



ACESSE
www.transportemidia.com.br,
o portal de notícias da OTM



Acervo Digital

www.acervodigitalotm.com.br

SEMINÁRIO
NACIONAL
2014

27 a 28 de agosto
Hotel Royal Tupy / Brasília



15^o ANIVERSÁRIO DO TRANSPORTE
DE INTERCOMUNICAÇÃO E TRÁFEGO
ANTR

Agende-se

12 a 14
Setembro
GRAN HOTEL / ATIBAIA



EXPOONIBUS
FEIRA NACIONAL DE ÔNIBUS

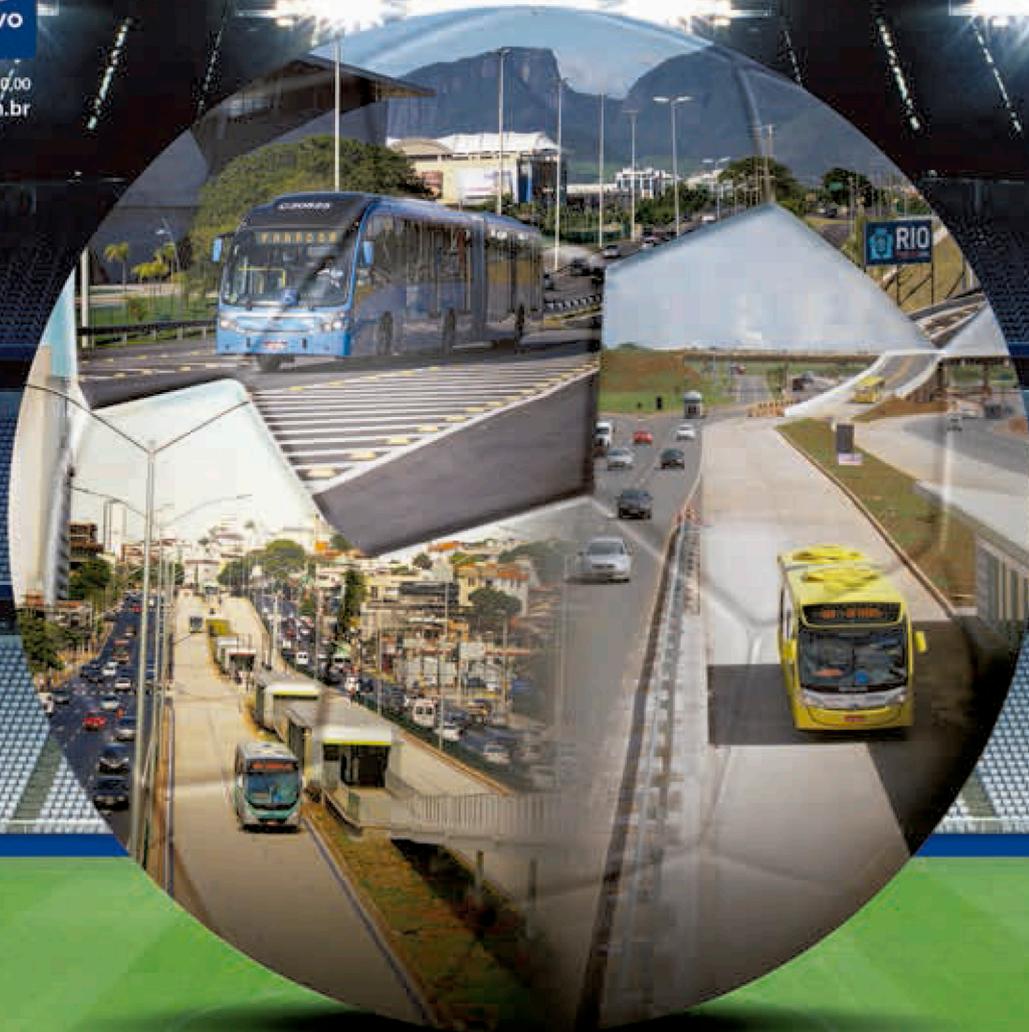
5, 6 e 7 de novembro de 2014
Riocentro, Rio de Janeiro

TECHNI

bus

TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

OTM
Ano 23, Nº 112 - R\$ 20,00
www.otmeditora.com.br



COPA DO MUNDO

TRÊS NOVOS SISTEMAS BRT ENTRAM EM OPERAÇÃO

No Mundial, serviço de fretamento
quer mostrar 'show de bola'

Empresários articulam alteração
nas leis da balança e do motorista

Chega às concessionárias
Sprinter premium de dez lugares

Com sistemas de BRT, Chile
e Colômbia puxam exportações

Mercedes-Benz mantém
liderança nas vendas de ônibus

Atlas da Volvo aponta pontos
perigosos de rodovias federais

Sindicatos fazem campanha
contra ataques incendiários a ônibus

Design torna o ônibus
um produto também de admiração



CARUANA
FIDES - HONOR - LABOR

Viabilizar os planos de crescimento ou renovação da frota de ônibus de sua empresa é o nosso negócio.



acesse www.caruanafinanceira.com.br e saiba mais.

Especializada na oferta de crédito para empresas do segmento de transporte de passageiros por ônibus, a Caruana tem um portfólio de produtos e serviços que atendem as demandas financeiras das empresas de ônibus. Seja crédito ou investimento.

Não importa o tamanho de sua empresa. Se você, empresário, quer renovar ou ampliar sua frota fale com a Caruana.

A Caruana Financeira é auditada e fiscalizada por órgãos reguladores

Fale conosco
(11) 5504-7850
caruanafinanceira.com.br

O ônibus como protagonista na Copa do Mundo

Desde o transporte das 32 seleções, o ônibus terá um papel de muita visibilidade nesta Copa do Mundo no Brasil. Autoridades, torcedores, jornalistas e convidados muito provavelmente vão utilizá-lo em seus deslocamentos pelas principais cidades-sede, comprovando a importância do veículo para a mobilidade em grandes eventos.

O fretamento deverá ser um dos setores mais beneficiados durante o evento de maior audiência da Terra. Empresas que atuaram na Copa das Confederações formaram parcerias pelo país, uma delas com a Cometa, para prestar o melhor serviço possível e ajudar a deixar na lembrança dos usuários-visitantes uma ótima imagem do Brasil.

O ônibus rodoviário também está preparado para o serviço em distâncias curtas, como São Paulo, Rio e Curitiba, servindo como uma ótima opção em termos de custo e conforto para torcedores que quiserem evitar os altos preços do transporte aéreo.

Estimulado pelo crescimento do mercado de vans neste ano, a Mercedes-Benz lança uma nova versão do modelo Sprinter. Trata-se de uma opção premium de dez lugares com maior espaçamento entre as poltronas, maior nível de equipamentos e acabamento refinado.

Apesar de previsto na Matriz de Responsabilidade da Copa, apenas três dos 11 novos sistemas previstos começam a operar durante a Copa de 2014. Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife querem mostrar que os corredores exclusivos para ônibus podem ser uma solução definitiva para as congestionadas capitais brasileiras e atrair passageiros, com a consequente redução do transporte individual.

Já a indústria, que enfrenta incertezas nas vendas, tem no BRT uma de suas saídas. Projetos em andamento no Chile e na Colômbia impulsionam as exportações de ônibus produzidos no parque fabril brasileiro.

Ao assumir uma posição de protagonista num grande evento como a Copa do Mundo, o ônibus vai consolidando sua posição de um veículo mais do que necessário nos dias de hoje.

**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

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

Elyon

Assinatura anual: TM R\$ 200,00 (seis edições e quatro anuários);
TB R\$ 180,00 (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

MOBILIDADE

Apenas três dos 11 sistemas de BRT previstos na Matriz de Responsabilidade da Copa começam a operar antes do início do Mundial de Futebol 6

Com 23 quilômetros de extensão, MOVE promete levar mais tecnologia e rapidez aos usuários do sistema BRT em Belo Horizonte 12

FRETAMENTO

Cometa faz parceria com empresas nas cidades-se- de da Copa para aproveitar o know-how regional e experiência na Copa das Confederações 16

LEGISLAÇÃO

Prejudicados nas operações diárias, empresários se articulam para tentar fazer alterações nas leis da balança e do motorista 20

EXPORTAÇÕES

Colômbia e Chile puxam embarques de ônibus, principalmente com a encomenda de veículos para operações de BRT em 2014 24

TRANSANTIAGO

Mercedes-Benz entrega mais 440 ônibus ao transporte urbano de passageiros da capital do Chile, acumulando 1.770 veículos naquele sistema 30

INTERNACIONAL

Scania testa ônibus Euro 6 a gás na Colômbia para verificar consumo, arranque e emissões do veículo na altitude 32

VANS

Mercedes-Benz lança versão premium da Sprinter na configuração de dez lugares para aproveitar aumento de vendas do veículo comercial 34

MASCARELLO

Fabricante cria unidade especial para fortalecer suas linhas de ônibus rodoviário com ganhos de produção e agilidade nos processos 38

COMIL

Empresa vence concorrência para entregar mais 140 ônibus para uso em programa do governo federal de combate às drogas 41

SEGURANÇA

Programa Volvo de Segurança no Trânsito lança Atlas da Acidentalidade no Transporte Brasileiro para apresentar pontos perigosos de vias federais 42

SISTEMA TARIFÁRIO

Ao completar dez anos de criação do Bilhete Único, SPTrans busca sistema tarifário diversificado para atrair usuários com novas necessidades 44

VANDALISMO

SPUrbanuss e Fettransport, duas das maiores entidades empresariais do país, lançam campanha contra incêndios de ônibus urbanos 46

LOGÍSTICA

Revista Veja instala mini redação em ônibus para percorrer o Brasil com a missão de revelar os aspectos econômicos e sociais do país 48

PNEUS

Goodyear anuncia projeto de US\$ 500 milhões em uma nova fábrica no continente americano, para produzir seis milhões de pneus ao ano 50

ACESSIBILIDADE

Aplicativo criado pela Cittati dá ao passageiro informação em tempo real sobre o sistema de transporte no áudio do celular 52

MANUTENÇÃO

Com a vantagem da economia e segurança, elevadores para veículos pesados começam a conquistar o mercado 54

Kärcher lança equipamento para lavagem automática de ônibus urbanos com capacidade para limpeza de até 500 veículos por período 56

DESIGN

O arquiteto João de Deus Cardoso conta como ajudou a transformar a identidade visual de empresas de ônibus e cargas nas últimas décadas 60

MERCADO

Mercedes-Benz mantém liderança no mercado de ônibus, que vive momento de incerteza com a diminuição de vendas 82

SEÇÕES



**Proteger e cuidar é para quem entende do assunto.
Conte conosco para contratar o melhor seguro para você e sua família.**

A **Paluama Corretora de Seguros** está no mercado há mais de 20 anos, dedicando-se integralmente para que você e sua família possam estar tranquilos no seu dia a dia. Procure um dos nossos corretores e descubra as vantagens e diferenciais que temos a oferecer na contratação dos seus seguros para que sua segurança e tranquilidade falem mais alto; afinal de contas **o nosso negócio é seguro.**

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



PALUAMA
CORRETORA DE SEGUROS

www.paluama.com.br

Projetos pós-Copa 2014

Permaneceram na Matriz de Responsabilidade da Copa onze sistemas de BRT, mas apenas três deles devem começar a operar antes do Mundial; resta a esperança de que os investimentos se mantenham após o evento

■ AMARILIS BERTACHINI



Estavam programados para a Copa 51 projetos de mobilidade urbana em 11 cidades-sede

Melhor do que nada. Apesar do resultado decepcionante em relação à expectativa de conclusão dos projetos de mobilidade programados para a Copa do Mundo, o evento esportivo acabou sendo positivo por ter forçado a execução de melhorias na mobilidade urbana e deixou a esperança de que os investimentos se mantenham após o evento.

De acordo com o calendário de projetos da Copa, 64,4% das obras estariam prontas até o final do mês de abril. Entretanto, no levantamento feito pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), apenas 4,4% estão de fato concluídas e operando. “Motivo de desespero?

Não. Vamos apostar que os projetos que virão na sequência terão a chancela de um aprendizado que o Brasil deverá agregar aos próximos investimentos no setor. E com o entendimento de que o Mundial tem prazo de validade, mas que nossas obras de mobilidade urbana não. E de que devem continuar sendo tocadas com a mesma disposição de antes do campeonato. Esse é o grande legado da Copa”, consola-se Otávio Cunha, presidente-executivo da NTU.

Após sete anos de preparação e mais de R\$ 12 bilhões em investimentos públicos nas 12 cidades-sede, até 15 dias antes do jogo de abertura do Mundial era difícil afirmar o que estaria realmente concluído até a

abertura do torneio. Segundo levantamento da NTU, em 2012 a Matriz de Responsabilidade do Grupo Especial de Acompanhamento da Copa 2014 mostrava 51 projetos de mobilidade urbana em 11 cidades-sede. Um investimento de cerca de R\$ 12 bilhões, dos quais R\$ 7,3 bilhões de financiamento federal e R\$ 4,6 bilhões de aporte dos governos locais. Porém, até o final do primeiro trimestre do ano haviam sido investidos somente R\$ 7 bilhões em oito das cidades-sede e vários projetos foram retirados da Matriz de Responsabilidade da Copa.

Permaneceram 45 investimentos em mobilidade para a Copa 2014, dos quais 21 estão relacionados ao transporte público urbano, sendo 19 ligados ao transporte exclusivamente por ônibus – 11 sistemas de BRT, cinco corredores ou faixas exclusivas de ônibus e três requalificações e extensões de corredores já existentes – e dois projetos de VLT (veículo leve sobre trilhos).

Na avaliação da NTU, as iniciativas que tinham maior chance de serem finalizadas antes dos jogos eram o BRT Avenida Alberto Craveiro, na cidade de Fortaleza (CE); o BRT Transcarioca, do Rio de Janeiro (RJ); o BRT Cristiano Machado, em Belo Horizonte (MG); e o corredor Aeroporto/Rodoferroviária de Curitiba (PR). Os empreendimentos mais atrasados, com menos de 50% de obras executadas, eram o BRT Dedé Brasil, de Fortaleza, e o corredor estruturante Estádio Arena das Dunas, de Natal (RN).

Atualmente, seis cidades brasileiras já desfrutam de BRT em operação: a pioneira Curitiba, Rio de Janeiro, Belo Horizonte,



José Vazquez Filho: um segundo BRT já está em licitação em Brasília

Goiânia, Uberlândia e Brasília, além do município de São Paulo que conta com um corredor exclusivo, o Expresso Tiradentes, considerado um BRT.

RIO DE JANEIRO – No Rio, além do Transoeste, que já opera desde junho de 2012, foi inaugurado no começo de junho seu segundo BRT, o Transcarioca. O novo sistema tem 39 quilômetros de extensão com dez viadutos (um estaiado), nove pontes (duas estaiadas) e três mergulhões (espécie de túnel que passa por baixo das ruas).

Com a promessa de reduzir em 60% o tempo de viagem para 320 mil passageiros, o empreendimento contará com um total de 47 estações e cinco terminais – Alvorada, Bandeira Brasil (Taquara), Mestre Candeia (Tanque), Paulo da Portela (Madureira) e Fundão-Aroldo Melodia – e vai interligar 27 bairros do Rio.

Em relação à frota que vai operar o Transcarioca, a Rio Ônibus investiu R\$ 118 milhões na compra de 147 veículos articulados, de 21 e 23 metros, com capacidade para transportar de 180 a 200 pessoas. Os ônibus BRT têm computador de bordo, câmbio automático, controle eletrônico de velocidade, freio retarder (para frenagens mais eficientes e seguras), suspensão



O sistema BRT Transcarioca, do Rio de Janeiro, inaugurado no começo de junho

pneumática com bolsões de ar, câmeras internas e externas online e comunicação com o CCO, monitoramento por GPS, ar condicionado e TV digital, acessibilidade para deficientes e aviso sonoro de paradas. Sete desses ônibus conta com espaços para bagagem.

Outro destaque do BRT do Rio é Centro de Controle Operacional (CCO) integrado para todos os BRTs projetados para a cidade. O QG da operação tem 1,3 mil m² de área construída, videowall com 100 telões e todo o controle de partidas, tempos de viagem, indicadores, relatórios, comunicação em tempo real entre CCO e motoristas.

Entre as curiosidades do projeto, foram

utilizadas mais de 21 mil toneladas de aço, o equivalente ao peso de mais de 18 estátuas do Cristo Redentor e 270 mil metros cúbicos de concreto, o suficiente para construir três Maracanãs. A obra foi orçada por volta de R\$ 1,6 bilhão.

BRASÍLIA – A capital federal chega à Copa com seu primeiro BRT em funcionamento após passar por um período de cerca de um mês de testes sem cobrança de tarifa para os usuários. Esse BRT sai do Plano Piloto e atende às duas cidades mais ao sul de Brasília, que são Gama e Santa Maria.

Oficialmente, o início de operação comercial estava previsto para o dia 30 de junho, com uma tarifação de R\$ 3 por viagem e começando com uma circulação ponto a ponto, ligando a região de Gama até o Plano Piloto.

De acordo com José Walter Vazquez Filho, secretário de Estado de Transportes do Distrito Federal, essa viagem que era feita em uma hora e trinta minutos foi reduzida em todos os testes, inclusive no horário de pico, e o tempo médio do trajeto baixou para 40 minutos. Os testes começaram no início de abril e continuariam até julho.

“Esse projeto faz parte de uma malha de BRTs prevista no plano diretor de

BRT - SISTEMAS EM OPERAÇÃO

1 - BELO HORIZONTE	MG
2 - BRASÍLIA	DF
3 - CURITIBA	PR
4 - GOIÂNIA	GO
5 - RIO DE JANEIRO	RJ
6 - SÃO PAULO	SP
7 - UBERLÂNDIA	MG



O QG do BRT do Rio possui 100 telões para facilitar o controle das operações

transportes de Brasília”, relata Vazquez Filho, que um segundo BRT já está em licitação e um terceiro está em fase de finalização de projeto. Além dos três BRTs a capital federal tem também em seu plano de mobilidade um corredor exclusivo e a extensão da rede de metrô, todos previstos no PAC Mobilidade Grandes Cidades, com financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O sistema de metrô local carrega hoje por volta de 160 mil passageiros por dia.

Esse sistema tem 43 quilômetros de

extensão e uma demanda estimada de 67 mil viagens/dia; vai atingir uma população alvo de 272 mil habitantes. O investimento está calculado em R\$ 580 milhões nesse trecho.

A operação deste chamado eixo sul começa com uma frota inicial de 100 veículos, sendo 62 articulados e 38 padron de 13,2 metros, que circularão no sistema troncal. A frota que fará a alimentação do tronco foi recentemente renovada graças a uma licitação que reorganizou o transporte urbano de Brasília em 2012. Hoje a capital federal

tem uma frota de cerca de 3,2 mil ônibus urbanos, incluindo os novos modelos BRT.

Este primeiro BRT, que tem 12 estações, é de responsabilidade da Expresso Pioneira, que ganhou a licitação para operar a Bacia 2 de Brasília. Já o BRT Norte, que será bem maior, com 57 estações, está previsto para ser operado pela empresa Piracicabana, porque fica na Bacia 1 que já é atendida por ela.

PORTO ALEGRE – Já na capital gaúcha, apenas o que ficou na matriz de responsabilidade para o Copa foram as obras do entorno do estádio Beira Rio, que incluem entre quatro e seis quilômetros de corredores de ônibus no entorno do estádio, com entrega prevista para junho.

“O que temos hoje em estágio de obras é apenas a via do corredor, o pavimento. Não se avançou na construção de terminais, nem de estações de parada de ônibus e também, infelizmente, não se avançou na aquisição de frota de BRT. Por enquanto não é ainda uma operação de BRT que teremos aqui, é apenas o pavimento para melhoria de circulação dos atuais ônibus”, declara Luiz Claudio Ribeiro, coordenador técnico do metrô e do BRT de Porto Alegre.

O coordenador explica que onde serão inaugurados os seis quilômetros de corredores exclusivos, os ônibus estavam circulando no espaço compartilhado com os veículos. “Com o corredor vamos ter uma melhoria operacional desse trecho, com ganho de velocidade”, diz, explicando que hoje a velocidade operacional desses ônibus está em torno de 10 a 15 km/h e com os corredores exclusivos será possível atingir velocidade de até 40 km/h.

Com a qualificação da infraestrutura para o transporte coletivo na cidade, a extensão dos corredores de ônibus e faixas preferenciais será ampliada de 60 quilômetros para 85 quilômetros dentro do município de Porto Alegre. Além disso, nos municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre serão mais 23 quilômetros de vias com prioridade

MERCEDES-BENZ E VOLVO FORNECERAM OS ÔNIBUS

Os novos sistemas de BRT (Bus Rapid Transit) movimentou a indústria do ônibus para o fornecimento de veículos especiais para o embarque e desembarque no nível das plataformas, possibilitando mais rapidez e maior acessibilidade.

A Volvo é fornecedora de 124 ônibus articulados para o BRT Transcarioca do Rio de Janeiro, modelo B340M, encarroçados pela Neobus e Marcopolo. Têm 21 metros de comprimento e podem carregar 180 passageiros, ou cerca de 20% a mais de capacidade em relação à maioria dos ônibus em circulação no Rio.

A Mercedes-Benz também forneceu ônibus para o Transcarioca e hoje já

soma mais de 170 ônibus em circulação nos BRTs do Rio de Janeiro, considerando os troncais Transoeste e Transcarioca, incluindo padrons, articulados e superarticulados.

Para o BRT de Brasília a Mercedes entregou 2.100 ônibus dimensionados para todas as aplicações do sistema BRT da capital federal. Isso inclui desde chassis para micro-ônibus, que circulam nas linhas distribuidoras, até para os veículos da rede alimentadora, além dos articulados para as linhas troncais de alta demanda. Os veículos para o BRT de Brasília têm até 19 metros de comprimento e podem transportar 130 passageiros.

PROJETOS PREVISTOS PARA A COPA 2104 (BALANÇO DA COPA - SETEMBRO 2013)

CIDADE	PROJETO	% EXECUÇÃO FÍSICA	PREVISÃO INICIAL	REPROGRAMAÇÃO	CONCLUÍDO
Belo Horizonte	BRT Antonio Carlos/Pedro I	70 %	SET/2012	ABR/2014	
Belo Horizonte	Corredor Pedro II	30 %	JAN/2012	MAI/2014	
Belo Horizonte	BRT Área Central	78 %	JUN/2012	DEZ/2013	✓
Belo Horizonte	BRT Cristiano Machado	82 %	SET/2011	ABR/2014	✓
Cuiabá	BRT Corredor Mário Andreazza	69 %	DEZ/2011	FEV/2014	
Curitiba	BRT: Extensão da Linha Verde Sul e requalificação	66 %	DEZ/2012	MAI/2014	
Curitiba	Corredor Aeroporto (Trecho Estadual)	39 %	ABR/2014	-	
Curitiba	Corredor/Rodoferroviária (Trecho Municipal)	82 %	DEZ/2012	MAI/2014	
Curitiba	Requalificação Corredor Marechal Floriano	40 %	DEZ/2012	MAR/2014	
Curitiba	Requalificação Corredor Marechal Floriano (Municipal)	66 %	DEZ/2012	MAI/2014	
Fortaleza	BRT Av. Alberto Craveiro	92 %	DEZ/2012	FEV/2014	
Fortaleza	BRT Dedé Brasil	7 %	DEZ/2012	MAI/2014	
Fortaleza	BRT Paulo Rocha	56 %	DEZ/2012	MAI/2014	
Natal	Corredor Estruturante	5 %	DEZ/2013	MAI/2014	
Recife	BRT Norte/Sul	64 %	JAN/2013	MAR/2014	
Recife	BRT Leste/Oeste	71 %	ABR/2013	MAR/2014	
Recife	Corredor Caxangá	45 %	MAI/2013	MAR/2014	
Rio de Janeiro	BRT Transcarioca	87 %	FEV/2013	MAI/2014	

Dados informados no Portal da Copa com última atualização em setembro/2013

Fonte: NTU

para o transporte coletivo. O sistema todo contará com, aproximadamente, 170 estações nos corredores de ônibus e faixas preferenciais e cerca de 920 ônibus circularão no sistema troncal (urbano+metropolitano)

Ao todo, estão previstas 29 linhas no sistema troncal da Rede Integrada de Transporte, e uma demanda de, aproximadamente, 1,2 milhão de passageiros por dia. A frota atual é de 1,7 mil ônibus urbanos e mais 1,5 mil ônibus metropolitanos que entram em Porto Alegre.

RECIFE – Na capital pernambucana, o início de operação comercial da chamada Via Livre estava previsto para o dia 7 de junho. O corredor Leste/Oeste começa com dez estações, um terminal integrado, uma linha e 14 veículos. Com o corredor completo, serão 26 estações, quatro terminais integrados, sete linhas e 96 veículos, num total de 13,3 quilômetros.

O corredor Norte/Sul inicia com duas estações, um terminal integrado, uma linha e catorze veículos. Com o corredor completo serão 27 estações, quatro terminais integrados, oito linhas e 84 veículos, num total

de 33,3 quilômetros.

Segundo dados da Grande Recife Consórcio de Transporte, a velocidade média da Via Livre será de 21 e 23 Km/h para os corredores Leste/Oeste e Norte/Sul, respectivamente. O ganho de tempo será na ordem de 20 a 30 minutos por sentido e a velocidade máxima será de 50 km/h.

As obras do BRT do Recife começaram em janeiro de 2012. O investimento é de R\$ 145 milhões no trecho Leste/Oeste e de R\$ 151 milhões no Norte/Sul.

FORTALEZA – A capital do Ceará tem projeto para quatro sistemas de BRT, nas avenidas Dedé Brasil, Paulino Rocha, Alberto Craveiro e Raul Barbosa, que totalizam 20 quilômetros de extensão com 52 estações. A demanda diária foi estimada em 245 mil pessoas e nos horários de pico cada corredor deverá atender entre seis e 11 mil pessoas. O investimento está estimado em R\$ 232 milhões.

O BRT da avenida Alberto Craveiro estava previsto para ser inaugurado antes da Copa e também estavam adiantadas as intervenções do corredor da avenida Paulino Rocha.

Estes dois corredores dão acesso à Arena Castelão.

A prefeitura de Fortaleza, por meio da Secretaria Municipal de Infraestrutura (Seinf), iniciou em meados de maior as obras de implantação na avenida Bezerra de Menezes de dez estações para embarque e desembarque do corredor expresso de ônibus, segundo informações da assessoria de imprensa do órgão.

“Nossa expectativa é de que até o fim de agosto já teremos concluídas as obras do terminal do Antônio Bezerra e também vamos ter implantado o corredor Antônio Bezerra/Centro, com a transferência das faixas de ônibus para o canteiro central”, afirmou Samuel Dias, secretário de Infraestrutura de Fortaleza.

O corredor expresso Antônio Bezerra/Papicu terá extensão de 17,4 km, com investimento total de R\$ 187 milhões. As obras fazem parte do plano da prefeitura de implantação de 130 quilômetros de corredores expressos de ônibus, com um investimento de aproximadamente R\$ 1,5 bilhão.

CURITIBA – Em Curitiba, cidade mundialmente pioneira na implantação de BRT, as obras incluem a extensão da Linha Verde Sul – o trecho de três quilômetros será equipado com oito estações de embarque – e a requalificação de diversos corredores. A rede de faixas exclusivas será ampliada de 80 para 148 quilômetros de extensão. O custo das obras está estimado em R\$ 25 milhões e deve atender a 22 mil pessoas por dia.

BELO HORIZONTE – Na capital mineira o BRT batizado de MOVE já foi inaugurado com o corredor da avenida Cristiano Machado. É um BRT de curta distância, com sete quilômetros de extensão, que demandou investimentos de cerca de R\$ 60 milhões. Ele contempla outros dois corredores, o Área Central e o Antonio Carlos-Pedro I. Juntos, devem transportar cerca de 700 mil pessoas por dia. ■

Ônibus na medida certa para o fretamento.

CAMPIONE
DD



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

Ônibus na medida certa.



CAMPIONE
HD

VERSATILE
GOLD



Velocidade e álcool: combinação fatal



Mais rapidez e tecnologia no MOVE

Belo Horizonte terá capacidade para transportar 700 mil passageiros por dia, com ganho de até 45% de redução no tempo de viagem

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

O MOVE, sistema de BRT (Bus Rapid Transit) de Belo Horizonte, começou a operar parcialmente em março, com a previsão de implantação total até a Copa do Mundo. Com a capacidade estimada para transportar 700 mil usuários por dia, o projeto beneficiará moradores da Grande Belo Horizonte por meio das linhas urbanas e metropolitanas.

O MOVE terá 23,1 quilômetros 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), equipado com 42 estações de transferência, com distância média de 400 metros uma da outra. A expectativa é que haja uma redução média de 45% no tempo de viagens entre as estações.

No novo sistema, ainda 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. A frota que vai operar no sistema municipal ou urbano é de 428 ônibus, sendo 192 articulados e 236 padrão. No MOVE metropolitano, serão 310 veículos, sendo 115 articulados e 195 padrão.

Os sistemas inteligentes de transportes (ITS) são ferramentas que buscam integrar os diferentes meios de transporte coletivo, para aumentar sua eficiência e segurança, melhorando, assim, a mobilidade urbana. Os ITS envolvem uma grande diversidade

de equipamentos e tecnologias, como softwares, sensores, câmeras e dispositivos eletrônicos. De acordo com Marco Antônio Tonussi, diretor comercial da Tacom, a capital mineira possui um dos projetos de ITS mais avançados do país, que integra diversos modais: ônibus do transporte público coletivo convencional e suplementar, metrô, além do MOVE, que foi recentemente inaugurado.

O sistema conta com os mais modernos recursos tecnológicos para gestão de transportes. "A Tacom é responsável por toda a tecnologia de ITS do transporte público de Belo Horizonte e implantou no BRT um conjunto completo de soluções integradas para o modal. É o CIT-BrT, que compreende: sistema de bilhetagem (CIT-Sbe), biometria facial (CIT-Image), informação aos usuários (CIT-Siu), gestão do transporte (CIT-São) e filmagem digital embarcado BUSZoom", explica Tonussi. A empresa fornece toda a tecnologia de ITS do MOVE e os sistemas de gestão e de informação ao usuário.

O sistema de bilhetagem eletrônica do BRT, de acordo com a BHTrans, conta com cartões inteligentes, tecnologia eletrônica digital em estado sólido, tratamento de informações e de programação de computadores e a transmissão digital de dados, seja via cabos elétricos ou óticos, ou ainda via radiofrequência. Os terminais e estações de integração (incluindo as estações de integração intermodal) serão compostos de equipamentos e sistemas responsáveis pela vigilância de pontos específicos através de câmeras de Circuito Fechado de TV, geração de alarmes de funcionamento dos equipamentos e sistemas locais, gerenciamento e processamento de dados gerados pelos equipamentos instalados nesses locais ou de informações de outros subsistemas. A solução inclui infraestrutura de comunicações, equipamentos de validação e contagem de usuários.

Os pontos de embarque e desembarque possuem softwares para informação,

vigilância e segurança de pontos específicos por meio de câmeras de Circuito Fechado de TV, geração de alarmes de funcionamento dos equipamentos e sistemas locais, gerenciamento e processamento de dados, coleta de informações dos ônibus em operação e controle de percurso e de dados de viagem por meio de equipamentos de comunicação sem fio, instalados nesses pontos.

GESTÃO – Os pontos especiais de acesso e garagens contam com ferramentas para alocação e despacho dos ônibus e motoristas, acompanhamento da operação das linhas, gerenciamento e controle da demanda, através da bilhetagem eletrônica, de dispositivos de contagem de usuários que embarcam e desembarcam dos ônibus e comunicação com outros subsistemas; são dotados também de mecanismos de coleta e transmissão de dados do veículo em operação.

Os sistemas embarcados têm capacidade para identificação da localização geográfica instantânea dos ônibus, captação e transmissão de informações sobre a demanda, monitoramento do veículo no terreno, registro dos dados de operação, comunicação com o motorista e cobrador, comunicação com as Centrais de Operação e Fiscalização e serviços de emergência, controle de comunicações e de informações para o motorista e usuário, geração de alarmes de operação e funcionamento dos equipamentos, vigilância, intervenção remota, gerenciamento e processamento de dados, transmissão e gravação de imagens, e áudio quando forem acionados os alarmes.

O Data Center é responsável pelo gerenciamento, armazenamento e processamento de todas as informações geradas pelo SITBus. A central também abrigará uma plataforma de interface responsável pela comunicação e integração do SITBus com sistemas da BHTrans como, por exemplo,



Call Center e Portal BHTrans.

A rede de comunicação interliga os diversos componentes, com uma ou mais redes de dados móveis, de caráter metropolitano, com cobertura efetiva de 100% da área operacional do transporte coletivo no município de Belo Horizonte, informa a BHTrans. A rede será responsável por comunicação de voz e dados em tempo real dos ônibus com as Centrais de Operação e Fiscalização e garagens, assim como com os pontos de embarque e desembarque e pontos especiais, por um sistema de transmissão de dados em alta velocidade. Esta rede utilizará comunicações móveis sem fio locais, que serão responsáveis pela transmissão de dados em grande volume entre os ônibus e garagens e sua retransmissão ao Data Center e demais pontos relevantes.

A recarga ou aquisição de cartão unitário será feita nas bilheterias das estações de terminais e de paradas equipadas para a completa gestão da venda de créditos eletrônicos com a utilização de smart cards. Os gates possuem validador embutido, recolhedores para cartões unitários e permitem o controle de acesso aos portadores de necessidades especiais. O sistema conta ainda com biometria facial (CIT-Image), que permite o controle efetivo no uso dos cartões de benefícios, por meio de câmera embutida no gate.

Todos os veículos da frota do MOVE urbano ou municipal (428 veículos) contam com módulos de GPS e GPRS para rastreamento; além de painéis que interligam o

motorista ao Centro de Controle Operacional; 1.712 câmeras de vídeo monitoramento e 1.284 painéis audiovisuais para o sistema de informação ao usuário. Os 318 ônibus mistos – que circulam dentro e fora dos corredores – também serão equipados com validadores para a cobrança de tarifa nos embarques fora das estações.

METROPOLITANO – Para o sistema de informação ao usuário do Move metropolitano serão ao todo 136 painéis de LCD nas estações e 864 nos veículos. Para o sistema de gestão, serão 288 módulos GPS e GPRS e 288 painéis do motorista. Com expectativa de transportar 200 mil passageiros por dia, o MOVE metropolitano terá solução de bilhetagem eletrônica Empresa 1 e também o software de reconhecimento facial, o Sigom Vision da mesma companhia. Todas as estações serão equipadas com câmeras instaladas junto aos bloqueios, por onde deverão ter acesso os usuários de cartões com benefício.

As estações metropolitanas serão equipadas com 200 validadores com recolhimento de cartão para bloqueio. A função de recolhimento de cartão foi adotada para atender a criação do Cartão Unitário do MOVE metropolitano, que é retornável, reduzindo o custo da operação e garantindo desta forma o acesso exclusivo às estações e terminais por meio do cartão Ótimo.

A Empresa 1 fornece soluções tecnológicas para o transporte metropolitano de Belo Horizonte desde 2007. “O maior diferencial do MOVE é a integração tecnológica. Nossa empresa atua como integradora das diferentes tecnologias utilizadas no sistema. É possível, por exemplo, fazer a gestão em tempo real da operação, controlando por sensoramento o número de passageiros que passou por determinada estação ou o volume de cartões recolhidos, entre outras informações”, explica Romano Garcia, diretor comercial da Empresa 1. ■

CIT-BRT. O SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO E CONTROLE DO BRT MOVE DE BH E DA REGIÃO METROPOLITANA.

Com a experiência acumulada dentro e fora do Brasil, a TACOM oferece um conjunto diferenciado de soluções para gerenciamento de BRTs. O **CIT-BRT** é o único sistema que integra todas as soluções tecnológicas necessárias para uma operação segura e rentável.

- Sistema de Rastreamento e Gestão Integrada de CCO via GPS/GPRS.
- Sistema de Bilhetagem Inteligente com Controle Biométrico por Imagem nos Gates de Acesso e Pré-Boarding Ticketing.
- Sistema de Filmagem Digital Indexada a Eventos.
- Sistema de Informação aos Usuários via Painéis, Totens e Celular.

Estes sistemas estão hoje em plena operação no BRT MOVE e ônibus do sistema municipal de Belo Horizonte. Toda a frota Metropolitana de BH também está sendo equipada com o sistema de rastreamento e gestão integrada da TACOM. Conte com a gente para colocar em operação o seu sistema de BRT.



**SÃO VÁRIAS SOLUÇÕES
PARA VOCÊ CHEGAR AONDE QUER.**



CCO - Sistema de gestão georeferenciado em tempo real.



Sistema de comunicação entre o CCO e o motorista.

ISO 9001:2008
SISTEMA DE GESTÃO DE QUALIDADE



Sistema de informação ao usuário na estação e a bordo.



Pagamento prévio das passagens na estação ou online.



Reconhecimento biométrico por imagem no gate de embarque.



Sistema de filmagem digital a bordo com quatro ou oito câmeras.

SEMPRE AS MELHORES SOLUÇÕES.



O jogo dos fretados

Parceria entre empresas estabelecidas nas cidades-sede vai aproveitar o know-how regional e a experiência adquirida na Copa das Confederações

■ AMARILIS BERTACHINI



Com base na experiência adquirida na Copa das Confederações, realizada em junho do ano passado, a Viação Cometa foi escolhida novamente para cuidar do transporte de todas as equipes dos diferentes países nas 12 cidades-sede durante os 40 dias de jogos da Copa do Mundo.

Para viabilizar essa operação, foi formado um pool de empresas que ficou encarregado de transportar as seleções, jornalistas, voluntários, staff da Fifa, convidados Vip e outros componentes que participam da organização do evento.

“Na época da Copa das Confederações entendemos que não seria interessante sair pelo país inteiro com nossos ônibus e nossos motoristas porque eles não conheceriam as cidades tão bem quanto as empresas que atuam em cada região. Então

saímos nas capitais procurando parceiros. Deu tudo certo, o motorista conhecia a cidade e houve maior facilidade na organização do evento”, declarou Carlos Lacerda, diretor-executivo da Opção, empresa do mesmo grupo da Cometa e que ficou



responsável pelo transporte das equipes no Rio de Janeiro.

Como a experiência do ano passado foi considerada bem-sucedida, a fórmula foi repetida para o período da Copa. Uma das principais vantagens desse formato é o fato dos motoristas de cada cidade conhecerem bem a cultura e o trânsito da região, que é um dos problemas mais sérios no momento.

Na Bahia, a RCR vai trabalhar com o transporte do staff e da mídia, com uma média de 14 micro-ônibus por dia que vão circular entre os dois hotéis em que esses grupos estão hospedados, conforme explicou Ricardo Aguiar, sócio-diretor da RCR. “Os hotéis são próximos aos estádios. Nosso ônibus podem se aproximar porque estão credenciados, mas vai haver uma área expandida fechada na maioria dos estádios”, assinalou Aguiar. A RCR faz na Bahia o fretamento contínuo para o transporte de funcionários do hotel Iberostar e o transporte de funcionários e hóspedes no hotel Tivoli.

Já em Pernambuco, ele relata que o serviço é diferente porque o estádio é fora da cidade, não existe transporte urbano para lá e a Fifa determinou um escudo de proteção do estádio por conta de eventuais protestos que possam acontecer, o que fez o governo preparar algumas opções de transporte. Uma delas era ir de metrô até a estação mais próxima do estádio, que é a Cosme Damião, e seguir a pé, ou ir de automóvel até um grande estacionamento para 2 mil carros e dali pegar um ônibus urbano regular até a arena de Pernambuco. Havia

Carlos Lacerda: motoristas locais conhecem melhor o trânsito de suas cidades

também a possibilidade de ir até o Shopping RioMar, onde seria possível pegar um dos fretados que circulariam até duas horas antes do jogo e até duas horas depois.

Para organizar o transporte na região, foi feito um levantamento dos ônibus de cada frota, assinado um convênio com o governo e feita uma distribuição de um determinado número de veículos por empresa. O sindicato das empresas de fretamento de Pernambuco foi quem coordenou essa ação. São cerca de 15 empresas que reúnem uma frota estimada em 150 ônibus por jogo, com a expectativa de transportar de cinco a sete mil passageiros, ida e volta, do estádio para o estacionamento do shopping.

O sucesso dessa logística está no remanejamento de cada frota, de acordo com o fluxo e perfil de serviço de cada operador que vai redirecionar veículos de seus clientes habituais, quando possível. “Cada empresa colocou suas disponibilidades e vamos dividir proporcionalmente para não prejudicar ninguém”, declarou Aguiar.

Para Sérgio Schwambach, diretor da World, empresa de ônibus do Recife (PE) que está entre as 15 empresas locais encarregadas de transportar os torcedores, a Copa acabou afetando os negócios porque enfraqueceu o movimento tradicional para os festejos juninos na região.

Essa opinião é compartilhada por Alberto dos Santos, diretor comercial da Santur, do Recife (PE). “No meu caso, que sou do Nordeste, a Copa não me traz grande



Martinho Moura: a copa esvazia outros eventos que gerariam demanda de transporte

benefício porque, tradicionalmente, nos meses de junho e julho já temos muito fretamento por conta das festas juninas, principalmente com viagens a Campina Grande, Caruaru e outras cidades”, afirmou.

Ele ressaltou, entretanto, que o evento Copa agregou outros serviços, como o de fretamento eventual e calcula que, assim como aconteceu na Copa das Confederações, haverá um incremento da ordem de 30% na solicitação de veículos para fretamento eventual. Ele está também no grupo de frotistas encarregado do transporte de torcedores que irão até o shopping do Recife e de lá tomarão os fretados com destino à arena Pernambuco.

“Dividimos em parcelas iguais, cada empresa com uma cota de cerca de dez ônibus e cada empresa pode abrir mão ou repassar sua cota para outras empresas do grupo”, explicou Alberto dos Santos. A Santur tem hoje uma frota de 40 veículos e faz fretamento contínuo e eventual. A empresa comemora neste ano 30 anos de mercado, iniciada pelo patriarca da família que começou com o transporte de carga por caminhão e oficialmente fundada por Santos e seu irmão que, em 1984, decidiram começar com o transporte de passageiros por ônibus.

Luiz Peixoto: segmento está cada vez mais competitivo



ANTTUR – Na avaliação de Martinho Ferreira de Moura, presidente da Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento (Anttur), a Copa impactou de diferentes formas o segmento de fretamento, variando de acordo com cada cidade-sede, mas não foi tão positiva quanto todos esperavam. Ele acredita que a Copa vai deixar um legado: por ter ocorrido no Brasil, vai despertar a curiosidade das pessoas para virem conhecer o país onde ela aconteceu, principalmente se tudo correr bem, o que atrairá mais turistas no futuro e para as Olimpíadas.

Particularmente em sua empresa, a Bel-Tour Turismo, ele diz que não houve nenhuma contratação consistente e não aconteceu no mercado um movimento das empresas do setor para aumentarem a frota em virtude do evento. O que muitas empresas fizeram foi antecipar a renovação anual para disponibilizar um número maior de ônibus para o evento e deixar para vender somente no segundo semestre os que já seriam substituídos.

A Copa, disse ele, acaba esvaziando outros eventos que gerariam necessidade de transporte. Além disso, alguns turistas que não gostam de movimento acabam deixando para conhecer o país em outra época, então não há um aumento considerável de demanda.

Sobre a possibilidade de o fretamento suprir as carências do transporte coletivo ele avalia que isso não é possível porque o governo restringiu o alcance dos ônibus fretados até os estádios, “porque quiseram priorizar o transporte público, privilegiando trem e metrô.” No Rio, exemplificou Moura, os fretados que chegam de outras cidades devem parar em um determinado ponto para os passageiros pegarem o BRT, fazer uma conexão com o metrô e desembarcar em frente ao Maracanã.

Na avaliação de Fernando Carneiro, diretor da Top Rio Viagens e Turismo e presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do



Fernando Carneiro: aumento de 20% no movimento

Estado do Rio de Janeiro (Sinfrerj), os contratos eventuais aumentaram e cresceu a demanda por parte de alguns patrocinadores. Ele calculou um aumento 20% no movimento desse período, em comparação à mesma época do ano passado. As agências de turismo são a maior parte dessa demanda, que contrataram serviço para deslocamento de seus clientes para os jogos e para conhecer os principais pontos turísticos dentro da cidade, como o Pão de Açúcar e o Corcovado.

A Top Rio atua na Região Metropolitana do Rio e conta com uma frota de 200 veículos. Sem considerar o evento Copa, Carneiro acredita que em 2014 as empresas estão passando por um aperto maior. "Acho que o ambiente político-econômico não está muito bom e começa a gerar cenário de insegurança e incertezas. Sentimos isso nas próprias políticas de renovação de frotas, as empresas estão segurando os projetos, é um ano de incógnitas a serem respondidas", declarou.

"São Paulo está praticamente excluída da Copa. Mas no Rio pode haver uma demanda maior, porque lá as pessoas não vão somente para ver os jogos, mas também saem para conhecer outros estados. Além de tudo, em São Paulo temos a questão da

Silvio Tamelini: faltou programação para o receptivo de passageiros em São Paulo

mobilidade, criou-se um grande estádio, mas não se criou infraestrutura, ninguém se perguntou onde estacionar ônibus no entorno", declara Silvio Tamelini, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e para Turismo de São Paulo e Região (Transfretur) e diretor da empresa Ipojucatur. Em sua opinião faltou programação de como fazer o receptivo dos passageiros no aeroporto internacional em Guarulhos ou mesmo no aeroporto de Congonhas, onde a prefeitura proíbe o estacionamento de ônibus. "Foi tão desgastante, no meu modo de ver, toda essa expectativa que se criou, que nós chegamos à conclusão que a Copa do Mundo vai ser muito boa para assistir ao jogo, mas não para trabalhar", desabafou.

Em relação ao mercado como um todo, Tamelini avaliou que na cidade de São Paulo o fretamento está em situação pior este ano, com perda no número de passageiros, ocasionada pelas restrições à circulação dos fretados e aos quase 500 quilômetros de faixas exclusivas onde os fretados não podem circular e que pioraram o trânsito para os demais veículos.

O empresário Luiz Peixoto, diretor-executivo da Univale Transportes, que tem operações em Minas Gerais e na Bahia, através da Turim Transportes, também não percebeu alterações nos negócios como decorrência da Copa. Em Minas, na região do Vale do Aço, ele afirma estar vivendo

uma situação atípica porque a siderurgia não está muito bem, e na Bahia, onde atua principalmente em Camaçari, ele diz ter percebido um aumento de movimento nos últimos anos, mas não acredita que seja em decorrência da Copa, mas sim como reflexo do crescimento da região.

"O segmento de fretamento será cada vez mais competitivo. Temos em nossa carteira clientes dos setores de mineração, siderurgia, celulose e petroquímica e são clientes com os quais que se discute a planilha de custos à exaustão", contou Peixoto. A empresa tem uma frota total de aproximadamente 600 veículos, incluindo cerca de 40 caminhões.

Já o empresário José Antonio Alves da Silva, diretor presidente da Ação Turismo, que opera em São Paulo, mostrou-se mais otimista em relação aos negócios gerados pela Copa. "É inegável que haverá um aumento na demanda nesse período, uma vez que o número de visitantes em nossa cidade crescerá muito", declarou, acrescentando que optou por se preparar antecipando o programa de renovação de frota da empresa com a aquisição de novos ônibus executivos. A empresa comprou no início deste ano quatro rodoviários Irizar i6, dois Marcopolo G7 e um Comil. Alguns desses modelos receberam, além dos componentes obrigatórios para ônibus executivos, telas de LCD, wi-fi, entradas USB, mesa de jogos e cafeteira. "Contratamos também novos funcionários que foram devidamente treinados para o evento", relatou Silva, acrescentando que a Ação atenderá, ainda, a algumas agências de viagem com as quais firmou contrato para o transporte de hotéis para estádios e aeroportos.

"Acreditamos que a Copa do Mundo deixará um grande legado para as empresas que se prepararam para o evento e que realizarem bons serviços durante esse período. Porém, não haverá, financeiramente, nenhum grande crescimento, uma vez que teremos significativa paralização nos serviços rotineiros", acrescentou. ■



Restrições ao fretamento

Transportadoras dos torcedores enfrentarão dificuldades para poder deixar os passageiros o mais perto possível dos estádios nos dias de jogo

As cidades-sede dos jogos da Copa do Mundo adotaram regras de mobilidade específicas para os 40 dias da competição, com restrição da circulação de ônibus de fretamento a uma distância de dezenas de metros ou até quilômetros dos estádios. A questão tornou-se um dos principais pontos de atenção para as empresas que operam no segmento porque os veículos fretados foram o meio de transporte escolhido por delegações de vários países que se instalaram no interior paulista para transportar familiares, convidados e imprensa estrangeira, com a expectativa de serem levados até o mais próximo possível do evento. A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), trabalhou ativamente junto a órgãos responsáveis para obter permissão para se aproximar dos estádios.

“Entendemos que convidados, parentes e imprensa estrangeiros – que optaram pelo fretamento para se deslocar, até mesmo por uma questão de praticidade, já que desconhecem o funcionamento do sistema público de transportes – poderiam ter sua vida extremamente facilitada se as autoridades cedessem estas permissões. Com certeza, isso refletiria positivamente na imagem do Brasil frente aos estrangeiros, o que é fundamental num país que deseja mostrar ao mundo ser um destino seguro, funcional e confiável para turismo urbano”, declarou Regina Rocha, diretora-executiva da (Fresp), em entrevista concedida antes do início da Copa.

Para Regina, entre as preocupações estava também a questão da autorização para ingresso na Zona Máxima de Restrição da cidade de São Paulo, que deveria ser pedida



Regina Rocha: sem transporte ninguém chega aos estádios

até às 12 horas do dia útil anterior à execução do transporte. Isto porque era esperado que as empresas recebessem várias demandas de última hora para turismo na cidade ou mesmo para atender a eventuais problemas com os aeroportos, como possíveis fechamentos ou remanejamento de voos.

Na opinião de Regina, esses eventos demandam uma visão muito mais abrangente de que o transporte é algo essencial. “Sem transporte ninguém chega aos estádios ou realiza passeios pela região. É certo que a maioria dos torcedores opta pelo uso do transporte coletivo público, mas seleções, imprensa, convidados de patrocinadores usarão o transporte por fretamento. Para o turismo, fazer com que esses turistas conheçam nosso patrimônio e infraestrutura turísticos é o maior legado, afinal, eles divulgaram lá fora esses atrativos, atraindo mais turistas”, ponderou.

Ela ressaltou que no passado, com passagens aéreas pouco acessíveis, o turismo rodoviário acabou tendo destaque no nicho de longa distância, mas hoje essa atuação se restringe a demandas muito

específicas e o setor está muito mais expressivo nas médias e curtas distâncias. Há também a questão de que não há aeroportos em todas as cidades e ainda que houvesse chegando neles os turistas necessitariam se deslocar para o hotel ou para sua reunião de negócios e, para isso, precisariam usar o transporte profissional.

De um modo geral, o balanço do Mundial para os negócios de fretamento teve resultado relativo. Se por um lado algumas empresas tiveram um incremento na demanda turística, a maior parte do setor acabou sofrendo com a logística de atendimento ao transporte de trabalhadores, que sofreu alterações devido ao calendário dos jogos. “Nos feriados não teremos transporte de muitos trabalhadores, ou mesmo alteração nos horários de entrada e saída nos postos de trabalho, gerando certa perda de receita ou mesmo dificuldade logística em atender a todos no mesmo horário de saída”, explicou Regina sobre o fretamento contínuo. Já no fretamento turístico, ela acredita que quem souber se aproveitar das oportunidades que possam ser geradas pela Copa pode abrir novas perspectivas.

“Assim como foi a Jornada Mundial da Juventude, a cada evento se aprimora o planejamento e num futuro próximo tudo será muito mais fácil e rápido na hora de montar a logística para o acesso aos grandes eventos”, conclui.

Na opinião de Regina, o evento pode ser uma oportunidade para fazer com que o poder público olhe de forma diferenciada para o fretamento, mostrando que este é um aliado ao transporte público, uma alternativa complementar para atender a públicos diferenciados, que preferem maior conforto ou precisam viajar em grupos grandes. ■

As polêmicas leis da balança e dos motoristas

Legislações que regulamentam a jornada de trabalho dos motoristas e o peso dos veículos nas estradas têm tirado o sono dos empresários que se articulam a inclusão de alterações para evitar multas

■ AMARILIS BERTACHINI

Cerca de 200 empresários do setor de fretamento e turismo estiveram reunidos no final de maio no Encontro Nacional dos Transportadores de Fretamento e Turismo - BrasilFret 2014, na Praia do Forte, em Mata de São João, município próximo a Salvador (BA). O Brasil Fret é realizado pela Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento (Anttur) e organizado há 12 anos pela MFontana Promoções e Eventos, com apoio editorial exclusivo da revista Technibus.

No encontro deste ano foram levantados dois principais pontos de preocupação para os empresários: a Lei do Motorista (Lei 12.619), que regulamenta a jornada de trabalho dos condutores de ônibus (e de caminhões), e a chamada Lei da Balança, que trata do peso permitido para os veículos em circulação pelas rodovias.

“Temos muitos entraves, mas estes dois são os assuntos do momento”, declarou Martinho Ferreira de Moura, presidente da Anttur. O segmento vinha trabalhando concentradamente nos últimos seis meses para incluir pelo menos três pontos considerados importantíssimos na redação do projeto de lei que regulamenta a jornada de trabalho dos motoristas – e que foi votado no dia 3 de junho, após o evento da Anttur.

O Senado aprovou no PLC 41/2014, que altera a Lei 12.619, uma jornada de trabalho de dez horas – oito horas com



Encontro Nacional dos Transportadores de Fretamento e Turismo

possíveis duas horas extras. Foi rejeitada a possibilidade de quatro horas extras mediante acordo ou convenção coletiva. Quanto ao tempo de direção, a cada seis horas o motorista deve descansar 30 minutos, desde que o período de direção contínua seja limitado ao máximo de 5,5 horas. Até o fechamento desta edição o texto ainda estava sujeito a alterações, porque ainda retornaria à votação da Câmara e depois iria à sanção presidencial.

“Para o fretamento, consideramos que estamos sendo atendidos para viabilizar nossa atividade”, declarou Martinho Moura sobre a votação.

O primeiro ponto que foi defendido pelos empresários levava em conta que em cerca de 80% do tempo o serviço

de fretamento trabalha em regime de “duas pegadas”, ou seja, o condutor leva de manhã cedo os trabalhadores de casa para o trabalho e à tardinha de volta do trabalho para casa. Com isso, o motorista começa a trabalhar muito cedo, finaliza o trabalho muito tarde e não sobram, entre uma jornada e outra, as 11 horas corridas de descanso definidas por lei. “Então tivemos a ideia de reduzir para oito horas consecutivas e as outras três horas poderíamos dar num intervalo intrajornada, uma vez que o motorista fica parado das oito às quatro da tarde, enquanto os passageiros estão trabalhando. Assim, as horas que não pudermos dar de descanso contínuo, poderemos pagar no dia seguinte, no intervalo intrajornada”, explicou o presidente da Anttur.

Outro ponto era a possibilidade de considerar período de descanso na intrajornada. A ideia era poder não computar como horas de trabalho aquele período dilatado das oito da manhã às quatro da tarde, em que o motorista fica parado.

A outra questão referia-se ao motorista em viagem de turismo de longa duração, quando são necessários dois condutores. Pelo novo texto, o profissional que está dirigindo está computando horas de trabalho e o que está descansando na poltrona passa a ser considerado como se estivesse em intervalo de descanso, mesmo embarcado.

LEI DA BALANÇA – A questão da lei da balança, segundo Moura, tem feito até empresas desistirem de viajar porque as multas são constantes e não compensam.

“O ônibus já sai da fábrica fora do peso, ele só passa na balança se estiver vazio. Se estiver com 46 passageiros, sem nenhuma mala ele já dá excesso. Um ônibus hoje com dois eixos só poderia ter 36 poltronas para não ser multado, só que isto é anticomercial; no fretamento os clientes querem os 46 lugares”, analisou o executivo da Anttur.

Ele lembra que hoje o próprio governo obriga as montadoras a colocarem mais tecnologia embarcada, tornando o veículo mais pesado. A chegada da motorização Euro 5 aumentou o peso, e o Euro 6 vai aumentar ainda mais, quando chegar. Há a obrigatoriedade do freio ABS, estabilizador de tombamento e agora a questão da acessibilidade, tudo contribuindo para elevar cada vez mais o peso dos ônibus.

“Se por um lado a lei vai colocando mais peso nos ônibus, só há uma solução: melhorar as estradas, fazer estradas que resistam mais para poder admitir mais peso na balança”, afirmou Moura. No texto dessa lei a pressão dos empresários é para votar pelo aumento da tolerância na ultrapassagem de peso de 7,5% para 10% acima do limite. “Isso resolve 50% do problema, é alguma coisa, mas não é tudo, vamos continuar a ser multados”, diz Moura, defendendo que a solução seria aumentar o peso por eixo e depois ainda dar a tolerância de 10%. Seria necessário, segundo estudos da entidade, aumentar o peso total de 16 para 17 toneladas e manter a tolerância de 10%. “Acho que com isso resolveríamos 90% do problema”, disse, ressaltando que é preciso também melhorar a qualidade das estradas.

O encontro de empresários tratou da questão de sucessão familiar, tema pertinente à rotina do segmento, uma vez

OS 60 ANOS DA SOGIL

Aos 67 anos, 51 dos quais passados dentro da gaúcha Sogil, o empresário Sérgio Pereira tem motivos de sobra para comemorar em 2014, entre eles, o aniversário de 60 anos de atividade da empresa e a aquisição da caçula do grupo, a viação Santo Anjo.

A Sogil começou a operar em 1954, por um grupo de pessoas que saíram de algumas linhas de ônibus de Porto Alegre e criaram essa empresa. Ao longo dos anos houve algumas mudanças no quadro de sócios, chegou a se formar uma sociedade de nove sócios e, com o tempo, a empresa chegou à composição atual, com dois sócios atuantes. Hoje a sociedade é controlada por Sérgio Pereira e José Teiga Júnior.

São quatro empresas no grupo: a Sogil e a Navegantes, em Porto Alegre; a Visati, de Caxias do Sul; e a Santo Anjo em Florianópolis.

“Entreí na empresa em 1963, assumi uma gerência da empresa em 1972 e não larguei mais”, conta Pereira. Ele acredita que o que mais mudou ao longo desses anos foi a chegada da tecnologia. “As pessoas hoje estão administrando a empresa na base da tecnologia, isso foge do padrão que eu conhecia, do que eu sei fazer, então eu fico mais como conselheiro”, diz.

A frota das empresas soma atualmente quase mil ônibus. A caçula Santo Anjo tem adicionais 110 caminhões porque trabalha também com transporte de carga. “Nosso foco agora é

a consolidação dos negócios da nova empresa”, declara o diretor. Ele conta que os antigos proprietários estavam insatisfeitos com o negócio, tinham problemas de sucessão e estavam desanimados, por isso resolveram se desfazer da empresa. “Nós agora abraçamos o problema deles e vamos vencer. A empresa estava meio doente, então estamos dando alguns remédinhos para ela”, diz. A Santo Anjo foi adquirida em fevereiro, tem uma frota de 100 ônibus e 110 caminhões.

Ele relata que cada empresa do grupo está em um tipo diferente de mercado e passando por um momento diferente de desempenho. Na média, ele avalia que 70% dos negócios estão bons para o grupo. Nos 30% que ele classifica como “devagar”, incluem-se as operações de Porto Alegre, cidade que passa por uma licitação para redefinir os serviços urbanos.

A Sogil foi homenageada durante o Encontro Nacional dos Transportadores de Fretamento e Turismo-BrasilFret 2014, realizado no mês de maio em Salvador (BA). Martinho Ferreira de Moura, presidente da Anttur, entidade que promoveu o evento, entregou ao empresário Sérgio Pereira uma placa comemorativa pelos 60 anos de dedicada contribuição ao transporte e por sua trajetória de sucesso. “É um grande exemplo a todos os transportadores de passageiros do estado”, comentou Moura.

que 98% das empresas de fretamento são familiares. “As pessoas deixam para tratar do assunto quando ele já é um problema, mas aí muitas vezes a empresa quebra ou tem que ser vendida. Nosso objetivo foi mostrar que é preciso fazer isso no tempo certo, às vezes muito antes do que se imagina”, ponderou

Moura. Para falar do assunto, a Anttur apresentou as representantes da empresa “De Família”, Priscila Mello e Alesandra Bonilha, que foram responsáveis pela orientação no processo de sucessão da empresa Ipojucatur, que está em fase de finalização, e cujo case foi exposto no evento. ■

A VANGUARDA



Faça revisões em seu veículo regularmente



DA TECNOLOGIA



Colômbia e Chile puxam os embarques de ônibus

O crescimento das vendas no mercado externo esperado pelas empresas em 2014 será impulsionado principalmente pelos modelos para BRT

■ SONIA MOARES



Desde 2001 o sistema TransMilenio vem incorporando em sua frota ônibus brasileiros

Mesmo com o desempenho fraco nas exportações de chassis de ônibus no primeiro quadrimestre, quando os embarques do setor totalizaram 2.076 veículos, volume 13,5% inferior às 2.399 unidades exportadas em igual período de 2013, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), as montadoras estão confiantes na expansão dos negócios no mercado externo neste ano.

A MAN Latin America teve uma redução de 10,1% nas exportações no acumulado de janeiro a abril, com o embarque de 565 chassis de ônibus, ante 629 unidades

exportadas no mesmo período de 2013, e aposta em uma expansão dos negócios do mercado internacional nos próximos anos por causa de vários projetos governamentais de ampliação e melhoria da malha rodoviária, principalmente nas Américas do Sul e Central. "Nota-se um forte crescimento da concorrência chinesa e o risco de desaceleração em alguns mercados, mas também existem projetos interessantes e, caso sejam concretizados, afetarão positivamente o volume da MAN nesses mercados", afirma Ricardo Albuquerque, gerente executivo de vendas para mercados

internacionais da MAN Latin America.

Do total produzido na fábrica de Resende (RJ), 20% são destinados ao exterior e o México é o principal mercado da MAN. Lá, além de manter a produção de ônibus na fábrica de Querétaro, é forte o mercado de usuários do transporte rodoviário, tanto urbano como interestadual.

Da fábrica da MAN 60% dos veículos saem em sistema CBU (completamente montado) e 40% em CKD (completamente desmontado) e em SKD (semidesmontado). Da quantidade de chassis exportados, 85% são de modelos urbanos e 15% rodoviário/fretamento. Entre os modelos embarcados o Volksbus 17.210 OD é o que tem maior demanda no exterior.

A Mercedes-Benz, que registrou uma queda de cerca de 20% nos seus embarques no primeiro quadrimestre, também está confiante no desempenho dos negócios no mercado internacional ao longo de 2014. "Estamos projetando um leve crescimento nas exportações, que serão impulsionadas principalmente pelos BRTs em países como a Colômbia e o Chile", diz Ricardo Silva, diretor geral de ônibus América Latina.

Do total exportado no acumulado de janeiro a abril, cerca de 60% foram de chassis de ônibus rodoviários e 40% de modelos urbanos, sendo 50% em CBU e 50% em CKD. Os embarques representaram 26% de toda a produção no país.

Em 2013 a Mercedes teve um incremento de aproximadamente 5% nas exportações

em relação a 2012 e o volume representou 40% de toda a produção. Os modelos de maior demanda no exterior foram o OH 1526 na Ásia e as versões OF 1418 e LO 915 na América Latina, onde tem a Argentina como o principal mercado pelas facilidades de negócios por causa do acordo automotivo com o Brasil que integra o bloco do Mercosul. Os pedidos tinham cerca de 60% de ônibus rodoviário e 40% de urbanos, com 60% dos lotes em CBU e 40% em CKD.

O mais recente embarque efetuado pela Mercedes neste ano foi para o Chile, com a entrega de 440 chassis O 500 U de ônibus urbano para as operadoras do sistema de transporte público Transantiago. Com essa remessa a montadora conclui a entrega de 1.170 chassis adquiridos pelos clientes chilenos em 2012 para a renovação de frota. "Isso reafirma mais uma vez a expressiva aceitação dos produtos da marca neste tradicional mercado de exportação", declara o diretor de ônibus da Mercedes.

O que impulsionará as exportações de ônibus nos próximos anos, segundo o diretor da Mercedes, é a tendência crescente em todo o mundo para o fortalecimento do transporte público, tanto para melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, quanto



Scania forneceu 62 ônibus para o sistema BRT da Cidade do México

para a proteção do meio ambiente. "E o papel dos ônibus e dos BRTs é cada vez mais relevante e destacado como uma solução de mobilidade urbana de rápida implantação e de alta qualidade", afirma Silva. "Vemos cada vez mais as cidades, principalmente da América Latina, reestruturando seus sistemas de transporte e demandando ônibus mais específicos."

O diretor da Mercedes acrescenta que na América Latina o segmento de ônibus terá um crescimento moderado, estimulado pelo desenvolvimento econômico dos países e pela modernização do sistema de transporte público de passageiros, seja com

renovação de frota ou com a implantação de novos sistemas BRT. "Vale ressaltar que historicamente os países da América Latina apresentam oscilações por questões de instabilidade econômica que afetam o segmento de ônibus também", destaca Silva.

A Volvo Bus garantiu no primeiro quadrimestre um desempenho positivo, com crescimento de 261% nas exportações ao embarcar 556 chassis de ônibus, ante 154 unidades enviadas ao exterior no primeiro quadrimestre de 2013, e espera um desempenho ainda melhor no segundo semestre deste ano por conta da Colômbia que está completando a frota de ônibus para operar o Sistema Integrado de Transporte Público (Transmilenio) de Bogotá. "Felizmente estamos tendo em 2014 um ano fantástico para as exportações e para a empresa será um ponto fora da curva por causa da demanda da Colômbia", afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America. "Com o aumento das exportações estamos conseguindo compensar a queda na venda de ônibus no mercado brasileiro".

A Volvo está presente em Bogotá desde o início do projeto Transmilenio, em 2001. Naquele país a empresa é líder no segmento de ônibus urbanos, com mais de 65% de participação de mercado. Os 556 veículos

Ricardo Silva: exportações ganham impulso com o fortalecimento do transporte urbano no mundo





Luis Carlos Pimenta: modelos BRT têm dominado as vendas para aplicação urbana

que a montadora exportou no primeiro quadrimestre incluem as 379 unidades embarcadas para a Colômbia no primeiro trimestre deste ano, sendo 200 modelos híbridos (que foram vendidos no final de 2013 e começaram a operar em abril deste ano) e 179 convencionais, que irão operar no moderno sistema BRT de transporte. Os outros 177 ônibus rodoviários e urbanos convencionais seguiram para o Chile, Peru, Uruguai, Argentina, República Dominicana e Jamaica. Só para o Chile foram 92 veículos, sendo 72 modelos rodoviários e 20 urbanos.

Fora este lote de chassis de ônibus já exportados, a Volvo fechou recentemente mais um contrato de venda de 67 modelos híbridos com a Colômbia. Estes ônibus ainda serão produzidos na fábrica de Curitiba e os embarques deverão ocorrer até o final deste ano. “Além dos BRTs, os ônibus híbridos estão começando a conquistar os mercados por causa da sustentabilidade”, diz o presidente da Volvo Bus.

Com o objetivo de oferecer aos clientes o suporte necessário para a operação dos novos ônibus híbridos, a Volvo está construindo uma nova oficina na Colômbia e investindo no treinamento dos motoristas

que vão dirigir os híbridos. “A tecnologia ainda é novidade e o treinamento dos motoristas é fundamental para obter a melhor média de consumo, garantir uma baixa emissão de poluentes e recarregar as baterias durante as frenagens”, explica Alexandre Selski, gerente comercial da Volvo Bus Latin America na Colômbia. Os híbridos vão operar com um contrato em que a Volvo assume a manutenção do veículo e a responsabilidade pela bateria dos veículos.

Do total de ônibus exportado pela Volvo o destaque são os modelos BRT. Segundo Pimenta, estes veículos têm dominado a maioria das vendas e há boas perspectivas para este modelo no exterior. “No mercado de urbanos eu vejo uma proliferação de BRTs na América Latina onde a população é extremamente densa e dependente de ônibus para a mobilidade”, afirma o presidente da Volvo Bus. “A demanda por transporte de baixo custo tem forçado as autoridades locais a investir em transporte mais organizado e, em vista disso, o número de ônibus BRT tem crescido em todo o continente.”

Pimenta comenta que, depois da forte crise em 2009 quando o mercado internacional chegou ao fundo do poço, as vendas ao exterior retomaram a partir de 2011

e tem se mantido sustentável ano a ano. “Isso deve permanecer por causa da exigência da mobilidade urbana com qualidade na América Latina”, afirma Pimenta.

A Scania também fechou o quadrimestre com bom desempenho nas exportações e enviou para o exterior 310 chassis de ônibus, volume 6% superior às 291 unidades exportadas no mesmo período de 2013. “Para 2014, o ritmo de negócios está bastante positivo”, afirma Marcelo Montanha, gerente executivo de vendas e marketing de ônibus da Scania Latin America.

Em 2013 a Scania exportou 1.595 chassis de ônibus, 33,9% superior aos 1.191 veículos enviados ao mercado externo em 2012. Do total, 86,3% foram de modelos rodoviários com características para operação intermunicipal, sendo que 19% foram enviados em sistema CKD, e 13,7% de modelos urbanos, dos quais 81% foram em CBU.

Na Scania as exportações representam mais de 50% do total de ônibus produzido no país e o mais recente contrato foi fechado com o México, que inclui a venda de 62 ônibus para o sistema BRT da Cidade do México, de 42 modelos rodoviários para a Nigéria e de 269 veículos urbanos para o sistema Transmilênio de Bogotá, na Colômbia.



Marcelo Montanha: o ritmo dos negócios está bastante positivo em 2014

Desempenho e rentabilidade nunca caminharam tão juntos.

RINO.COM

Respeite os limites de velocidade.



Os chassis para ônibus Scania são desenvolvidos levando-se em consideração o conforto dos passageiros, o desempenho oferecido ao motorista e o respeito ao meio ambiente. Robustos e confiáveis, contam com um potente motor dianteiro, pronto para as mais diversas exigências de transporte, garantindo o maior torque da categoria. Além de trazerem a rentabilidade e a confiabilidade presentes em todos os produtos e serviços Scania, para que o seu ônibus esteja sempre em movimento.

Consulte a sua Casa Scania.

Faz diferença ser Scania.

Novos chassis de ônibus Scania
com motor dianteiro.



SCANIA
www.serief.scania.com.br



facebook.com/ScaniaBrasil

Com 24,2% de participação nas vendas no segmento rodoviário, o México é atualmente o principal mercado da Scania devido ao estreito relacionamento com os clientes por meio das soluções de serviços customizados de manutenção.

No exterior o ônibus da Scania que tem maior demanda é o modelo rodoviário série K com motor traseiro e caixa de câmbio automatizada Scania Opticruise, nas versões 4x2 e 6x2.

Na opinião do gerente executivo da Scania, os projetos de BRT na América Latina e África e a renovação de frota do segmento rodoviário deverão impulsionar as exportações de ônibus nos próximos anos. “Para a Scania, o mercado internacional continuará promissor. A empresa tem ampliado seu portfólio de produtos e soluções nos diferentes segmentos de ônibus, como a oferta de ônibus urbanos a gás Euro 6 para os mercados da Colômbia, Peru e México. Também temos tido excelente retorno na oferta de serviços de manutenção de frotas em países como México e Chile. Por isso, acreditamos no crescimento contínuo nos volumes nos próximos anos”, afirma Montanha.

A Agrale, fabricante de micro, mini e midi chassis de ônibus, conseguiu manter o ritmo de embarques de ônibus no primeiro quadrimestre e espera que o segundo semestre seja mais positivo por causa de novos produtos. “Há um potencial no mercado externo que estava difícil alguns anos atrás e esperamos que até o final do ano melhorem as exportações e em 2015 se normalizem”, prevê Flávio Crosa, diretor de vendas da Agrale.

O diretor da Agrale lembra que depois da paralisação das exportações entre 2008 e 2009, com a perda da competitividade provocada pela baixa cotação do dólar (entre R\$ 1,55 e R\$ 1,80), a empresa conseguiu retomar os negócios no mercado externo na segunda metade de 2013 e enviou 200 chassis de ônibus ao exterior, garantindo



Flávio Crosa: expectativas de melhora do mercado externo até o fim de 2014

um crescimento entre 5% e 6% nas vendas.

Do total exportado pela Agrale no ano passado, o principal mercado foi a América Latina, com destaque para a Colômbia e o Peru. “Na Colômbia desde 2011 está em vigor a norma Euro 4, mas algumas regiões de Bogotá desde maio de 2013 já estão pedindo veículos com motor Euro 5 e este mercado está avaliando os nossos veículos”, diz Crosa.

ENCARROÇADORAS – Entre as encarroçadoras de ônibus as exportações apresentaram uma retração de 3,34% no acumulado de janeiro a abril com o embarque de 1.041 unidades. No mesmo período de 2013 foram enviados 1.077 ônibus ao exterior, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

Na Comil os embarques declinaram 14% no primeiro quadrimestre e totalizaram 121 unidades, ante os 141 ônibus exportados no mesmo período de 2013. A empresa atribui esta queda aos entraves nos embarques para a Argentina e projeta exportar neste ano a mesma quantidade de 2012 que foi de 493 veículos, total 24% inferior aos 611 ônibus exportados em 2013. “Com a operação da fábrica de urbanos em

Lorena, a empresa aposta no aumento das exportações também para este segmento”, afirma Leonardo de Moraes Soares, gerente de exportações da Comil.

Do total de ônibus exportados pela Comil – o que representa 20% da produção – a maior demanda são de modelos rodoviários, principalmente os da linha Campione e Double Decker, e os principais mercados são Argentina, Peru e Chile. “São países que consomem produtos de alto valor agregado, o que está de acordo com a nossa estratégia dentro de segmento de ônibus rodoviário”, diz Soares.

O gerente da Comil afirma que 100% das exportações nos últimos anos têm sido de carrocerias montadas, sendo 80% de ônibus rodoviários e 20% se dividem entre urbanos e micros. O contrato mais recente da empresa foi fechado com o Peru, em uma negociação com a Divemotor que envolveu a compra de 50 unidades do modelo Campione DD, e com o Grupo Soyuz, que adquiriu 50 unidades do Campione 3.45.

A expectativa da Comil é que o mercado internacional mantenha a demanda por produtos de alto valor agregado. “As empresas tendem a se especializar em determinados nichos, diante do fato de que cada vez mais estaremos concorrendo com produtores chineses, indianos e locais”, prevê Soares. “Por isso, especialização e competitividade são os principais pontos-chave para ter sucesso neste mercado.”

Para o gerente de exportação da Comil, o impulso das exportações de ônibus nos próximos anos está relacionado à um conjunto de fatores, como o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e o acesso ao financiamento.

Na Marcopolo a queda nas exportações foi de 10% no primeiro quadrimestre em comparação ao mesmo período de 2013. A empresa atribui a retração a uma grande venda atípica realizada no início do ano passado e projeta para 2014 um aumento de 20% na venda de ônibus ao exterior.

Uma das razões para o incremento das exportações, segundo Ricardo Portolan, gerente de mercado externo da Marcopolo, é a manutenção da taxa de câmbio no patamar entre R\$ 2,50 e R\$ 2,60, que ajuda a absorver os custos internos. "O crescimento dependerá do quanto o Brasil será competitivo com relação ao dólar", diz Portolan.

No exterior a maior demanda pelos ônibus da Marcopolo se concentra na América Latina (com destaque para o Chile) e na África do Sul. "O Chile tem comprado toda a família de ônibus urbanos e rodoviários porque o governo está agregando novos ônibus BRT ao sistema Transantiago", explica Portolan.

Os ônibus saem da fábrica de Caxias do Sul rumo ao Chile montados e os principais modelos são os BRT, o rodoviário Paradiso 1200 e o Double Decker.



Ricardo Portolan: manutenção do câmbio de R\$ 2,50 a R\$ 2,60 incentiva as exportações

Portolan esclarece que a Marcopolo retomou as vendas para o Oriente Médio, após a paralisação dos negócios em 2006. Lá o principal mercado são os Emirados Árabes, onde a empresa fechou mais um contrato que corresponde ao terceiro pedido feito

pela operadora Avis, de Abu Dhabi, de 32 ônibus rodoviários, de um total de 79 unidades adquiridas pela empresa. Os ônibus, modelo Paradiso 1200, serão produzidos na fábrica de Ana Rech, em Caxias do Sul e serão exportados a partir de outubro. Os veículos serão utilizados para fretamento no transporte dos empregados da Abu Dhabi Gas Industries (Gasco).

Os ônibus que seguirão para os Emirados Árabes têm chassi Scania K410 4x2 com capacidade para transportar 44 passageiros. São equipados com vidros colados duplos, monitores e vídeo, isolamento especial para altas temperaturas e acústica. "Estamos conseguindo ser competitivos e ampliando nossas exportações para mercados tradicionalmente compradores, mas que haviam diminuído suas demandas", afirma Paulo Corso, diretor de operações comerciais da Marcopolo. ■

Equipamento de gravação para seu ônibus?

Compre o que funciona. Compre Canguru!

- 100% Digital
- Luz Infravermelho
- Grava em até 8 câmeras
- Velocidade de gravação de até 60fps
- Imagens criptografadas
- Garantia de 1 Ano
- Software de Visualização - AlltecView Pro
- Software de Gerenciamento de Ocorrências
- Resoluções de imagem - CIF, VGA ou D1
- Modo de Gravação com detecção de Movimento,
- Acionamento extenso e contínuo.

Com 2 SD card Grátis

Canguru®

Sistema de Gravação Digital

www.vejasuafrota.com.br



Dê um salto de qualidade.



alltec
Tecnologia
www.alltectecnologia.com.br

Canguru® uma unanimidade nacional.

Ônibus brasileiros para o Transantiago

Mercedes-Benz entrega mais 440 ônibus para o transporte urbano de passageiros da capital do Chile e acumula vendas de 1.170 chassis para o sistema Transantiago

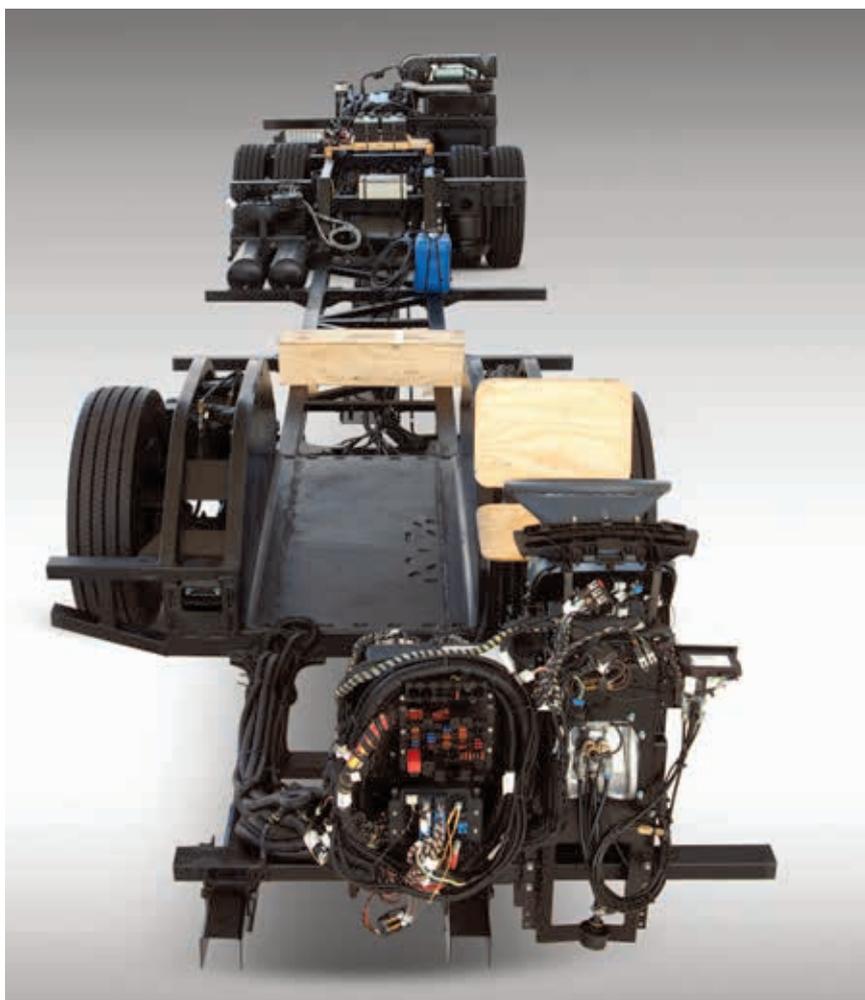
■ AMARILIS BERTACHINI

A Mercedes-Benz do Brasil já forneceu um total de 1.170 chassis de ônibus urbanos para o sistema de transporte coletivo de Santiago, no Chile. Somente nos primeiros quatro meses deste ano, foram entregues 440 desses chassis modelo O 500 U para renovação das frotas das empresas Metbus e Buses Vule, que atuam como operadoras do Transantiago.

Confundido com um simples corredor BRT (Bus Rapid Transit), o Transantiago vai muito além: é uma rede de transporte urbano integrado, com linhas troncais, expressas, alimentadoras e metrô.

Na avaliação de Ricardo Silva, diretor geral de ônibus América Latina da Mercedes-Benz, o sistema Transantiago já é um projeto maduro, com regiões definidas, assim como trajetos de troncais e alimentadores e todas as empresas do sistema são clientes da Mercedes. Os ônibus foram entregues encarroçados, basicamente pelas fabricantes Caio, Marcopolo e Neobus.

Para a entrega das 1.170 unidades foram enviadas diversas remessas, via terrestre, desde 2012, sempre com chassis O 500 U e LO. Os veículos são low entry, têm suspensão pneumática, freios ABS e câmbios automáticos. O motor é OM-926 LA, Euro 5, com 256 cv a 900 Nm. No caso dos LO, as transmissões automáticas são ZF, Voith e Allison. O conjunto de suspensão totalmente pneumática, agregada a um sistema de rebaixamento lateral, propicia maior conforto e segurança, tanto para motoristas quanto para os passageiros.



Os chassis O 500 U e LO têm motor Euro 5, suspensão pneumática, ABS e câmbios automáticos

Na avaliação de Ricardo Silva, a forte presença dos veículos Mercedes-Benz no transporte coletivo urbano da capital chilena ganha ainda mais evidência pelo fato de o Transantiago operar em um regime de alta demanda, com grande volume de

passageiros. “O chassi O 500 U demonstra versatilidade, força, robustez e resistência para encarar o trabalho pesado e isso tem feito a diferença para as empresas operadoras e para os gestores do sistema”, ressalta o executivo. De acordo com a

montadora, o modelo 500 U foi desenvolvido para aplicação urbana e agrupa toda a tecnologia dos chassis Mercedes-Benz com embarque em nível baixo.

EXPANSÃO – De acordo com Eleonora Pazos, gerente da divisão América Latina da UITP (Associação Internacional de Transporte Público), a grande novidade do Transantiago é o recém-anunciado plano de modernização do sistema, uma das bandeiras da presidente Michelle Bachelet, com investimentos estimados em 500 bilhões de pesos (US\$ 900 milhões) para os próximos quatro anos. Isto inclui melhorias na qualidade do serviço, para elevar a pontualidade do sistema, com mais informações aos usuários sobre itinerários e horários de chegada dos ônibus e maior controle da gestão para reduzir a evasão

de receita. Ainda este ano, cerca de 300 ônibus serão equipados com sistemas de informação aos usuários, segundo a executiva da UITP.

Também está previsto um aumento de 40 quilômetros de novos corredores nos próximos quatro anos e melhorias no CCO (Centro de Controle Operacional).

Em sua avaliação, o sistema Transantiago encontra-se hoje relativamente bem, com a imagem ainda um pouco negativa por conta de vários problemas registrados no início de sua operação. Quando entrou em funcionamento, em 2007, os usuários enfrentaram várias dificuldades, inclusive a difícil adaptação ao pagamento por biheteletrônica, que representou uma grande mudança no hábito dos passageiros, agravada por uma rede de recarga então deficiente. Persistem alguns problemas

como, diz Eleonora, a evasão de receita que no início era de 40% e hoje está em torno de 10%, considerada ainda alta.

Hoje a frota dos sistema soma 6.500 ônibus que fazem perto de quatro milhões de viagens por dia, o que representa 70% das viagens de transporte público – incluindo as conexões com o metrô. Na área de abrangência encontram-se mais de seis milhões de pessoas da cidade que tem um total de aproximadamente oito milhões de habitantes.

No mercado nacional, os ônibus da Mercedes-Benz foram os primeiros a circular no BRT Transoeste do Rio de Janeiro, que entrou em operação em junho do ano passado, e a montadora já é fornecedora também do recém-inaugurado BRT Transcarioca. No Rio de Janeiro a empresa conta com cerca de 60% de participação de mercado. ■



brapax
gente em movimento

Sistemas Elétricos de Portas



ÔNIBUS



TRENS



VANS



Até
05 ANOS
DE GARANTIA
Paxplus Ouro

**Segurança e Conforto para o passageiro.
Economia para o frotista.**

A BRAPAX foi a pioneira no Brasil a desenvolver e produzir Sistemas Elétricos de Portas para veículos de transporte de passageiros. BRAPAX é gente em movimento!

(51) 3271-2500
vendas@brapax.com.br
www.brapax.com.br

Não Arrisque. **Use o Original!**



O ônibus Scania Euro 6 a gás testado na Colômbia é o modelo de 15 m

Scania testa ônibus Euro 6 a gás na Colômbia

Testes de desempenho comprovaram eficiência do veículo em altitude, arranque, baixo consumo de combustível e emissões de poluentes

A Scania lança na Colômbia o primeiro ônibus Euro 6 a gás para sistemas de transportes urbanos da América Latina. “Além da necessidade de uma tecnologia mais confiável, a Colômbia busca substituir o diesel por um combustível mais limpo”, comenta André Rodrigues, gerente de produtos para ônibus urbano da Scania Latin America.

Em parceria com a Universidade Nacional da Colômbia e o Transmilenio (sistema de transporte público metropolitano de Bogotá, capital colombiana), a Scania realizou vários testes que mediram a capacidade de arranque em pistas íngremes, consumo de combustível e emissões de poluentes. O veículo também foi avaliado em condições

mais extremas da cidade de Bogotá, como altitude, que é cerca de 2.600 m acima do nível do mar, baixa pressão atmosférica, tráfego pesado e paradas em grandes ladeiras.

“A Scania já trabalhava na construção dessa oferta, mas os motores com a tecnologia anterior não tinham capacidade de operar nessa altitude. Com o novo motor Euro 6 a altitude deixa de ser uma limitação”, acrescenta Rodrigues.

MOTOR EURO 6 A GÁS – O veículo Euro 6 testado em Bogotá é de 15 metros de comprimento (tipologia consolidada na Europa e América Latina, mas até então não conhecida pelas autoridades colombianas),

com grandes benefícios operacionais em aplicações de transporte urbano, segundo a Scania. O veículo tem capacidade para 120 passageiros, dois eixos de direção, conferindo um raio de giro menor e boa manobrabilidade. Além de veículos de 15 metros, a nova linha de motores Euro 6 a gás permite, também, equipar ônibus de 12 metros e articulados.

Entre as principais características do novo motor estão os cinco cilindros em linha com cabeçotes individuais, 9 litros, níveis de emissão Euro 6 – os mais limpos do mercado –, garantindo índice zero de material particulado (o contaminante principal). Durante os testes, em

emissões, por exemplo, foi concluído que o veículo Scania Euro 6 a gás emite uma concentração em número de partículas ultrafinas (20 mil/cm³) muito inferior às que normalmente se encontram nas amostras de ar de Bogotá (150 mil/cm³). Um ônibus a diesel Euro 3, por exemplo, muito recorrente em Bogotá, emite 70 milhões de partículas por centímetro cúbico.

De acordo com Enrique Enrich, gerente-geral da Scania Colômbia, a nova linha de motores se destaca por duas vantagens técnicas. A primeira é a tecnologia de combustão estequiométrica, na qual o motor é capaz de se ajustar de acordo com a pressão atmosférica, identificando como deve se comportar em determinada altitude – característica ideal para o plano de avanço tecnológico das cidades de Bogotá e Medellín. A segunda vantagem

do veículo é a alta tolerância a variações na especificação de combustível, com a possibilidade de trabalhar com diferentes qualidades de gás sem necessidade de fazer ajustes no motor.

A oferta da Scania para a Colômbia com essa mesma tecnologia abrange: motores de linha preparados para altitude (até 3.000 m); chassis para ônibus padron, 15 metros e articulados, assim como ônibus rodoviários para distâncias curtas; e chassis para caminhões de lixo, betoneiras e outras aplicações.

Além de zero emissão de material particulado, que do ponto de vista ambiental é uma necessidade e tendência nas grandes cidades, o novo ônibus Scania com motor a gás também é extremamente silencioso, ideal para transitar em zonas urbanas.

“Se combinarmos os benefícios

econômicos (baixo custo de combustível e manutenção) e os ambientais, esses motores têm tudo para ser um sucesso não só no transporte urbano de passageiros e de coleta de lixo, mas também em muitas outras aplicações”, completa Silvio Munhoz, diretor de vendas de ônibus urbanos para a região das Américas.

Além da nova gama de motores a gás natural (GNV), que também podem funcionar com biogás, o portfólio da Scania possui veículos movidos a combustíveis alternativos, como etanol e biodiesel, oferecendo soluções com diferentes níveis de emissões (Euro 4, 5 e 6).

O ônibus Scania Euro 6 a gás, único na Colômbia, realizou testes nas cidades de Bogotá, Cartagena, Valledupar e Medellín, sempre demonstrando desempenho positivo, segundo a montadora. ■

Linha
ULTRA

**Sistemas Elétricos de Portas
para veículos urbanos**

brapax
gente em movimento



Redução dos custos de manutenção

Reduz até 92% os custos de manutenção de portas.



Redução de parada de veículos

Reduz até 85% os eventos de paradas de veículos por problemas de portas.

**A economia que o
frotista precisa.**



Até
05 ANOS
DE GARANTIA
Paxplus Ouro

(51) 3271-2500

vendas@brapax.com.br

www.brapax.com.br

Não Arrisque. Use o Original!

Mercedes-Benz lança van Sprinter premium de 10 lugares

Carroceria da nova versão é a mesma do modelo 415 15+1, teto baixo, o que proporciona maior espaço interno e conforto aos passageiros

■ WAGNER OLIVEIRA



Com maior nível de conforto e equipamentos, nova Sprinter começa a chegar às vendas

De olho na dinâmica do mercado, a Mercedes-Benz lança mais um produto para avançar no segmento de vans. Com a nova Sprinter versão 9 (passageiros) +1 (motorista), a montadora da estrela de três pontas passa a oferecer um veículo com características premium entre comerciais leves.

Por quê? A nova versão é montada sobre a mesma plataforma da van Sprinter versão 15+1, ou seja, sobra espaço ao se

retirar seis assentos. E assim, com maior espaçamento entre as poltronas, o passageiro ganha mais conforto. Além disso, a montadora melhorou material de acabamento interno e dispõe um nível maior de componentes, além de oferecer uma pintura externa mais refinada.

“É um veículo que o mercado já vinha requisitando”, afirmou Carlos Garcia, gerente sênior da Mercedes-Benz para vendas

e marketing Sprinter no Brasil. Além de atender aos prestadores de serviços no segmento de turismo e hotelaria, o veículo também tem como alvo famílias que precisam de uma alternativa para passeios e viagens. “Esta nova versão da Sprinter chega para consolidar a imagem da Sprinter, que vem firmando conceito entre consumidores do segmento”, disse.

A nova versão tem a nomenclatura oficial de van Sprinter 415, aumentando o atual portfólio, que já conta com as versões 15+1, 17+1 e a também exclusiva versão 20+1 – a maior do segmento no país. A nova Sprinter já está chegando aos concessionários brasileiros, com preço sugerido de R\$ 139.628 (ICMS de 12%).

Os diferenciais do produto estão em itens como bancos de couro, volante multifuncional ajustável em altura e profundidade, piso acarpetado e diversos outros itens de alto padrão. “Com isso, assegura um excelente nível de qualidade para o transporte urbano, fretamento, escolar, executivo e turismo”, reforça Garcia.

De acordo com Garcia, os componentes da nova Sprinter já eram em parte oferecidos como opcionais em outras versões. Mas agora passam a ser itens de série na 415 9+1 para se diferenciar entre seus concorrentes. Para a Mercedes-Benz, trata-se de um novo produto de fábrica sem similar no mercado.

“Sempre optamos por oferecer um veículo com itens de fábrica para garantir confiabilidade e segurança para os nossos clientes”, disse Garcia. “O lançamento



**Com maior espaçamento,
poltronas de couro
têm mais conforto**

produtividade, assegurando rentabilidade para o cliente”, completou.

A carroceria da nova van Sprinter 9+1 é a mesma da versão 415 CDI 15+1 teto baixo para 15 passageiros. Com distância entre-eixos de 3.665 mm, seu comprimento é de 5.910 mm, com largura de 2.426 mm (com espelhos), altura externa (com ar condicionado) de 2.580 mm e altura interior de 1.650 mm.

De acordo com a Mercedes-Benz, o lançamento da marca valoriza ainda mais a linha Sprinter, que amplia as opções de escolha para os clientes. A Mercedes-Benz oferece a Sprinter com mais de 50 versões disponíveis, o que inclui as vans para passageiros, bem como furgões e chassis para

transporte de produtos.

Além do banco do couro, a van Sprinter 9+1 traz apoio de braços, que propicia boa acomodação, com conforto para os passageiros. A vantagem da configuração oferecida de fábrica é maior qualidade, robustez e segurança no transporte de passageiros. Com isso, a montadora pode estender a garantia de seus produtos – algo que fica comprometido quando o cliente terceiriza serviços num veículo comercial zero quilômetro.

A nova Sprinter 9+1 também se destaca por diversos outros itens de alta qualidade, que proporcionam praticidade e comodidade, entre eles, ar condicionado; piso acarpetado; volante multifuncional ajustável em altura e profundidade; porta-objetos; porta-garrafa; rádio CD/MP3 com conexão Bluetooth, SD Card e AUX-In; fechamento central das portas por controle

traz também todos os atributos e vantagens da Sprinter, referência em qualidade, conforto, segurança, agilidade, tecnologia e excelente custo operacional. Além disso, ela é reconhecida pela eficiência e alta

Linha
MUNDI

**Sistemas Elétricos de Portas
para veículos rodoviários**



brapax
gente em movimento



Sistema Antiesmagamento

Garante a segurança e o conforto dos passageiros no embarque e desembarque.



Bloqueador de Portas

Atende a Resolução CONTRAN 445/13 vigente desde janeiro de 2014.



Estanqueidade de vedação da porta

Garante o fechamento perfeito da porta, evitando ruído e troca de calor com o ambiente externo.

**A segurança que o
passageiro exige.**



Até
**05 ANOS
DE GARANTIA**
Paxplus Ouro

(51) 3271-2500

vendas@brapax.com.br

www.brapax.com.br

Não Arrisque. Use o Original!



Cor metálica, rodas e ar condicionado diferenciam o modelo Premium

remoto; vidros, travas e retrovisores elétricos; farol de neblina; roda de liga leve e limpador do para-brisa traseiro.

O sistema de ar condicionado, exclusivamente desenvolvido para as condições climáticas da América Latina, é um diferencial da Sprinter. Com um aviso de temperatura exterior, o motorista pode selecionar de maneira precisa a temperatura do interior do veículo e mantê-la sempre em um nível ideal, independentemente da temperatura externa e da radiação solar.

BLUE EFFICIENCY – A linha de veículos comerciais leves Sprinter cumpre com dois dos maiores desafios do transporte: redução

no consumo de combustível e no índice de emissões. Sua tecnologia Blue Efficiency, que utiliza sistema de recirculação dos gases de escape (EGR), abrange um pacote de eficiência que otimiza o funcionamento dos subsistemas internos do motor. Além disso, sua transmissão foi desenvolvida com base nas necessidades típicas da aplicação de veículos comerciais leves.

A van Sprinter 415 CDI 9+1 vem equipada com o motor Mercedes-Benz OM 651 LA biturbo de 4 cilindros – potência de 146 cv a 3.800 rpm, com torque de 33,6 mkgf de 1.200 a 2.400 rpm, o que garante maior agilidade no trânsito, com melhores arrancadas e retomadas e também com maiores velocidades médias.

Os motores da Sprinter harmonizam-se perfeitamente com a transmissão manual ZF ECO Gear 6S-450 de seis velocidades, cujas relações de marcha também propiciam redução no consumo de combustível.

Com uma relação de marchas otimizadas, o câmbio favorece as manobras em velocidades baixas. Já a relação da sexta marcha, 15% mais alta, contribui para manter a rotação do motor mais baixa, mesmo nas velocidades mais altas. O motorista ainda conta com um indicador que o auxilia na troca de marchas. Além de contribuir para a economia no consumo de combustível, essa transmissão, desenvolvida para o mercado brasileiro, possibilita melhor dirigibilidade e maior agilidade para o veículo.

O exemplar nível de segurança é um

diferencial da Sprinter. Um de seus principais destaques é o programa eletrônico de controle da estabilidade ESP Adaptativo no sistema de freio, que consiste na integração dos avançados sistemas ABS, ASR, BAS e EBV, reduzindo significativamente os riscos de acidentes, mesmo em situações críticas, além de garantir maior domínio e estabilidade do veículo.

A Sprinter traz também airbag de série para o motorista e, opcionalmente, para os acompanhantes dos bancos dianteiros. Além disso, o tensionador do cinto de segurança funciona de forma associada com o airbag. Há, ainda, o aviso sonoro que indica a falta do uso cinto de segurança do motorista.

MERCADO – Enquanto o mercado de veículos como um todo no Brasil já acumula queda de 5%, as vendas de vans, furgões e chassis-cabine cresceram 2% entre janeiro e abril deste ano em relação ao mesmo período de 2013.

Quando o segmento é específico para passageiros, o mercado de vans cresceu 16%, passando de 4.467 para 5.202 unidades nos quatro primeiros meses deste ano em relação ao mesmo período de 2013. Já a Sprinter, de acordo com a Mercedes-Benz, cresceu 36% – passou de 1.144 para 1.558 unidades emplacadas. O segmento de large vans, que considera todos os veículos de 3,5 t até 5 t, para transporte de carga e passageiros, cresceu apenas 2%, passando de 13.905 para 14.134 nos quatro primeiros meses deste ano.

Para Garcia, o mercado para vans de passageiros tende a manter o ritmo de crescimento até o final do ano. Ele também acredita que parte do aumento das vendas de vans está relacionada à Copa do Mundo por conta da maior procura pelos hotéis para atendimento dos turistas. Ele espera que, com as férias escolares, o setor de transporte de alunos renove parte da frota, como sazonalmente acontece com o segmento no Brasil. ■



Modelo também têm maior espaço para a colocação de bagagem

O LÍDER NÃO MUDA. EVOLUI.



Multifaces Comunicação

Inovação, credibilidade e liderança para o mercado de ônibus.

Líder em seu segmento e atuando há 25 anos, a SOBUS oferece a mais completa linha de peças, vidros e acessórios para carrocerias de ônibus. Além do destaque ao atendimento, sempre prestado com eficiência e qualidade, a equipe SOBUS antecipa os desafios e inovações do mercado de transporte de passageiros.

Representante das maiores encarroçadoras de ônibus do país, a empresa conta com duas unidades, sua matriz em São Paulo e uma loja em Recife inaugurada para atender a região nordeste com a mesma excelência.

Conheça a SOBUS
www.sobus.com.br

Distribuidor:
CAIO **MASCARELLO** **COMIL**

São Paulo
11 2955 0008



Recife
81 3476 1083

Al. 2º Sargt. Névio Barracho dos Santos, 480 – Pq. Novo Mundo – São Paulo – SP
Rua Presidente Nilo Peçanha, 302 – Bairro Prazeres – Jaboatão dos Guararapes – PE

Respeite os limites de velocidade.

Mascarello foca nos rodoviários

Encarroçadora paranaense cria unidade especial para fortalecer sua linha de ônibus rodoviários com ganhos de produção e agilidade nos processos

■ AMARILIS BERTACHINI



Para fortalecer sua linha de ônibus rodoviários, a paranaense Mascarello criou um novo departamento para tratar exclusivamente desse segmento. A nova unidade industrial foi inaugurada no dia 30 de maio passado, data do aniversário de 11 anos da encarroçadora.

Com a nova estrutura, a empresa visa ganhar agilidade nos processos, focar sua administração em cada linha de produto, aumentar o volume de produção e reduzir o tempo de processo de cada unidade, explica Jacel Duzanowski, diretor comercial da Mascarello.

Atualmente, a fabricante tem em sua linha de rodoviários o Roma 370, Roma 350, Roma 330, Roma MD e Roma 310, além da linha de fretamento com o Gran

Mini e o Gran Micro.

Segundo Duzanowski, a Mascarello deverá manter neste ano níveis de produção semelhantes aos de 2013, quando fabricou 2.481 ônibus, dos quais 760 modelos rodoviários, 602 urbanos, 451 intermunicipais e 668 micro-ônibus.

Para atingir esse resultado, além da reestruturação do novo departamento, a Mascarello está investindo em profissionais com experiência no mercado. Do ponto de vista dos reflexos do mercado como um todo no desempenho da empresa, o executivo acredita que as linhas de financiamento, o crescimento da economia e a definição quanto às licitações federais irão influenciar nos resultados da Mascarello em 2014.

URBANOS – Paralelamente, a empresa mantém-se atuante no segmento de veículos urbanos. No início de maio entregou uma frota de 15 novos ônibus ao transporte coletivo urbano de Cascavel (PR), cidade-sede da encarroçadora. Dez desses ônibus foram adquiridos pela empresa Pioneira Transportes e cinco foram entregues à empresa Viação Capital do Oeste.

Entre esses carros, uma unidade se destacou especialmente: o ônibus número 18.000, uma marca comemorativa na produção do mês em que a Mascarello completou 11 anos. “Com muito orgulho a Mascarello chegou a esse número e entrega esse ônibus para a cidade que escolheu para firmar suas raízes e escrever a sua história”, declarou Duzanowski.

A fábrica da Mascarello em Cascavel tem capacidade de produção de 15 veículos por dia, e também várias linhas de componentes para ônibus fabricados pela própria encarroçadora, como poltronas e portas.

Além das vendas ao mercado interno, a Mascarello exporta para mais de 20 países, entre eles Angola, Costa Rica, El Salvador, Chile, Uruguai, México, Argentina, Paraguai, Bolívia, Equador, Peru, Panamá, República Dominicana, Gana, Nigéria, Cabo Verde e Guiné Equatorial. No ano passado a empresa comercializou 312 unidades para o mercado externo. ■



**CHASSIS VOLVO. PRODUZEM
MAIS SEM DIVIDIR OPINIÕES.**



**PRATIQUE A
MATEMÁTICA
VOLVO**

Velocidade e álcool: combinação fatal.



Com um Volvo você planeja melhor seus custos de operação e aumenta sua produtividade. O Híbrido Volvo divide sua fonte de energia entre diesel e eletricidade, reduzindo a emissão de poluentes e o consumo de combustível. O B270F, o chassi mais leve da categoria com motor na frente, proporciona economia. E com o B340M há um aumento de 20% na capacidade de transporte em relação aos concorrentes com praticamente o mesmo custo operacional. Ou seja, você multiplica seus passageiros com menor quantidade de veículos. Além desses e outros chassis, você conta com a Telemática Volvo para controlar sua frota, reduzindo desperdícios.

FAÇA AS CONTAS. UM VOLVO SOMA PRODUTIVIDADE AO SEU NEGÓCIO.

ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/onibus



Maiores & Melhores | 2014

DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

O EVENTO QUE VAI PREMIAR A EFICIÊNCIA DO SETOR
TEM UM LUGAR RESERVADO PARA SUA EMPRESA.

Lançamento
da edição

Maiores & Melhores



2014



ANUNCIE NA EDIÇÃO. PARTICIPE DO EVENTO.

mais informações:

11 5096-8104 - [marcelofontana @ otmeditora.com.br](mailto:marcelofontana@otmeditora.com.br)



Novos veículos Comil para o governo federal

Fabricante gaúcha ganha concorrência para entregar mais 140 ônibus Piá para serem usados no monitoramento em programa federal de combate às drogas

■ AMARILIS BERTACHINI



Micro-ônibus Piá usado no programa Crack é Possível Vencer do governo federal

A encarroçadora Comil ganhou concorrência para fornecer, ainda neste ano, 140 micro-ônibus modelo Piá para o governo federal, dentro do programa Crack é Possível Vencer, uma ação de combate às drogas do Ministério da Justiça. Esta é a segunda vez que empresa participa da iniciativa.

Os primeiros 70 veículos já estão sendo entregues e o restante será repassado gradativamente até o final deste ano. Segundo João Luís Souza Amado, responsável pela área de negócios governamentais da Comil, os veículos vão auxiliar no monitoramento de segurança pública nas cidades contempladas pelo programa federal e, para essa ação, foram equipados com uma série de itens voltados a essa finalidade, como câmeras de videomonitoramento, roteador de wireless, sistema de Bluetooth, sala de operações, além de banheiro, minicozinha e outros recursos que visam dar autonomia às forças policiais fora de suas bases.

“O projeto dessas viaturas tem como destaque a autossuficiência em termos de

energia, configurando, assim, unidades móveis de atendimento completo, com soluções de TI totalmente integradas”, informa Amado.

No ano passado a empresa entregou 29 unidades desse mesmo modelo para a primeira fase do projeto, destinados para atuação nas regiões Norte e Nordeste. Ainda para 2014, a Comil prevê a conclusão de outros negócios nas áreas de policiamento, Exército e educação junto à União e a alguns estados. De acordo com a empresa, já está confirmado o fornecimento de mais de 600 veículos ao governo federal, ao Ministério da Justiça, Secretaria Extraordinária de Segurança para Grandes Eventos e Ministério da Educação.

FRETAMENTO E TURISMO – A empresa também fechou novos negócios no segmento de fretamento, com a venda de 79 unidades do Versatile Gold para um grupo composto por oito empresas do Estado de Minas Gerais. Este foi um dos maiores

negócios em volume do modelo já registrados pela marca gaúcha.

Os veículos estão distribuídos entre as empresas Viação São Luiz (21 unidades), Turim Transportes (15), Translíder (dez), Viação Sol e Mar (oito), Sem Fronteiras (três), Ferreira e Ferreira (três), Rouxinol (16) e Grupo Transmoreira (três). Essas companhias se juntaram para efetuar uma única compra com o intuito de garantir maior poder de negociação, conforme explica o diretor da Viação São Luiz, Vander Odilon Ferreira.

Para atingir um consenso na escolha do produto, o grupo levou em consideração o design atualizado do Versatile Gold, assim como sua relação custo-benefício. Todas as 79 unidades possuem a mesma configuração, com 48 lugares, e alguns detalhes em especial foram solicitados pelos clientes, como sensores de marcha a ré, tomada elétrica de 12 volts no painel do motorista e campanhas internas de solicitação de parada.

No mercado capixaba, as empresas Marlim Azul Turismo e JR Turismo reforçaram suas frotas com veículos Comil. A Marlim Azul Turismo investiu em duas unidades do Campione HD, duas do Campione 3.25 e um Versatile Gold, e a JR Turismo adquiriu um Campione HD e um Campione DD. Todos os veículos já vêm operando em serviços de turismo rodoviário dentro e fora do estado. Esta foi a primeira vez em que os dois clientes optaram por veículos da marca. ■

Os pontos mais perigosos das rodovias federais brasileiras

O Programa Volvo de Segurança no Trânsito lança o Atlas da Acidentalidade no Transporte Brasileiro, que apresenta um conjunto de informações sobre acidentes rodoviários



O estudo mostra que, em 2012, foram registrados 184 mil acidentes nas rodovias federais

O estudo estatístico patrocinado pela Volvo Latin America reúne dados sobre o número de acidentes e de vítimas, as principais causas e as mais letais, os períodos do dia e horários em que são mais frequentes, além de destacar os trechos mais perigosos das quatro rodovias mais movimentadas do país: a Presidente Dutra, a Régis Bittencourt, a Fernão Dias e a BR-040.

O trabalho mostra dados de acidentes com todos os tipos de veículos e detalha as ocorrências com caminhões e ônibus, reunidas no estudo numa categoria chamada veículos comerciais. “O documento serve de alerta para a sociedade como um todo e para o setor de transporte de cargas e passageiros mais especificamente como uma orientação para circular pelas

principais rodovias federais com mais segurança”, destaca Anaelse Oliveira, responsável pelo Programa Volvo de Segurança no Trânsito.

O Atlas da Acidentalidade foi produzido a partir da análise estatística do banco de dados dos acidentes registrados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) entre 2008 e 2012, nas 103 rodovias federais que cortam o país. O trabalho envolveu, durante quase um ano, a participação de consultores e estatísticos. “Podemos trazer ao público desde os números gerais sobre acidentes até uma análise específica sobre o transporte comercial, com muita qualidade na informação”, afirma o coordenador técnico do projeto, professor Sebastião Amorim, do Departamento de Estatística da

Unicamp e Diretor da Tecnométrica, que já participou de importantes estudos na área para o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

O Atlas mostra que, em 2012, foram registrados 184 mil acidentes nas rodovias federais do país, com um saldo de 8.665 mortos. O número equivale a uma média de 23,7 mortes por dia, praticamente uma por hora.

O estudo também aponta os índices de gravidade dos acidentes de acordo com a causa. Quanto mais alto o índice, maior a gravidade. Em 2012, a principal causa de acidentes nas rodovias federais foi a falta de atenção ao dirigir, com 61.176 ocorrências, com um índice de gravidade 2,9. Já a ultrapassagem indevida foi responsável pelos acidentes mais graves: 4.132 acidentes, com um índice de gravidade de 5,6. Ela é seguida pela ingestão de álcool, com 7.592 acidentes e índice 4,4; e por dormir ao volante, com 4.625 acidentes e índice de gravidade 4,0.

Segundo o documento, a maior parte dos acidentes acontece durante o dia. Já os mais letais ocorrem no período da madrugada, por volta das 4 horas da manhã. Os acidentes de maior gravidade foram registrados aos domingos, com 70 mortos por mil acidentes, e aos sábados, com índice de 60 mortos por mil acidentes.

LÍDERES EM ACIDENTES – Em 2012, os estados de Minas Gerais, Paraná e Santa Catarina tiveram o maior número de

ÔNIBUS: ÍNDICE DE GRAVIDADE DE ACIDENTES POR CAUSA (2012)



acidentes, com 26.711, 20.739 e 18.276 ocorrências respectivamente. Minas Gerais também lidera a lista dos estados com maior número absoluto de vítimas fatais, com 1.196 mortos, seguido pela Bahia, com 859, e pelo Paraná com 854 mortos.

As rodovias MG-381, RJ-101 e BA-116 concentram o maior número de vítimas fatais por trecho de rodovia, com 277, 265 e 252 mortos em números absolutos. A letalidade para estes estados a cada mil acidentes é de 27,2; 43,2 e 91,2 mortos respectivamente.

O Atlas da Acidentalidade analisou trechos das rodovias que ligam quatro dos principais centros do país: a Presidente Dutra, a Fernão Dias, a Régis Bittencourt e a BR-40. O estudo estatístico aponta que os pontos críticos normalmente se encontram nas saídas e nas chegadas das cidades.

De acordo com o estudo, em 2012, 71 mil acidentes envolveram os veículos comerciais, com 4.230 mortos, ou seja, uma média de 11,6 mortes por dia. "O problema dos acidentes e das mortes envolvendo veículos comerciais é extremamente grave. Ele acarreta perdas que afetam negativamente um dos setores essenciais ao desenvolvimento do país. É preciso ter a dimensão do problema para poder atacar as causas. Por isso, a importância de trabalhos estatísticos sobre o tema" destaca J. Pedro Corrêa, consultor do Programa Volvo de Segurança no Trânsito.

ÔNIBUS – Em 2012, ocorreram 10.630

acidentes com ônibus nas rodovias federais. O número de vítimas fatais chegou a 764, uma média de 2,1 mortes por dia.

Os acidentes com ônibus acontecem em maior número durante a semana, mas são mais letais aos sábados, com 116 mortes por mil acidentes, e aos domingos, com 138 mortes por mil acidentes. O horário das 4 da manhã é crítico, com as ocorrências mais graves.

A falta de atenção também foi a maior causa dos acidentes com ônibus em 2012, com 4.092 ocorrências e índice de gravidade de 2,5. O principal motivo dos acidentes letais foi dormir ao volante, com 198 acidentes e índice de gravidade 7,2. Os acidentes mais graves também foram causados pela ultrapassagem indevida, com 257 acidentes e índice de gravidade 5,9; velocidade incompatível, com 357 acidentes e índice de gravidade 5,1; e pela ingestão de álcool, com 260 acidentes e índice de gravidade de 5,1.

O Atlas da Acidentalidade indica ainda os pontos críticos das rodovias Presidente Dutra, a Fernão Dias, a Régis Bittencourt e a BR-40. Na rodovia Fernão Dias, o trecho com maior número de acidentes envolvendo caminhões e ônibus está localizado em torno do Km 480,1, na área entre a entrada da MG-040, no Parque Industrial, e a entrada da BR 262 em Betim (MG). Na região ocorreram 285 acidentes em 2012. Já o trecho com maior número de mortes é em torno do Km 676,9, na entrada BR-354, na região de Perdões (MG), com 6

vítimas fatais.

Na rodovia Presidente Dutra, o trecho onde aconteceu o maior número de acidentes está localizado em torno do Km 174,1, na área que vai da entrada da rodovia RJ-085, em São João de Meriti (RJ), e a entrada para a RJ 103, em Coelho da Rocha (RJ). No local aconteceram 453 acidentes no ano de 2012. O trecho com mais mortes foi identificado ao redor do Km 288,7, que vai da entrada da rodovia RJ 157 até a entrada da RJ-159, em Floriano (RJ). Foram contabilizadas quatro mortes no local em 2012.

Na rodovia Régis Bittencourt, o maior número de acidentes foi identificado na área de cinco quilômetros em torno do Km 113,4, na região da entrada da BR-376 e a da BR-476, na região do Pinheirinho, em Curitiba. Lá ocorreram 101 acidentes em 2012. Os arredores do Km 99,1, na área que abrange a entrada da BR-277 e a entrada da BR-376, registrou o maior número de vítimas fatais, com quatro mortos em acidentes envolvendo veículos comerciais.

Na rodovia BR-40, o maior número de acidentes ocorreu nos cinco quilômetros ao redor do Km 121, no trecho localizado da entrada da RJ-103 até a entrada da RJ-071/081, na área da Linha Vermelha. Os acidentes no local somaram 285 ocorrências. Os cinco quilômetros em torno do Km 744,1, na região da entrada da MG-452 e da entrada da BR-499, em Santos Dumont (MG), foi o trecho com maior número de mortes, com sete vítimas fatais. ■

Dez anos do Bilhete Único

SPTrans busca sistema tarifário diversificado para atrair novos usuários com perfis e necessidades diferentes de uso do transporte coletivo

■ AMARILIS BERTACHINI

Uma política tarifária flexível o suficiente para que cada usuário do transporte público urbano possa optar por um perfil de bilhetagem que mais se encaixe em suas necessidades. Essa é uma das principais metas do governo municipal de São Paulo para conquistar novos passageiros para o transporte coletivo.

“Temos que ir aproximando o tipo de tarifa de todos os nichos de usuários que hoje talvez não atendamos por falta de uma política tarifária que sirva para ele”, declara Aduino Farias, diretor de gestão econômico-financeira da SPTrans.

Neste ano do aniversário de dez anos do Bilhete Único – criado em 2004, na gestão da ex-prefeita Marta Suplicy – o mecanismo de pagamento já começa a ganhar contornos de modernização após ter permanecido anos sob um mesmo modelo. Atualmente, esse sistema permite que o passageiro faça até quatro viagens de ônibus durante três horas ou três viagens de metrô durante três horas mais um embarque no metrô.

Mas o governo municipal já começou a ampliar as opções para os usuários e criou recentemente três variações de bilhetagem: o Bilhete Único Mensal, lançado em novembro do ano passado, com o qual o cidadão paga um valor fixo de R\$ 140 e viaja quantas vezes precisar em um prazo de 31 dias; o Semanal, criado em abril deste ano, que pela tarifa de R\$ 38 permite um número irrestrito de embarques durante sete dias e o Bilhete Único Diário, indicado para um perfil de uso eventual, mas intenso, com viagens ilimitadas ao longo de uma única jornada, por uma tarifa de R\$ 10. Atualmente, na média dos dias

úteis, estão sendo transportados 130 mil passageiros com o cartão mensal e 3,5 mil passageiros com o semanal. Ainda não há estatística sobre o Diário.

Diante da percepção de que a política tarifária deve ser um facilitador para o usuário, e não um elemento restritivo, Farias afirma que os próximos passos são de evoluir ainda mais na variedade de opções, como, por exemplo, uma tarifa para quem precisa usar o transporte público somente nos finais de semana e outra para quem transita apenas nos dias úteis.

Outra tendência para o futuro é convergir o sistema de cobrança de tarifas e de integração para sistemas baseados em

telefonias móveis, o que permitiria realizar a recarga do bilhete via telefone celular, reduzindo o tempo gasto pelos usuários na fila para compra de crédito.

UMA DÉCADA – Em sua avaliação, estes dez anos de Bilhete Único mostram que o projeto é vitorioso. Farias lembra que a modalidade foi criada em um momento de perda de participação de passageiros no transporte coletivo. “O ônibus vinha num processo de informalidade em sintonia com o aumento de perueiros e o bilhete foi um dos pontos do programa de governo de 2001 a 2004 que incluía legalizar, formalizar os operadores e colocar todos debaixo do meio de pagamento comum. Foi criada nova legislação do transporte, foi feita a licitação, foram implantados corredores e foi implementado o Bilhete Único. Depois disso, o Bilhete Único entrou também para o metrô e para a CPTM. O ônibus vinha sistematicamente perdendo passageiros desde 1996 e a partir de 2004 ele voltou a crescer”, conta o executivo.

De 2004 para 2005, houve um salto imediato de 1,6 bilhão para 2,5 bilhões de passageiros. Em 2013 foram transportados 2,9 bilhões de pessoas na cidade de São Paulo, segundo dados da SPTrans (ver tabela).

Além disso, ele destaca que a arrecadação cresceu após a implantação do sistema e a segurança aumentou. Em 2003 houve 11 mil assaltos nos ônibus e em 2013 essas ocorrências caíram para 600, ou seja, uma redução de 94%, porque a maioria estava associada à presença de dinheiro na carteira. “Sob qualquer aspecto que se olhe, o Bilhete Único representou um instrumento vitorioso para a cidade”, defende Farias. ■

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS ⁽¹⁾ (em mil)			
Ano	Com Bilhete Único ⁽²⁾	Em dinheiro ⁽³⁾	Total
2004	675.310	1.002.210	1.677.520
2005	1.716.093	791.082	2.507.175
2006	1.960.355	700.755	2.661.110
2007	2.138.260	593.708	2.731.968
2008	2.452.329	383.527	2.835.856
2009	2.574.681	295.326	2.870.008
2010	2.657.265	258.726	2.915.991
2011	2.703.222	237.673	2.940.895
2012	2.690.017	226.938	2.916.955
2013	2.703.395	220.818	2.924.212
2014 ⁽⁴⁾	872.588	77.097	949.685

⁽¹⁾ Corresponde ao total de passageiros registrados nos validadores eletrônicos - ⁽²⁾ O Bilhete Único foi implantado em 18 de maio de 2004 - ⁽³⁾ Pagamento em dinheiro diretamente ao cobrador, sem utilização do Bilhete Único. Em 2004 também há registros de passes de papel - ⁽⁴⁾ Corresponde ao período de janeiro a abril

LIDERANÇA ABSOLUTA EM BILHETAGEM ELETRÔNICA NOVO VALIDADOR V3680





Campanhas tentam conter incêndios contra ônibus

Sindicatos patronais buscam mostrar à população efeitos nocivos que ela sofre quando um veículo do transporte público é alvo de criminosos

■ WAGNER OLIVEIRA

Mais de setenta veículos do transporte coletivo queimados em apenas cinco meses do ano em São Paulo. Greve de cobradores e motoristas, que paralisaram a maior cidade do país por aumento de salários. Movimento Passe Livre, que ao reivindicar revisão do aumento das passagens nos coletivos da capital paulista, desencadeou a partir do ano passado uma das maiores ondas de manifestações da história recente do Brasil.

Todos esses movimentos acabaram colocando o ônibus como vítima – não só em São Paulo como em outras capitais pelo país afora. Mas por que um meio de transporte tão importante para

o cotidiano dos brasileiros e essencial na formação das cidades da forma que as conhecemos hoje passou a ter uma conotação negativa nos últimos grandes acontecimentos nacionais?

A resposta mais fácil está na insatisfação dos usuários com a qualidade do serviço prestado ou na irracionalidade de pessoas criminosas que buscam chamar a atenção para suas causas. Mas por que descontar a ira em um sistema, que, bem ou mal, é responsável pela mobilidade de milhões de pessoas todos os dias, que ainda hoje é essencial e vital para o crescimento da economia brasileira?

Crime organizado, infraestrutura urbana deficiente e transporte individual são comumente lançadas no noticiário como outras explicações que contribuem para a ebulição de um ambiente caótico, fazendo com que toda a sociedade sofra as consequências, principalmente, os mais pobres, que dependem do ônibus para sobreviver.

Se o Brasil não tem o melhor sistema de ônibus, também não é dos piores. Às vezes, despreparo de motoristas, veículos lotados, barulhentos e sem sistema de ar condicionado e itinerários complicados irritam milhões de passageiros que precisam do ônibus para trabalhar, estudar, pagar contas,

visitar parentes ou passear.

Mas, se existem muitas críticas, há que também de se reconhecer que muita coisa evoluiu e vem melhorando nos últimos anos. Bilhete Único, veículos mais modernos e confortáveis, construção de corredores BRT, faixas exclusivas, sistemas informatizados de informação chegam para oferecer um serviço de melhor qualidade. É claro que os investimentos não acontecem na velocidade das necessidades, até porque os políticos no Brasil não têm o hábito de se anteciparem às dificuldades.

Desde que decidiu profissionalizar a sua administração, o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss) busca fazer um trabalho para se relacionar melhor com a sociedade, dando esclarecimentos aos usuários e ampliando a parceria com o gestor público na solução dos problemas.

Atualmente, o SPUrbanuss veicula na mídia a campanha “Ônibus queimado não vai a lugar nenhum” para esclarecer às pessoas sobre os malefícios que a perda de um ônibus incendiado causa. De acordo com balanço da entidade, ao longo dos últimos cinco anos, cresceu o número de veículos incendiados e o prejuízo das empresas concessionárias do serviço de transporte por ônibus em São Paulo: de 16 veículos incendiados e um prejuízo de R\$ 8 milhões em 2009, passou para 53 ônibus incendiados e prejuízo superior a R\$ 26 milhões em 2013, além dos mais 70 só neste ano. No total, as empresas operadoras tiveram perda de 189 ônibus e R\$ 94 milhões. Os veículos incendiados, quase todos com meia vida útil, foram substituídos por novos, aumentando o custo de produção dos serviços.

“Mas o prejuízo maior é a falta de transporte público para a população que depende dele. A retirada de um ou

mais ônibus incendiados da operação de uma determinada linha pode provocar uma significativa queda do número de paradas nos pontos e redução impactante da frota”, afirma Francisco Christovam, presidente do SPUrbanuss.

Para o executivo, o mais preocupante é que colocar fogo em ônibus se tornou um recurso empregado para conferir visibilidade ao indivíduo que pratica o ato de selvageria e banditismo. Em quase todos os incêndios provocados, o ônibus encontrava-se em plena operação, com tripulação e passageiros a bordo. Em alguns casos, os incendiários nem sequer deram tempo aos usuários para que descessem do veículo e se protegessem.

“Os motoristas e cobradores que atuam nas regiões onde os ônibus são mais frequentemente incendiados começam a dar sinais de que não querem mais trabalhar em determinados horários ou quando há indício de manifestação. O receio de colocar suas próprias vidas em risco tem criado um ambiente de apreensão e de medo. No final do ano passado, um motorista que decidiu ajudar uma cadeirante a sair de um ônibus em chamas teve o braço queimado e ficou com sequelas para o resto da vida”, reforça.

Sendo assim, o sindicato patronal de São Paulo defende uma punição exemplar para os criminosos. “Pela irresponsabilidade e inconsequência, bem como pelos resultados graves do ato praticado, o incendiário deve ser recolhido e encaminhado para tratamento mental ou preso e condenado por periclitção à vida, tentativa de homicídio e dilapidação do patrimônio alheio, entre outros crimes previstos no Código Penal”, diz Christovam. “Quer nos parecer que o incendiário está muito mais para criminoso do que para doente mental.”

Por todas essas razões, a questão já

ganhou uma dimensão que exige urgentes providências das autoridades constituídas, em especial daquelas ligadas à área da segurança pública. “A demora em capturar e responsabilizar os incendiários tem contribuído para o crescimento vertiginoso desse crime. Atear fogo em ônibus é caso de polícia”, finaliza o presidente de SPUrbanuss.

A Federação das Empresas de Transporte do Rio (Fetranspor), que também realiza a campanha “Ônibus Queimado não Serve à População”, sofre as consequências do vandalismo. Levantamento feito pela entidade mostra que, pelo menos, 41 ônibus foram queimados desde janeiro, geralmente durante confrontos, provocaram prejuízos para as empresas de R\$ 14,3 milhões. Além disso, outros 13 veículos foram depredados este ano, gerando prejuízo de mais R\$ 1 milhão às transportadoras. Os números já ultrapassaram os do ano passado, quando 31 ônibus foram incendiados ou depredados, gerando um prejuízo de R\$ 4 milhões.

As estatísticas revelam ainda que, desde 2000, 501 veículos foram depredados e 487 incendiados em todo o Estado do Rio de Janeiro, causando um prejuízo de cerca de R\$ 118 milhões. De acordo com a entidade, ao contrário do que muitos acreditam, os ônibus não possuem amparo financeiro do estado nem seguro – inviável por conta dos altos custos. Toda vez que um ônibus é incendiado ou depredado, o prejuízo é do empresário e do setor.

Segundo a Fetranspor, a violência atinge indistintamente os rodoviários, os passageiros e toda a sociedade. Além disso, provoca “sensação de insegurança e vulnerabilidade”. Profissionais agredidos por manifestantes precisam passar por um processo de readaptação com apoio de trabalho psicológico. ■

Revista Veja usa ônibus Marcopolo para percorrer o Brasil

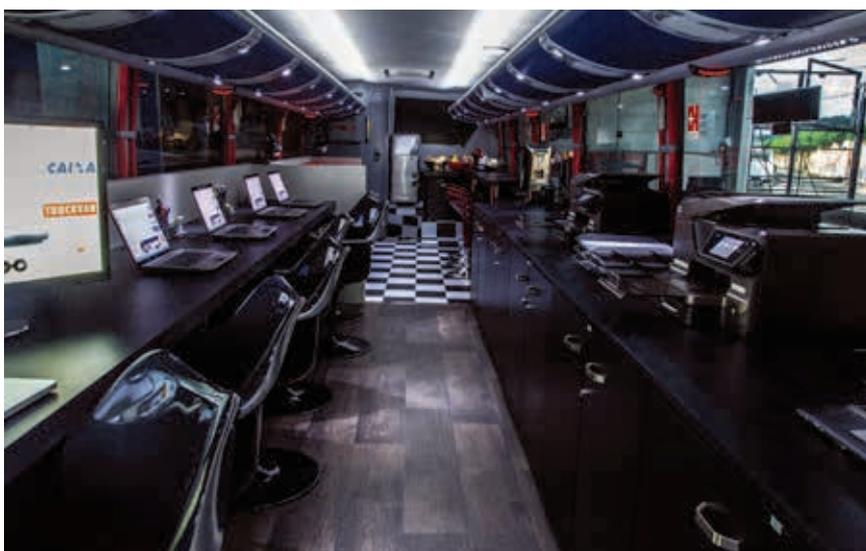
Redação móvel visita 13 estados brasileiros e o Distrito Federal, passando ao longo de 10 mil quilômetros com a missão de revelar os aspectos econômicos e sociais do Brasil

■ SONIA MORAES

Um ônibus Paradiso 1200 Geração 7 da Marcopolo está sendo utilizado pela revista Veja em um projeto de jornalismo itinerante pelo Brasil no qual participa uma equipe de 20 profissionais entre editores, repórteres, fotógrafos e cinegrafistas.

Além de adesivagem especial, o ônibus montado em chassi Mercedes-Benz recebeu várias adaptações em seu interior feitas pela Truckvan, empresa especializada na fabricação de unidades móveis customizadas, para ser usado durante um mês como redação móvel. No espaço, que contém 12 poltronas, foi instalado seis computadores, duas impressoras e um microbar.

A caravana batizada de Expedição Veja partiu de Guarulhos (SP) no dia 6 de maio e a primeira parada ocorreu em Jundiá (SP), cidade brasileira com o maior crescimento de famílias de



Espaço interno contém 12 poltronas, seis computadores e duas impressoras

classes A e B. O total de 10 mil quilômetros que serão percorridos pelos profissionais da revista inclui os estados do

Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Bahia, Piauí, Ceará, Pernambuco,

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

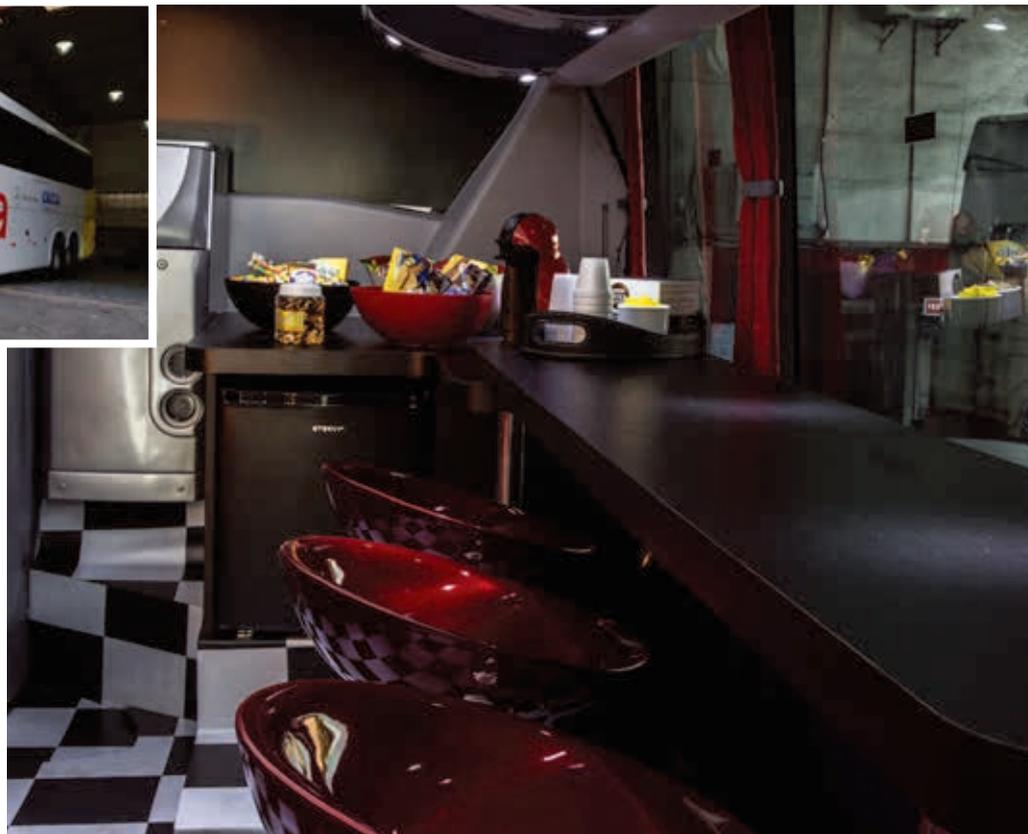


A redação móvel possui até um microbar

Minas Gerais e Rio de Janeiro, além do Distrito Federal.

Segundo a revista Veja, o roteiro da expedição foi traçado com base em uma rigorosa pesquisa de dados econômicos, sociais e educacionais. "A missão desta caravana é revelar um Brasil pouco visível: aquele formado por empreendedores que se dispuseram a enfrentar – e conseguiram superar – as enormes barreiras que o país apresenta aos que querem inovar, investir e competir ombro a ombro com as nações mais desenvolvidas do mundo."

Além da adaptação do ônibus, a Truckvan também é a responsável por toda a operação e logística do projeto. "Estamos cuidando de todo o serviço de internet, filmagem da rota, hotel, passagens aéreas para troca de equipes e alimentação",



destaca Lia Braga, coordenadora do departamento de produção e eventos da Truckvan.

Durante as viagens, um carro de apoio com um técnico engenheiro, um produtor e um segurança escoltará o ônibus.

Até o fim de maio, a expedição já passou por cidades como Joinville (SC), Não-Me-Toque (RS), Guarapuava (PR), Três Lagoas (MS), Rondonópolis (MT), Sorriso (MT) e Luís Carlos Guimarães (BA), apelidada de cidade que mais cresce no Brasil. ■

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



5
anos de
garantia



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

Goodyear investirá US\$ 500 milhões em nova fábrica

O complexo industrial será construído no continente americano e terá capacidade para produzir seis milhões de pneus ao ano a partir do primeiro semestre de 2017

A Goodyear investirá cerca de US\$ 500 milhões em uma nova fábrica que será construída na América Latina ou na América do Norte. O complexo industrial terá capacidade para produzir seis milhões de pneus por ano e a previsão é que a operação tenha início no primeiro semestre de 2017.

O anúncio da nova fábrica ocorreu durante a apresentação do plano de alocação de capital de US\$ 1,1 bilhão para o período de 2014-2016. Com o plano atualizado a empresa pretende aumentar o valor para o acionista, oferecendo cerca de US\$ 650 milhões em retornos para os investidores, bem como fortalecer o balanço patrimonial

e investir no crescimento de alto retorno.

Entre os vários objetivos, o plano inclui um adicional de US\$ 300 milhões para as despesas de capital de crescimento, aumento em 20% do dividendo trimestral para as ações ordinárias da Goodyear, de US\$0,05 para US\$ 0,06 por ação, a partir de setembro, e aumento do programa de recompra de ações em US\$ 350 milhões para permitir que a Goodyear adquira até US\$ 450 milhões de suas ações até 2016.

“Este plano atualizado reflete o compromisso da Goodyear para equilibrar todas as nossas prioridades – dando retorno em dinheiro para os acionistas, investindo em projetos de crescimento de alto retorno e alcançando métricas de grau de investimento para gerar valor em longo prazo para os acionistas”, disse Richard J. Kramer, presidente e CEO da Goodyear.

Segundo Kramer, a nova fábrica de pneus vai apoiar o crescimento de longo prazo da Goodyear em segmentos de alto valor agregado para equipamentos originais e de reposição. “Com a crescente demanda do consumidor por



ossos pneus de alto valor agregado na América do Norte e América Latina, este é o momento certo para investir em capacidade de produção adicional nas Américas, para manter a posição de liderança da Goodyear e aumentar os lucros para além de 2016”, disse o presidente da Goodyear. ■



Richard J. Kramer, presidente e CEO da Goodyear: a nova fábrica apoiará a empresa em segmentos de alto valor agregado

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



Tecnologia é nossa arte

Aplicativo dá mais liberdade aos deficientes visuais

Com a solução criada pela Cittati, que pode ser instalada no celular, o passageiro tem acesso às informações do sistema de transporte em formato de áudio

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Cittati, empresa especializada em ITS (Intelligent Transportation System), desenvolveu um aplicativo que proporciona mais autonomia para pessoas com deficiência visual na hora de utilizar o ônibus, informando qual ônibus está chegando ao ponto, por meio de um dispositivo de voz. A novidade é que o CittaBus Acessibilidade está disponível nas plataformas do Android quanto o iOS. A solução é uma versão do CittaBus, já implementado na Região Metropolitana de Recife desde fevereiro.

A ferramenta destinada aos deficientes visuais foi lançada em

13 de maio pelo Sindicato de Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Pernambuco (Urbana-PE). A solução foi criada em parceria com o desenvolvedor de software, Luiz Eduardo Porto, ele mesmo deficiente visual desde os 23 anos. “Com base nas dificuldades que enfrento todos os dias para utilizar o transporte público, idealizei o aplicativo como um módulo a ser acrescentado ao sistema já existente (CittaBus). Recebi todo o apoio da Cittati para levar adiante o projeto e firmamos uma parceria muito boa”, conta.

Com o aplicativo instalado em seu celular, o deficiente visual tem acesso às informações do CittaBus em formato de áudio, possibilitando ao usuário saber quais linhas passam pelo ponto em que ele se encontra e qual o tempo de previsão de chegada dos veículos.



“Antes, o deficiente visual para pegar determinado ônibus tinha que parar um por um para perguntar qual a linha que ele percorria. Agora, com as informações de previsão de chegada do veículo de interesse, o usuário pode pegar o ônibus correto de uma maneira



para chegar, para confirmar a informação que o aplicativo me passa”, explica Luiz Eduardo Porto.

Segundo o desenvolvedor do sistema, o aplicativo está ainda em seus primeiros passos e será constantemente aprimorado. “Estamos trabalhando para agregar novas funcionalidades que ajudem o deficiente visual a ter mais independência ainda. Acho que é uma forma de termos uma abordagem diferente do transporte público, fazendo melhor uso do mesmo e tornando-o mais amigável”, acredita Porto.

Até o momento, existem pouco mais de 750 usuários utilizando o CittaBus

Luiz Eduardo Porto, deficiente visual desde os 23 anos, desenvolveu a ferramenta em parceria com a Cittati

Acessibilidade, de acordo com a Cittati. O sistema já está presente em cinco cidades: Recife e Santa Rita, em Pernambuco; Colatina, no Rio de Janeiro; Rio Branco, no Acre; Rio Grande, Rio Grande do Sul. Todas as pessoas que utilizam transporte público nestas cidades podem adotar o aplicativo.

MAIS INFORMAÇÃO – A versão atual do CittaBus, lançada em fevereiro, já avisa quais veículos são adaptados para cadeirantes. Com aproximadamente 60 mil downloads, o software engloba 70% da frota da Região Metropolitana do Recife, o que corresponde a 2,1 mil ônibus. No Recife, dez empresas já possuem o cadastro no aplicativo: CRT, Itamaracá, Empresa Metropolitana,



Versão atual informa quais veículos são adaptados para cadeirantes

Cidade Alta, Rodotur, Pedrosa, Rodoviária Metropolitana e Caxangá, Transcol, São Judas Tadeu.

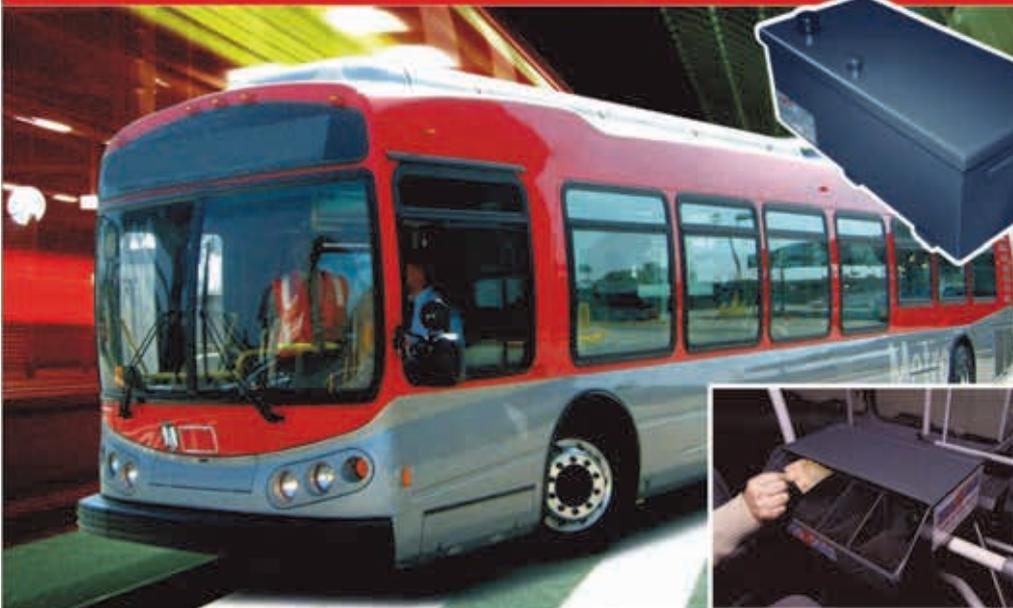
O CittaBus oferece informações em tempo real sobre o horário de partida e chegada de ônibus e quais linhas passam em determinados pontos. A ferramenta, desenvolvida

pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Pernambuco, pode ser baixada através do site ou pelo celular. Por meio do serviço, os usuários podem se programar para estar na parada de ônibus quando o veículo estiver perto de chegar. Além disso, a solução informa quais são as linhas oferecidas no ponto de ônibus pesquisado, assim como o trajeto percorrido por elas.

Outra funcionalidade recém-lançada no transporte público do Recife é o serviço “Wi-fi nas Paradas”, que disponibiliza internet gratuita, em dez pontos de ônibus da cidade. A Internet pode ser usada por 24 horas diariamente e não é necessário possuir senha para efetuar login, basta se conectar à rede CittaBus. ■

Lucro Garantido!

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



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

www.segcash.com.br

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

SEGCASH[®]
Comércio de Sistemas de Segurança

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

Mais segurança e economia

Elevadores para veículos pesados começam a conquistar o mercado, trazendo benefícios em comparação às tradicionais valas; a Comil é uma das empresas que adquiriu o produto recentemente

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



O elevador permite que o veículo seja baixado mesmo em uma eventual pane elétrica

garante também mais segurança e permite que o veículo seja baixado mesmo em uma eventual pane elétrica, o que não é possível no sistema de rosca sem fim, amplamente utilizado no mercado.

Os elevadores com sistema hidráulicos apresentam uma série de vantagens, quando comparados com o sistema de valas que ainda é muito usado no país, segundo o fabricante. “Com o elevador, a segurança, na hora de fazer a manutenção do veículo, é bem maior, principalmente em caso de vazamento de combustível. O equipamento permite ainda o melhor aproveitamento do espaço, em relação às valas”, afirma Rogério Moro, gerente comercial da Stertil Koni.

A Stertil Koni apresenta ao mercado o elevador de colunas móveis para ônibus e caminhões. A empresa atua no Brasil há três anos, comercializando produtos fabricados na Holanda. Os seus principais clientes são empresas de ônibus, concessionárias e fabricantes de chassis e carrocerias. Em 2013, a companhia vendeu no mercado brasileiro 12 elevadores; para este ano, a expectativa é

chegar a 19 conjuntos.

O destaque é o equipamento ST 1075 FWF, com capacidade de 7,5 toneladas por coluna (30 toneladas em um conjunto de quatro colunas) e com tecnologia sem fio. Devido ao sistema hidráulico utilizado, os elevadores da Stertil Koni apresentam vida útil mais longa por não existir parte suscetível ao desgaste, como fusos e porcas. Essa tecnologia

A companhia realizou uma pesquisa comparativa entre os custos de produção da condição de uma empresa sem o equipamento e os gastos após a compra. A análise levou em conta o tempo de cada atividade do mecânico a partir de informações coletadas com clientes que adquiriram ou testaram os elevadores de colunas móveis da marca. Os cálculos apresentam uma média entre as medições

de diferentes empresas de ônibus.

Segundo dados da Stertil Kon, a economia de tempo de para as atividades mecânicas chegou a 28%. Em termos de custos, considerando que o elevador pode substituir três valetas, há uma redução média de 25% nos gastos com manutenção da frota. Com as colunas de elevação, as manutenções são mais rápidas, permitindo que uma mesma equipe atenda à maior quantidade de veículos ou ainda que o frotista aumente o nível de confiabilidade de seus veículos e, em alguns casos, até reduza sua frota reserva.

COMIL – A Stertil Koni vai fornecer um conjunto de elevadores para a Comil. O equipamento é dotado de quatro colunas com capacidade de elevação de 7,5

toneladas por coluna e será utilizado em uma nova linha de produção na unidade fabril de Erechim, no Rio Grande do Sul. O modelo ST 1075 FWF foi escolhido por ser um elevador flexível que atende à necessidade do cliente, podendo elevar ônibus de quaisquer entre-eixos. “A venda foi concretizada após uma visita de demonstração a um cliente atual no Rio Grande do Sul que opera três de nossos conjuntos em ritmo de linha de produção, desempenhando atividades semelhantes às da encarroçadora. Depois de ver nossos conjuntos em operação, a equipe de engenheiros da empresa se convenceu da segurança e versatilidade de nosso equipamento”, relata Moro.

O produto adquirido pela companhia permite a execução de serviços na parte inferior dos ônibus, tais como aplicação

de resina, instalação de chicotes, reparos e outras manutenções, que comumente o mercado nacional realiza por meio de valetas. “Ao buscar alternativas mais seguras e flexíveis às mudanças do processo, optamos por iniciar o trabalho com um conjunto de elevador da Stertil Koni, que atende a todas as nossas necessidades”, afirma Guilherme Pegoraro, engenheiro de Desenvolvimento da Comil.

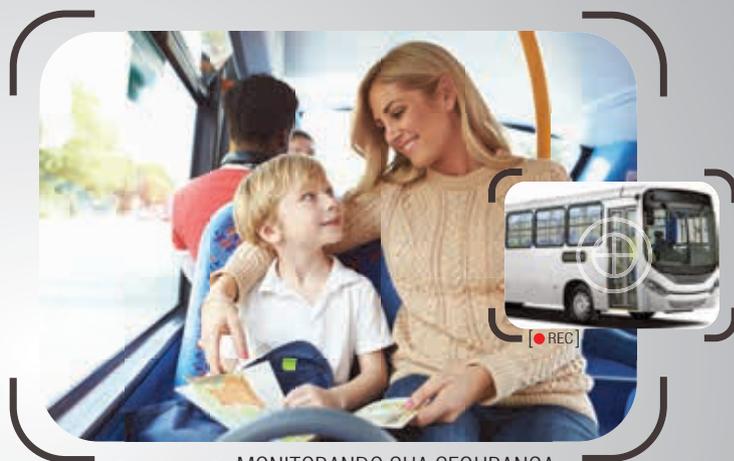
O Grupo Stertil faz parte das Empresas Citadel, que abrange uma série de empresas da área técnica, que atuam desde a fabricação de máquinas, peças e ferramentas até serviços técnicos, sobretudo para o segmento de veículos pesados. Entre os principais clientes no Brasil estão: Viação Itapemirim, Rodotência, Megabus, Tupi, DAF, além da Comil. ■

REI

Soluções em Tecnologia Embarcada

Mais segurança e confiança no transporte coletivo. Disso nós entendemos !

Produto líder de vendas há mais de 20 anos nos E.U.A.



[● REC] MONITORANDO SUA SEGURANÇA EM ALTA RESOLUÇÃO

BUS-WATCH®

Sistema de Monitoramento Veicular



Hard Disk
1TB



Infravermelho
Inteligente



120 fps / Sistema
30 fps / Câmera



Software Gratuito
BUS-WATCH HD420

Câmeras Internas

Antivandalismo



Minibox



Câmeras Externas

Quadrada



Redonda



▲ Captura e Armazena imagens em alta resolução
▲ Vários acessórios (Opcionais)

▲ Tecnologia adequada para aplicação em veículos de transporte de passageiros



WWW.REIBRASIL.COM.BR - contato@reibrasil.com.br

Rod. Eng. Ermênio de Oliveira Pentead - SP75, Km 57,7 - Indaiatuba - SP - Fone: +55 (19) 3801-5888 | (19) 3500-4860 | (19) 3500-4859

Lavagem automática

Kärcher lança equipamento para lavagem automática de ônibus urbanos com capacidade para limpeza de até 500 veículos por noite

■ AMARILIS BERTACHINI



O TBD foi projetado para usar água reciclada, com índice de 70% a 80% de reutilização

Depois de conquistar o mercado nacional e tornar-se conhecida por suas lavadoras de alta pressão, de uso profissional e doméstico, a empresa alemã Kärcher desenvolveu no Brasil um equipamento para lavagem automática de ônibus, direcionado especialmente a operadores de ônibus urbanos. Trata-se do TBD, uma espécie de drive thru para ser instalado nas garagens, através do qual os ônibus passam em contato com um conjunto de escovas rotativas que fazem a limpeza da carroceria, inclusive da frente e da traseira dos veículos.

Como normalmente a lavagem das frota de urbanos é feita durante a noite, quando cessa a circulação e os coletivos voltam às garagens, há necessidade de que a limpeza seja feita com rapidez. A máquina mais completa da Kärcher chega a lavar até 500 ônibus em um período de sete horas. O equipamento é modular e pode ser montado a partir de três escovas,

que seria uma configuração suficiente para atender a uma frota de 30 ou 40 ônibus, até o máximo de onze escovas e é possível agilizar ainda mais o processo agregando mais escovas o que possibilita que o ônibus passe pela lavadora mais rapidamente.

“Este lançamento é o mais recente de uma série de soluções e produtos que desenvolvemos para o setor. É fabricado aqui, foi desenvolvido durante o ano passado e lançado em agosto. A ideia é aproveitar nossa rede inteira para venda e pós-venda, para alcançarmos toda a frota brasileira”, declara Abilio Cêpera, diretor-geral da Kärcher para o Brasil.

A empresa já comercializou 37 equipamentos que estão instalados em garagens de frota de ônibus urbanos. Cêpera assinala que esse segmento tem uma necessidade específica de rapidez devido à legislação que obriga as empresas operadoras a manter os veículos limpos externa

e internamente, por isso a utilidade do TBD. Geralmente, o urbano passa por essa limpeza mais ágil e uma vez por semana é submetido a uma limpeza interna mais minuciosa, ou quando acontece uma ocorrência crítica. Já os ônibus rodoviários têm mais tempo disponível para o serviço de lavagem.

Segundo informações da SPTrans, no caso de São Paulo, a resolução que regulamenta este assunto estabelece multa de R\$ 180 para a falta de limpeza interna (R\$ 360 no caso de reincidência) e de R\$ 360 para a falta de limpeza externa (R\$ 720 no caso de reincidência), por veículo.

SUSTENTABILIDADE – Assim como outros produtos da empresa alemã, o desenvolvimento do TBD buscou a sustentabilidade em seu uso final. O equipamento foi projetado para usar água reciclada, com um índice de 70% a 80% de reutilização. No ciclo de operação foram previstas duas alimentações de água: na primeira etapa, quando o veículo está mais sujo, é utilizada a água reciclada e na última etapa de enxágue é usada a água nova.

Cêpera assinala que, além da legislação que obriga a limpeza frequente dos coletivos, há outro aspecto que estimula as vendas: o da preocupação do frotista com a boa conservação dos ônibus. Ele afirma que a empresa já percebe uma demanda crescente dos operadores por soluções para lavagem externa e interna dos ônibus a fim de evitar a deterioração da frota e também para atender à demanda dos usuários, que estão mais exigentes. Além disso, há um crescimento da procura pelos equipamentos automáticos de limpeza

como reflexo da necessidade de mecanizar o serviço para contornar o problema da falta de mão de obra.

Segundo Cêpera, a escolha por desenvolver o produto no Brasil com características próprias para o mercado nacional foi orientada pela necessidade de obter um preço mais competitivo. Além disso, o perfil de lavar os ônibus urbanos com maior frequência é uma especificidade brasileira e faz com que a sujeira a ser removida seja muito menor devido ao reduzido tempo de acúmulo. “O conceito é diferente do de outros países. É uma lavagem mais rápida, de alta frequência e com pouca sujeira, enquanto em outros mercados é feita uma lavagem com mais sujeira e menor frequência”, explica. Ele diz que entre os países da Europa somente na Inglaterra a empresa tem algo similar e revela que a unidade do Brasil espera tornar-se mais competitiva para começar a exportar para lá. Hoje a Kärcher do Brasil exporta lavadoras de alta pressão para a América do Sul e o Caribe.

Além disso, na operação do equipamento europeu, os ônibus ficam parados e o equipamento é que se move e vai passando, lendo o veículo e lavando até completar o ciclo totalmente automatizado. É um equipamento mais sofisticado e mais caro. Já na operação do equipamento de lavagem de urbanos desenvolvido no Brasil é o ônibus que passa no meio das escovas e ele tem que ser guiado por um operador que precisa dirigir o veículo pelo meio das escovas durante a noite.

A Kärcher tem produtos voltados também para a limpeza interna dos veículos, seja lavagem ou aspiração. Um deles é um aspirador que tem o formato de uma mochila, pode ser carregado nas costas do operador e é a bateria. O funcionário entra no ônibus e faz a aspiração sem cabos ou fios, o que torna o serviço mais rápido. Há outra máquina que lava e seca ao mesmo tempo os bancos estofados. Na limpeza interna também é usado o sistema de alta pressão manual e nessa linha a



Abílio Cêpera: mercado vive momento de baixa visibilidade devido à falta de água

empresa tem como detalhe um dispositivo para remover chiclete, que é um problema frequentemente enfrentado nos coletivos.

MERCADO – Na avaliação de Cêpera, o mercado de lavadoras de alta pressão vive um momento de visibilidade reduzida no segmento doméstico desde o mês de abril, principalmente na região Sudeste, claramente já influenciado pela questão da necessidade de economizar água. Apesar do crescimento registrado nos últimos anos em outras regiões do Brasil, o Sudeste tem peso significativo e o resultado dessa área acaba limitando a demanda como um todo.

Já no segmento de equipamentos profissionais – a empresa procura manter um portfólio de 50% de produtos residenciais e 50% de profissionais – a coisa muda de figura. Mesmo com a redução da capacidade de investimentos das indústrias, a falta de mão de obra leva as empresas a optar pela mecanização dos serviços de limpeza. De acordo com o diretor, esse mercado de limpeza profissional vem crescendo em torno de 22% a 25% por ano nos últimos cinco anos.

Na média, as vendas da Kärcher vinham crescendo em torno de 20% ao ano, porém em 2013 a empresa cresceu 11% e no primeiro quadrimestre de 2014 o resultado foi 13% superior a igual período do

ano passado. Isto já considerando o incremento das novas linhas lançadas, como os equipamentos para lavagem de ônibus e os para varrição de ruas.

Hoje a Kärcher produz no mundo cerca de 4.200 produtos e no Brasil faz cerca de 1.430 produtos, incluindo as diversas versões. Desde abril, a produção foi transferida de Paulínia (SP) – onde a planta foi desativada – para a nova fábrica de Vinhedo (SP), com capacidade de produção de 600 mil unidades por ano.

HISTÓRIA – Depois de quase 40 anos no Brasil, desde que inaugurou sua sede em 1975 na cidade de São Paulo, a empresa mantém-se 100% familiar, com todas as ações nas mãos dos dois herdeiros do fundador, o engenheiro mecânico Alfred Kärcher. A empresa nasceu em 1935, no distrito de Bad Cannstatt, na Alemanha. “A Kärcher era ali do sudeste da Alemanha, região de Stuttgart, onde praticamente todas as indústrias alemãs nasceram. É a terra da Porsche, Mercedes-Benz, Basf, Bosch e outras. Na metade dos anos 70 o Brasil estava vivendo um boom e como a Kärcher sempre esteve muito ligada à Mercedes-Benz ela decidiu vir para o Brasil”, conta Cêpera.

Naquela época Alfred Kärcher já havia falecido, os negócios eram cuidados por sua esposa Irene e por seus filhos, Susanne Zimmermann von Siefert e Johannes Kärcher. Este decidiu vir para o Brasil e montar uma fábrica iniciando os negócios com as lavadoras profissionais de água quente. Ao longo dos anos a produção foi crescendo e se diversificando. A mãe, Irene, faleceu em 1998 e Johannes Kärcher continuou administrando os negócios no Brasil até 2001, quando retornou à Alemanha onde hoje preside o conselho da empresa.

“Foi aí que começou a minha história porque quando ele foi para o conselho eu fui contratado”, relembra Cêpera. Com o tempo, a empresa diversificou seu portfólio. Hoje quem dirige a empresa no Brasil é Cêpera. ■

SEMINÁRIO NACIONAL



TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: COMO ATENDER AS DEMANDAS SOCIAIS?

27 E 28 DE AGOSTO | HOTEL ROYAL TULIP | BRASÍLIA

WWW.NTU.ORG.BR

Realização



Organização



CONAN NTU 2014

PROGRAMAÇÃO

27 DE AGOSTO

Q U A R T A - F E I R A

10h00: Abertura

10h30: Painel "Transporte público urbano: como atender as demandas sociais?"

O debate, mediado pelo jornalista Alexandre Garcia, contará com a participação de lideranças do setor de transportes, do governo federal e da sociedade civil em busca de respostas e soluções para as principais necessidades dos usuários do transporte público urbano.

13h00: Almoço

14h30: Painel "Qualidade e segurança nos sistemas BRT"

Especialistas vão debater as medidas necessárias para garantir que os sistemas BRT operem com a máxima eficiência, qualidade e segurança.

17h30: Encerramento

28 DE AGOSTO

Q U I N T A - F E I R A

9h30: Painel "Lei Anticorrupção e Política de Compliance"

Painel vai abordar as responsabilidades das empresas, geradas pela Lei nº 12.846/2013, e os componentes de uma estrutura de compliance com experiências do setor.

Oficina "Sistemas Inteligentes de Transporte"

Especialistas, operadores e representantes da indústria vão apresentar e discutir as inovações em tecnologia para a operação dos sistemas de transportes.

11h30: Perspectivas do ITS no Brasil

13h00: Almoço

14h30: Bilhetagem eletrônica e tecnologias para controle das gratuidades

16h00: Gestão Operacional e Informação ao Usuário

17h30: Encerramento

A EVOLUÇÃO DO DESIGN

Formado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, João de Deus Cardoso é um dos pioneiros no desenvolvimento de identidades visuais das empresas de transporte de passageiros e cargas no Brasil. Com uma carreira de 46 anos, Cardoso desenvolveu projetos para pintura de frotas para as maiores e mais importantes transportadoras do país. Seus imponentes trabalhos para companhias como a Itapemirim, São Geraldo e Topazio revolucionaram a identidade visual e o levaram a ser uma referência no setor. O pioneirismo e a visão do arquiteto ajudaram as empresas, indústria e encarroçadoras a propagar e divulgar suas marcas na conquista do cliente e mercado. O seu trabalho também o levou à academia, como professor da USP. Por diversas vezes ganhador do Concurso de Pintura de Frotas, organizado pelas revistas Transporte Moderno e Technibus, entre outros prêmios, o professor Cardoso relembra, abaixo, sua trajetória, que começou ainda como estudante da USP em 1966. Depois do primeiro desafio, o então aluno nunca mais deixaria o mundo dos transportes, ajudando-o a se profissionalizar. No início, relata Cardoso, “não havia argumentos teóricos para interpretar a função do significado dos ônibus, ou dos baús, que circulavam nas estradas e ruas das cidades.” Atualmente, acredita ele, o transporte tem alto grau de profissionalização.

ARTIGO

Identidades visuais no transporte de passageiros

João de Deus Cardoso

Em 1961 o arquiteto Alexander Girard desenvolve para a companhia de aviação Braniff International a Identidade Visual Corporativa. Este projeto despertou em mim uma vontade de fazer algo semelhante no Brasil, onde não havia este tipo de preocupação com os aspectos visuais das empresas. Fui pesquisar porque era estudante do segundo ano da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. As matérias divulgadas em revistas de Design (que o nosso mestre arq. João Batista Vilanova Artigas nos ensinou a denominar como *Desígnio*) referiam-se à reformulação de “imagens de empresas” que fabricavam grande quantidade de produtos, e estes eram vistos pelo público consumidor pelo impacto de novas embalagens, redesignadas conforme os princípios que as ordenariam. Assim foi com a Corporação 3M, com várias ramificações de produtos para o mercado global, abrangendo muitos países.

Ao final de 1966, um estudante de Engenharia Mecânica desafiou-me para que apresentasse um desenho para pintura de três ônibus com vários anos de uso, que a

família havia comprado para levar funcionários dos municípios do ABC para a fábrica da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo. Foi meu primeiro contrato profissional, porque o convenci de que poderia resolver o problema da “embalagem”, que era a carroceria dos ônibus, com uma



João de Deus Cardoso - Arquiteto e Designer; Mestre em Estruturas Ambientais Urbanas pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP); ex-professor de Programação Visual e Desenho Industrial, FAUUSP.

proposta gráfica para a pintura, decorrente da análise dos concorrentes, percursos, características físicas das tintas, processos de aplicação e público-alvo.

Convidei meu colega de classe Carlos Antonio Ferro para resolvermos juntos o desafio que era o projeto para pintura de duas carrocerias muito “feias” com motor Volvo dianteiro, e um monobloco MBB O-321 HL, para a empresa recém-criada Topázio Turismo, de São Caetano do Sul.

Começavam as dificuldades e lá fomos nós para a Mercedes para investigar o que era um monobloco. Tivemos a sorte de ser recebidos por um professor de desenho artístico de nome Klaus Bessel, que nos mostrou o processo de pintura industrial, e nos forneceu os catálogos de venda dos tais monoblocos, e também um catálogo de cores de esmalte sintético. Disse-nos também: “quando tiverem um desenho tragam para eu ver”. Fantástico: fomos para a praça da antiga Estação Rodoviária de São Paulo e lá ficamos horas anotando os desenhos pintados nas frotas. Rapidamente

descobrimos que as pinturas das empresas de transporte interestadual, quando os ônibus mais antigos eram vendidos, resurgiam com algumas transformações, nas empresas de turismo, que alugavam seus veículos para o transporte de funcionários. Parece incrível, porque esta solução ainda é utilizada, após 46 anos.

Para executar os primeiros três desenhos foi uma alegria perceber que o campo de atuação era fértil. Não havia nada que pudesse ser considerado “modelo-a-seguir”, mas, ao contrário, já tínhamos uma diretriz: não imitar nada do que havia nas estradas e ruas das cidades brasileiras. Ao final de 1966 já havia viadutos, e edifícios altos no entorno das estações rodoviárias, ou pontos de parada, para embarque e desembarque, que possibilitavam a visão espacial dos ônibus.

Constatamos também que a maior área de pintura de uma carroceria era o teto e a única preocupação dos empresários era impermeabilizá-lo para que as águas de chuva, ou lavagem esporádica, não penetrassem ao interior, principalmente durante as viagens, que demoravam muitas horas, e até dias. Muitas das estradas eram de terra, com o pó da terra seca e com a lama da terra encharcada. Alguns raros tetos eram claros, e muitos eram pretos, de betume, ou de alcatrão, que absorvia

grande carga térmica e a transmitia para dentro onde estavam os passageiros, com janelas pequenas, sem sanitários e sem ar condicionado.

Concluímos então, ao elaborar os primeiros três desenhos, que o teto deveria ser parte integrante da embalagem para promover o “produto-embalado” em seu espaço interno: bancos disponíveis para viagens! Assim fizemos e fomos mostrar ao professor Klaus, que ficou encantado e nos entusiasmou para prosseguirmos, porque seria o início de muitos projetos. A profecia felizmente concretizou-se com a primeira viagem do ônibus da Topázio Turismo para o pátio da Mercedes, onde estacionavam dezenas de outros, com os desenhos de asas nas laterais, conotando velocidade e agilidade. Formavam-se grandes grupos de funcionários para comentar esta nova proposta, até o dia em que o diretor de vendas da montadora, Rodolfo Borghoff, desceu ao estacionamento para ver a proposta de comunicação visual, dos dois estudantes de arquitetura, que estava sendo muito comentada.

A Topázio dava início, como concluímos posteriormente, a um grande movimento de valorização das Identidades Visuais Corporativas, ou de empresas de menor porte, no setor de transporte de passageiros.

Fomos então recomendados por ele ao presidente da maior frota Mercedes-Benz do Brasil, Camilo Cola, que a partir de Cachoeiro do Itapemirim comandava 330 ônibus que transportavam passageiros entre São Paulo e Rio de Janeiro, para Vitória, e todo o Espírito Santo.

Embarcamos num monobloco Mercedes na Estação Rodoviária de São Paulo para Cachoeiro do Itapemirim, em maio



Real Recife, 1968

de 1967, para mostrar um eslaide 35 mm com o desenho da Topázio, nosso currículo e primeiro trabalho, acompanhados do estudante de engenharia mecânica Flávio Zioni, nosso orientador.

Sáimos de lá com contrato assinado para desenvolver o projeto da Identidade Visual da grande frota, e tínhamos quatro meses para apresentar o projeto. Muita dedicação, muita pesquisa de campo, e novamente, muitas horas ao sol próximo à Rodoviária de São Paulo, observando ônibus, objetos de nosso interesse profissional pelos seguintes anos. Muitos desenhos com tinta nanquim sobre papel vegetal e vários desenhos com guache polido com graxa branca para sapatos, para simularmos o brilho das pinturas com esmalte sintético automotivo, a melhor tinta então disponível. Fizemos uma “montagem” a partir de um pôster impresso do novo monobloco MBB O-326, fotografado na Serra das Araras pela Mercedes-Benz, simulando a realidade, para apresentar a Camilo Cola, e à diretoria da Itapemirim em sete de setembro de 1967.

O projeto foi aprovado após a pintura de vários monoblocos na linha de produção da Mercedes em São Bernardo do Campo e na Ciferal, no Rio de Janeiro. Teve início a implantação da nova Identidade Visual →



Itapemirim antes de 1967 e depois (abaixo)

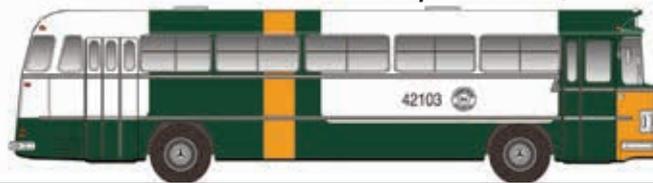


Topázio Turismo: o primeiro projeto, de 1967

Cia. São Geraldo, 1968



Transportes Oriental, 1969



→ da Viação Itapemirim que substituiria gradativamente as pinturas com as cores azul e alumínio, e o cão galgo prateado, que era uma réplica da Greyhound Lines. Era também pintado nas carrocerias um círculo, como homenagem da empresa ao município, e representava o Pico do Itabira, com pipas e urubus voando.

Para substituí-los criamos o símbolo da Viação Itapemirim, que está até hoje sendo aplicado para representá-la, e incluído na reduzida e seleta classe, dos símbolos de empresas no Brasil, denominados “de alto renome”, e que não podem ser transferidos para outra empresa.

Ao iniciarem os serviços de transporte de passageiros, estes ônibus causavam admiração com as faixas das cores ocre, amarelo e branco, subindo pelas laterais atravessando o teto e encontrando a outra lateral. O teto passou a ser colorido e comunicava aos habitantes das cidades, de forma tridimensional, a presença da empresa prestadora de serviços de transporte, de forma silenciosa, simples, econômica, durável e bela.

Este recurso da utilização dos tetos como área divulgadora das frotas não mais seria abandonada porque era um cartaz de divulgação de 20 m², e hoje é 50% maior, com 30 m².

A Viação Itapemirim reformulava radicalmente, com nosso trabalho, a sua

apresentação perante o público já usuário ou potencial. As ações de “marketing” e “merchandising” ganharam força com os novos estímulos para venda do produto e a empresa estimulou muito o seu crescimento.

Foi um sucesso! As empresas começaram a reconhecer que poderiam conquistar passageiros com o apelo visual de seus veículos da frota, que denotavam segurança, higiene e conforto. Recebíamos vários convites por mês para trabalhos de reformulação, redesenho, redesignio ou “redesign”. Sabíamos, porque fomos conhecer as condições das estradas na década de 60, que as estradas eram precárias, com terra, chuva, lama, muitas crateras e pontes precárias.

Preocupamo-nos então com a proposta gráfica para os novos ônibus da Real Recife, que saíam para o Rio de Janeiro e São Paulo, e não sabiam em quantos dias estariam de volta. Rezas, crenças, ícones de proteção eram impressos nas capas de passagens. Com o novo projeto, os ônibus da Real Recife passaram a circular com o símbolo do guarda-chuva do frevo e não mais com os amuletos.

O movimento de reformulação das Identidades Visuais seria irreversível e a Editora Abril, que publicava a revista Transporte Moderno, promotora do Concurso de Pintura de Frotas desde 1967, criou a

categoria “Ônibus em 1968” e nós inscrevemos as duas frotas; Itapemirim e Real Recife, e esta foi a escolhida para vencer o primeiro concurso na Categoria Frotas de Ônibus.

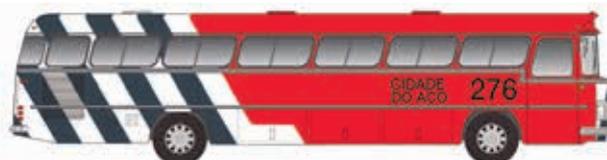
Pois bem, os ônibus da Itapemirim foram para as estradas do Brasil e repentinamente o fenômeno mercadológico da emulação, ou imitação, de líderes comprovou-se, e teria início um ciclo de plágios, cópias, réplicas. Alguns foram sustados porque todos os desenhos eram registrados na Escola de Belas Artes do Rio de Janeiro, e os direitos de uso exclusivo eram cedidos às empresas, por nós, como autores.

Joelmir Beting, publicou em novembro de 1968, na Folha de São Paulo, na “Coluna Automóveis”, a matéria “A Doce Revolução das Cores”. Destaco alguns trechos deste importante depoimento que menciona o resultado do 2º Concurso de Pintura de Frotas e 1º lugar para a categoria ônibus: “Quem abriu esse caminho não foi nenhuma empresa em particular. Foram dois estudantes da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo: João de Deus Cardoso e Carlos Antonio Ferro. Trabalhando de parceria, romperam velhos conceitos e iniciaram uma revolução feita com base na combinação, na distribuição e na destinação das cores...” “O confrade Roberto Muylaert, editor das revistas técnicas da Editora Abril, dá a medida do

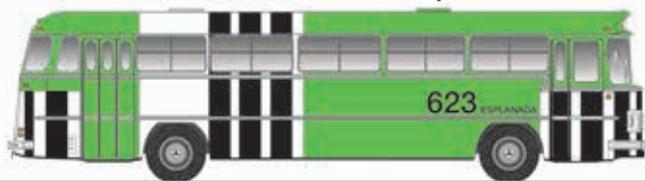
Viação Alvorada, 2010



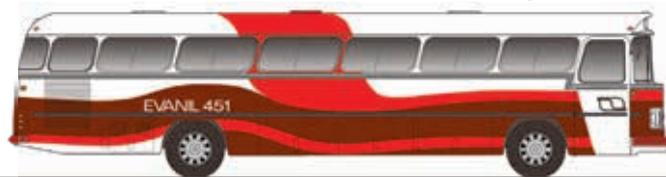
Cidade do Aço, 1972



Esplanada, 1972



Evani, 1973



significado das vitórias alcançadas pela Real Recife e Itapemirim no concurso de Transporte Moderno: na escolha dos vencedores, levam-se em conta; a) adequação da solução proposta ao produto ou serviço que o veículo promove; b) facilidade de identificação, através das linguagens formal e cromática; c) segurança promovida pela visibilidade; d) intensidade do apelo de compras de produtos ou serviços, que a pintura da frota provoca". "Da conjunção desses quatro fatores resulta a capacidade de transmitir uma informação nova e de fixar a imagem da empresa com resultados favoráveis". Joelmir prossegue: as fábricas de carrocerias instaladas no Brasil – na verdade, as mais antigas unidades da indústria automobilística brasileira – sempre trabalharam com muito capricho na oferta de ônibus cada vez mais modernos, funcionais e confortáveis. Faltava-lhes inovar mais agressivamente nos domínios da pintura, ainda chumbada à rocha das ideias batidas, de anemia cromática e de asinhas estilizadas tentando dar ideia de movimento ou de velocidade. A crítica é de João de Deus Cardoso, para quem os responsáveis pelas pinturas de ônibus, jamais se preocuparam (até 1967) em adequar suas propostas a um grupo de fatores integrados e

fundamentais: fisiologia da visão, psicologia de cor, características técnicas dos materiais, produção em série, área e função, paisagem, mercado urbano ou rodoviário, ambiente social e geográfico da transportadora e público-alvo". "O Expresso Real Recife era, por exemplo, uma empresa quase falida no começo do ano, com uma linha de apenas sete ônibus. Por indicação da Mercedes-Benz, a empresa contratou os serviços dos jovens estudantes paulistas, e o projeto que daí nasceu, lhe daria o primeiro lugar no concurso nacional de pintura de frotas, é agora apontado pelo seu diretor Roberto Lyra como a chave da recuperação da empresa, tal a demanda de serviços provocada por seus carros revolucionariamente coloridos."

Em 1968 vieram reforçar o nosso currículo a Rodoviária Caruaruense, que recebeu como símbolo uma barraca da Feira de Caruaru, centro regional do comércio de trocas, também da família Lyra, e a Cia. São Geraldo de Viação, de Caratinga (MG), cuja cronologia está corretamente descrita no livro "Sonhos Sobre Rodas" de Antônio Rúbio de Barros Gômara e Nélio Lima, Abrati, 2012.

Tive a ventura profissional de encontrar em 1968 uma brilhante criatura humana,

Benito Porcaro, superintendente da Cia. São Geraldo e idealizador da primeira entidade aglutinadora do transporte rodoviário de passageiros, a Rodonal, criada em 1976, que cedeu lugar à ANTT em 2002.

Benito foi meu grande orientador profissional durante quase onze anos, porque a primeira Identidade Visual da São Geraldo foi criada em 1968 quando eu cursava o quarto ano da Faculdade de Arquitetura da USP. A Cia. São Geraldo venceu o 3º Concurso de Pintura de Frotas de Transporte Moderno, em 1969, e conquistamos a primeira capa, da categoria ônibus.

Meu primeiro projeto de garagem para ônibus em co-autoria com Carlos Ferro foi implantado em 1972, no Parque Novo Mundo em São Paulo, para a Cia. São Geraldo.

Infelizmente o transporte rodoviário de passageiros perdeu um grande líder e sua esposa Elaine, em acidente de aeronave, em 19 de janeiro de 1979, e sempre foi minha vontade declarar publicamente o meu respeito e agradecimento a Benito Porcaro, por todos os ensinamentos que me transmitiu.

Para evitar uma situação ética desagradável, entre empresas concorrentes nos mesmos eixos de circulação, em 1973 declinei dos possíveis projetos para a →



**Folheto carroceria
Marcopolo III**

Esplanada ABC-Rio, 1975





Conjunto de caminhões Utilissimo

→ Itapemirim e dediquei-me com afinco aos desafios, da São Geraldo e de Benito Porcaro, e naquele ano foi interrompida minha parceria com Carlos Ferro, para seguirmos nossos novos caminhos.

Vou voltar ao ano de 1968 quando entraram também em minha vida, para permanecer até hoje, os irmãos Curvello, Ariel, Abelmar e Aldemir, e a partir de 1972, o incansável, dedicado e fiel amigo Joel Fernandes Rodrigues, que é o diretor executivo do Grupo Cidade do Aço de Barra Mansa, e que engloba a Evanil, de Nova Iguaçu.

Em 1969 foi colocada em circulação a primeira frota urbana de ônibus, que seria muito visível até poucos anos atrás, no eixo da Av. Brasil no Rio de Janeiro: a Transportes Oriental dos meus amigos Curvello, e que venceu o 4º Concurso de Frotas de transporte de passageiros em 1970.

Em 1970, Claudinor Lorenzutti da Viação Alvorada, de Vila Velha (ES), contratou-nos

para “dinamizar” visualmente a frota que fazia o percurso de Guarapari e Vitória para Belo Horizonte, e a empresa manteve os ônibus com as faixas, vermelha e cinza grafite, por 40 anos, até 2010, quando a redesignei.

Em 1972 a Viação Nacional sob a orientação de Benito Porcaro, começou a transportar os passageiros do Leste e Nordeste, para São Paulo e Rio de Janeiro, com um grande “N” branco nas laterais.

Também em 1972 começou o meu vínculo com a equipe eficiente, dedicada e de grande valor humano da Viação Cidade do Aço, de Barra Mansa (RJ), adquirida do comendador Geraldo Ozório Rodrigues, quando associei os meus trabalhos profissionais de programação visual aos projetos de arquitetura para várias garagens com destaque especial para a matriz de Barra Mansa, e por lá ando até hoje.

Para a primeira Identidade Visual desta empresa desenhamos, eu e Carlos Ferro, o

símbolo da Cidade do Aço, como uma seção transversal de um vergalhão de aço C e Mn, produzido em Volta Redonda, e que tem presença marcante como representante visual da empresa, até agora.

Os ônibus foram pintados com o laranja-avermelhado para conotar a “corrida do aço”, quando sai do alto-forno para ser laminado.

Também em 1972, Arthur Bruno Swambach, nos entregou a Rodoviária Borborema do Recife para revitalizá-la.

Em Santo André, ABC Paulista, José Roberto Bataglia contratou-nos projetos pra duas empresas urbanas: Esplanada e São Camilo.

Desde 1967 a 1972, partilhei a autoria dos projetos com Carlos Antônio Ferro, e a partir de 1973 até hoje passei a ser o responsável técnico pela empresa João de Deus Cardoso Arquitetura e Planejamento Visual. Para iniciar esta nova fase, foi lançado no Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro o meu projeto de nova Identidade Visual da Evanil de Nova Iguaçu (RJ), do Grupo Cidade do Aço, que transportava passageiros para o Rio de Janeiro, com as curvas inspiradas na cultura cítrica da laranja pera-do-rio, e uma das cores representando a cor das mulatas, criaturas marcantes do carnaval de Nova Iguaçu.

Em 1975, desenvolvi e implantei a Identidade Visual da Viação Esplanada ABC - Rio. Com conceitos de conforto pioneiros, para interligar as cidades do ABC Paulista à Rodoviária do Rio de Janeiro, e para a qual desenvolvi os projetos de apoio à nova empresa: garagem, as lojas, os uniformes, impressos e estímulos de bordo, até aquela data inusitados, como o som a bordo, geladeira, conforto acústico com carpetes etc.

Teve início a disputa das empresas que já atendiam o eixo mais populoso do Brasil. A empresa adquiriu os ônibus da nova série Marcopolo III, que foi apresentada ao público com a minha proposta gráfica, a →

Enquanto a gente monitora sua frota, você monitora o bem bom da vida.



A M2M Solutions é maior empresa de monitoramento de frota de transporte coletivo do Brasil. São mais de 28.000 ônibus espalhados pelo Brasil, América Central e Europa.

Nossas ferramentas atendem às necessidades específicas da sua empresa, do seu usuário, da sua cidade e dos mais completos projetos de ITS, como o moderno sistema BRT Carioca.

Com a M2M Solutions sua empresa ganha eficiência e as cidades, mais mobilidade. E todo mundo ganha mais tempo para curtir a vida.



*Logística urbana
para cidades sustentáveis*
m2msolutions.com.br

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



6 edições + 4 Anuários:

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



+



TM é a mais tradicional publicação do setor de transporte de carga. Editada há 50 anos a revista tem conteúdo específico sobre as melhores formas de transportar, de otimizar equipamentos de transporte, e traz as últimas novidades sobre manutenção, caminhões, custos, peças e equipamentos, implementos, serviços e empresas, além de cases de sucesso recente no setor. Publicação especializada para transportadores, operadores logísticos, compradores de frete (embarcadores), e quem administra frotas em todos os modais de transporte de carga (rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo, fluvial) e de passageiros.

R\$ 200,00



6 edições + 3 Anuários:
Anuário do Ônibus,
Gestão de Frotas
e Maiores&Melhores



+



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

R\$ 180,00

Para mais informações ligue:

11-5096-8104

ou pelo e-mail:

assinaturas: circulacao@otmeditora.com.br

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



→ primeira frota do Brasil a utilizar adesivos nas áreas das janelas, preservando a visão dos passageiros, e que representava a mulher das praias do Rio com os cabelos ruivos ao vento.

Aconteceu o sucesso, com os ônibus lotados, e este resultado levou o DNER, a pedido das empresas concorrentes, à decisão de cassação dos direitos de operação neste eixo ABC – Rio de Janeiro. Venci o concurso de Transporte Moderno e a Esplanada foi capa da revista (nº 146 Jan-Fev 1976).

Em 1976, iniciei uma fase de Identidades Visuais para empresas de transporte de cargas, graças à visão e brilhante atuação do jovem entusiasta Luis Imparatto que aplainou os caminhos para o primeiro trabalho junto à Transportadora Relâmpago, e outras que sucederam-se, como a Zacharias de 1978 e a Utilíssimo Transportes de 1981, vencedora do Concurso TM na Categoria Cargas, e capa da TM nº 206, março 1981, com áreas vermelhas representando o interior dos baús, objetivo das contratações para transporte de mercadorias sólidas.

Entre 1978 e 1980, desenvolvi projetos de interiores de ônibus para a diretoria industrial da Mercedes-Benz do Brasil, para definir novos materiais e a ergonomia física e cognitiva, para lançamento da nova série O-370 que substituiria a O-364, para os modelos rodoviários e urbanos.

Os projetos de Identidades Visuais para frotas de transporte de pessoas ou produtos são sempre o resultado de atitude mercadológica, liderada por diretor ou gestor. Alguns apesar de premiados como a Transportes Fink, em 1988, vencedora do concurso daquele ano e capa de TM nº 296 teve a implantação dos projetos descontinuada, apesar do impacto favorável junto aos clientes. São decisões de poder: nem sempre os chefes são líderes, e impõem suas decisões com agressividade. A seguir apresento dois projetos que denotam e conotam o grande empenho



Transportes Fink: desenho e foto, 1988

de pesquisa para representar os produtos transportados: Coopercitrus Industrial Frutesp, de 1989, produtora de sucos e Cargill, de 1994. Estas propostas, de significativo valor visual, não foram para as estradas, impedidas por julgamentos e valores políticos, internos às empresas.

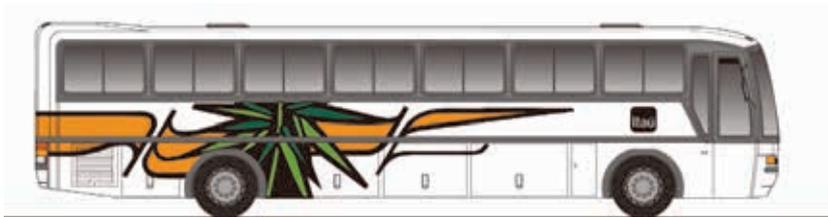
A empresa Pássaro Marrom até 1977, quando foi implantada a nova Identidade Visual, era marrom, nome com força de galicismo referindo-se às castanhas da Europa, como D. João VI gostava de dizer. Pois bem, até 1977 a família Teixeira era a proprietária, e vendeu a empresa para a família Penido, que passou a identificar a Pássaro Marrom, com a cor vermelha! Muitas vezes, os projetos perdem o significado, diante da decisão do proprietário.

Em 1978 com a cisão de linhas e acionistas da Cia. São Geraldo, foi dada uma força nova à Viação Rio Doce, MG, que mostra o rio serpenteando cheio de partículas

de terra vermelha. Neste mesmo ano estava eu muito "ligado" às insinuantes linhas da Natureza e desenvolvi para o amigo e cliente fiel até 2010, Claudinor Lorenzutti, a Identidade da SanRemo, empresa de transporte urbano de passageiros que atuaria em Vitória (ES), com as ondas do mar esverdeado, para conviverem com os laranjas e vermelhos da empresa Alvorada de Vila Velha.

Entre 1982 e 1985 foram colocadas no mercado de fretamento para turismo e transporte de pessoas, três novas empresas com toda a infraestrutura de lojas, e identidades visuais, englobando as frotas, uniformes, impressos, pontos de venda: Anatur, (RJ); Itaú Turismo (SP); Sol Tropical (RJ).

Em 1983, fui contratado pela diretoria da São Geraldo, liderada por Heloísio Lopes e Augusto Braga Filho, para reformular e revigorar a Identidade Visual, presente nos veículos da frota desde 1968, e propus →



Itaú Turismo: desenho e detalhe da criação, 1984



→ naquela ocasião, o projeto com as “bandeirinhas” das fantásticas festas juninas, das regiões Leste e Nordeste, atendidas pela empresa. Esta nova frota, levava ao público usuário da empresa, das regiões Leste e Nordeste do Brasil, as “bandeirinhas” das festas juninas com grande significado religioso. O meu projeto gráfico venceu o concurso de 1984, e foi capa da TM nº 246.

Agradeço à Editora OTM esta oportunidade para confirmar e divulgar a autoria dos projetos das frotas da Cia. São Geraldo de Viação, desde 1968 até 2004, data da transferência para o grupo de Abílio Gontijo, um dos pioneiros do transporte de passageiros.

Peço desculpas pelo excesso de detalhes, dados, interligações cronológicas, histórias para este setor do saber e fazer, da cultura artística brasileira, do qual tenho o orgulho de ser um dos pioneiros e incentivadores. Em 1975 recomendei para a grade de optativas da FAUUSP Faculdade de Arquitetura

e Urbanismo, a disciplina do Departamento de Projetos; “Identidades Visuais de Empresas”, e a lecionei por oito anos.

Criar algo novo é gratificante. Ter o direito de nomear-me autor de um projeto novo, inusitado, não copiado, não plagiado é gratificante.

Por outro lado, perceber nas estradas e cidades, cópias, réplicas e plágios, é desalentador, e motivo de tristeza neste país que não valoriza e protege os autores de projetos.

Algumas empresas no Brasil alteraram uma das três cores e passaram a utilizar o desenho vencedor do concurso de pintura de frotas de 1968, da Real Recife, por muitos anos, porque “gostaram” do desenho que foi cedido pelos autores para uso exclusivo da empresa do Recife.

Em 1993 a Viação Cidade do Aço implanta minha proposta para dar sequência à identidade visual de 1972. O projeto que desenvolvi apresenta vínculos gráficos com a anterior, com o mesmo símbolo e logotipo, com a cor

laranja-avermelhada do aço aquecido para laminação. Foram ampliadas as áreas brancas da carroceria. Este projeto também conquistou o 1º lugar no concurso, e foi capa da TM nº 353, de novembro 1993.

A frota com novos carros e novo apelo visual foi recebida no também novo Parque Rodoviário em Barra Mansa, que tive, e tenho até hoje, uma satisfação profissional imensa, por ser o autor dos projetos de arquitetura e ambientação.

Em 1994, projetei a Identidade Visual da empresa Bel-Tour, de Martinho de Moura, com linhas regulares e serviços de turismo. Esta frota incorporou para ser bem identificada, uma faixa sinuosa, de adesivo refletivo, nas laterais e traseira, atitude pioneira de grande visibilidade e segurança, que trafega há 19 anos. Este projeto também conquistou o 1º lugar no Concurso e foi capa da TM nº 363, de novembro 1994.

Em 1997, 30 anos após o início de meus trabalhos de pesquisas e projetos para Identidades Visuais de empresas de transporte, conquistei o 1º lugar nas duas categorias do Concurso de Pintura de Frotas da revista Transporte Moderno.

A frota da Normandy venceu na categoria de transporte de passageiros, mantendo no desenho que desenvolvi os vínculos afetivos de símbolos e cores, a pedido de Jacob Barata. Assim foram preparadas cores especiais, vermelho e azul, em poliuretano bicomponente, muito duráveis para preservar memória de grande significado, que respeitei e considerei. Este projeto também conquistou o 1º lugar no Concurso da TM nº 384, de novembro 1997.

Na categoria de carga, a vencedora foi a Unitown que conotava confiabilidade e



Cia. São Geraldo: foto (1997) e desenho (1983)



etra

UM PASSO A FRENTE NA
MOBILIDADE URBANA

GESTÃO DE MAIS DE 20.000
ÔNIBUS, QUE TRANSPORTAM
MAIS DE 5 BILHÕES DE
PASSAGEIROS ANUALMENTE

GERENCIA A OPERAÇÃO DE MAIS DE
1 MILHÃO DE CARTÕES DE
PAGAMENTO INTELIGENTES
COLOCADOS EM FUNCIONAMENTO

Empresa líder no mercado de sistemas avançados de gestão de frotas com resultados confiáveis e de qualidade a todos os níveis (planejamento, operação, regulação, informação para o usuário, integração completa com outros subsistemas, entre outros) para todos os agentes intervenientes (órgãos reguladores, operadores e usuários).

Pesquisa. Desenvolvimento e Inovação. Engenharia. Fabricação. Instalação. Conservação. Manutenção e Gestão



etra BRAS

segurança para o transporte de medicamentos. Este projeto que conquistou a maior pontuação no 30º Concurso, setor de cargas, foi capa da TM nº 384, de novembro 1997.

Nestas quatro décadas desenvolvi Identidades Visuais de empresas responsáveis por serviços de transporte de passageiros, e uma diversidade muito grande de frotas de apoio para distribuição de produtos. Fui sempre apoiado por colaboradores muito dedicados; alunos, ex-alunos, arquitetos, designers, programadores visuais e também por empresários que contrataram meus serviços profissionais, e que sentiam muito prazer ao sugerir “aprimoramentos”. Mencionarei algumas: Avisco Avicultura de 1974, dedicada à produção de matrizes, com o símbolo de grande valor denotativo; Sama, do Grupo Comolatti, para o qual desenvolvo as Identidades Visuais Corporativas desde 1977; Santo Ignácio, transporte de pessoas de 1986.

A Cia. São Geraldo de Viação, revigora a presença de sua frota de ônibus comemorando os 500 anos da descoberta do Brasil, envelopados na parte traseira, com adesivos representando as velas das caravelas, unindo São Paulo e Rio de Janeiro, a Porto Seguro, na Bahia, e assim trafegaram durante um ano.

Em 2004 fui contratado pela Volkswagen - Caminhões e Ônibus, para definir a Ambientação e a Identidade Visual de frota para atendimento receptivo de autoridades e altos executivos, em visita às fábricas VW do Brasil, principalmente a de Resende, no Estado do Rio de Janeiro.

A minha proposta foi simples e marcante. As cores da bandeira brasileira foram aplicadas às carrocerias dos ônibus, com a sutileza e a importância de uma pena



Sol Tropical, foto e desenhos, 1985

vermelha, aplicada a um cocar de chefe indígena do Xingu, da tribo Kaiapó-Mekrãnoti, e esse pequeno detalhe o transforma em líder. Não foi necessário colocar uma série de cores ou desenhos, porque a pintura com alta capacidade de reflexão, por onde passasse, mostraria a paisagem refletida. Este projeto, à semelhança do que aconteceu com a Itapemirim em 1968, quando a MBB enviou um ônibus pintado com a nova identidade visual para a Alemanha, também a VW para lá enviou um ônibus que caracterizava, com esta pintura, a produção da fábrica brasileira. Este trabalho conquistou o 1º lugar no 38º Concurso da TM, de novembro de 2006.

Em 2008 empenhei-me para reformular a Viação Cidade do Aço pela terceira vez, com o redesignio de todos os veículos das frotas de ônibus e de apoio, novos

impressos e uniformes, nova identificação de pontos de venda e todas as diretrizes compiladas formando o Manual de Identidade Visual, para monitoramento dos padrões gráficos. Este manual demonstra a integridade das propostas e dá continuidade à evolução gráfica das empresas Cidade do Aço e Evanil, com especiais cuidados para manter os signos gráficos, conhecidos e apropriados pelos usuários dos serviços, cativos ou potenciais, e otimizando os tempos e custos desta nova implantação. A satisfação dos colaboradores e usuários aumenta sensivelmente, porque estas atitudes valorizam os seres humanos, que aumentam a sua confiança nos serviços prestados.

Os projetos para Identidades Visuais de Frotas, de transporte de passageiros e cargas, marcaram minha atividade profissional por três décadas, de forma ininterrupta, e →

Bel-Tour, 1994



Normandy, 1997



→ foram desde o início, estruturados na pesquisa das características físicas das cores, representadas nestas aplicações, como películas de tinta (como descrito no artigo de Joelmir Beting em 1968). Na década de 1960 os atributos das pinturas de frotas, eram apenas as capacidades antioxidantes das tintas: pintar para não enferrujar!

As chapas de aço naqueles tempos enferrujavam mesmo, principalmente nas junções. Não havia argumentos teóricos organizados para interpretar a função e significado dos ônibus, ou dos baús, que circulavam nas estradas e ruas das cidades. Poderiam ser uma embalagem atrativa para estimular os usuários, potenciais clientes, a adquirir os produtos que estavam à disposição deles. No interior das embalagens estavam os assentos disponíveis para transportá-los, em viagens de algumas horas e até três dias, e também os espaços disponíveis para preencher com produtos, de forma segura. As estradas eram canais por onde escoavam as cargas, em caminhões, e que se transformavam em rios lamacentos, (como até hoje são grandes trechos, e 40 anos são passados sem que a Transamazônica seja viável!). Era extremamente necessário dedicar mais atenção aos passageiros, e os incentivos de bordo foram desenvolvidos: embalagens para lanches e bebidas; depois vieram os sanitários com cheiro, e depois sem cheiro, encostos para as cabeças, cortinas, tecidos para poltronas, carpetes, e tantos outros. Desenvolvi em 1980 para a Mercedes-Benz os primeiros tecidos com fios elásticos em teares circulares, para acompanhar as formas dos variados corpos que utilizavam os assentos e encostos das poltronas. E depois vieram os sons e as



Cidade do Aço - Executivo, 2013

imagens, de fitas e vídeos, e as telas de TV de vidro e cristal líquido, e os telefones, e a internet, com os recursos wi-fi, sem fio, que permitem a comunicação durante as viagens.

A fantástica evolução dos ônibus os transformou em transporte seguro, permitindo a viagem durante a noite em carro-leito, com paradas programadas para passageiros e motoristas, responsáveis pela necessária e fundamental segurança vital.

A empresa de transporte por ônibus assemelha-se a qualquer outra empresa que oferece produtos diretamente ao ser humano. Costume, há muitos anos, compará-la a uma fábrica de alimentos: "As embalagens ônibus devem levar dentro delas, bem acomodados, os valiosos produtos, até o destino final, onde estarão pessoas aguardando a sua chegada. O aspecto salubre das superfícies que constituem o ambiente interno e a sensação de conforto deverão sempre transmitir credibilidade em relação ao serviço adquirido. Se o passageiro sentir-se seguro, certamente acreditará que os motoristas estão bem apoiados e preparados. Os odores agradáveis percebidos, os cheiros desagradáveis eliminados, o controle da temperatura, com a correta distribuição do ar, são fundamentais e, portanto, a grande maioria destas embalagens é refrigerada, com insuflamento e exaustão de ar!

Desenvolvi projetos de ambientação

para o conforto no interior dos ônibus de empresas como a Cia. São Geraldo de Viação, Esplanada ABC-Rio, Viação Cidade do Aço, Viação Alvorada e para o Metrô de São Paulo, linha Leste-Oeste, coordenando os projetos de desenho industrial na GAPP Grupo Associado de Pesquisa e Planejamento. Após este desafio concluído, a Mercedes-Benz do Brasil, diretoria de engenharia de produtos, contratou-me em 1978 para incorporar, através de desenhos, padrões gráficos e especificações de materiais, a minha vivência e conhecimento adquiridos no convívio com grandes frotistas de várias regiões deste imenso território, para o lançamento da nova série de monoblocos O-370, rodoviários e urbanos. Nos processos de relacionamento junto às indústrias fabricantes de ônibus e carrocerias, devo destacar duas pessoas muito valiosas para o meu crescimento pessoal: José Paulo Gandolfo, da Mercedes-Benz, e Valter Gomes Pinto, da Marcopolo, conselheiros e estimuladores da minha vida profissional como arquiteto, programador visual e desenhista industrial, a quem dedico o meu agradecimento.

Fui o pioneiro no uso de adesivos em carrocerias de ônibus na frota da Esplanada ABC-RIO, atualmente um valioso recurso para a execução de Identidades Visuais, porque os "softwares" que programam os cortes não limitam a "criatividade" dos desenhistas. Entretanto, se não houver controle para os projetos, fica transferido para os clientes empresários frotistas um grandioso e oneroso problema, para manter a Identidade Visual.

Tive colaboradores muito dedicados aos detalhes quando fazíamos desenhos à mão, e aplicávamos adesivos e letras, em mesas,

Unitown, 1997



Sama, desenho da kombi





Cia. São Geraldo, Brasil 500 anos, 2000



Identidade visual para Volkswagen, 2004

para apresentar e reproduzir posteriormente os desenhos aprovados sobre as carrocerias, com moldes de papel, como "máscaras" para as pinturas. Orgulho-me dos cuidados que sempre tive com os processos de pintura. A primeira tinta é a base. Sobre ela aplica-se a "máscara", com moldes que devem possibilitar a pintura de outras duas ou três cores simultaneamente, reduzindo o tempo de permanência dos veículos nas instalações de manutenção. Seria muito difícil nomear os meus colaboradores, mas aqueles que tomarem conhecimento deste texto saberão do carinho que tenho por todos, porque possibilitaram esta história. Mencionarei o primeiro, Carlos Lühmann, que se entusiasmou com os desafios da Topázio, e da Itapemirim, e nos encheu de entusiasmo, também. De forma especial sempre contei com a colaboração de minha companheira e sócia Paulina Cardoso, nos últimos

44 anos e do designer Denis Cardoso nos projetos da São Geraldo, 500 anos Brasil; VW Caminhões e Ônibus 2004, e do terceiro redesígnio da Viação Cidade do Aço em 2008.

Os ônibus estão melhores a cada década, e a cada ano, com carrocerias e plataformas, de alto valor que justificam investimentos em projetos profissionais para as Identidades Visuais. Estas definem e consolidam a "imagem" das empresas. Os usuários precisam ser conquistados, e mantidos cativos, com a qualidade dos serviços oferecidos.

Pretendo continuar, com pequenos ou grandes desafios, porque acredito há 46 anos na capacidade do povo brasileiro para identificar e distinguir bons produtos, que são sempre oferecidos por empresários visionários, com a percepção para antecipar eventos e objetivos.

transporte 50 ANOS
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E TRÁNSITO

11-5096.8104

Peças de reposição
para ar-condicionado
Linha Ônibus

rs bus

www.rsbus.com.br

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

ISO 9001:2008

DIN V BUSINESS ASSURANCE
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE

TECNO SUPORTE INDÚSTRIA METALÚRGICA LTDA.

Tecno Suporte

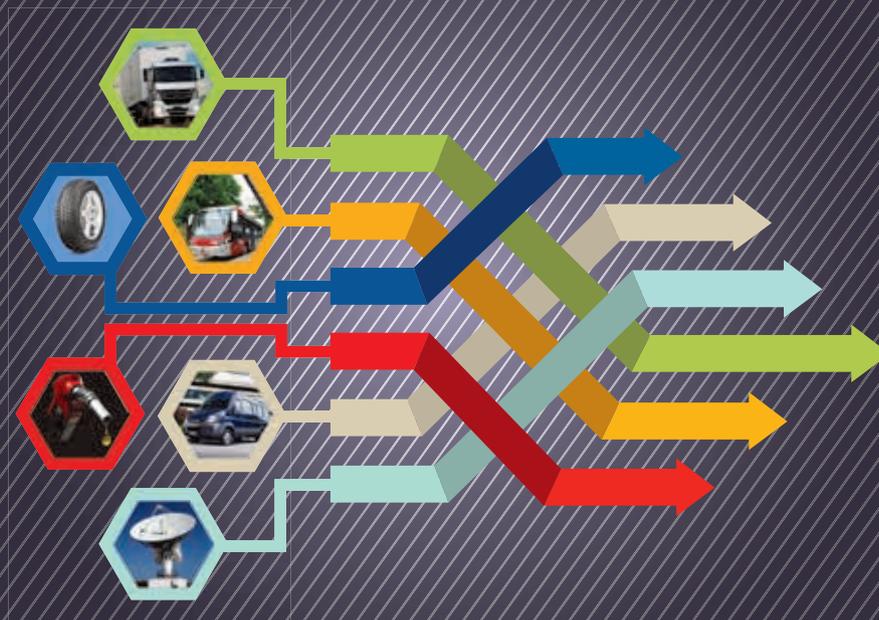
Indústria Metalúrgica Ltda

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

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

Agende-se

22 e 23
setembro
AMCHAM | SP



FÓRUM DE GESTÃO E EFICIÊNCIA DE FROTAS

ÔNIBUS | CAMINHÕES | VANS | UTILITÁRIOS | AUTOMÓVEIS | MOBILIDADE

Na gestão de frota, a inovação está ao alcance de todos. No entanto os profissionais precisam estar bem preparados para executarem com competência a gestão de seus departamentos e a liderança de suas equipes, não importa o tamanho da frota. Não há mais lugar para amadores.

A figura do gestor de frotas assume cada vez mais a obrigação de ser um profissional antenado com toda a evolução tecnológica que o segmento vem absorvendo e, acima de tudo, alguém capacitado para inovar no dia a dia.

Segundo o conceito mundialmente mais aceito, a inovação é a im-

plementação de algo novo, ou significativamente melhorado, que gera aumentos de produtividade e competitividade. Os embarcadores exigem, cada vez mais, processos seguros e amplamente confiáveis: serviços feitos com profissionalismo.

É para acompanhar o elevado grau de profissionalização do setor que OTM Editora tem procurado, a cada ano, abordar os principais assuntos em seu Fórum de Gestão e Eficiência de Frotas, trazendo informações pertinentes e direcionadas.

► Públicos de interesse

Gestores e executivos com poder de decisão, que participam da cadeia de valor de frotas e logística. Encarregados, gerentes, diretores e profissionais do mercado.

► Tipo do evento

Palestras com apresentação das melhores práticas, inovações e tendências do mercado de gestão de frotas, através de palestrantes contratados e profissionais e executivos de empresas compradoras ou vendedoras de produtos e serviços para frotas e logística.

www.otmeditora.com.br
[11] 5096-8104

Realização:



Organização:



Apoio editorial:



ANUÁRIO DE
Gestão de frotas



Marcopolo vende 10 ônibus Marcopolo Paradiso 1800 DD no Peru



A Marcopolo enviou dez ônibus rodoviários Paradiso 1800 Double Decker para o Peru, num contrato fechado com o Grupo Civa, um dos principais

operadores de transporte de passageiros daquele país.

Com chassi Scania K 410 6x2 e 6x4, os ônibus Paradiso 1800 Double Decker têm capacidade

para transportar 43 passageiros. O modelo possui serviço de bordo, com bar equipado com aquecedores de alimentos e de líquidos, geladeira, além do lugar exclusivo para a comissária de bordo.

O veículo está equipado com sistemas de som e de vídeo, ar-condicionado, calefação, três monitores de 15 polegadas no piso superior e outros dois de 23, sendo um no piso superior e outro no piso inferior, para melhor qualidade na reprodução de DVDs.

Outro diferencial do veículo é a tecnologia do terceiro eixo direcional, que tem como

benefícios reduzir o custo operacional, com a economia de pneus e a facilidade das manobras em curvas e esquinas.

Segundo Paulo Corso, diretor de operações comerciais da Marcopolo, para atrair mais passageiros e elevar o alto padrão de sofisticação e conforto do transporte rodoviário, as operadoras têm adquirido ônibus com grandes diferenciais. "O objetivo é oferecer conforto e comodidade comparáveis às da primeira classe de voos internacionais e proporcionar uma viagem ainda mais agradável e produtiva", explica.

Thermo King fornece novo ar-condicionado para Expresso Miracema



A Thermo King, empresa pertencente ao grupo Ingersoll Rand, vai fornecer 40 unidades de ar-condicionado para a Expresso Miracema, empresa de transporte coletivo urbano de passageiros da cidade de Palmas.

O ar-condicionado é o LRT Confort, modelo tradicional e largamente aplicado em ônibus urbanos, sendo o

único no mercado totalmente estruturado com alumínio e que possui o compressor X-430, exclusivo e de fabricação da própria Thermo King com durabilidade de mais de 1 milhão de quilômetros, segundo a empresa. Os equipamentos serão aplicados nos ônibus Torino que vão operar nas regiões central e periférica de Palmas.



Banco Mercedes-Benz acumula R\$ 10,5 bilhões em carteira até abril

O Banco Mercedes-Benz contabilizou de janeiro a abril R\$ 10,5 bilhões em carteira, com cerca de 69 mil contratos ativos e 119 mil unidades financiadas. Este valor é 9,4% superior aos R\$ 9,6 bilhões registrados no mesmo período de 2013.

A instituição atribui o resultado positivo ao financiamento para veículos comerciais, que representou 53% com o total de R\$ 1,2 bilhão, ante os R\$ 785 milhões do ano anterior.

O segmento de vans teve alta de 110% no financiamento com R\$ 82 milhões, ante os R\$ 39

milhões liberados no primeiro quadrimestre de 2013.

O setor de ônibus acumulou de janeiro a abril R\$ 245 milhões em novos negócios, aumento de 11%, em comparação com o quadrimestre de 2013, que somou R\$ 220 milhões.

A modalidade de financiamento mais procurada no quadrimestre foi o BNDES Finaime, responsável por 84,8% dos novos negócios da instituição. Em valores representou R\$ 1,3 bilhão, alta de 49% sobre os R\$ 871 milhões negociados em igual período de 2013.

Crescem as vendas de ônibus Volvo com motor dianteiro



O ônibus de motor dianteiro da Volvo, o B270F, vem apresentando uma trajetória de sucesso no mercado brasileiro, segundo a montadora. Em 2013, o número de emplacamentos do modelo aumentou 45,9% em relação ao ano anterior, enquanto o mercado registrou uma queda de 10,8% no segmento. Lançado

em julho de 2011, o modelo já alcançou 9,4% de participação no mercado de ônibus semipesados no Brasil.

“Lançamos o modelo de motor dianteiro para atender aos pedidos do mercado, e os clientes têm nos respondido de maneira bastante positiva”, declara Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo

Bus Latin America.

No segmento de fretamento as vendas do B270F são ainda mais expressivas. O número de emplacamentos de veículos voltados para o segmento cresceu 164% em 2013 em relação a 2012.

“Este sucesso no segmento de fretamento é devido à potência adequada ao tipo de aplicação, o que proporciona um baixo consumo de combustível e contribui para aumentar a rentabilidade da operação”, afirma Jefferson Cunha, gerente da linha de ônibus rodoviários da Volvo Bus Latin America.

O motor de 270 cv permite manter a velocidade mesmo em marchas mais altas, reduzindo o consumo de

combustível. Além disso, o modelo é produzido com um aço especial, o que o torna o mais leve e mais robusto do mercado, segundo a Volvo.

Em 2013, o B270F evoluiu e recebeu suspensão pneumática, item que garante mais conforto e segurança aos passageiros, já que reduz sensivelmente os níveis de vibração e ruído da suspensão.

O B270F é indicado para operações de curtas e médias distâncias (até 200 km). Porém, a Volvo informa que a boa aceitação do veículo está extrapolando as fronteiras e, hoje, já é vendido também no Chile e no Peru. “Outros mercados da América Latina têm necessidades muito parecidas com a brasileira”, diz Cunha.

Metra prioriza ônibus limpo

Levantamento realizado pela Metra, empresa de ônibus de São Bernardo do Campo (SP), constatou que 9 mil toneladas de gás carbônico (CO₂) deixaram de ser despejadas no ar com a operação dos ônibus elétricos no corredor ABD, em 2013. Se esses veículos fossem movidos a diesel teriam sido queimados cerca de 4 milhões de litros do combustível, provocando a emissão de CO₂ na atmosfera.

Além de garantir um serviço de qualidade aos seus passageiros, com ônibus confortáveis e que atendam toda a

demanda nas cidades e regiões onde a Metra opera, a empresa tem investido cada vez mais em tecnologias para atingir seu objetivo, que é a emissão zero de poluentes.

Como mostra dessa preocupação, no início deste ano, a empresa lançou o primeiro ônibus elétrico brasileiro movido 100% a baterias, o E-bus. Com 18 metros de comprimento e capacidade para transportar 150 passageiros, o veículo tem uma autonomia operacional de 200 quilômetros e dispõe de um sistema de recarga rápida, realizada de acordo



com a necessidade da operação. Ainda em fase de testes, o E-bus está circulando apenas no trecho Diadema-Brooklin.

Por mês, a frota de ônibus da Metra transporta cerca de 7,5 milhões de passageiros pelos 33 km do corredor ABD (São Mateus-Jabaquara) e 12 km

no corredor (Diadema-Berrini). Toda a operação da empresa abrange nove terminais, 110 paradas e 13 linhas que atendem passageiros das zonas Sul e Leste de São Paulo e também das cidades de Mauá, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema.

Agende-se
12 a 14
Setembro
TAUÁ HOTEL | ATIBAIA

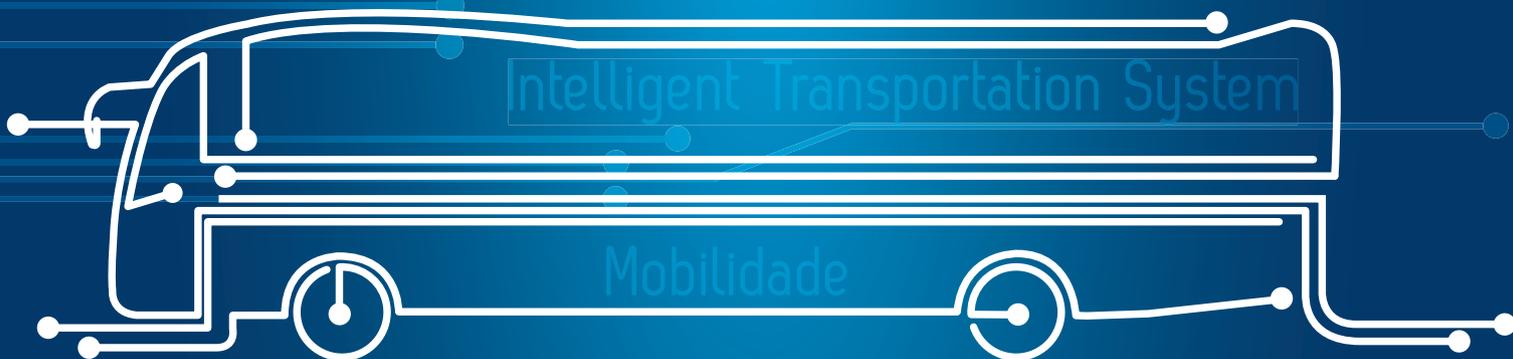


qualidade

sustentabilidade

15º Encontro das Empresas
de Fretamento e Turismo
FRESP 2014

Global Position System



Intelligent Transportation System

Mobilidade

Fretamento e Turismo:
conexões mais inteligentes

Apoio editorial:



Realização:



Organização:



CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO	MICRO-ÔNIBUS RODOVIÁRIO C/AR		
MODELO/CARROCERIA	AGRALE 8.5 4X2 E-TRONIC		
QUILÔMETROS RODADOS	8.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	1.435,42	0,1794	9,1
Remuneração do capital	1.588,75	0,1986	10,1
Salário do motorista	3.890,45	0,4863	24,8
Licenciamento e seguro obrigatório	389,48	0,0487	2,5
Seguro facultativo	512,50	0,0641	3,3
Despesas administrativas	748,28	0,0935	4,8
Subtotal custos fixos	8.564,88	1,0706	54,5
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
Combustível	3.640,73	0,4551	23,2
Pneus, câmaras e recapagens	630,00	0,0788	4,0
Manutenção (peças e mão de obra)	1.312,00	0,1640	8,3
Lubrificante do motor	235,52	0,0294	1,5
Lubrificante da transmissão	10,80	0,0014	0,1
Lavagem e lubrificação	1320,00	0,1650	8,4
Subtotal custos variáveis	7.149,05	0,8936	45,5
CUSTO TOTAL (mensal e por km rodado)	15.713,92	1,9642	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS DE FRETAMENTO		
MODELO/CARROCERIA	VW 17230-EOD 4X2 - PARADISO 1200		
QUILÔMETROS RODADOS	10.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	2.148,47	0,2148	8,9
Remuneração do capital	2.363,75	0,2364	9,8
Salário do motorista	3.890,45	0,3890	16,1
Licenciamento e seguro obrigatório	556,14	0,0556	2,3
Seguro facultativo	610,00	0,0610	2,5
Despesas administrativas	1147,19	0,1147	4,8
Subtotal custos fixos	10.716,01	1,0716	44,5
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
Combustível	7.821,88	0,7822	32,5
Pneus, câmaras e recapagens	797,50	0,0798	3,3
Manutenção (peças e mão de obra)	2.501,00	0,2501	10,4
Lubrificante do motor	524,80	0,0525	2,2
Lubrificante da transmissão	79,80	0,0080	0,3
Lavagem e lubrificação	1650,00	0,1650	6,8
Subtotal custos variáveis	13.374,98	1,3375	55,5
CUSTO TOTAL (mensal e por km rodado)	24.090,98	2,4091	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS ROD. DOUBLE DECKER C/AR		
MODELO/CARROCERIA	SV K 420 6X2 3EB PARADISO 1800		
QUILÔMETROS RODADOS	12.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	3.207,22	0,2673	9,1
Remuneração do capital	3.642,50	0,3035	10,4
Salário do motorista	3.890,45	0,3242	11,1
Licenciamento e seguro obrigatório	831,14	0,0693	2,4
Seguro facultativo	1.018,33	0,0849	2,9
Despesas administrativas	1.671,07	0,1393	4,8
Subtotal custos fixos	14.260,72	1,1884	40,6
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
Combustível	11.552,31	0,9627	32,9
Pneus, câmaras e recapagens	2.352,00	0,1960	6,7
Manutenção (peças e mão de obra)	3.835,20	0,3196	10,9
Lubrificante do motor	1.075,20	0,0896	3,1
Lubrificante da transmissão	37,12	0,0031	0,1
Lavagem e lubrificação	1.980,00	0,1650	5,6
Subtotal custos variáveis	20.831,83	1,7360	59,4
CUSTO TOTAL (mensal e por km rodado)	35.092,55	2,9244	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS RODOVIÁRIO C/AR		
MODELO/CARROCERIA	M.B.B O-500 RSD 4X2		
QUILÔMETROS RODADOS	10.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	3.435,28	0,3435	11,3
Remuneração do capital	3.758,75	0,3759	12,3
Salário do motorista	3.890,45	0,3890	12,8
Licenciamento e seguro obrigatório	856,14	0,0856	2,8
Seguro facultativo	808,33	0,0808	2,7
Despesas administrativas	1.450,87	0,1451	4,8
Subtotal custos fixos	14.199,82	1,4200	46,6
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
Combustível	8.939,29	0,8939	29,3
Pneus, câmaras e recapagens	1.160,00	0,1160	3,8
Manutenção (peças e mão de obra)	3.492,00	0,3492	11,5
Lubrificante do motor	521,60	0,0522	1,7
Lubrificante da transmissão	55,50	0,0056	0,2
Lavagem e lubrificação	2.100,00	0,2100	7,2
Subtotal custos variáveis	16.268,39	1,6268	53,4
CUSTO TOTAL (mensal e por km rodado)	30.468,21	3,0468	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS URBANO		
MODELO/CARROCERIA	VOLVO B270 F 4X2 - TORINO		
QUILÔMETROS RODADOS	5.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	2.231,53	0,4463	10,0
Remuneração do capital	2.514,88	0,5030	11,3
Salário do motorista	5.932,19	1,1864	26,6
Licenciamento e seguro obrigatório	588,64	0,1177	2,6
Seguro facultativo	540,83	0,1082	2,4
Despesas administrativas	1.062,89	0,2126	4,8
Subtotal custos fixos	12.870,96	2,5742	57,7
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
Combustível	5.441,30	1,0883	24,4
Pneus, câmaras e recapagens	832,00	0,1664	3,7
Manutenção (peças e mão de obra)	1.622,50	0,3245	7,3
Lubrificante do motor	472,00	0,0944	2,1
Lubrificante da transmissão	32,00	0,0064	0,1
Lavagem e lubrificação	1.050,00	0,2100	4,7
Subtotal custos variáveis	9.449,80	1,8900	42,3
CUSTO TOTAL (mensal e por km rodado)	22.320,77	4,4642	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS URBANO		
MODELO/CARROCERIA	OF-1722 M BUSSCAR CONMETRO I		
QUILÔMETROS RODADOS	5.000		
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	Valor		Part.
	R\$	R\$/km	%
Depreciação operacional	2.065,78	0,4132	9,7
Remuneração do capital	2.343,60	0,4687	11,0
Salário do motorista	5.932,19	1,1864	27,8
Licenciamento e seguro obrigatório	551,81	0,1104	2,6
Seguro facultativo	579,60	0,1159	2,7
Despesas administrativas	1.014,73	0,2029	4,8
Subtotal custos fixos	12.487,70	2,4975	58,6
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
Combustível	5.214,58	1,0429	24,5
Pneus, câmaras e recapagens	832,00	0,1664	3,9
Manutenção (peças e mão de obra)	1.436,40	0,2873	6,7
Lubrificante do motor	260,80	0,0522	1,2
Lubrificante da transmissão	27,75	0,0056	0,1
Lavagem e lubrificação	1.050,00	0,2100	4,9
Subtotal custos variáveis	8.821,53	1,7643	41,4
CUSTO TOTAL (mensal e por km rodado)	21.309,24	4,2618	100,0

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

O Etransport traz ao Brasil pela primeira vez a 8ª BUS Conference.

Em 2014, o **Etransport** será anfitrião da 8ª BUS Conference, a Conferência Internacional de ônibus da UITP, a mais importante organização internacional do setor.

Na **Fetransrio**, você verá de perto os mais novos produtos e serviços voltados para o nosso segmento.

MOBILIDADE INTELIGENTE

- ▶ Excelência no Transporte
- ▶ Novos Negócios
- ▶ 3º Seminário de Tecnologia Sustentável
- ▶ Fórum RioCard
- ▶ Assembleia Geral da UITP Latino Americana
- ▶ 8ª Bus Conference:
A Conferência Internacional de Ônibus da UITP

Organização Fetransrio



Apoio Editorial



fetransrio2014@otmeditora.com.br | (11) 5096 8104
etransport@fetranspor.com.br | (21) 3221 6300

16° ETRANSPORT

10ª FETRANSRIO



O melhor do **debate**
O melhor dos **negócios**

5, 6 e 7 de novembro de 2014
RioCentro, Rio de Janeiro

Participe!

www.etransport.com.br

Realização



FETRANSPOR
Mobilidade com Qualidade

Ônibus da Mercedes-Benz chegam ao BRT Transcarioca

Empresa é líder nas vendas de ônibus no Brasil, com forte presença no Rio de Janeiro, estado onde conta com cerca de 60% de participação de mercado



Já circulam no sistema BRT do Rio de Janeiro mais de 170 ônibus Mercedes-Benz

Os ônibus Mercedes-Benz começam a circular na segunda linha do sistema BRT (Bus Rapid Transit) do Rio de Janeiro, cujo primeiro trecho será entregue à população em junho. Os veículos da marca também foram os primeiros a operar na linha Transoeste do mesmo sistema, inaugurada em junho do ano passado.

“Considerando os troncais Transoeste e Transcarioca, temos hoje mais de 170 ônibus em circulação no BRT do Rio de Janeiro, entre padrons, articulados e superarticulados”, afirma Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. “Isso reafirma nossa sólida participação nesse importante mercado do segmento de ônibus.”

Assim como a capital carioca, a maior parte das cidades que receberão os jogos da Copa do Mundo optou por sistemas de transporte coletivo urbano por ônibus ou pelo BRT (Bus Rapid Transit) para a mobilidade da população, bem como de turistas e torcedores.

“Entre essas cidades estão também São

Paulo (com o Expresso Tiradentes), Belo Horizonte (MOVE) e Brasília (Expresso DF). Em todas elas, nossa marca está presente de forma absoluta, seja em corredores exclusivos ou em linhas alimentadoras e distribuidoras”, destaca Walter Barbosa. “Dos superarticulados e articulados, para grande volume de passageiros, aos veículos do tipo padron e micro, nossos ônibus proporcionam conforto e segurança para os passageiros e o motorista.”

As cidades que escolheram o BRT se apoiam em vantagens como custos de implantação até dez vezes menores e um prazo até 2/3 menor em comparação com outros sistemas, como trem e metrô, para transportar a mesma quantidade de passageiros.

A Mercedes-Benz está presente hoje em todos os principais BRTs no mundo, como os de São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Curitiba no Brasil, Bogotá na Colômbia, Santiago do Chile, México, Turquia e África do Sul. Os sistemas desses países figuram

entre os que mais transportam passageiros por ônibus urbanos no mundo.

LIDERANÇA – A Mercedes-Benz manteve, em abril, sua liderança nas vendas de ônibus no país. Com o emplacamento de mais de 1.000 unidades somente em abril, a marca obteve aproximadamente 50% de participação de mercado. No acumulado de 2014, foram emplacados 3.840 ônibus da marca, o que significa uma participação superior a 45% do mercado total.

Considerando apenas o segmento urbano, a liderança da marca é ainda mais expressiva, com aproximadamente 66% de participação. “Também é de cerca 60% a participação de mercado da Mercedes-Benz no Estado do Rio de Janeiro”, destaca Walter Barbosa. “Isso reafirma a ampla liderança regional da marca num dos principais mercados do país.”

A Mercedes-Benz também lidera amplamente as vendas do subsegmento de ônibus articulados, veículos utilizados em corredores exclusivos e em sistemas BRT. Em 2013, entre articulados e superarticulados da linha O 500, foram emplacadas mais de 350 unidades no país, o que significa uma participação superior a 90% do mercado total.

A Mercedes-Benz oferece quatro opções de escolha para clientes desse subsegmento de ônibus: os articulados O 500 MA e UA (piso baixo) e os superarticulados O 500 MDA e UDA (piso baixo). 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 adequados a corredores que utilizam plataformas de embarque elevadas. ■

NOVO RECAPADO

RECAPAGEM GOODYEAR

MAIS VIDA PARA O SEU PNEU.

- menor custo por quilômetro rodado
- garantia independente da quantidade de recapagens*
- amplo portfólio de bandas pré-curadas para todos os estágios da carcaça
- melhor assistência técnica do segmento

* A Goodyear de Brasil garante recapagens para camêteres e ônibus em todos os estágios da vida útil, desde a montagem com câmara Goodyear ou sem câmara, fornecendo o prazo e garantia de recapagem, sob um programa de garantia de desempenho da Goodyear. Consulte o site www.goodyear.com.br para mais informações.

Cinto de segurança salva vidas

GOODYEAR

 KILÔMETROS DE HISTÓRIAS

LEMFÖRDER



Em time que está ganhando não se mexe.

A LEMFÖRDER é líder nacional no fornecimento de componentes originais de direção e suspensão para veículos leves e pesados. Na hora da reposição, conte com a mesma qualidade, segurança e tecnologia inovadora que as montadoras aprovam.

LEMFÖRDER. Líder no fornecimento de componentes originais nas linhas leve e pesada.

**Líder
original**



www.zf.com/br/lemforder



Faça revisões em seu veículo regularmente.