar que haja problemas com a identificação dos usuários, já que o equipamento de biometria digital é altamente confiável.

RECIFE – A capital pernambucana e os municípios de entorno também aderiram ao sistema de biometria digital (Finger) para diminuir o índice de fraudes e uso indevido dos cartões de transporte (cartão VEM), preservando assim a arrecadação das empresas. Ao todo, os 3,1 mil ônibus que circulam pela Região Metropolitana do Recife passarão a contar com a nova tecnologia. “A implantação está na fase inicial, de instalação do posto de cadastramento. A próxima etapa será a instalação dos equipamentos embarcados nos ônibus, que começa em janeiro e deve levar dez meses para sua conclusão”, informa o superintendente de Bilhetagem Eletrônica da Urbana-PE (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros em Pernambuco), Pedro Luiz Ferreira. A empresa fornecedora da tecnologia também é a Prodata Mobility.

O projeto prevê o cadastramento de todos os usuários do cartão eletrônico. “Começamos com os 16 mil envolvidos na operação e com as 97 mil pessoas com deficiência assistidas pela gratuidade. Em paralelo estamos cadastrando os estudantes. Temos hoje cerca de 600 mil cartões ativos de estudante. O nosso objetivo é reduzir as fraudes com as gratuidades e aumentar a receita do sistema para reduzir a pressão por aumento de tarifária”, explica Ferreira. A Urbana-PE não tem previsão de quanto será o percentual de queda nos casos de uso fora dos padrões do cartão, após a instalação da biometria.

Todos os dias, o sistema de transporte público da Grande Recife transporta cerca de dois milhões de passageiros. “Todos os que possuem cartão serão cadastrados,

mas não de uma vez. Existe essa primeira campanha para os beneficiários de gratuidade. Nos postos de emissão dos cartões, quando há emissão de novos cartões ou segundas vias, os usuários já integram o uso da biometria”, diz Ferreira.

A implementação da nova tecnologia começou no Recife, onde fica o posto de atendimento para se fazer a biometria. O cadastramento, porém, é feito por cartão e não município. “Você pode considerar que está sendo feito na região do Grande Recife. Os ônibus do sistema de transporte público circulam pelos 14 municípios da região metropolitana. Então, com o mesmo cartão, por meio da integração, é possível um usuário atravessar dois ou três municípios pagando a mesma passagem”, informa Ferreira.

O sistema de transporte público da Grande Recife é formado por 18 empresas de ônibus, com 26 mil viagens diárias e 390 linhas circulando pelos 14 municípios da região. São sete mil motoristas, sete mil cobradores e três mil fiscais e despachantes envolvidos na operação.

O VEM faz parte do novo modelo de bilhetagem eletrônica adotado pelo Grande Recife Consórcio de Transporte e Urbana-PE em substituição ao Vale Transporte (nas versões eletrônica e papel) e ao Passe Fácil. O serviço de venda de créditos pela Internet para VEM Estudante e Trabalhador entrou em funcionamento em junho de 2009, oferecendo o conforto e segurança do carregamento embarcado, já que possibilita a inserção dos créditos no cartão eletrônico dentro do próprio ônibus.

O atual gestor do transporte público na capital pernambucana e região é o Grande Recife Consórcio de Transporte, criado em setembro de 2008, após a extinção da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU/Recife). O consórcio trabalha em parceria com a Urbana-PE, que congrega as empresas envolvidas no sistema de transporte da Grande Recife. ■



Mercedes oferece Sprinter para transporte compartilhado

Modelo faz parte do projeto piloto Van Comigo que incentiva o uso do veículo em eventos artísticos, culturais, esportivos e particulares

■ SONIA MORAES

A Mercedes-Benz lançou no mercado brasileiro o Van Comigo, projeto piloto de transporte compartilhado que incentiva o uso de vans Sprinter em eventos artísticos, culturais, esportivos e particulares. “O objetivo é oferecer um transporte confiável e prático que simplifique e melhore a experiência das pessoas na hora de ir a eventos”, afirma Fernanda Bordin, gerente de inovação de negócios da Mercedes-Benz do Brasil.

A responsável pela gestão deste serviço é a GeminiTur, empresa de turismo ligada à Mercedes-Benz que tem mais de 36 anos de atuação no segmento de viagens e eventos corporativos. Sua atividade é a contratação das empresas de transporte.

“O Van Comigo é um programa experimental de solução de mobilidade específica que lançamos no Brasil”, afirma Mário Laffitte, diretor de comunicação corporativa da Mercedes-Benz do Brasil. “No grupo Daimler em todo o mundo temos experiências com soluções de transporte compartilhado para pequenos deslocamentos em grandes cidades com o Car2Go e o Car2Share, além de Moovel, um aplicativo de celular que informa todas as opções de transporte do ponto A ao B, passando dados de tempo e custo, permitindo inclusive a compra do serviço”.

Diferente dos contratos tradicionais, no Van Comigo o usuário aluga o seu assento e não o veículo e pelo site www.vancomigo.com.br

indica o evento, a localização e a data de seu interesse, aguardando a ocupação mínima do transporte compartilhado. Isso pode ser acompanhado no próprio site, onde também pode ser realizado o pagamento do serviço e a emissão do voucher.

Segundo a gerente, nesta fase piloto implantada em abril e realizada em grande parte com funcionários da Mercedes-Benz, foram cadastrados 130 eventos e cerca de 500 saídas no site. Também foram registrado 23 mil acessos de internautas e 4 mil views no Facebook. O Van Comigo tem apoio da SPTuris, empresa de turismo e eventos da cidade de São Paulo. ■

O QUE É ATENDER O PASSAGEIRO PARA VOCÊ?



validador
dg smart

-  Facilidade no uso
-  Simplicidade na interface
-  Agilidade na passagem
-  Novas tecnologias
-  Design diferenciado

A Digicon pensou em tudo isso.



Transporte público tenta dobrar número de passageiros com tecnologia

Congresso em Genebra foca o uso de novos processos e equipamentos para tirar carros particulares das ruas e ampliar a participação do transporte público nos deslocamentos urbanos

A evolução do transporte público não depende só dos veículos coletivos – que ultimamente se desenvolveram bastante, principalmente, nos mercados mais desenvolvidos. Cada vez mais a eficiência estará na gestão e ferramentas tecnológicas de apoio à operação mais segura, eficiente e confiável. É assim que os gestores pretendem dobrar o número de usuários dos sistemas públicos no mundo, que passará a ser muito mais sustentável se reduzir o uso do transporte individual.

Esse foi o assunto central do congresso da Associação Internacional de Transporte Público (UITP, na sigla em francês), edição 2013, realizado em Genebra. Números apresentados no evento da Suíça, por sinal um dos países que mais avança no transporte coletivo, dão conta que apenas 18% dos deslocamentos acontecem por meio do sistema público. Com as novas ferramentas, estruturas, processos e gestão, os administradores pretendem elevar para pelo menos 40% o percentual de usuários no sistema público em todo o planeta.

Empresários, gestores, técnicos, empresários, engenheiros, jornalistas e estudiosos do assunto de mais de 90 países estiveram

reunidos no encontro da maior entidade voltada para a gestão do transporte público. O assunto é debatido com seriedade nos países mais desenvolvidos, pois lá os meios coletivos são realmente utilizados pela população, que não vê com preconceito quem dele se utiliza.

Num país como o Brasil em que a classe média usualmente prefere o carro próprio prevalece o conceito segundo o qual transporte coletivo é meio para pessoas menos favorecidas se deslocarem. É claro que este preconceito só ganhou corpo porque o transporte público não mereceu a devida atenção das autoridades, que não investiram na eficiência do sistema. Com isso, só os que não tinham a opção de usar o carro diariamente dele acabou se valendo para deslocamentos e viagens.

Quando uma entidade com o porte e importância da UITP se lança ao desafio de dobrar a captação de usuários no sistema público, metas são estabelecidas. Baseados em estudos, os gestores contam com ferramentas, padrões e estímulos adequados para fazer as autoridades do mundo inteiro buscar a reorientação. Já é consenso entre os formuladores da política de transporte

público que a tecnologia será decisiva para a atração de passageiros, que terão cada vez mais um sistema confiável e de qualidade para deslocamentos nas cidades.

Conexão à internet, monitoramento operacional, bilhetagem, serviços integrados a bancos e disponibilidade de informações em tempo real foram alguns dos muitos serviços apresentados na UITP 2013. Muitas dessas novas tecnologias foram apresentadas por dezenas de expositores na feira realizada paralelamente ao encontro da UITP. As inovações também estarão ao alcance de empresários e passageiros aqui, se houver uma decisão firme dos governos em incentivar a aplicação desses novos instrumentos.

Um outro tema debatido na UITP foi a intensificação dos programas de redução de emissão de poluentes por parte dos veículos coletivos – não foi à toa que esta edição foi realizada na Suíça, um dos países mais comprometidos com ações em prol do meio ambiente. “A sociedade deve reduzir sua dependência do uso do carro e incentivar o transporte público como uma ferramenta fundamental para combater o aquecimento mundial”, disse durante o congresso da UITP, Jean-Paul Bailly, presidente



da conferência da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre mudanças climáticas. De acordo com ele, porém, desde o protocolo de Quioto, houve pouco avanço nos últimos dez anos.

Projeção de 1,6 bilhão de carros em 2030 concentrados em motores a propulsão indicam consequências catastróficas para o aquecimento global, que vem elevando a temperatura da terra e causando danos econômicos de proporções gigantescas – o furão Katrina provocou perdas bilionárias nos Estados Unidos.

Para a UITP, também é necessário empenho dos países em desenvolvimento, já que grande parte do crescimento no consumo de combustível fóssil virá do mundo emergente – com a Índia e a China se tornando o maiores usuários e poluidores. Atualmente, apenas 10% dos cidadãos urbanos vivendo nos países em desenvolvimento usam carros próprios –, com os níveis de poluição local ainda não tão altos, mas já provocam congestionamento e desperdício de energia.

De acordo com a UITP, em muitas localidades da Ásia dois habitantes mecanizados já seriam suficientes para uma ameaça real para a vida da cidade. Há, portanto, uma necessidade urgente no desenvolvimento de alternativas de baixo carbono no transporte público para fornecer soluções sustentáveis para a mobilidade urbana.

A Carta de Desenvolvimento Sustentável da UITP foi assinada por mais de 120 atores de transportes públicos de 90 países de todo o mundo. Signatários comprometeram-se a garantir que suas atividades atendem a critérios de sustentabilidade,

incluindo medidas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa e para melhorar a eficiência energética.

A UITP tem mais de 2.700 membros no mundo, representando interesses dos principais atores neste setor. A sua composição inclui autoridades de transporte, operadores (privado e público), em todos os modos de transporte coletivo de passageiros, além da indústria. A UITP aborda a importância econômica, técnica, aspectos de organização e gestão de passageiros do transporte, bem como o desenvolvimento da política de mobilidade no planeta.

Para a entidade, nos últimos 50 anos houve uma inversão de valores, pois as cidades haviam sido planejadas para conviver com o transporte público – ônibus, metrô, trens e bondes. Para a entidade, o sistema público de transporte sempre teve uma influência fundamental sobre os padrões de desenvolvimento urbano no início do século passado. Com centros urbanos densos e compactos, o veículo coletivo era o meio preferencial de deslocamento. Nas últimas décadas, porém, houve uma inversão com a prevalência do carro particular paralelamente ao desenvolvimento de infraestruturas rodoviárias.

Para a entidade, o uso do carro em todos os cantos do mundo provoca congestionamento e perdas relacionadas no longo tempo de viagem, afetando a competitividade. Isto causa aumento de custos de transporte, perda de espaços verdes valiosos, maior consumo de energia por passageiro, poluição e os problemas de saúde, alterações climáticas, diminuição da qualidade de vida

urbana e exclusão social para aqueles que não podem viver perto do centro da cidade e não têm acesso a um carro particular.

Para a entidade, só os benefícios dos transportes públicos podem reverter o atual quadro. Para isso, é preciso haver integração de projetos voltados para a melhoria da qualidade de vida com desenvolvimento sócioeconômico e renovação urbana. Um upgrade de transporte público como parte de um pacote de investimento não só melhora opções de transporte e acessibilidade, mas também pode criar um melhor ambiente urbano através do aumento do investimento e introdução de serviços avançados em um bairro.

A atualização do transporte é realmente o impulso principal para a revitalização de uma área urbana. A integração do transporte público e planejamento urbano também permite o desenvolvimento de uma maior densidade que tem benefícios positivos para o meio ambiente: mais eficiência no uso da terra, maior eficiência energética e energia relacionada à poupança, redução da poluição, mitigação de mudanças climáticas e proteção do espaço aberto por meio do crescimento de padrões inteligentes.

Os benefícios para a saúde humana são grandes, e um estilo de vida mais ativo também é um resultado comum (particularmente importante em países desenvolvidos onde há comunidades mais idosas). Para a economia urbana em geral, custos de transporte para desenvolvimento de transportes públicos geralmente são inferiores aos provocados pelo uso indiscriminado do automóvel. Além disso, os benefícios se revertem para o setor privado. ■

Daimler Buses reforça sua estratégia de inovação

Os crescentes desafios que o transporte público precisa enfrentar vão exigir mais inovações tecnológicas nos ônibus, criando novas oportunidades para fabricantes como a Daimler Buses



O novo Mercedes-Benz Citaro recebeu o prêmio de "Ônibus do Ano 2013", conferido por um júri internacional

Desenvolver soluções que fornecem incentivos para fomentar o aumento da utilização dos sistemas de transporte público no mundo é a meta tanto dos operadores como dos fabricantes de ônibus. Como os transportadores de passageiros estão direcionados cada vez mais a oferecer serviços ambiental e economicamente mais sustentáveis, cria-se uma oportunidade aos fabricantes para ajudar a moldar o futuro da mobilidade urbana. É o que declarou Hartmut Schick, CEO da Daimler Buses, no estande da empresa durante a exposição da UITP (Associação Internacional do Transporte Público) em Genebra, na Suíça. Schick salientou que fabricantes e operadores caminham juntos na busca de sistemas de transporte público ambientalmente corretos por meio da troca de ideias para o desenvolvimento de soluções para promover a mobilidade.

"Este intercâmbio reforça nossa certeza

Hartmut Schick: apesar das oscilações do mercado, a Daimler mantém sua estratégia de inovação

de que estamos oferecendo aos nossos clientes os produtos e serviços de que necessitam", afirmou o CEO da Daimler Buses. "E é o que estamos mostrando neste estande, onde os visitantes podem vislumbrar produtos e serviços que oferecem amplas soluções inovadoras de mobilidade, variando desde apps para smartphone e e-bikes até ônibus e conceitos de transporte de massa. Estamos introduzindo produtos e serviços inovadores que complementam



nosso negócios tradicionais."

Apesar dos altos e baixos da indústria de ônibus nos últimos quatro anos, a Daimler Buses manteve essa estratégia de inovação, segundo Schick. "Uma coisa aprendemos com certeza: os mercados mundiais estão cada vez mais voláteis", afirmou. "Mas estamos convencidos que o transporte público tem um futuro brilhante. Diversos são os motivos: a população mundial ainda está crescendo; as cidades concentram cada vez mais habitantes; congestionamento, poluição e desafios relacionados ao clima não diminuem, os preços dos combustíveis continuam voláteis. Além disso, as normas de emissões ficam cada vez mais rigorosas no mundo; superar cada um desses desafios exigirá inovação tecnológica. Na nossa opinião, isto significará grandes oportunidades para a indústria de ônibus nos anos vindouros."

A Daimler foi a primeira fabricante de ônibus a converter toda sua linha de produtos à motorização Euro 6. Até agora já entregou cerca de 350 desses veículos aos clientes.

A última contagem da carteira de pedidos mostrou que 1.700 ônibus Euro 6 estarão em circulação nas ruas até o fim de 2103. Esses novos produtos indicam claramente que a Daimler Buses está fazendo uma forte contribuição para a mobilidade sustentável e reduzindo as emissões, ressaltou Schick.

Os especialistas também concordam que a Daimler Buses está no caminho certo. Um júri internacional conferiu ao novo Citaro o prêmio de "Ônibus do Ano 2013". "Muitos dos outros veículos na categoria eram equipados com tecnologia híbrida. Contudo, nosso ônibus ficou à frente dos concorrentes. Isto mostra claramente que atingimos um padrão de excelência em termos de eficiência e de preservação ambiental", afirmou Schick. O modelo Setra ComfortClass 500 também recebeu o prestigioso prêmio "2013 red dot" para design de produto num concurso que teve a participação de 4.600 modelos inscritos provenientes de 54 países. ■

**MAIS UMA CAPITAL ADERE AO LEITOR BIOMÉTRICO DIGITAL.
A ÚNICA SOLUÇÃO EFETIVA NO CONTROLE
DE PASSAGEIROS DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

Mais de 16.000 vendidos



3.000
Leitores Biométricos
vendidos para
RECIFE

**CRESCENDO, INTEGRANDO E
MULTIPLICANDO SOLUÇÕES**

PRODATA
mobility Brasil

MobiBrasil vai operar BRT pernambucano

Logo após ganhar a concessão para operar um trecho do BRT de Recife, a empresa inicia um programa de gestão eficiente para alcançar melhor qualidade no serviço e mais transparência na administração

■ AMARILIS BERTACHINI

A MobiBrasil – nova marca que reúne as empresas do grupo Metropolitana em todo o país – prepara-se para investir entre R\$ 80 milhões e R\$ 90 milhões em 2014, na aquisição de aproximadamente 100 novos ônibus que circularão no sistema BRT (Bus Rapid Transit) de Recife, Pernambuco. A empresa ganhou o contrato de concessão, em agosto último, como informa Nieve Chaves, presidente da MobiBrasil, para operar o trecho do corredor Leste/Oeste, com aproximadamente 18 quilômetros de extensão. O investimento inclui a aquisição dos ônibus e da tecnologia embarcada.

A implantação do BRT na região metropolitana de Recife faz parte das obras de infraestrutura projetadas para a Copa do Mundo de 2014. O sistema todo será formado pelos corredores Norte/Sul e Leste/Oeste, que somarão cerca de 55 quilômetros de extensão. A previsão de entrega é para o primeiro trimestre de 2014.

Os fornecedores dos chassis e carrocerias dos veículos BRT da MobiBrasil ainda não foram definidos. Segundo Nieve Chaves, os novos carros serão incorporados à frota total de 1,2 mil ônibus com os quais trabalha nas quatro regiões em que está presente: Recife, São Paulo, Diadema e Sorocaba. No ano passado a empresa adquiriu cerca de 200 ônibus para renovação de sua frota, que mantém uma idade média de 4,2 anos.

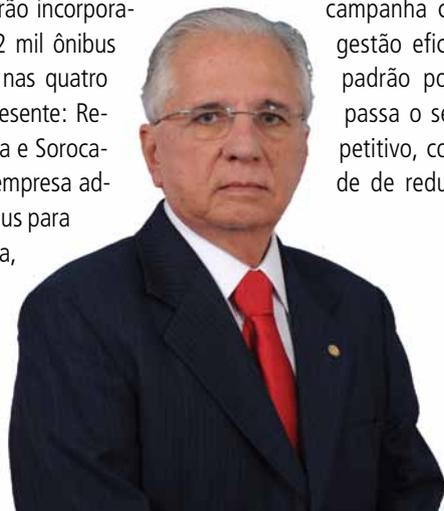
GESTÃO EFICIENTE – Além de ter adotado a nova identidade para o grupo, com uma marca única que remete à mobilidade, a empresa iniciou, recentemente, um programa interno que envolve todos os mais de cinco mil colaboradores, chamado de Gestão Eficiente, que visa criar um padrão de eficiência de gestão dentro do grupo. “Todos os funcionários vão passar por treinamento, receber o conceito da gestão eficiente baseado nos valores da empresa, e um dos maiores de nossos conceitos é a melhoria da qualidade do transporte. Queremos mostrar como cada um pode contribuir para essa melhoria”, relata Nieve. Dos cerca de cinco mil funcionários, aproximadamente quatro mil são motoristas e cobradores.

Desde 1994 a empresa já tem um sistema de produtividade que premia os melhores operadores internos, de todas as áreas, sejam motoristas, cobradores, mecânicos ou pessoal administrativo. O slogan é “Quem faz mais, e melhor, ganha sempre mais”. “Agora estamos reforçando essa campanha com o programa da gestão eficiente para criar um padrão porque cada dia que passa o setor está mais competitivo, com maior necessidade de redução de custo, mais

transparência e racionalização. Temos trabalhado muito isso, internamente, para nos adaptarmos aos novos tempos que o transporte está exigindo”, declara a presidente da empresa.

José Chaves, presidente do conselho da MobiBrasil e pai de Nieve, elogia a iniciativa da nova geração que administra a empresa. “O caminho para as empresas operadoras do transporte urbano de passageiros é a gestão eficiente, o melhor caminho é operar bem”, reforça Chaves.

MARCO DE MUDANÇA – Sobre como as recentes manifestações de rua impactam na gestão dos operadores de transporte urbano de passageiros, Nieve avalia que o setor traçou uma nova linha a partir dessas manifestações. “É um marco de mudança para o setor. Precisamos entender esse movimento e ver como podemos contribuir para melhorar a qualidade do transporte. Esse trabalho envolve um tripé formado pela sociedade, que é o cliente, pelo governo, que é a parte responsável pelo investimento em infraestrutura, e pelas empresas operadoras do transporte coletivo, seja no segmento de ônibus, de trem ou de metrô. Um link entre os diferentes modais é o que vai fazer a diferença”, declara Nieve, destacando que a campanha da MobiBrasil é para ser mais eficiente, e mais transparente, porque a cobrança de toda a sociedade brasileira será cada vez maior.



José Chaves:
o melhor caminho
é operar bem

NÚMEROS DO GRUPO – Atualmente, o grupo transporta, aproximadamente, 600 mil passageiros por dia, em 150 linhas urbanas. Em Pernambuco, a MobiBrasil é uma das operadoras que formam a rede do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife (STPP), com uma frota de 350 veículos que transportam 220 mil passageiros/dia.

Em São Paulo, entre os 330 veículos urbanos, que transportam 210 mil passageiros em dias úteis, a empresa tem o diferencial de 50 carros movidos a etanol que, segundo Nieve, têm operado com ótimos resultados. Os ônibus emitem 90% menos poluentes que os convencionais a diesel e consomem 5% menos combustível.

No município de Diadema, a empresa administra 130 ônibus em 16 linhas municipais e 115 veículos em 17 linhas intermunicipais que, juntas, transportam cerca



Nieve Chaves: esforço na adaptação aos novos tempos que o transporte está exigindo

de 85 mil passageiros em dias úteis. Já na cidade de Sorocaba a operação é feita em sociedade com outra empresa, o Consórcio Sorocaba. São 188 ônibus que circulam na

zona Norte da cidade e no alto do Tietê.

A empresa é uma das vencedoras deste ano do Prêmio ANTP de Qualidade da Associação Nacional de Transportes Públicos. ■

Você Já imaginou ter um equipamento capaz de impedir que o **cabrito**⁽¹⁾ aconteça na sua Empresa?

Não fique só imaginando quanto dinheiro sua empresa perde todos os dias.

Instale a única solução que pode resolver seu problema!

icaro@vejasuafrota.com.br

⁽¹⁾* Cabrito: É o termo utilizado no nordeste do Brasil, para dar nome a tradicional evasão de receita onde um passageiro compra uma passagem para cidade A e desce na cidade D sem que sua empresa receba nada a mais por isso.

Mobilidade urbana entra, finalmente, na pauta da República

Fabio Martins Di Jorge*

Foi aprovado pelo Congresso Nacional no último dia 21 de agosto, o projeto de lei 46/2013. A proposição seguiu para sanção presidencial e em 12 de Setembro de 2013 foi publicada no Diário Oficial, sem vetos, a Lei nº 12.860/13, que dispõe sobre a redução a 0% (zero por cento) das alíquotas das Contribuições Sociais para o PIS/Pasep e Cofins, incidentes sobre as receitas decorrentes das atividades de transportes municipais.

Com origem na Câmara dos Deputados, o projeto tramitava desde novembro de 2011. Com a chegada do projeto no Senado Federal, difundiu-se na Comissão de Infraestrutura a discussão do tema no bojo da mobilidade urbana, tão esquecida ao longo dos tempos, para a qual, agora, se cobra um caro preço. O barateamento e o planejamento logístico do deslocamento de bens e pessoas nas grandes regiões metropolitanas é matéria de grande relevância jurídica e, no fundo, representam o que se consagra como objetivo fundamental da República: o desenvolvimento nacional sustentável (art. 3º, I e II da Constituição Federal).

Todavia, não obstante vigorar por quase dois anos, a Lei de Mobilidade Urbana ainda gera dúvidas entre legisladores e administradores e, muitas vezes, parece não ser emprestada a ela seriedade que o tema conaturalmente desperta e exige, inclusive a possibilidade de que sejam bloqueados repasses de recursos federais aos

Estados e Municípios. Temos visto na prática, infelizmente, o quão ignorado é a Lei nº 12.587/2012, a ponto de prefeitos e secretários desconhecerem seu número, teor e as necessidades nela contempladas para a realização do empreendimento urbano, a partir do que se sufraga recentemente na doutrina quanto ao Princípio do Direito à Cidade.

Discutiu-se no Plenário do Senado Federal, quando da leitura do relatório do projeto, a adequação da redação legal aos conceitos trazidos pelo art. 4º da Lei de Mobilidade Urbana. Em vão. Para não inviabilizar a proposição, em razão das dúvidas geradas, deixou-se a questão para ser tratada, futuramente, pela Medida Provisória 617/2013, que, com redação semelhante à Lei 12.860/13, deverá passar por revisão no Congresso para contemplar outras modalidades de fomento ao empreendedorismo e aos princípios informadores de nova e eficaz política urbana.

Um pouco de alento, entretanto, verificou-se no parecer da Comissão de Infraestrutura do Senado. Para reduzir a zero as alíquotas de PIS, PASEP e Cofins incidentes sobre as receitas decorrentes da prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, ressaltou-se que a ineficiência do transporte público nas últimas décadas obrigou resposta efetiva do Congresso aos anseios manifestados pela população na maior revolução social hodierna, nas ruas do país e nas redes sociais, o que temos

denominado de "Junho e Julho pelo Serviço Público". Remete-nos, academicamente, à Escola Francesa do Serviço Público (Escola de Bourdeux), encabeçada por Léon Duguit, professor e homem a frente de seu tempo, crítico da forma tradicional de Direito, que tinha na função social e eficiente da prestação estatal norte a ser conformado pelo administrador público já no final do século 19.

Daí porque, destacou-se no parecer não ser "novidade para ninguém que o preço módico e a qualidade do transporte público dependem em grande medida de subsídio e incentivo dos governos. Subsidiar o transporte público de forma adequada é investir na qualidade de vida e no bem-estar da sociedade, o que acaba por ter reflexos importantes, também, sobre a produtividade e competitividade do País". Críticas, ademais, foram lançadas pela omissão do

Estado no repensamento estratégico das Cidades: "A prioridade que deve merecer o transporte público decorre da inviabilidade do desenvolvimento pautado no transporte individual, rumo seguido pelo Brasil há algumas décadas, que tendem ao esgotamento por falta de condições físicas das grandes cidades e acaba por criar grandes engarrafamentos e empecilhos à locomoção das pessoas. A tributação sobre atividades essenciais à população, como a incidente de contribuições sociais sobre os transportes coletivos, vai contra a ideia de que os tributos existem para garantir sustentação a uma sociedade justa e o custeio de atividades essenciais ao bem-estar da população."

Cada vez mais crescente a arrecadação federal, a renúncia fiscal de cerca de cinco bilhões de reais nos próximos três anos, provisionada nas Leis Orçamentárias,

atende com tranquilidade o quanto preconizado pelo art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal. De resto, salutar para o desenvolvimento do país, com mitigação do custo Brasil, saia a República da inércia e tenha no desenho legal das cidades o enfrentamento do ranço deixado pela falta de infraestrutura de anos a fio. Mais do que isso, há necessidade de fiscalização, controle e cobrança de projetos executivos que empreguem viabilidade urbana e a necessidade premente de que os diversos modais, rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário não sejam condenados pela omissão administrativa que se verificou e, como alertado, ainda se verifica em alguns setores acomodados da Administração Pública.

** Fabio Martins Di Jorge, especialista e mestre em Direito Administrativo, é integrante da Área de Infraestrutura de Peixoto e Cury Advogados*

SISTEMA DIGITAL DE MONITORAMENTO VEICULAR

BUS-WATCH

REI

Soluções em Tecnologia Embarcada

TESTADO
E APROVADO



Comunicação Wireless

BUS-WATCH é um Sistema Digital de Monitoramento Veicular. Registra vídeos, localização e eventos que ocorreram com o veículo.

BUS-WATCH proporciona um ambiente seguro para passageiros, condutores e empresas.



BUS-WATCH HD420 WI-FI

- ✓ Download automático das imagens na garagem via Wi-Fi
- ✓ Envio de fotos e trechos de vídeos por e-mail
- ✓ Visualização apenas das ocorrências (sem assistir ao vídeo todo)
- ✓ Arquia imagens no próprio HD



Câmera Interna



Câmera Externa



Câmera Antivandalismo



Câmera Redonda

CAMERAS EM ALTA RESOLUÇÃO ATÉ 650TVL

www.reibrasil.com.br

+55 19 3801-5888

vendas@reibrasil.com.br

cgpropaganda

MasterCard e Super oferecem cartões aos usuários de ônibus

A cidade de Santo André, no ABC paulista, é a primeira a integrar este modelo de cartão ao bilhete único andreense que já está sendo utilizado pelos usuários do transporte coletivo

A MasterCard e a Super, empresa administradora de meios de pagamento, fecharam parceria para a distribuição de cartões pré-pagos vinculados a sistemas públicos de transporte e prefeituras.

O resultado desta parceria já está sendo experimentado pela população da cidade de Santo André, no ABC paulista, por meio do bilhete andreense que incorpora no mesmo plástico o cartão pré-pago Super e o AESA MasterCard. O novo cartão de transporte é fruto da aliança entre as duas empresas e o consórcio AESA (Associação das Empresas de Transporte de Santo André). As próximas cidades a receberem o novo cartão são Ribeirão Preto e Belo Horizonte.

A estimativa das empresas é que no primeiro momento cerca de 40% dos 650 mil usuários das 48 linhas municipais de ônibus de Santo André utilizem o bilhete único e a conta Super com bandeira MasterCard. "A integração com o cartão Super MasterCard faz dos novos bilhetes um forte instrumento de inclusão financeira para a população destas cidades", afirma Luiz Almeida, vice-presidente de marketing da Super. "Além de não perder tempo em filas para pagar contas, os usuários poderão receber pagamentos pelo cartão e enviar Doc e Tec para qualquer banco brasileiro", explica Almeida.

O vice-presidente de marketing da Super destaca que o cartão ainda auxilia na educação financeira, já que determina que os gastos fiquem restritos apenas à quantia

contida no plástico, não permitindo que os usuários fiquem endividados. "Estamos trabalhando de forma pioneira no embandeiramento de cartões no segmento de transportes, oferecendo um meio de pagamento mais flexível e inteligente, com foco nos usuários que não têm acesso aos serviços financeiros formais. Desta forma levamos mais controle, conveniência e segurança para o consumidor", explica Alexandre Magnani, vice-presidente de desenvolvimento de novos negócios da MasterCard.

Segundo Magnani, o mercado de cartões pré-pagos deve registrar um salto nos próximos anos. "Uma pesquisa MasterCard, encomendada para o Boston Consulting Group (BCG), indica que o mercado brasileiro de pré-pagos deve movimentar US\$ 65 bilhões em 2017", afirma o executivo.

O cartão Super AESA MasterCard está integrado a uma plataforma que oferece diversos serviços financeiros por meio de celulares, internet e central de atendimento aos usuários de bilhete único andreense. Para carregar o cartão, o usuário precisa gerar um boleto bancário no site da Super e efetuar o pagamento em uma agência bancária, casa lotérica ou nos postos de atendimento da AESA, em Santo André.



Também é possível realizar transferências de valores entre cartões Super AESA MasterCard e a partir de contas correntes dos bancos Bradesco, Banco do Brasil, Itaú ou HSBC. Pagamentos e movimentação podem ser feitos pela internet, por celular ou pela central de relacionamento da Super.

Segundo a MasterCard, a função pré-pago do cartão Super AESA é totalmente independente do bilhete único andreense e pode ser habilitada ou cancelada quando o usuário desejar. Neste formato de pagamento, os créditos do vale-transporte são separados dos valores carregados no cartão pré-pago, não permitindo que ocorra conversão entre eles. As taxas para a utilização da função pré-paga podem ser consultadas no site da Super.

Com o novo cartão o usuário tem direito de utilizar no prazo de uma hora e 30 minutos até três linhas diferentes de ônibus para chegar ao seu destino, pagando uma única tarifa.

TDMax Rod Transdata é

transdata.com.br

agilidade

por km rodado.



O TDMAX ROD é a tecnologia desenvolvida para oferecer às empresas de ônibus com linhas rodoviárias a facilidade de cobrar o valor correto do passageiro pelo trecho percorrido, identificando por GPS o local de embarque e desembarque, calculando os impostos, além de permitir a compra prévia de créditos via Internet, garantindo assim segurança e rentabilidade para empresa.

Outro grande benefício é a emissão de bilhetes com valor fiscal ao passageiro através da impressora embarcada, pois o produto é homologado para operar em diversos estados signatários do PAF.

TD MAX Rod. Segurança, Agilidade e Satisfação para todos.



ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



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

Transdata
smart

Tecnologia é nossa arte.

Relógio para pagar passagens de ônibus

Novidade será lançada no Brasil pela Rede Ponto Certo em novembro deste ano, após uma série de testes no interior de São Paulo e em Recife

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Rede Ponto Certo, uma das empresas responsáveis pela recarga do bilhete único em São Paulo, lança, em novembro, no mercado brasileiro um relógio de pulso que permite efetuar o pagamento das passagens de ônibus e metrô. O dispositivo, chamado de Watch2pay, tem um chip com as mesmas funções do cartão de pagamento (Bilhete Único), e passou por uma série de testes nas cidades de Recife, capital pernambucana, e Ribeirão Preto, no interior paulista.

O relógio Watch2pay possui um chip que armazena os créditos das passagens, sendo lido pelos validadores das catracas. Assim que o usuário aproximar o pulso do validador, o equipamento lê a cobrança e libera o acesso. O equipamento foi criado pela empresa austríaca Laks, especializada em desenvolver relógios inteligentes, e será distribuído pela Yellowgreen, em parceria com a Rede Ponto Certo. Segundo a empresa, países como Turquia, Inglaterra, Rússia e Polônia já adotaram o relógio como meio de pagamento.

De acordo com Nelson Martins, presidente da Rede Ponto Certo, o relógio é muito prático, fazendo com que os usuários de transporte público paguem a passagem de forma simples, rápida e segura. "Basta encostar o dispositivo no leitor e a operação será efetuada. No futuro, poderemos ter uma série de programas que possibilitarão outras funcionalidades, como pagamentos em débito automático e saque, controle de frequência em empresas escolas e universidades, e muitas

outras funções".

O recarregamento do relógio pode ser feito nos terminais de autoatendimento da empresa. Por questões de segurança, para evitar que o relógio possa ser utilizado por terceiros em caso de roubo ou perda, o dispositivo deve ter uma senha conhecida unicamente pelo proprietário, o que permite o cancelamento das funcionalidades do chip. Em uma fase inicial, devem ser lançadas no mercado cerca de 30 mil unidades, que serão importadas da China e começam a chegar na segunda quinzena de outubro. O preço do produto ainda não foi definido.

RESULTADOS – A Rede Ponto Certo é uma das principais empresas do mercado brasileiro de recarga de cartões para o transporte público. Fundada há nove anos, devido à criação e implantação do sistema de Bilhete Único da cidade de São Paulo, foi a primeira rede de recarga a atender aos usuários do sistema e, hoje é responsável por 65% das recargas no município. A empresa desenvolve os equipamentos e seus sistemas de comunicação, o credenciamento de pontos comerciais e a gestão de processos financeiros para os credenciados, além do suporte e atendimento para dúvidas e manuseio das máquinas.

Em parceria com os bancos Bradesco, Itaú e Banco do Brasil, a Rede Ponto Certo atua em todo o território nacional com



mais de quatro mil correspondentes bancários. Na capital paulista, também está presente no metrô, desenvolvendo e realizando a manutenção de 110 terminais de autoatendimento, 52 cabines de recarga e 105 terminais de parede, distribuídos em 47 estações. Isso representa mais de 3,7 milhões de usuários atendidos por mês e uma arrecadação de R\$ 1,4 bilhões anualmente. "Atuamos em São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Cuiabá e Ribeirão Preto e somos responsáveis por 65% das recargas em São Paulo e 100% das recargas nas demais cidades", informa Nelson Martins.

A companhia possui aproximadamente 650 terminais de autoatendimento instalados em três estados, com possibilidade de que este número dobre até o final de 2013. No ano passado, a Rede Ponto Certo movimentou R\$ 2,2 bilhões com recargas de transporte e telefonia. Segundo Martins, a expectativa inicial para 2013 seria atingir R\$ 4 bilhões, porém os resultados podem ser ainda mais positivos, com um incremento de 51% nas receitas da empresa. "Mas nossa previsão é chegarmos a R\$ 4,5 bilhões este ano", afirma.

O sucesso da Rede Ponto Certo está baseado na diversidade de operações e atuação em segmentos que oferecem bom potencial de ampliação. "O crescimento da

empresa se deve a atuação com base em experiência e alta capilaridade, que proporcionou a atuação em outras localidades, além de São Paulo, em poucos anos. Além disso, atuamos em mercados com boas oportunidades de crescimento. O mercado de vale-transporte, por exemplo, é bastante significativo: segundo a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU) o aumento na quantidade de recargas de transporte vendidas em 2012 foi de 8% em relação a 2011”, explica Martins.

NOVIDADES – Outra estratégia da companhia é investir sempre em novas tecnologias e experimentar novos nichos de mercado. “Além do watch2pay, relógio que pagará o transporte urbano com apenas um toque, estamos implementando

atualmente no Brasil outras novidades tecnológicas, como um novo sistema de recarga de cartão por meio de celulares com tecnologia NFC; um terminal de autoatendimento que dispensa o cartão aos clientes; e nossa loja virtual, na qual os usuários poderão realizar a compra de créditos pela internet”, informa o presidente da Rede Ponto Certo.

O novo terminal de autoatendimento, desenvolvido pela Yellowgreen, a mesma empresa que está importando o watch2pay, foi especialmente projetado para atender aos usuários de transporte que estão sem o cartão de pagamento. “De forma simples e rápida, o terminal dispensa o uso do cartão, carrega o crédito escolhido e imprime o recibo da operação. A máquina já está em teste em locais de grande circulação. A recarga via celular é um novo

conceito de ‘levar a loja no bolso’, que permitirá ao usuário carregar créditos em seu cartão de pagamento de forma simples, rápida e segura. Basta encostar o celular – com a tecnologia embarcada e previamente programada – no cartão, definir o valor do crédito e concluir a operação”, explica Martins.

Já a loja virtual para compras online facilitará o dia a dia do usuário, ao possibilitar a recarga de cartões via internet. “Nossa loja está em fase de teste e será implementada ainda neste segundo semestre de 2013. Devemos também expandir a atuação para diversas cidades de pequeno e médio porte no Brasil, já em fase de negociação. Além disso, estamos iniciando estudos para atuar com recarga de cartões pré-pagos da MasterCard e da Elo”, resume Martins. ■

Elevadores Veiculares de Acessibilidade

PALFINGER



O primeiro elevador veicular elétrico fabricado no Brasil!



Sobre o Grupo Palfinger

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

MAN transforma ônibus em delegacias móveis

A MAN entregou os primeiros ônibus VW 15.190 ODR adaptados para operarem como delegacias móveis no programa Mulher, Viver Sem Violência, do governo federal. Ao todo, serão destinados 54 veículos ao programa, em um investimento de R\$ 30 milhões. De acordo com a montadora, os ônibus foram desenvolvidos com a mesma tecnologia usada no programa Caminho da Escola para percorrer áreas rurais e de difícil acesso do país.

Para oferecer estrutura adequada ao atendimento às mulheres em situação de violência, as delegacias móveis da MAN tiveram seu interior transformado em duas salas de recepção. Os veículos são equipados com motor MAN D08 e também contam com cockpit customizado para transporte dos tripulantes, geradores de energia, ar-condicionado, projetor externo, copa e banheiro adaptados para a acessibilidade de pessoas com deficiência.

As primeiras quatro unidades, que serão usadas em Goiás e Distrito Federal, foram entregues no dia 21 de agosto às autoridades locais e trabalhadoras rurais da Jornada das Margaridas, em Brasília. A iniciativa faz parte do Pacto Nacional pelo Enfrentamento à Violência contra as Mulheres.

Marcopolo fornecerá 70 modelos Viale para sistema BRT de Belo Horizonte



A Marcopolo vai fornecer 70 ônibus urbanos para o MOVE, sistema BRT da cidade de Belo Horizonte que entrará em operação no início de 2014. Os veículos, modelo Viale BRT articulado, começarão a ser produzidos em novembro deste ano.

Desenvolvido para aplicação nos avançados sistemas de transporte coletivo em grandes centros urbanos, o Viale BRT é o ônibus mais avançado já fabricado no Brasil e consumiu dois anos de pesquisas

e desenvolvimento. A versão articulada tem 21 metros de comprimento, capacidade para transportar até 145 passageiros e foi concebida com inéditos conceitos de design, ergonomia, conforto, segurança e eficiência.

O nome MOVE para o sistema BRT de Belo Horizonte foi escolhido após estudo realizado pela BHTrans por induzir a deslocamento, mover de um lugar a outro e proporcionar conforto, rapidez, integração,

frequência e pontualidade no transporte público da capital mineira.

Este sistema BRT terá 23,1 km de extensão, em três ligações (Avenida Antônio Carlos, com 14,7 km de comprimento; Cristiano Machado, de 7,1 km de extensão e Hipercentro, de 1,3 km), com 42 estações de transferência com distância média de 400 metros uma da outra. Atenderá diariamente 700 mil passageiros e garantirá um ganho médio de 45% na redução do tempo de viagens entre as localidades do sistema.

No novo sistema MOVE serão instaladas modernas estações (com pisos nivelados aos dos ônibus), onde os passageiros poderão comprar a passagem antes de embarcar, o que garantirá mais segurança e agilidade. E os veículos terão maior capacidade de transporte, proporcionando conforto e acessibilidade.

Volvo testa projeto de mobilidade urbana em Curitiba

A Volvo Bus Latin America fechou uma parceria com a prefeitura de Curitiba para a implantação de um sistema de telemática voltado para a mobilidade urbana da cidade. Além de Curitiba, o projeto-piloto batizado como Green Light, ou Luz Verde, também está em demonstração em Gotemburgo, na Suécia, em Viena, na Áustria, e em Salerno, na Itália.

O sistema consiste em um

dispositivo eletrônico, instalado no painel do ônibus, que se conecta a uma antena no semáforo. Esta antena envia ao veículo os tempos das fases do semáforo, permitindo que o sistema calcule a velocidade ideal para que o ônibus chegue ao cruzamento com o sinal aberto.

“Com estas informações à disposição, o motorista tem mais controle da operação e pode dirigir de forma mais inteligente.

Ele consegue, por exemplo, controlar os tempos de chegada e parada nos pontos, oferecendo mais tempo para o embarque e desembarque de passageiros”, explicou Vinícius Gaensly, responsável pela área de telemática da Volvo Bus Latin America. Os recursos para o desenvolvimento e instalação do Green Light são do Vinnova, um fundo sueco que investe em pesquisa e desenvolvimento de projetos inovadores.

Empresa caxiense lança carregador USB para poltrona de ônibus

A Compobus, de Caxias do Sul (RS), desenvolveu um novo sistema que permite aos usuários de ônibus carregarem celulares e tablets durante a viagem, por meio de entradas USB acopladas nas poltronas do veículo. A tecnologia, denominada USBus, pode alimentar até dois dispositivos portáteis ao mesmo tempo e, de acordo com a fabricante, pode ser instalada em qualquer tipo de carroceria.

A empresa afirma que, ao contrário dos outros alimentadores disponíveis no mercado,



baseados em tomadas que só podem ser implantadas em alguns pontos dentro do ônibus, o USBus não tem restrição quanto

a quantidade de pontos instalados. O USBus comporta até 3 A (ampères), o que permite o carregamento de dispositivos

que exigem maior carga, como o Iphone 6 e as novas gerações de notebooks e tablets.

A ideia de desenvolver o sistema foi concebida depois que um cliente da operadora Brasil Sul Linhas Rodoviárias cadastrou uma reclamação sobre a falta de pontos disponíveis para carregamento de celulares nos ônibus pelo site "Reclame Aqui". De acordo com Compobus, a Brasil Sul já fechou a compra de 450 pontos do USBus que serão instalados em 20 ônibus da empresa paranaense.

transporte 50 ANOS
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.

TECHNI bus
TRANSPORTE COLETIVO E TRÂNSITO

11-5096.8104

ABASTECIMENTO MONITORADO
GTFrota
Acabe com os desvios e desperdícios de combustível de sua frota.
Com o sistema GTFrota sua empresa ganha em economia e confiabilidade, além de melhorar o desempenho da frota.
Acesse www.excelbr.com.br e saiba mais.

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

EXCELbr

Peças de reposição para ar-condicionado Linha Ônibus
Painéis e Placas

rs bus

www.novo site **rsbus.com.br**
RSBUS Componentes Automotivos
Caxias do Sul - RS
rsbus@rsbus.com.br
54 3027.7989



Veículo clássico Flecha Azul retorna às estradas

Em alusão aos 65 anos da Viação Cometa, um modelo restaurado e customizado do clássico ônibus Flecha Azul vai fazer 65 diferentes viagens pelas estradas brasileiras. O percurso começa no dia 24 de agosto, partindo de São Paulo com destino a Belo Horizonte. Até o fim da campanha, em outubro, o veículo comemorativo também vai passar pelas cidades de Rio de Janeiro, Curitiba, Campinas (SP), Sorocaba (SP), São José do Rio Preto (SP) e Poços de Caldas (MG).

O Flecha Azul que está sendo usado na ação levou cerca de um ano para ser restaurado. A unidade foi a última produzida pela Companhia Manufatureira Auxiliar (CMA), em 1999. De acordo com a Viação Cometa, as principais

características do modelo como depressão sobre a cabine de direção e a carroceria em duralumínio, foram mantidas, porém foram implementadas modernizações como instalação de vidros fechados, lanternas Led e ar-condicionado. Montado sobre o chassi Scania K113CL, o modelo é equipado com motor dsc133b01 com câmbio G777.

“É como se fosse uma última chance de ser recebido por motoristas com trajes de época e experimentar a viagem rodoviária com o melhor de antigamente junto com o que há de mais moderno”, afirmou Carlos Otávio Antunes, presidente da companhia. Ao término das comemorações, o Flecha Azul fará parte do acervo histórico da Viação Cometa.

Agrale faz caravana pelo país para promover chassi MA 17.0

Entre agosto e setembro, a Agrale vai realizar uma ação promocional por seis estados brasileiros para promover o chassi de ônibus para aplicações urbanas MA 17.0. Com início em Canoas (RS), a caravana também passará pelas cidades de Caxias do Sul (RS), Campinas (SP), São Paulo, Brasília, Salvador, Aracaju e Belo Horizonte. A ação coincide com o início da comercialização do modelo.

Segundo Alvonir Anderle, diretor de vendas da Agrale, o objetivo é aproximar a empresa dos operadores de transporte e concessionários da marca. “Para demonstrar a maior

versatilidade do chassi, sete veículos farão parte da ação, com configurações distintas para o transporte de passageiros”, disse o executivo. Os veículos usados na divulgação receberam carrocerias das marcas Caio, Marcopolo, Mascarello e Neobus.

O chassi MA 17.0 é equipado com motor MWM de seis cilindros e 225 cv de potência. Possui transmissão Eaton de seis marchas, suspensão com molas semielípticas na dianteira e na traseira e direção hidráulica. Na versão standard oferece entre-eixos de 5.950 mm e PBT de 17.000 quilos.

Grupo Gontijo compra 102 ônibus da gaúcha Marcopolo

O Grupo Gontijo, um dos mais importantes operadores brasileiros de transporte de passageiros, adquiriu 102 novos ônibus Paradiso 1200, Geração 7, da encarregadora gaúcha Marcopolo. O negócio faz parte do processo de renovação de frota da operadora mineira para o transporte rodoviário.

De acordo com a Marcopolo, o modelo Paradiso 1200 é indicado para o transporte em viagens de médias e grandes distâncias. Possui design que proporciona redução do consumo de combustível e, junto com outros itens, apresenta menor custo operacional. Tem capacidade para transportar



46 passageiros e é dotado de poltronas do tipo semileito com 1.060 mm de largura e descanso-pés, sanitário e sistema de ar-condicionado.

O Grupo Gontijo é um cliente tradicional da Marcopolo. Hoje, a empresa conta com uma frota composta por mais de 1.500 veículos que transportam cerca de cinco milhões de passageiros por ano.

panorama

Versatile Gold da Comil começa a ser fabricado em setembro



O modelo Versatile Gold da gaúcha Comil começa a ser produzido no mês de setembro, com entregas previstas para outubro, segundo anunciou a encarregadora. A empresa informou que já registra 70 unidades

comercializadas e que está negociando a venda de outras 80 unidades do modelo para uma grande empresa que atua nas regiões norte e nordeste.

A Comil produziu três unidades do novo Versatile

sobre chassis Mercedes-Benz, Volkswagen e Volvo para divulgação no mercado nacional. A empresa também programa uma ação de demonstração por outros países da América Latina a partir de setembro. A

viagem está prevista para começar no Chile, onde a Comil vai integrar a Caravana Volvo. Para essa ação, a encarregadora também vai levar outros modelos produzidos sobre chassis da marca sueca.

O novo Versatile Gold é voltado para os segmentos de fretamento, receptivo e rodoviário de curtas e médias distâncias. O veículo possibilita o intercâmbio de peças com outros modelos recentes da marca, o que favorece sua manutenção. Internamente traz iluminação com lâmpadas de Led, saídas de ar direcionais, porta-pacotes, porta-copos e amplo espaço interno.

USBus. Energia para qualquer viagem.



O 1º Carregador USB
para poltrona de ônibus.

contato@compobus.com
55 54 3212.4792

Compobus 
FORNECENDO SOLUÇÕES

Expresso Embaixador renova frota com 16 ônibus double deckers

A empresa de transporte rodoviário intermunicipal Expresso Embaixador, de Pelotas (RS), vai renovar parte de sua frota com 16 ônibus dos modelos Paradiso 1800 Double Decker e Viaggio 900 da encarregadora gaúcha Marcopolo. Seis unidades do Paradiso 1800 DD serão utilizadas em linhas rodoviárias entre as cidades de Porto Alegre e Pelotas e dez unidades do Viaggio 900 serão destinadas ao segmento de fretamento.

O Paradiso 1800 DD tem capacidade para 56 passageiros (44 no piso superior e 12 no piso inferior). Possui poltronas semileito com espumas especiais na região da cabeça e do pescoço e apoios de braço mais largos e macios. Segundo Paulo Corso, diretor comercial da Marcopolo, um dos diferenciais do



veículo são as duas entradas, uma pela cabine do motorista e outra no meio do ônibus.

Montado sobre chassi Scania K360 6x2, o modelo tem suspensão pneumática, geladeira, sistema de áudio e vídeo com aparelho de DVD, cinco monitores de LCD e saídas individuais do sistema de ar-condicionado. A iluminação do salão de passageiros utiliza Leds com luzes indiretas.

Desenvolvido para curtas

e médias viagens, o Viaggio 900, por sua vez, oferece menor custo operacional e consome menos combustível, segundo informou a fabricante. O ônibus tem capacidade para transportar 48 passageiros e é equipado com poltronas do modelo executivo. Com 13,1 metros de comprimento, o veículo conta ainda com sistema de ar-condicionado, calefação e internet sem fio.

Viação Piracicabana receberá 404 ônibus Torino



A Marcopolo Ciferal vai entregar 404 ônibus urbanos Torino para a empresa Viação Piracicabana que opera em Brasília. Os veículos serão usados no transporte

de passageiros em linhas da capital federal e das regiões vizinhas de Sobradinho, Planaltina, Cruzeiro, Sobradinho II, Lago Norte, Sudoeste Octogonal, Varjão e Fercal.

Segundo Paulo Corso, diretor de operações comerciais da Marcopolo, o negócio faz parte do programa do

governo do Distrito Federal para elevar o padrão de qualidade do transporte público.

Indicado para o transporte urbano de passageiros, o Torino tem 12 metros de comprimento e capacidade para transportar 81 passageiros. O modelo leva chassi Mercedes-Benz OF-1721, sistema de gerenciamento de frota, GPS e câmeras no interior que transmitem as informações em tempo real para uma central de controle.

Ciferal atinge 50 mil unidades produzidas

Para comemorar a marca de 50 mil unidades produzidas desde 1999, a Marcopolo Ciferal desenvolveu um projeto de pintura personalizado com a assinatura de todos os seus 2.600 funcionários. O veículo, modelo urbano Torino, foi adquirido pelo operador de transportes Auto Viação Jabor para utilização nas linhas alimentadoras do Sistema Bus Rapid Transit (BRT) da cidade do Rio de Janeiro.

De acordo com a Marcopolo Ciferal, hoje a encarregadora tem capacidade para produzir mais de 7.500 veículos por ano e é responsável por mais de 30% da produção de ônibus da Marcopolo. "Nossa expectativa é seguir investindo para transformar a operação de Duque de Caxias no maior centro especializado e competitivo de produção de ônibus urbanos do Brasil e do continente americano", disse Alberto Calcagnotto, diretor da Marcopolo Ciferal.

O executivo destacou a importância histórica da Marcopolo Ciferal para o Rio de Janeiro "como a primeira empresa a produzir carrocerias no Estado e uma das principais companhias do polo automotivo local, em razão do elevado volume de unidades fabricadas, investimentos realizados e utilização de mão de obra intensiva".

O futuro do transporte urbano passa por aqui.



O Viale BRT Marcopolo redefine a identidade dos ônibus urbanos brasileiros. Expressa velocidade, conforto, acessibilidade e segurança por meio de linhas fluídas e elementos estéticos inspirados nos mais modernos sistemas de transporte mundial. O produto atende a todas as exigências dos sistemas de plataformas de embarque do país, podendo ser configurado para atender às necessidades específicas em números de passageiros e acessibilidade.



f YouTube 
OnibusMarcopolo

marcopolo.com.br



Marcopolo

APROXIMANDO PESSOAS

Respeite a sinalização de trânsito.

São Paulo terá 342 km de faixas exclusivas de ônibus

A cidade implantou de janeiro a setembro deste ano 204 quilômetros de faixas exclusivas para o transporte coletivo e a meta da prefeitura é chegar a 220 quilômetros de novas faixas no fim do ano

■ SONIA MORAES

Com a proposta de revolver o problema de congestionamentos e priorizar a circulação do transporte coletivo, a cidade de São Paulo continua ampliando as faixas e corredores exclusivos para ônibus. Segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), até o final de setembro a cidade já conta com 204 quilômetros de faixas exclusivas e a meta é fechar 2013 com um total de 220 quilômetros de novas faixas exclusivas. Somando os 122 quilômetros implantados anteriormente até 2012, a cidade terá no fim deste ano um total 342 km de faixas exclusivas.

Também está nos planos na prefeitura a implantação de 150 quilômetros de corredores exclusivos até 2016. Segundo a São Paulo Transporte (SPTrans), a cidade tem hoje dez corredores de ônibus implantados nas avenidas Campo Limpo-Rebouças-Centro, vereador José Diniz-Ibirapuera-Santa Cruz, Inajar-Rio Branco-Centro, Itapeverica-João Dias-Santo Amaro, Jardim Angela-Guarapiranga-Santo Amaro, Paes de Barros, Parelheiros-Rio Bonito-Santo Amaro, Pirituba-Lapa-Centro, Santo Amaro-Nove de Julho-Centro e Expresso Tira-dentes (eixo sudeste), que é o único exclusivo para a circulação de ônibus.

Os investimentos em faixas exclusivas para ônibus, com horários de funcionamento

específicos, o que era uma das bandeiras da campanha do prefeito Fernando Haddad, se intensificaram após as manifestações pela melhoria no transporte público. O objetivo desta operação é aumentar a velocidade média dos ônibus, dos atuais 13 para 20 quilômetros por hora.

RESULTADOS – Com a implantação das faixas exclusivas para o transporte público, a cidade de São Paulo começa a coletar os resultados positivos desta operação. No primeiro levantamento realizado pela CET sobre a performance de 77 trechos de faixas exclusivas inauguradas entre 22 de fevereiro e 9 setembro, que abrange cerca de 160 quilômetros, foi constatado um aumento de 45,7% na velocidade média desempenhada pelos ônibus, saltando de 14,3 km por hora para 20,8 km por hora. A medição foi feita uma semana antes da implantação da faixa exclusiva e ao longo da primeira semana de ativação do trecho. Neste cálculo foram desconsiderados os trechos de vias segregadas inferiores a 300 metros.

Nesta medição a CET constatou que o

FAIXAS DE ÔNIBUS IMPLANTADAS NA CIDADE DE SÃO PAULO

Ano	Quilômetros
Até 2012	122
Janeiro a setembro/2013	204
Até final de 2013 (previsão)	342

Fonte: CET

maior ganho no transporte coletivo ocorreu na avenida Dr. Arnaldo inaugurada dia 10 de julho, com aumento de 143,7% na velocidade dos ônibus, passando de 6 km por hora, antes da faixa exclusiva, para 14,5 km por hora no trecho nos picos da manhã e da tarde.

Nas avenidas 23 de Maio, Rubem Bertta e Moreira de Guimarães, o trecho 2 de faixa exclusiva do corredor norte-sul, a velocidade dos ônibus teve um aumento de 61,9%, subindo de 13,7 km por hora, antes da implantação da faixa exclusiva, para 22,2 km por hora a partir de 5 de agosto, com a faixa demarcada.

A CET apurou também um resultado satisfatório nas marginais. Na marginal Tietê, em toda a extensão da faixa (12,6 km), delimitada pelas Pontes Aricanduva e das Bandeiras, a velocidade dos ônibus subiu de 20,4 km por hora para 24,7 km por hora, um aumento de 21,1%.

Na marginal Pinheiros, nos três trechos

VELOCIDADE DOS ÔNIBUS COM AS FAIXAS EXCLUSIVAS

Local	Aumento	Quilômetros por hora
Avenida Dr. Arnaldo	143,7%	de 6 para 14,5
23 de Maio	61,9%	de 13,7 para 22,2
Marginal Pinheiros	26,6%	de 23,2% para 29,4
Marginal Tietê	21,1%	de 20,4% para 24,7

Fonte: CET

que ganharam faixas exclusivas que somam 17,4 km, a velocidade dos ônibus aumentou 26,6%, de 23,2 km por hora para 29,4 km por hora.

Segundo a CET, o estudo completo sobre os efeitos positivos das faixas exclusivas no transporte coletivo da cidade e o impacto na velocidade dos ônibus está sendo apurado. Esses números divulgados são preliminares, pois leva em consideração o desempenho alcançado apenas no início da operação da faixa. "Ao longo das semanas, as velocidades tendem a se estabilizar. Este novo cenário, que apresentará a acomodação dos veículos e a rotina dos ônibus ao transitar pelas vias segregadas, ainda não aparece nesta primeira amostragem", informa a empresa.

A CET informa ainda que, "com base neste trabalho inicial, os setores de planejamento e engenharia de campo terão um

foco mais intenso nos locais onde a velocidade média dos ônibus tenha ficado abaixo da meta, considerado em torno de 25 quilômetros por hora".

A prefeitura de São Paulo apressa a implementação das faixas como forma de resposta às manifestações registradas em meados do ano contra a baixa qualidade do transporte público e aumento das tarifas – cancelado após a onda de protestos.

Mesmo sendo os maiores prejudicados, a maioria dos paulistanos que usam carro próprio apoiou o aumento do espaço exclusivo para o ônibus. Mas a atitude ainda não é suficiente para atrair novos usuários para o sistema público. Pontualidade, acesso a informações em tempo real, e maior conforto são outros fatores que em qualquer lugar do mundo fazem uma pessoa a deixar o carro na garagem.

O secretário municipal de Transportes de

São Paulo, Jilmar Tatto, defende também a expansão do metrô, que é de responsabilidade do governo estadual. Para ele, o ônibus é apenas auxiliar, um alimentador dos trilhos urbanos, que, por sua natureza, tem condições de movimentar um grande contingente de passageiros em cada composição. Segundo Tatto, 81% dos deslocamentos da cidade em transporte público são feitos no ônibus. Para ele, a maioria das viagens deveria estar ocorrendo em trilhos, mas isso não é possível devido à baixa densidade da malha de metrô, de 79 km.

Os passageiros usuais de ônibus já começaram a sentir os efeitos positivos das aberturas das faixas, apoiando a iniciativa. A prefeitura espera ter dados mais substanciais para fazer uma correta leitura dos dados e, numa segunda etapa, começar a melhorar a oferta de ônibus de melhor qualidade. ■

GELADEIRAS PARA ÔNIBUS



FUNCIONAMENTO BIVOLTS 12 E 24 VCC

BARES PARA VEÍCULOS GELADEIRAS, BEBEDOUROS, AQUECEDORES E TÉRMICAS

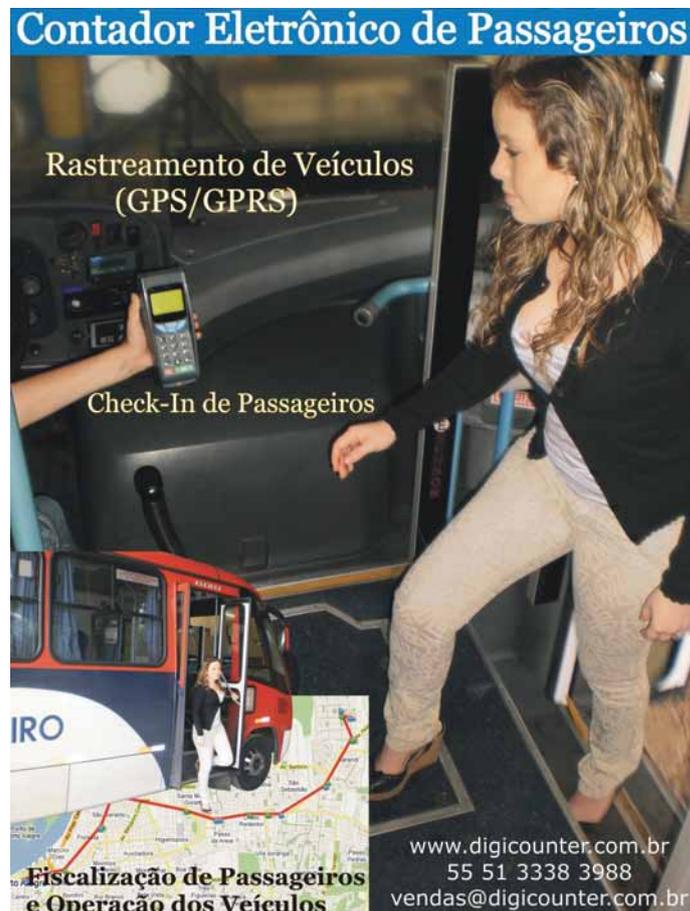


elber@elber.ind.br - www.elber.ind.br

Contador Eletrônico de Passageiros

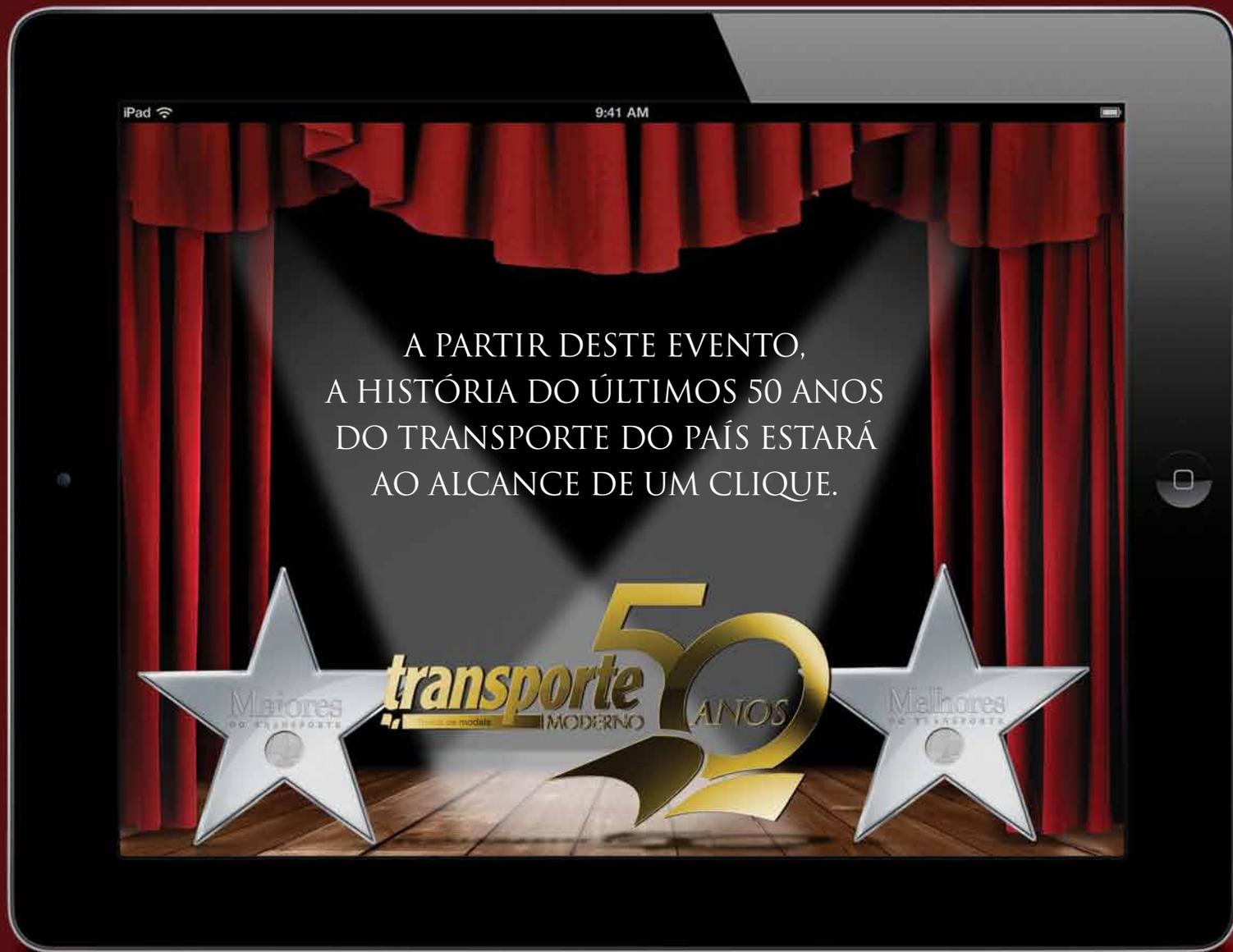
Rastreamento de Veículos (GPS/GPRS)

Check-In de Passageiros



Fiscalização de Passageiros e Operação dos Veículos

www.digicounter.com.br
55 51 3338 3988
vendas@digicounter.com.br



Maiores do Transporte e Melhores do Transporte ganha, em 2013, uma nova dimensão. Além de premiar os resultados e a eficiência das empresas de transporte e logística, junta-se ao evento a credibilidade e a tradição de Transporte Moderno – um dos ícones da imprensa especializada em transporte – que completa, em 2013, 50 anos. Parte da história de todos os modais foi contada através de suas reportagens ao longo destas cinco décadas. **E agora esta história poderá ser acessada digitalmente.**

Em comemoração aos seus 50 anos, a OTM Editora lançará o acervo digital de Transporte Moderno, disponibilizando ao público todas as suas edições. E como uma história de cinco décadas não se faz sozinha, Transporte Moderno também prestará uma homenagem a todas entidades setoriais e empresas que ajudaram a revista a chegar até aqui.

Maiores do Transporte e Melhores do Transporte,
Cinquentenário de Transporte Moderno:

Resultados | Eficiência | História | Responsabilidade.



Pergunte ao Google

Itinerários de ônibus intermunicipais e informações complementares já podem ser acessados pelo Google Maps para comprar passagens online

■ AMARILIS BERTACHINI



A exemplo do hábito que se dissipou de comprar passagens aéreas pela internet, utilizando os principais sites de busca para encontrar a melhor combinação de itinerário

e preço, a venda de bilhetes para viagens rodoviárias também está virando moda.

O portal NetViagem, um dos pioneiros na venda online de passagens rodoviárias no Brasil, incrementou ainda mais

seu website, criado em 2007, e fechou recentemente uma parceria com o Google. O novo recurso permite aos usuários que acessam o Google Transit – um recurso do Google Maps – a consulta de rotas de ônibus entre diversas cidades do país para obter informações que permitam escolher os melhores itinerários para uma determinada viagem, antes de comprar as passagens no portal NetViagem.

A rota que é sugerida pelo site baseia-se nos dados de linhas e horários pré-definidos pelas empresas responsáveis pelo serviço de transporte de passageiros em linhas intermunicipais. Segundo Alberto Graciano, CEO da G&M Soluções, empresa gestora do NetViagem, as operadoras interessadas em fazer parte do projeto podem entrar em contato com a NetViagem para que suas informações sejam publicadas no novo ambiente.

De acordo com Marcelo Andrade, diretor comercial da empresa, o internauta consegue consultar os horários disponíveis, visualizar as empresas que operam nesses horários e realizar a compra utilizando diretamente a plataforma, sem necessidade de baixar qualquer

aplicativo. Os usuários podem fazer as consultas tanto nos computadores quanto em smartphones e tablets, no aplicativo do Google Maps disponível para Android e IOS. Basta entrar no Google Maps, clicar em “Como chegar”, no ícone do ônibus, colocar as cidades de origem e de destino e a página apresenta os horários. Clicando sobre o horário, do lado esquerdo da tela aparece o nome das operadoras que fazem aquele itinerário e ao selecionar o nome da companhia o usuário é direcionado para o portal NetViagem e já pode fazer a compra online da passagem.

O pagamento pode ser feito nos cartões de crédito ou débito, variando de acordo com a companhia de transporte. O preço do portal é o mesmo do site da empresa, assinala Graciano. A página também apresenta opções de links para o interessado conhecer melhor as empresas de ônibus responsáveis pelo serviço.

O projeto desenvolvido junto com o Google consumiu dois anos de pesquisa e desenvolvimento, foi lançado no dia 24 de junho e hoje cobre 840 cidades e 656 rotas.

“O objetivo é alavancar as vendas. Quando o cliente sabe em que companhia pode viajar, é fácil para ele localizar a maneira de comprar a passagem. O grande diferencial deste serviço é para a pessoa que ainda não sabe por qual companhia viajar. Estamos gerando demanda e oportunidade de venda para uma empresa cujo potencial comprador nem sabia que aquela empresa vendia bilhetes para seu destino de escolha”, assinala o diretor.

Segundo Graciano, depois que o produto foi ao ar houve um aumento de 80% nas consultas vindas do Google orgânico, que são aquelas em que a pessoa entra direto no Google e digita sua opção de viagem. Cresceu também,

segundo o diretor, o percentual de número de pessoas que concretizam a compra após a consulta.

Segundo Graciano, no ano passado o NetViagem registrou cerca de 20 milhões de acessos e vendeu perto de 1 milhão de passagens, com transações que somaram R\$ 68 milhões. “Hoje temos cadastrados mais de 1 milhão de clientes no nosso portal”, contabiliza o executivo.

AUTOATENDIMENTO – Na feira Transpúblico, que se realizou em julho, em São Paulo, a G&M apresentou mais um novo produto, o terminal de autoatendimento com impressão térmica, que já está operando no terminal rodoviário de Cuiabá. “Esse terminal tem algumas características diferentes dos que já existem por aí. Como é de última geração, com um projeto desenvolvido junto com a Daruma, que é uma das maiores empresas de automação comercial do país, tem uma interface gráfica muito intuitiva, traz conceitos de interação com o usuário muito interessantes”, comenta Graciano.

Com esse sistema, o passageiro chega à rodoviária com o voucher da passagem já impresso da internet e posiciona-o na frente do equipamento que tem um leitor de código de barras. Segundo o diretor, ainda não é possível comprar diretamente o bilhete no terminal, mas ele afirma que uma segunda etapa do projeto está em planejamento para justamente incluir a venda no equipamento.

A nova solução foi projetada para atender à demanda de várias empresas que procuraram a G&M em busca de um produto com esse perfil, porque suas vendas começaram a migrar para a internet, informa Graciano.

“Fizemos estudos preliminares que apontaram que, até 2016, cerca de 20% das vendas de passagens serão

realizadas via internet e, conseqüentemente, essas passagens serão impressas via terminais”, conta o diretor.

“Não criamos um produto isolado, montamos um novo modelo para o cliente interagir com a empresa de ônibus. Quando a gente permite que o usuário acesse, consulte e compre pelo celular, e que ele possa ir diretamente até um terminal de autoatendimento, sem precisar passar pelo guichê da empresa para retirar o bilhete, isso atende aos anseios de uma comunidade que quer comprar pelo celular, não quer pegar fila e tem o hábito de consultar o Google como sua ferramenta de pesquisa do dia a dia”, declara o diretor.

Pelos dados da NetViagem, atualmente as vendas pela internet representam perto de 7% das vendas das empresas. “Entre 20% e 25% das vendas dos nossos clientes vêm do nosso portal”, afirma o diretor.

HISTÓRICO – A G&M está há 15 anos no mercado nacional desenvolvendo soluções para a área de transportes, inicialmente vendendo passagens nas agências. Posteriormente, a empresa desenvolveu um software de estatística e controle de gestão da retaguarda, com relatórios com informações gerenciais como faturamento por linha e por trecho. Outro produto incorporado foi a solução para acerto de motoristas e cobradores, controle do estoque de passagens, e todo o sistema de gestão da empresa, inclusive uma solução de CRM, de relacionamento com o cliente.

“Além desses produtos, desenvolvemos uma solução para transferência eletrônica de fundos, para o controle das transações serem realizadas online. Hoje, toda a parte de venda de cartão de crédito e de débito de nossos clientes é feita através de transações online”, acrescenta Graciano. ■



www.volare.com.br

TRANSFORMANDO-SE!

Transformar é mudar. Transformar é não parar de evoluir. Transformar é fazer o melhor, melhor ainda. A Volare completa 15 anos transformando-se e reinventando o miniônibus. Ao longo desse tempo, a Volare vem se transformando em múltiplas opções para motoristas e usuários, com ótimo custo/benefício, resistência, segurança e conforto. Transformando-se o tempo todo pra ficar com você, sempre.



Transformando-se o tempo todo pra você.



twitter.com/OnibusVolare

facebook.com/OnibusVolare

YouTube Youtube.com/OnibusMarcopolo

SAC 0800 7070078

No Portal da ANTP, nova edição da Revista dos Transportes Públicos



Está disponível para livre consulta no Portal da ANTP a edição número 134 da Revista dos Transportes Públicos (Ano 35, 2º Quadrimestre de 2013). O editorial da publicação, assinado pelo presidente da ANTP, Ailton Brasiense Pires, e pelo superintendente da entidade, Luiz Carlos Mantovani

Néspoli, aborda a questão da qualidade, do custo e da tarifa zero no transporte público urbano.

Na seção Planejamento Urbano, está pu-

blicado o texto “Desigualdades sócio territoriais e mobilidades cotidianas nas metrópoles de América Latina: uma comparação entre Bogotá, Santiago de Chile e São Paulo”, assinado pelos pesquisadores Florent Demoraes, Vincent Gouëset, Marie Piron, Oscar Figueroa e Silvana Zioni. Outro tema com enfoque continental está contido no texto “Estudio de la percepción de la calidad de la movilidad en ciudades de Latino América. Desarrollo metodológico”, assinado por Susana Arcusín e Claudia Beatriz Guerrero.

O secretário de Transportes do Rio de Janeiro, Alexandre Sansão, oferece um artigo sobre política de transporte urbano, intitulado “Novos elementos no transporte do Rio de Janeiro”. O tema do pedágio urbano é abordado do artigo “Avaliação da adesão da população ao pedágio urbano: um estudo

exploratório em Belo Horizonte (MG)” pelas pesquisadoras Leise Kelli de Oliveira e Sarah Alves de Almeida. A revista oferece ainda o artigo “Sustentabilidade em transportes: do conceito às políticas públicas de mobilidade urbana”, escrito por Luciany Oliveira Seabra, Pastor Willy Gonzales Taco e Emílio Merino Dominguez.

Segurança viária e pedestres. A questão da segurança viária é tratada no artigo “Operação Lei Seca: impactos na sociedade fluminense, assinado por Marco Antonio Andrade Santos, e no texto “Percepção de elementos do trânsito por alunos do ensino fundamental em uma capital brasileira: o caso de João Pessoa-PB”, de autoria de Rackynelly Alves Sarmiento Soares, Gilmar Branquinho e Cesar Cavalcanti da Silva. Sobre pedestres, Héctor Machín Gil e Roberto Ghidini escreveram “Buenas condiciones para el peatón. Recogida de información técnica”. Acesse a revista através da Biblioteca no Portal da ANTP

Nova turma do curso ANTP de Gestão da Mobilidade Urbana na modalidade ensino a distância

Encerram-se em 1º de novembro de 2013 as inscrições para a última turma deste ano do curso de Gestão da Mobilidade Urbana, na modalidade ensino a distância, oferecido pela Associação Nacional de Transporte Público (ANTP). Essa última iniciará atividades em 6 de novembro e concluirá seus trabalhos em 8 de dezembro. Outras turmas serão formadas a partir de janeiro de 2014, segundo informa o superintendente da ANTP, Luiz Carlos Mantovani Néspoli.

Para gestores públicos e suas equipes. O curso é destinado a gestores públicos e respectivas equipes técnicas de transporte ou trânsito e de outras áreas da administração pública, dos três níveis de governo, técnicos de transporte ou trânsito de setores públicos ou privados, estudantes de cursos de graduação de áreas afins, acadêmicos e interessados em geral de todo o país. O objetivo propiciar conhecimentos básicos necessários à compreensão da Lei 12.587/12 (Lei de Mobilidade Urbana), nos seus princípios, diretrizes e objetivos, entendendo sua finalidade e como aplicá-la

em sua cidade, com orientações gerais para a elaboração de um plano de mobilidade

O curso vem sendo oferecido na modalidade de ensino a distância e comporta conteúdos desenvolvidos por especialistas da ANTP e práticas pedagógicas em ambientes virtuais de aprendizagem fornecidas pelo SENAC-SP. Há com tutores – instrutores e mediadores) – especializados para interlocução com os alunos. O aluno tem a ainda, acesso a textos, animações, vídeos e entrevistas com especialistas e contato com tutores (professores).

Conteúdos. Na primeira parte, o curso oferece ao aluno uma visão geral da formação das cidades, favorecendo a compreensão dos fatores que impactaram na sua organização espacial atual, as escolhas que levaram à construção dessa organização e as consequências disso. Na segunda parte, será disponibilizado ao aluno uma descrição dos modos de transporte que podem estar presentes nas cidades brasileiras, contemplando suas principais características e função na mobilidade das pesso-

as, abordando especialmente o sistema ônibus, pedestres e bicicletas. A terceira e última parte oferece aos participantes um roteiro objetivo de como elaborar um plano de mobilidade que atenda a lei de mobilidade urbana, sendo-lhe propiciado uma visão ampla dos passos mais importantes para sua elaboração.

Dedicação, certificação e custo. O curso exigirá 15 horas de dedicação do aluno (equivalente a 40 horas-aulas presenciais), que poderá ser realizada livremente, em qualquer horário e em qualquer dia, dentro de uma programação dos módulos e lições pré-estabelecidas e que deverá ser cumprida no máximo em 30 dias. O aluno receberá certificado de participação emitido pela ANTP e o SENAC, se ao final dos 30 dias, tiver cumprido a carga horária de todos os módulos/lições, obtiver um nível mínimo de participação nas discussões, e entregar no prazo o trabalho de conclusão. O curso custa R\$ 387,00 por aluno. Para informações mais detalhadas e inscrições o interessado deve acessar o Portal da ANTP (<http://www.antp.org.br/website/>)

Já estão abertas as inscrições para o 45° Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas



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



CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO MERCEDES-BENZ SPRINTER VAN			
QUILÔMETRO/MÊS 4.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	784,45	0,1961	16,8
REMUNERAÇÃO CAPITAL	941,14	0,2353	20,2
LICENCIAMENTO	235,71	0,0589	5,1
SEGUROS	893,28	0,2233	19,2
SALÁRIO MOTORISTA			
SUB-TOTAL CF	2.854,58	0,7136	61,2
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	502,00	0,1255	10,8
PNEUS	210,00	0,0525	4,5
COMBUSTÍVEL	883,20	0,2208	18,9
LUBRICANTE MOTOR	10,40	0,0026	0,2
LUBRICANTE CÂMBIO	2,80	0,0007	0,1
LAVAGEM	200,00	0,0500	4,3
SUB-TOTAL CV	1.808,40	0,4521	38,8
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.662,98	1,1657	100,0

VEÍCULO ESCOLAR VOLARE V6			
QUILÔMETRO/MÊS 3.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	825,21	0,2751	18,6
REMUNERAÇÃO CAPITAL	1.107,26	0,3691	25,0
LICENCIAMENTO	262,90	0,0876	5,9
SEGUROS	396,15	0,1321	8,9
SALÁRIO MOTORISTA	0,00	0,0000	0,0
SUB-TOTAL CF	2.591,52	0,8638	58,5
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	456,90	0,1523	10,3
PNEUS	276,90	0,0923	6,3
COMBUSTÍVEL	851,70	0,2839	19,2
LUBRICANTE MOTOR	10,80	0,0036	0,2
LUBRICANTE CÂMBIO	1,80	0,0006	0,0
LAVAGEM	240,00	0,0800	5,4
SUB-TOTAL CV	1.838,10	0,6127	41,5
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.429,62	1,4765	100,0

VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS COM AR VOLKSWAGEN VW 9.850 - PIÁ			
QUILÔMETRO/MÊS 4.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.131,57	0,2829	12,6
REMUNERAÇÃO CAPITAL	1.508,81	0,3772	16,8
LICENCIAMENTO	326,75	0,0817	3,6
SEGUROS	539,81	0,1350	6,0
SALÁRIO MOTORISTA	2.445,23	0,6113	27,3
SUB-TOTAL CF	5.952,17	1,4880	66,4
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	990,40	0,2476	11,1
PNEUS	254,80	0,0637	2,8
COMBUSTÍVEL	1.324,80	0,3312	14,8
LUBRICANTE MOTOR	25,20	0,0063	0,3
LUBRICANTE CÂMBIO	13,60	0,0034	0,2
LAVAGEM	400,00	0,1000	4,5
SUB-TOTAL CV	3.008,80	0,7522	33,6
CUSTO TOTAL NO MÊS	8.960,97	2,2402	100

VEÍCULO FRETAMENTO MERCEDES-BENZ OF-1418 - MARCOPOLO IDEALE			
QUILÔMETRO/MÊS 5.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.455,67	0,2911	10,3
REMUNERAÇÃO CAPITAL	1.961,83	0,3924	13,9
LICENCIAMENTO	398,79	0,0798	2,8
SEGUROS	701,89	0,1404	5,0
SALÁRIO MOTORISTA	3.175,29	0,6351	22,5
SUB-TOTAL CF	7.693,47	1,5387	54,5
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.537,00	0,3074	10,9
PNEUS	630,50	0,1261	4,5
COMBUSTÍVEL	3.679,50	0,7359	26,1
LUBRICANTE MOTOR	48,50	0,0097	0,3
LUBRICANTE CÂMBIO	17,00	0,0034	0,1
LAVAGEM	500,00	0,1000	3,5
SUB-TOTAL CV	6.412,50	1,2825	45,5
CUSTO TOTAL NO MÊS	14.105,97	2,8212	100,0

VEÍCULO RODOVIÁRIO SCANIA K 380 - MARCOPOLO PARADISO 1550			
QUILÔMETRO/MÊS 10.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	3.429,52	0,3430	11,4
REMUNERAÇÃO CAPITAL	4.560,14	0,4560	15,2
LICENCIAMENTO	811,94	0,0812	2,7
SEGUROS	1.450,22	0,1450	4,8
SALÁRIO MOTORISTA	3.175,29	0,3175	10,6
SUB-TOTAL CF	13.427,11	1,3427	44,7
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	6.718,00	0,6718	22,4
PNEUS	797,00	0,0797	2,7
COMBUSTÍVEL	7.948,00	0,7948	26,5
LUBRICANTE MOTOR	97,00	0,0097	0,3
LUBRICANTE CÂMBIO	26,00	0,0026	0,1
LAVAGEM	1.000,00	0,1000	3,3
SUB-TOTAL CV	16.586,00	1,6586	55,3
CUSTO TOTAL NO MÊS	30.013,11	3,0013	100,0

VEÍCULO URBANO MERCEDES-BENZ OF-1418 - MARCOPOLO TORINO			
QUILÔMETRO/MÊS 5.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.855,12	0,3710	11,0
REMUNERAÇÃO CAPITAL	2.021,92	0,4044	12,0
LICENCIAMENTO	404,69	0,0809	2,4
SEGUROS	874,10	0,1748	5,2
SALÁRIO MOTORISTA	4.988,86	0,9978	29,6
SUB-TOTAL CF	10.144,69	2,0289	33,8
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.563,50	0,3127	9,3
PNEUS	631,00	0,1262	3,7
COMBUSTÍVEL	3.974,00	0,7948	23,6
LUBRICANTE MOTOR	48,50	0,0097	0,3
LUBRICANTE CÂMBIO	13,00	0,0026	0,1
LAVAGEM	500,00	0,1000	3,0
SUB-TOTAL CV	6.730,00	1,3460	22,4
CUSTO TOTAL NO MÊS	16.874,69	3,3749	112,4

Grupo VIP atrai passageiros com superarticulado

Modelo da Mercedes-Benz é usado em linha entre a zona leste e o centro da cidade de São Paulo como opção ao metrô

■ WAGNER OLIVEIRA



O intervalo entre os ônibus, mesmo em horário de pico, é de apenas seis minutos

Uma das propostas para melhorar o transporte e dar mais conforto aos passageiros, o chassi superarticulado da Mercedes-Benz O 500 está em operação nas ruas de São Paulo. O grupo VIP introduziu 16 unidades do modelo para operação na zona leste da capital paulista, numa linha que vai da Estação de Transferência Itaquera até o Terminal D. Pedro II, via Radial Leste, roteiro que exige ônibus com alta capacidade de transporte de passageiros.

Com 21 quilômetros de extensão e novas faixas exclusivas para ônibus, a linha foi estrategicamente desenvolvida para servir de opção ao metrô, exigindo assim veículos para operar com grandes volumes de viagens.

“Com os modernos superarticulados O 500, a VIP pode assegurar um transporte mais rápido e com melhor qualidade, segurança e conforto aos usuários da zona leste, região que comporta mais de um terço

da população de São Paulo, estimada em 11 milhões de habitantes”, afirmou Walter Barbosa, diretor de Vendas e Marketing de Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

“Nós temos o compromisso de evolução constante no atendimento aos usuários de nossos ônibus”, afirma Antonio Abreu, diretor do Grupo VIP. “No caso dessa nova linha entre a Estação de Transferência Itaquera e o Terminal D. Pedro II, o intervalo entre os ônibus, mesmo em horário de pico, é de apenas seis minutos, o que permite aos passageiros uma opção de qualidade e com frequência de circulação.”

Antonio Abreu informa que o Grupo VIP vem monitorando a satisfação dos usuários com essa nova linha. “Os benefícios são percebidos pelos passageiros e muitos já estão trocando o metrô pelos ônibus para esse trajeto. Eles estão cada vez mais satisfeitos. Se necessário, podemos até ampliar o número de ônibus superarticulados em

operação”, disse Abreu.

De acordo com a Mercedes-Benz, os superarticulados asseguram vantagens operacionais aos operadores do transporte público. “Além da força, robustez e resistência para as operações severas, como na cidade de São Paulo, os ônibus O 500 se caracterizam por um baixo custo operacional, com reduzido consumo de combustível, maiores intervalos de manutenção, longa durabilidade e excelente relação custo-benefício”, afirmou o executivo de vendas da Mercedes-Benz. “Isso garante a confiabilidade e rentabilidade para o cliente e consequentemente elevada satisfação com os produtos e serviços da nossa marca.”

O superarticulado O 500 da Mercedes-Benz é oferecido ao mercado nas versões UDA piso baixo e MDA piso normal. O principal destaque do veículo são seus quatro eixos (sendo o último eixo na parte traseira direcional), o que possibilita a instalação de carrocerias de até 23 metros, para o transporte de mais de 200 passageiros no modelo O 500 MDA, dependendo da configuração interna do ônibus.

Os modelos O 500 UA e UDA são indicados para pontos de embarque ao nível da calçada. Já os O 500 MA e MDA são mais adequados para corredores que utilizam plataformas de embarque elevadas. Todos os chassis articulados Mercedes-Benz são indicados para corredores exclusivos e sistema BRT (Bus Rapid Transit), ficando a cargo dos gestores e operadores a escolha do modelo que melhor atenda ao dimensionamento da capacidade do seu sistema de transporte. ■

A VANGUARDA DA TECNOLOGIA



Faça revisões em seu veículo regularmente

Irizar i6



Irizar

Iluminando o caminho



Fabricar a melhor transmissão
é uma parte do nosso trabalho.
Continuar ao seu lado é outra.

Na Rede de Concessionárias ZF
você encontra a qualidade ZF.

Encontre a concessionária mais próxima
em www.zf.com/br/rede ou 0800 019 44 77



A ZF faz questão de continuar ao seu lado mesmo depois que o produto sai da fábrica. Por isso é a única a possuir uma Rede de Concessionárias própria. Onde você conta com peças originais, técnicos treinados, diagnósticos precisos e um ano de garantia*. Quando se trata da sua segurança e dos seus passageiros, contar com a melhor pós-venda é a certeza de rodar com segurança e tranquilidade. A ZF sabe disso.

*Consulte aplicações.

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Transmissões para veículos e tecnologia de chassis

