



VISA
CARGO

TRANSPÚBLICO 2011
EXPOSITORES

CARROCERIAS

Caio Induscar

Comil

Irizar

Marcopolo

Mascarello

Neobus

CHASSIS

Agrale

MAN

Mercedes-Benz

Scania

Volvo



SISTEMAS BRT NA MIRA DA MARCOPOLO

Empreendedor
de transporte:
Carlos de Abreu



José A. Fernandes Martins, Jurandir Fernandes,
Otávio da Cunha Filho e Renan Chieppe analisam
os diversos segmentos de transporte

TransMilenio não para de se expandir



GPAC

Cinto de segurança salva vidas



ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/onibus

**CHEGOU B270F.
O PRIMEIRO CHASSI DE ÔNIBUS
VOLVO COM MOTOR DIANTEIRO.**



ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE



UM ÔNIBUS VOLVO COMO VOCÊ NUNCA VIU

O mercado pediu, nós ouvimos. Por isso estamos lançando o B270F, o primeiro chassi para ônibus Volvo com motor dianteiro. E se é Volvo você já sabe, tem mais segurança, mais robustez, menos necessidade de manutenção e mais qualidade. **Venha conferir o B270F e conhecer as soluções de financiamentos que a Volvo Financial Services - o banco com garantia de fábrica - oferece.**



Vinte anos dedicados a leitores especiais

Com esta edição Technibus comemora 20 anos de existência. Lançada em 1991, foi a primeira revista independente dedicada exclusivamente ao mundo do ônibus, que envolve fabricantes de veículos, produtores de componentes e acessórios, operadores, prestadores de serviços e gestores de transporte de passageiros. Os leitores da revista são diferenciados, que, por convivência, gosto pessoal ou necessidade profissional, anseiam por informações sobre o setor de passageiros. O assunto, embora relacionado ao dia a dia das pessoas, não era conhecido em detalhes por boa parte delas antes da chegada da internet, já que não havia na época um veículo exclusivo para a divulgação dessas informações. Technibus veio preencher esta lacuna e, desde o início, ofereceu artigos úteis e objetivos sobre a indústria e as operações de ônibus para esse público especial.

Não são muitas as publicações especializadas que completam 20 anos de circulação quando se dedica a um tema restrito, como é o caso do transporte por ônibus. O sucesso de Technibus é resultado do compromisso contínuo com os leitores, compromisso de lhes oferecer sempre um conjunto de informações reveladoras, imparciais e responsáveis.

Uma equipe de profissionais sérios e motivados, com grande experiência em publicações relacionadas com o transporte, é o que levou ao sucesso de Technibus e a sua longa circulação. Mas, para continuar a existir, a revista terá de se empenhar em manter a confiança de seu público-alvo e, é claro, continuar a ser útil tanto para os leitores como para os anunciantes, como foi ao longo das últimas duas décadas.

Nas páginas desta edição o leitor pode encontrar o relato de como surgiu a revista, sua trajetória e uma pequena retrospectiva das matérias publicadas. Em 20 anos Technibus teve quatro editores, incluindo o incomparável jornalista Ariverson Feltrin, falecido recentemente.

Eduardo Chau Ribeiro
Editor

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

COLABORADORES

Alexandre Asquini, Amarilis Bertachini, Márcia Pinna
Raspanti, Renata Passos, Sonia Moraes, Wagner 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

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

MARKETING

Glenda Pereira
glenda@otmeditora.com.br

Samanta Soares

samanta.soares@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS

Ana Paula Duarte
anapaula@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com.br

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin/ João Batista A. Silva

Tel.: (41)3027-5565 - spala@spalamkt.com.br

Tiragem

12.000 exemplares

Impressão

Neoband

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro Anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque 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 de capa



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 705 Campo Belo

CEP 04604-006 - São Paulo, SP

Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

www.revistatechibus.com.br

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



MOBILIDADE

Presidente da NTU defende transporte sobre pneus como a melhor solução para os problemas do trânsito nas cidades brasileiras e o sistema BRT como o mais viável 8

TRANSPÚBLICO 2011 / CARROCERIAS

Marcopolo apresenta um modelo desenvolvido para sistemas BRT, o Viale BRT, com design moderno e aerodinâmica semelhante a dos trens de alta velocidade 14

Caio-Induscar traz o Millennium III, uma nova versão do modelo com design mais moderno, sem perder as suas características originais 18

O Mega BRT biarticulado, com capacidade para 250 passageiros, foi desenvolvido pela Neobus para melhorar a mobilidade nas grandes cidades 22

Comil lança os modelos urbanos Svelto Piso Baixo e Doppio 2012, que atendem às demandas decorrentes dos novos projetos que serão implantados nas cidades sede da Copa 26

O Roma 370 é a principal novidade da Mascarello para conquistar o segmento de transporte rodoviário de longas distâncias 30

A Irizar, que chegou ao Brasil há 13 anos, leva à Transpúblico seus modelos rodoviários Century e PB destinados ao segmento superior do mercado 34

TRANSPÚBLICO 2011 / CHASSIS

Montadoras antecipam os modelos 2012 de ônibus, que contam com motores dentro das normas do Proconve P7 (Euro 5), com menores índices de emissão 38

BILHETAGEM

Produta Mobility Brasil traz para o mercado brasileiro o MobiGuider, uma plataforma que integra Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), informação ao usuário e bilhetagem 50

TECHNIBUS 20 ANOS

Com esta edição, Technibus celebra 20 anos de circulação e se compromete a continuar a oferecer aos leitores informações confiáveis e isentas sobre o setor de ônibus 54

METROPOLITANO

O secretário estadual de Transportes de São Paulo, Jurandir Fernandes, diz que as regiões metropolitanas paulistas terão mais 187 km de corredores 58

SISTEMA BRT

O TransMilenio, rede de transporte público de Bogotá, na Colômbia, será expandido até dezembro, com mais 32 km de corredores expressos exclusivos 60

RODOVIÁRIO

ANTT apresenta novo modelo de concessão das linhas interestaduais e internacionais de transporte rodoviário de passageiros 72

RIO DE JANEIRO

Seminário apresentou soluções para o transporte urbano e discutiu a utilização de combustíveis alternativos nos ônibus 78

FETRANSPOR

Além de apresentar nova marca, federação solicitou em evento que se ofereça os melhores serviços aos usuários do transporte público do Rio de Janeiro 82

TRANSPORTE ESCOLAR

Presidente Dilma pede ao Ministério da Educação tratamento especial ao transporte escolar para alunos da zona urbana 84

INTEGRAÇÃO

Cartão Bom da EMTU-SP, que hoje é utilizado no pagamento de mais de 600 linhas de ônibus intermunicipais, começa a ser usado em metrô e trens 92

EMPRESAS

Transnorte comemora 40 anos e mantém programa de renovação com a compra 20 novos ônibus da Volvo encarregados pela Irizar 96

URBANO

Araucária Transporte, que começa atuar no transporte urbano de Curitiba, investe R\$ 25 milhões na aquisição de 58 ônibus Volvo B12 100

ANTP

O 18º Congresso da ANTP discutirá todos os aspectos da mobilidade urbana e terá três estudos inéditos sobre ônibus 134

TRANSPÚBLICO 2011

GUIA DE EXPOSITORES 102

SEÇÕES

Editorial 5 ANTP em notas 138 Custos 139 Panorama 140



Capacidade: 17 milhões em pé,
13 milhões sentados.

A maior frota do Brasil não para de crescer.

Com uma frota de mais de 300 mil ônibus,
a Mercedes-Benz é responsável pelo deslocamento
de pelo menos 30 milhões de pessoas por dia

no país, oferecendo mais tecnologia, eficiência
e conforto para todos. **Ônibus Mercedes-Benz.**
Pode confiar na maior frota do país.



Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.

Transporte urbano ganha mais recursos

Presidente da NTU defende o uso do transporte sobre pneus como uma solução mais rápida para a mobilidade das cidades e o sistema BRT como o projeto mais viável para organizar o caótico trânsito urbano

■ SONIA MORAES

A crise da mobilidade que se vive hoje é sem precedentes e o foco no transporte tornou-se cada vez mais evidente em todo o país, segundo Otávio da Cunha Filho, presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). “Estamos vivendo um momento importante para o transporte público e, finalmente, o governo federal destinou recursos para o setor e são recursos vultosos”, destacou o presidente da NTU.

“O montante total soma R\$ 30 bilhões e é o maior investimento a ser aplicado em infraestrutura no País desde os anos 70”, afirma Cunha Filho. “Só para as cidades com mais de 700 mil habitantes o PAC da Mobilidade vai destinar R\$ 18 bilhões. As cidades-sede da Copa irão receber R\$ 11,8 bilhões. Além disso, tem mais R\$ 16 bilhões que o PAC das Melhorias Urbanas está destinando para as cidades. O montante será aplicado em 2011, 2012, 2013 e 2014 em infraestrutura e outros serviços. Tem ainda mais R\$ 1 bilhão que serão utilizados em projetos para receber a Copa”, explica Cunha Filho.

Segundo o presidente da NTU, o prazo para que os projetos sejam concluídos antes do evento da Copa, que vai de dezembro de 2012 até dezembro de 2013, é suficiente. “Os recursos já estão à disposição das cidades, só não faz quem não quer”, afirma o executivo.

Na opinião do presidente da NTU, de



Otávio da Cunha Filho, presidente da NTU: “Os recursos já estão à disposição das cidades, só não faz quem não quer”

todos os sistemas de transportes que são utilizados atualmente no País, o projeto sobre pneus é o que poderá ser executado com mais rapidez e com custo menor. “Este sistema é mais flexível, tem mais maleabilidade e mobilidade e pode ir a qualquer lugar”, diz Cunha Filho. “Trens, metrô e VLTs não têm condições de serem implantados dentro do prazo necessário. Além disso, o modal VLT custa de 5 a 10 vezes mais e o prazo para a execução é mais longo”.

Para o presidente da NTU, o investimento na construção de sistemas de BRT

é a única forma de fazer com que estes recursos se traduzam em benefícios rápidos para a população. “É em BRTs e em corredores específicos que a maioria das cidades vai investir para facilitar a mobilidade”, diz Cunha Filho.

INDECISÕES – Apesar da pressa para concluir as obras dentro do prazo, algumas cidades ainda estão discutindo outras opções de investimentos em transporte. “A cidade de Cuiabá tem três projetos de BRT aprovados desde 2010 no valor de R\$ 480 milhões, no entanto, o governo resolveu alterar o programa e aplicar os investimentos em VLT (Trem de Alta Velocidade), que custa R\$ 1,2 bilhão e não é possível que esta obra seja concluída antes da Copa e ainda corre-se o risco de não fazer nem um e outro. Salvador também tem o projeto aprovado e os recursos liberados pelo governo e insiste em fazer metrô, mesmo sabendo que será preciso ter recursos extras. Já a cidade de São Paulo, por incrível que pareça, é a que está mais afastada do programa de mobilidade”, diz Cunha Filho.

O presidente da NTU destacou que a cidade de São Paulo, que “tem sérios problemas de mobilidade, trânsito caótico e elevado custo com acidentes”, não tem previsão de implantar corredores de BRT. “Em vez de investir em transporte sobre pneus o governador de São Paulo quer colocar em prática três projetos de monotrilho. A faixa

PROJETO DE MOBILIDADE É UM AVANÇO SOCIAL

O projeto de lei 166/2010, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e foi aprovado pela Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), foi considerado pela Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU) de grande importância social.

A proposta que ainda será examinada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado Federal e depois seguirá para sanção presidencial, vai favorecer o uso de todos os equipamentos de transporte existentes, sejam individual ou coletivo. “Se todos os incentivos forem implantados poderemos ter uma redução de 28% no preço das passagens do transporte coletivo”, afirma Otávio da Cunha Filho, presidente da NTU.

A proposta contém 28 artigos que abordam a regulação dos serviços de transporte público coletivo e disciplina a concessão

de benefícios e subsídios tarifários. Um dos destaques é a questão das gratuidades que passam a ser custeadas com recursos financeiros específicos previstos em lei, sem repasse ao usuário, e a autorização das empresas para realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive em caráter sazonal, sempre com o consentimento do poder público.

Segundo a NTU, o projeto de lei tem como objetivo promover a integração entre os diferentes modos de transporte, além de melhorar a acessibilidade e a mobilidade de cargas e de pessoas em todos os municípios, ao mesmo tempo em que amplia a qualidade de vida da coletividade urbana.

Na visão da NTU, está comprovado que para o cenário atual e o futuro das cidades a opção pelo transporte individual não resolve. “O número excessivo de automóveis nas ruas provoca congestionamentos, perda de

tempo e mais poluição atmosférica”, avalia o presidente da entidade.

SUBSÍDIOS – Com relação aos subsídios dados ao transporte, o presidente da NTU afirma que somente agora o Brasil começa a pensar neste assunto. “Enquanto as cidades de Nova Iorque, França e Alemanha subsidiam 70% a tarifa de transporte, aqui algumas cidades estão começando a conceder incentivos para manter o custo das passagens. São Paulo, por exemplo, libera R\$ 30 milhões por mês para não deixar o preço das passagens subir. A cidade do Rio de Janeiro concede R\$ 100 milhões por ano para implantar o bilhete único, Manaus não cobra o ICMS sobre o preço do óleo diesel e a cidade de Recife já oferece desconto deste imposto para a compra de combustível. Outras cidades não estão cobrando taxas de gerenciamento”, observa Cunha Filho.

Recursos do PAC para infraestrutura

R\$ 30 bilhões – total aprovado pelo governo

R\$ 18 bilhões – para as cidades com mais de 700 mil habitantes

R\$ 11,8 bilhões – para as cidades-sede da Copa

R\$ 16 bilhões – para melhorias urbanas aplicadas em 2011, 2012, 2013 e 2014

R\$ 1 bilhão – verba destinada a projetos para recepcionar a Copa

Projetos avançados em corredores de BRT

Belo Horizonte – três

Rio de Janeiro – cinco

Recife – três

Fortaleza – dois (e mais 4 faixas seletivas)

Fonte: NTU

exclusiva de ônibus que tem na cidade não resolveu o problema de mobilidade e ainda provoca congestionamentos, além de conviver com a invasão de táxis e outros veículos”, afirma Cunha Filho.

Para o presidente da NTU, só será possível obter uma solução para o transporte público se todo o projeto for elaborado de forma integrada. “Os sistemas têm que ter grandes corredores para facilitar a circulação rápida dos ônibus”, ressalta.

PROJETOS AVANÇADOS – Das 12 cidades-sede da Copa algumas estão com projetos de mobilidade avançados. “A cidade de Belo Horizonte tem três corredores de BRT em execução e vai cumprir todos os cronogramas dentro do prazo. O Rio de Janeiro tem cinco, Recife tem três e Fortaleza prepara a construção de duas vias de BRT, além de quatro faixas seletivas para a circulação de ônibus”, enumera o presidente da NTU.

O presidente da NTU destaca ainda que a presidente Dilma Rousseff foi muito clara ao determinar que os projetos de mobilidade das cidades sejam apresentados até dezembro de 2011 e colocados em execução até 2012.

No entender do presidente da NTU, os sistemas de BRT representarão uma mudança significativa nas cidades brasileiras. “Temos mais de 80 cidades no mundo que usam BRTs. É um corredor segregado com parada ampla, iluminado, embarques rápidos, facilidade de acesso aos usuários, ônibus confortáveis, controle eficiente da operação por via GPS e em tempo real”, observa o presidente da NTU.

No Brasil o sistema de transporte movimenta diariamente 55 milhões de pessoas e gera recursos de R\$ 20 bilhões por ano. A frota é composta de 110 mil ônibus que geram 500 mil empregos diretos – cada ônibus representa cinco empregos diretos, segundo a NTU. ■



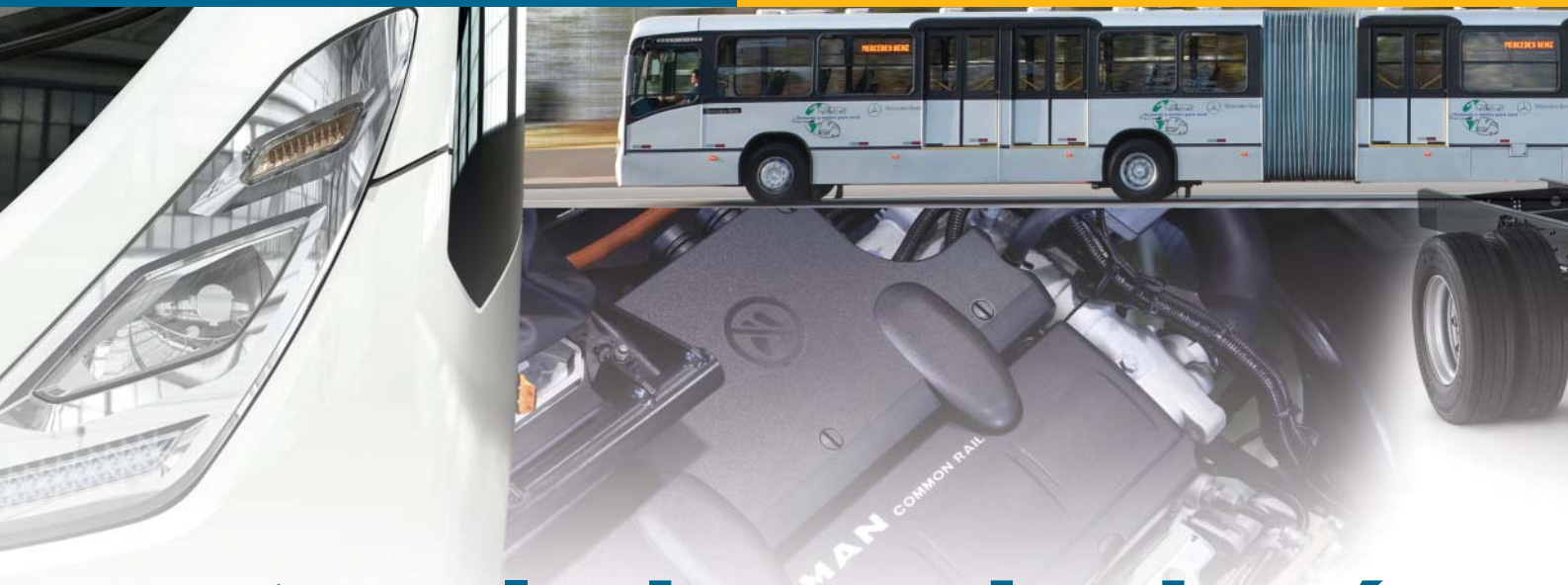
Seu ônibus é o seu negócio. Por isso, o pós-venda Volksbus cuida tão bem dele.

A Linha Volksbus faz parte do portfólio da MAN Latin America. Um grupo que trabalha com a mais alta tecnologia disponível para cada aplicação e com o melhor pós-venda do mercado. No país inteiro, você é atendido pela Rede Autorizada e recebe a orientação de profissionais altamente qualificados. É lá que você encontra chassis robustos e confiáveis nas versões mini/micro, urbano, fretamento e rodoviário. E você ainda conta com a robustez e durabilidade do motor eletrônico de 6 cilindros e a nova caixa de transmissão ZF, que garantem equilíbrio nas longas jornadas de trabalho do transporte coletivo e no serviço de fretamento. Tudo isso, pensando em oferecer o melhor custo-benefício para que sua frota ande sempre na frente.





Faça revisões em seu veículo regularmente.



A tecnologia que dominará no mercado de ônibus

Transpúblico, feira que acontece paralelamente ao Seminário Nacional da NTU na cidade de São Paulo, reúne o que há de mais moderno em produtos e serviços para o transporte de passageiros

■ RENATA PASSOS

A terceira edição da Transpúblico, feira que acontece simultaneamente ao Seminário Nacional da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), no Expocenter Transamérica, na cidade de São Paulo, de 24 a 26 de agosto, reúne nos 12 mil metros quadrados de pavilhão, além da área externa, os principais fabricantes e fornecedores do mercado de ônibus. Mais de 70 expositores como produtoras de chassis (Agrale, MAN, Mercedes-Benz, Scania e Volvo), fabricantes de carrocerias (Marcopolo, Comil, Caio-Induscar, Irizar, Mascarello e Neobus), fornecedores de componentes, serviços e softwares do segmento de transporte de passageiros e ainda distribuidoras de combustível estão presentes em um único local para apresentar seus produtos e lançamentos.

O evento, promovido pela NTU e organizado pela M. Fontana Promoções, é uma oportunidade para o visitante conhecer as novidades desse setor. Além de chassis

e carrocerias de ônibus de diversos tamanhos e para as mais variadas aplicações, a exposição destaca ainda as soluções tecnológicas para bilhetagem eletrônica e monitoramento da frota, combustíveis, equipamentos e peças para ônibus.

A encarroçadora Marcopolo, por exemplo, apresenta o seu novo ônibus exclusivo para utilização nos sistemas BRT do Brasil e do mundo. O veículo traz um desenho externo diferenciado, inovação na configuração interna e aplicações de novos materiais.

A Comil, que acaba de completar 25 anos de mercado, lança um veículo do segmento urbano – o Svelto Piso Baixo. Com um design moderno, agilidade operacional e baixo custo de manutenção, o novo veículo atende às normas de transporte urbano e proporciona melhor custo-benefício ao frotista. A empresa apresenta ainda o Doppio, veículo articulado com design renovado, que oferece soluções econômicas para o transporte de alta capacidade de passageiros.

A Caio Induscar apresenta a carroceria Millennium III, que mantém as características das versões anteriores, mas com tendência mais moderna, com suavidade nas linhas e superfícies e redução dos relevos para facilitar a limpeza do veículo. Além disso, o cockpit tem um novo layout, que dá mais conforto ao motorista, devido à ergonomia e à facilidade em acessar os componentes.

A Neobus traz ao mercado o biarticulado Mega BRT de 28 metros de comprimento, que já circula em Curitiba. É um veículo produzido para ir ao encontro dos desafios que a Copa do Mundo e as Olimpíadas trarão ao País, segundo a empresa.

A carroceria Roma 370 é a principal novidade apresentada pela Mascarello na Transpúblico 2011. O novo modelo de ônibus rodoviário destina-se ao transporte de longas distâncias, segmento no qual a encarroçadora não atuava até agora. Capacidade de 44 lugares, poltronas especiais, cabine do



motorista com teto panorâmico e ar-condicionado são algumas das características.

A Irizar expõe na Transpúblico seus modelos rodoviários Century e PB destinados ao segmento superior do mercado.

Mas a exposição traz muito mais que novas carrocerias. A Volvo do Brasil, por exemplo, expõe pela primeira vez o chassi B270F (com motor dianteiro), voltado para o segmento de ônibus semipesados com configuração de eixos 4x2.

A Mercedes-Benz lança o chassi urbano OF 1724 para o transporte intermunicipal, fretamento e rodoviário de curtas distâncias e apresenta os chassis articulados O 500 MDA e UDA (low entry), que podem receber carrocerias de até 23 metros e transportar mais de 200 passageiros. A indústria destaca ainda a introdução dos motores com a tecnologia BlueTec 5 para atender à legislação de emissões Proconve P7, que entrará em vigor no Brasil a partir de janeiro de 2012. O BlueTec 5 também assegura menor consumo de combustível, melhor desempenho e maiores intervalos de manutenção, segundo a montadora.

A MAN Latin America mostra no evento sua nova Linha Volksbus 2012, com motorização que atende à nova legislação. Três dos oito modelos da nova linha são equipados pela primeira vez com motor MAN DO8 que atende essa norma. Os motores MAN são fabricados em parceria com MWM International na cidade de São Paulo.

Os fornecedores de equipamentos,

componentes e softwares também estão presentes em massa no evento e com muitas novidades. As empresas Digicon, Prodata Tacom e Transdata apresentam seus mais recentes sistemas destinados à bilhetagem eletrônica, controle de acesso e monitoramento em transporte público. Também participam da exposição as fabricantes de componentes automotivos BorgWarner, Bosch, Voith e ZF. As empresas Thermo King e Denso mostram seus lançamentos para o setor de ar-condicionado.

Saiba mais sobre os expositores da Transpúblico e seus lançamentos a partir da página 102 desta edição.

SEMINÁRIO – Simultaneamente à realização da feira, acontece a 24ª edição do Seminário Nacional NTU, com o tema central “A Evolução da Mobilidade Urbana” e palestras sobre novos negócios que movimentam o setor.

Conforme a programação oficial, o painel de abertura, que acontece no dia 25 de agosto, contará com as presenças do diretor técnico da NTU, André Dantas, e do diretor presidente do Instituto de Energia e Meio Ambiente (Iema), André Luís Ferreira.

O evento traz como destaque as vantagens do sistema BRT (Bus Rapid Transit) para a mobilidade urbana. “O projeto é uma criação brasileira que ganhou o mundo e hoje é uma vitrine em cidades da América Latina, como Bogotá, na Colômbia, mas não que ainda não foi bem

aplicada no País”, afirma o presidente da NTU, Otávio da Cunha Filho.

Para fortalecer essa criação brasileira, o seminário NTU vai destacar as propostas em andamento e as perspectivas do BRT para o Brasil como a solução viável para o transporte urbano, principalmente visando à Copa do Mundo de 2014 e aos Jogos Olímpicos de 2016, assim como aos ganhos ambientais que esses sistemas podem gerar.

No mesmo dia, serão colocados em discussão os Consórcios Empresariais no Transporte Urbano e as Parcerias Público-Privadas (PPPs), que é uma novidade no setor de transporte público. A primeira experiência vem sendo aplicada na cidade de Goiânia, que iniciou a construção de dois corredores de VLT e BRT em parceria com os empresários locais.

No dia 26 de agosto, último dia do evento, a importância do seminário continua com as palestras sobre Novos Negócios que movimentam o setor.

O painel traz a questão do sistema de bilhetagem eletrônica. “Retirar o dinheiro do ônibus é uma forma de melhorar a segurança e reduzir o número de assaltos. Além disso, o uso do cartão eletrônico ajuda a aumentar a velocidade de embarque”, afirma o presidente da NTU.

O encerramento do seminário conta com a presença da jornalista Miriam Leitão, que aborda o tema Conjuntura Econômica e as Perspectivas para o Brasil. ■



Viale BRT

Marcopolo visa ao mercado de BRT

Na Transpúblico 2011, a empresa apresenta o Viale BRT, um modelo de design diferenciado, com frente aerodinâmica semelhante aos trens de alta velocidade

■ MARCIA PINNA RASPANTI

A Marcopolo traz para a Transpúblico 2011 um modelo especialmente desenvolvido para atender aos novos sistemas de transporte urbano que devem ser implementados no Brasil, principalmente sistemas BRT (Bus Rapid Transit) e corredores exclusivos. O Viale BRT possui design diferenciado, linhas mais modernas e melhor aproveitamento do espaço interno. “O modelo é muito bonito, com linhas modernas. A ideia é que o passageiro perceba imediatamente a diferença que existem em relação a um ônibus comum, daqueles com os quais ele já está acostumado”, explica Paulo Corso, diretor de Operações Comerciais da Marcopolo.

O novo modelo oferece maior espaço interno, com altura de 2,6 metros, no limite

do permitido pela legislação brasileira. Na versão articulado 6x2, o comprimento chega a 21 metros; articulado 8x2, até 23 metros; e biarticulado 8x2, 28 metros. “O foco é o volume de passageiros, o sistema BRT é projetado para atender de cinco mil a 45 mil passageiros por hora. Na versão articulado, o veículo tem capacidade para 146 passageiros, sentados e em pé; o biarticulado comporta 270 usuários. As portas elevadas dão acesso às plataformas, seja qual for a altura das mesmas”, informa Petras Amaral Santos, gerente de design da Marcopolo.

O Viale BRT possui cabine fechada para o motorista, o que proporciona maior segurança à operação. “O ar-condicionado é similar ao dos ônibus rodoviários,

embutido na carroceria, com calhas laterais, ficando totalmente integrado ao veículo. Há também sinalização óptica, luz diurna (Day Time Running) e sinaleira traseira em Led. Foi reservada também parte do espaço interno para publicidade e merchandising”, explica Santos.

Outro diferencial é o sistema de gerenciamento de frota, que registra todos os dados do trajeto, como velocidade, consumo de combustível, forma de direção. Com esta solução tecnológica, é possível que o frota saiba em tempo real sobre qualquer problema no sistema elétrico da carroceria, podendo solicitar que o veículo com defeito seja retirado da linha, substituindo-o, e programando a manutenção do veículo com

defeito. O sistema fornece, caso a estrutura da cidade permita, informações sobre quais linhas de ônibus estão chegando a cada estação e quanto tempo falta para chegar. É possível também acionar os semáforos para que a passagem do veículo seja liberada.

MERCADO – O volume de veículos que deverá ser demandado pelos futuros sistemas BRT deve variar entre 2 mil e 2,5 mil unidades, que podem ser modelos articulados, biarticulados e padrão, de acordo com Corso. “A participação da Marcopolo no mercado nacional é de cerca de 40%. No mercado de BRT especificamente, teremos uma participação acima deste índice, com certeza”, diz. Além dos veículos que circulam nos corredores exclusivos, as frotas das linhas alimentadoras também devem ser renovadas em virtude dos novos projetos.

Várias cidades em diferentes países já adotam o BRT como solução para o transporte público, como Bogotá, na Colômbia; Santiago do Chile; Joanesburgo, na África do Sul; e Curitiba, no Paraná. “O sistema foi escolhido para as cidades-sede da Copa de 2014. Além destas, municípios com 500 a 600 mil habitantes já comportam sistemas BRT. Criciúma (Santa Catarina) já tem um corredor exclusivo de ônibus, um tipo de BRT mais simples. Vendemos 20 unidades para renovação da frota recentemente. Por ser muito eficiente, a tendência é que o BRT se espalhe pelo País”, acredita Corso.

Na avaliação da Marcopolo, o mercado brasileiro passa por um período muito bom que deve durar, pelo menos, até o final do ano. “O setor deve encerrar o ano com um crescimento de 20%, em média. Todos os segmentos (urbano e rodoviário) estão em crescimento e devem permanecer assim. As exportações também devem se manter estáveis, em cerca de 20% da produção”, afirma Paulo Corso.

Nem a iminente crise econômica mundial deve afetar o setor, na opinião do executivo. “Temos os grandes eventos

esportivos, como a Copa do Mundo de 2014, que devem manter o mercado aquecido. A atividade das mineradoras também estimula o setor de fretamento, que tem tido um crescimento importante”, acredita.

Algumas indefinições, porém, podem diminuir o ritmo de crescimento do setor, a partir do ano que vem. “A chegada do Euro 5, em janeiro de 2012, será uma mudança significativa que pode trazer queda na demanda. Outra questão que continua incerta é a licitação das linhas rodoviárias interestaduais. Estas incertezas podem desacelerar o crescimento que estamos observando neste ano”, diz Corso.

INVESTIMENTOS – A Marcopolo inicia um novo ciclo de investimentos nas suas operações mundiais, especialmente no Brasil e mercados americanos. A empresa vai aplicar em torno de R\$ 350 milhões, até 2016, para o lançamento de novos produtos, elevação ainda maior dos padrões de competitividade e produtividade em todas as suas fábricas e no desenvolvimento de tecnologia e inovação.

De acordo com José Rubens de La Rosa, diretor-geral da Marcopolo, o novo programa tem por objetivo preparar a empresa e suas operações mundiais para um novo ciclo de crescimento. “Nossa expectativa é que a demanda no Brasil continue aquecida nos próximos anos, em todos os segmentos. No exterior, a estabilização de importantes mercados e a recuperação de outros significativamente afetados pela crise de 2008 deverão impulsionar as atividades em nossas unidades. Precisamos estar preparados, tanto em capacidade de produção quanto em competitividade e eficiência”.

Para o diretor-geral da Marcopolo, a companhia precisa, como fez entre 2008 e 2010, antecipar-se e preparar as suas operações. “No ano passado, concluímos um importante programa de investimento de R\$ 330 milhões que nos permitiu crescer e atingir resultados recordes. Agora,

nossa perspectiva é consolidar a presença nos mercados nos quais atuamos e dar um novo salto. A demanda por ônibus em todo o mundo deverá aumentar, não de maneira linear e nem em todas as regiões e, por isso, precisamos ser eficientes e competitivos para ter o produto certo para cada mercado em expansão”, afirma.

Como no programa do triênio 2008-2010, a maior parte dos recursos será destinada para as unidades brasileiras, que representam dois terços do volume total produzido pela empresa no mundo. “Vamos seguir investindo enfaticamente em tecnologia e inovação, tanto de produtos quanto de processos produtivos para sermos cada vez mais competitivos. Queremos também aumentar a nossa capacidade produtiva no Brasil, hoje em torno de 100 unidades por dia nas três plantas de Ana Rech e Planalto, em Caxias do Sul, e Ciferal, no Rio de Janeiro”, afirma de La Rosa.

Segundo ele, a empresa está preparada para atender à demanda dos clientes e responder às perspectivas de crescimento para o mercado brasileiro nos próximos cinco anos. “Nosso foco está direcionado para duas frentes distintas: na expansão que será necessária para o transporte coletivo urbano, com a implementação de sistemas BRT em diversas capitais nacionais, e na renovação e ampliação da frota do segmento rodoviário, sobretudo devido ao crescimento do turismo”.

Atualmente, as duas unidades de Caxias do Sul, Ana Rech e Planalto, estão produzindo em torno de 55 unidades por dia, entre rodoviários, urbanos, e micros e miniônibus. Já a Ciferal, localizada em Xerém, no Rio, atingiu a produção de 25 unidades por dia. A Marcopolo prevê produzir 29,3 mil unidades e atingir a receita líquida de R\$ 3,15 bilhões, em 2011. Deste total, cerca de 19,5 mil ônibus deverão ser fabricados no Brasil e os demais 9,8 mil nas fábricas da África do Sul, Argentina, Colômbia, Egito, Índia e México. ■



VIALE BRT

O futuro da mobilidade urbana

O futuro do transporte urbano passa por aqui!

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



ANDE MAIS DE ÔNIBUS. MENOS POLUIÇÃO, MAIS PRESERVAÇÃO... TERRA MAIS VIVA.



Marcopolo

APROXIMANDO PESSOAS

www.marcopolo.com.br

Respeite a sinalização de trânsito

Caio Induscar apresenta Millennium reestilizado

A carroceria, com a característica de ter espaço para motor traseiro e central, está com design mais moderno e com menos relevos na área externa

■ RENATA PASSOS



Carroceria Millennium III

A encarroçadora de ônibus Caio Induscar, com sede em Botucatu, interior de São Paulo, apresenta pela primeira vez ao mercado durante a Transpúblico a carroceria Millennium III. A nova versão do modelo, cuja característica é permitir melhor uso em veículos com motor traseiro e central destinados a corredores urbanos com grande movimento de passageiros, tem agora um design mais moderno, mas sem perder as suas características originais. "Essa é uma das carrocerias mais versáteis do mercado, pois pode ser utilizada em veículos convencionais e articulados, de piso normal e baixo", declara o diretor industrial da empresa, Maurício Lourenço da Cunha.

A carroceria Millennium III, modelo que

surgiu da preocupação da empresa em atender às demandas criadas pelo desenvolvimento dos grandes centros urbanos, traz um design com maior suavidade nas linhas e superfícies, com a redução de relevos, o que facilita a limpeza do veículo.

A nova janela do motorista, com vidro colado, possui caixilhos internos, que contribuem com a limpeza do visual. O cockpit tem um novo layout, que oferece mais conforto ao motorista, maior facilidade de acesso aos componentes, já que o novo projeto conta com reposicionamento da central elétrica e com porta-objetos integrado. O anteparo atrás do motorista também é integrado com vidro moldado temperado.

De acordo com o executivo, o novo projeto do duto de ar-condicionado está mais bonito, de fácil manutenção e com linhas mais leves. Também foram desenvolvidas novas luminárias do salão em Led, com melhor acabamento e design sofisticado. "A produção começa até o final de agosto e alguns de nossos principais clientes de motor traseiro já fizeram encomendas para este ano", informa Cunha, ao acrescentar que o veículo tem acessibilidade e conta com elevador para cadeirante ou para pessoa com mobilidade reduzida ou ainda opções de rampa de acesso.

O modelo pode ser encarroçado sobre vários tipos de chassis. Suas dimensões são: comprimento total de 12,33 metros

a 15 metros, largura externa de 2,5 metros, largura interna de 2,35 metros, altura externa de 3,36 metros e interna de 2,14 metros. Segundo Cunha, a participação da empresa no mercado interno de carrocerias para veículos com motor traseiro supera os 50%, inclusive neste ano. "Esse é um segmento que tem crescido no Brasil", ressalta.

CRESCIMENTO – A empresa, que nasceu em 1946, completa 65 anos em 2011. Nesse período, sua produção saltou de 145 unidades para quase 9.000, ou seja, multiplicou 62 vezes, mas deve crescer ainda mais nos próximos anos.

De acordo com Cunha, atualmente a empresa fatura cerca de R\$ 800 milhões ao ano e pretende atingir o faturamento de R\$ 1 bilhão no prazo de três anos. Para isso, a empresa investiu cerca de R\$ 50



Caio Induscar projeta produzir este ano 9 mil carrocerias na fábrica de Botucatu

milhões em infraestrutura, equipamentos e ferramental. "Esses recursos permitirão à empresa chegar em 2012 com uma capacidade de aproximadamente 12 mil carrocerias ao ano".

Neste ano, a perspectiva é que a Caio

Induscar produza cerca de 9.000 carrocerias, um recorde nos 65 anos de vida da companhia. Para 2012, a estimativa é atingir 9.800 unidades. No próximo ano, a empresa pretende lançar um ônibus para operar em BRT e também um micro-ônibus. ■

SOLUÇÃO EM CLIMATIZAÇÃO E VENTILAÇÃO PARA ÔNIBUS


SPHEROS

NOVA LINHA DE AR CONDICIONADO CC305/335/355.

NOVO SISTEMA DE VENTILAÇÃO PARA ÔNIBUS URBANO CITYVENT.

SOLUÇÕES INTELIGENTES PARA O CONFORTO DOS PASSAGEIROS

CC355



CITYVENT



Millennium

NOVA SOLUÇÃO PARA CORREDORES



USE CINTO DE SEGURANÇA

Com você aonde for



Nosso motor traseiro,
com design ainda
mais arrojado



MKT Caio Induscar





Mega BRT biarticulado de 28 m

Do micro ao mega em dez anos

Mais de 90 biarticulados do modelo Mega BRT de 28 metros de comprimento desenvolvido pela Neobus circulam nos corredores de Curitiba

■ GUILHERME ARRUDA

A rentabilidade de qualquer empresa que explora o serviço de transporte coletivo está vinculada a dois fatores: mobilidade e velocidade comercial. Dito de outra maneira, quanto maior o número de viagens por dia, melhor será o desempenho. A realidade mostra que não existem corredores em volume suficiente e o resultado é um círculo nefasto. Os congestionamentos, devido ao aumento de automóveis, multiplicam-se nas cidades, piorando a situação, porque o ônibus disputa lugar não apenas com o carro, mas também com o caminhão, com carroça, moto, bicicleta. Nada anda. E não andando, as empresas não faturam, determinando elevação da tarifa, e com tarifa mais alta o povo prefere ir de carro, alimentando novamente o sistema.

Pensando em contribuir para amenizar o

problema, a Neobus, de Caxias do Sul (RS), desenvolveu o BRT Mega BRT biarticulado, um ônibus de 28 metros de comprimento e capacidade para transportar 250 passageiros, cuja grande vantagem é eliminar três ônibus de uma só vez. Em uso na cidade de Curitiba, pela Viação Redentor – empresa pertencente ao Consórcio TransBus – este Mega BRT recebeu o apelido de Ligeirão Azul, para diferenciá-lo de outros modelos que trafegam pelos corredores desde 1974 e ganhou também a preferência dos usuários. “O que se sabe é que ônibus que operavam antes estão vazios e os novos sempre lotados”, comenta o diretor de engenharia da Neobus, Adelir Boschetti. “Ele tem um visual muito atraente mesmo”.

Até o momento, a cidade de Curitiba adquiriu 94 Mega BRT biarticulados de 28 metros – o maior ônibus do mundo – além

de 91 articulados (21 metros), 177 Ligeirinhos, totalizando 362 ônibus. A empresa também fechou negócio com a cidade de Goiânia, de 30 Mega BRT biarticulados e de 60 articulados. “Nós estamos em tratativas com outras cidades, como Manaus, Rio de Janeiro, Porto Alegre e Chile. Em Porto Alegre, por exemplo, os órgãos gestores estão fazendo avaliações para saber qual caminho seguir, se embarque a nível para aproveitar os corredores existentes ou carros de piso baixo. As negociações estão acontecendo em várias cidades”, responde o cauteloso Boschetti.

De qualquer forma, ele dá pistas: as doze principais cidades selecionadas para sediar jogos da Copa do Mundo de 2014 estão se movimentando para encontrar soluções diferenciadas, seguindo a linha de BRTs. “Estas cidades querem inovar, buscar alternativa por causa do trânsito e isso vai ao encontro do produto que criamos, na hora certa, diga-se, e que chega para ser parte da solução”, resalta o executivo.

No pacote de soluções Boschetti inclui o Mega BRS low entry, cujas primeiras unidades estão sendo produzidas para a cidade do Rio de Janeiro, onde eles serão utilizados como alimentadores da Transcarioca, um BRT de 39 quilômetros, que ligará o aeroporto do Galeão à Barra da Tijuca, cujo investimento é de R\$ 1,3 bilhão.

“Os BRS são veículos com embarque normal. A diferença para o BRT é que o embarque é a nível com plataforma elevada ou estações específicas”, explica.

O Mega BRT acabou provocando uma mudança no perfil da empresa. Até então conhecida como uma fabricante de micro-ônibus, a Neobus colocou-se em outro patamar com esse projeto e deve mexer novamente com o lançamento, em breve, de um modelo rodoviário. “Estamos finalizando um novo Iveco, City Class, um carro mais alto e largo com desenho totalmente novo. É um produto exclusivo da Iveco. Estamos fazendo uma negociação de comercialização com eles”, adianta.

A ORIGEM DO MEGA BRT – Boschetti revela como surgiu o Mega BRT. Basicamente, a ideia foi aproveitar as oportunidades que surgiriam com a realização da Copa do Mundo, em 2014, e as Olimpíadas, em 2016, e ainda a constatação de que nos 40 maiores centros o trânsito está um caos. A equipe trouxe a concepção moderna dos trens de alta velocidade, quebrando o conceito dos carros convencionais usados no segmento de transporte coletivo. Criou-se um carro mais largo, alto e com uma área envidraçada maior. “A pretensão é que fosse um metro de superfície, pensando no conforto do usuário no dia a dia, que ele percebesse que estava entrando em algo diferente”, explica o diretor de engenharia.

Área interna maior, diz o diretor da Neobus, possibilita a renovação maior de ar, e para transmitir mais alegria criou-se uma área voltada à publicidade interna, proporcionando uma visão panorâmica sem igual. “É uma experiência fantástica quando você associa sensação de liberdade e aconchego. Na parte reservada ao motorista, por exemplo, idealizamos uma área privativa cujo projeto ergonômico ficou um espetáculo, e pensamos também em reservar uma área para transporte de bicicleta: com o banco retrátil você usa na

hora do pico para facilitar mais pessoas em pé, como é basculante, você pode sentar ou transportar bicicleta”, explica.

A semente do Mega BRT nasceu na edição 2009 da Transpúblico, revela Boschetti, que prestou atenção especial aos pronunciamentos dos ministros da Cidade e dos Transportes e teve um insight após ouvir o ex-prefeito de Curitiba, Jaime Lerner. “Naquela oportunidade nos demos conta do caos que viviam as grandes cidades e a necessidade urgente de renovação do sistema de transporte coletivo. Conscientizamos-nos de que queríamos fazer parte da solução e a partir dessa percepção começamos a viajar pelo mundo, visitando as principais feiras do setor, como Bélgica e Madri e conhecendo mais de perto o funcionamento de outras cidades europeias, como Amsterdã e Paris. Estávamos atrás de novidade”, conta.

O resultado é conhecido desde o começo de 2011: um veículo que incorpora conceito dos trens de alta velocidade, cujo impacto é imensurável. “A legislação brasileira permite largura máxima até 2,60 metros e todos usam 2,50 metros. Optamos por chegar aos 2,60 metros. Na parte de altura, alguns concorrentes usam o limite da norma; querem fazer um carro mais estreito, com janelinha. O nosso foco era dar atenção ao usuário de automóvel, fazer com que ele deixasse o carro e passasse a usar o nosso ônibus. Convencer o executivo, mas oferecendo a ele um veículo com grau de sofisticação comparável a uma aeronave; com poltrona reclinável, ar-condicionado, wireless, sistema de sonorização, rodomoça, câmeras internas, sistema de jogos (playstation)”, enumera o diretor de engenharia da Neobus.

Pessoas que viram o projeto do Mega BRT ainda na incubadora chamaram os criadores de loucos. Hoje, Boschetti admite: a equipe teve ousadia. O que garantiu



Mega BRS low entry

o sucesso foi o respaldo que receberam da presidência. “Fizemos um alinhamento com aquilo que idealizávamos; colocamos no papel, e depois fizemos uma apresentação. Foi aprovado na hora e aí começou o trabalho no projeto. Não sobrou pedra sobre pedra, mudamos tudo”, recorda, dando crédito ao designer Leones Plait e sua equipe.

Embora tenha sido colocado no mercado no início de 2011, o Mega BRT deve ganhar uma família. Ele pode ser encarregado com motores tradicionais, traseiros, como o Ligeirinho de Curitiba, com motor traseiro e embarque a nível, seriam os carros articulado, tanto com embarque a nível low entry ou low floor. Não estamos pensando em fazer um upgrade, porque é um produto recente, mas no futuro, se precisar fazer reestilização, sem problemas. Estamos preparados”, diz.

Os modelos de ônibus urbanos convencionais em circulação, com motor dianteiro, segundo o diretor, tendem a desaparecer com o tempo, principalmente devido aos ruídos que causam desconforto aos ocupantes. “Tivemos a felicidade de sair na frente. Estamos sabendo que alguns concorrentes estão fazendo algo diferenciado, mais voltado à linha do super BRT. Mas, com certeza, carros com motorização traseira e central irão predominar, diria que isso vai acontecer nos próximos quatro ou cinco anos. Os motores dianteiros talvez continuem em algumas regiões que têm solo em péssimas condições”, diz. “No máximo em dez anos vamos reduzir significativamente os motores dianteiros — a exceção é nas cidades com piso ruim” prevê o diretor da Neobus. Na Europa, de acordo com ele, 90% dos ônibus são do tipo low floor e 10% são low entry. ■

MEGA BRS

LOW ENTRY



Respeite a sinalização de trânsito.



Para o progresso das cidades brasileiras, o Mega BRS Low Entry

Após o grande sucesso do Mega BRT, a Neobus lança o Mega BRS Low Entry (piso baixo), um veículo de acessibilidade plena, fabricado para atender às necessidades de todos os brasileiros: idosos, crianças e portadores de deficiência. Todos os níveis, sem exclusão. O Mega BRS Low Entry garante embarque

facilitado, por ficar na altura do meio-fio, e uma viagem mais rápida e confortável. Indicado para aplicações em corredores urbanos, aeroportos e também para linhas alimentadoras, é um veículo que chegou para marcar presença em todas as cidades deste Brasil que não para de crescer.



MEGA BRS LOW ENTRY. SUA CIDADE MERECE.

NEOBUS

www.neobus.com.br

infoc



Svelto Piso Baixo

Comil lança modelos para BRT

O Svelto Piso Baixo complementa o portfólio de produtos da empresa para atender aos novos projetos que serão implantados nas cidades-sede da Copa do Mundo de 2014

■ MARCIA PINNA RASPANTI

A Comil apresenta, durante a Transpúblico 2011, os lançamentos de ônibus urbanos Svelto Piso Baixo e Duplo modelo 2012. Será a primeira vez que a Comil, empresa com sede em Erechim, no Rio Grande do Sul, coloca no mercado um modelo de piso baixo. Segundo o gerente de engenharia da carroçadora, Tiago Zanette, o Svelto PB mantém características da carroceria tradicional, agregando os benefícios da operação de embarque e desembarque deste tipo de piso. “A grande vantagem do veículo é a acessibilidade. Por não possuir escadas, o embarque e desembarque é mais rápido, aumentando

consequentemente a velocidade comercial do ônibus”, explica.

A Comil quer oferecer opções para os projetos de transporte coletivo que serão implementados no País, nos próximos anos em virtude de grandes eventos esportivos. “O veículo piso baixo foi projetado pensando em atendermos à demanda das cidades-sede da Copa de 2014, onde funcionarão os sistemas BRT (Bus Rapid Transit) e outros de corredores exclusivos, os quais vão requerer veículos de fácil acesso”, afirma o gerente de negócios da Comil, Fabriccio Tascine.

O design também é um dos grandes diferenciais dos novos veículos da Comil, apresentando nova traseira e dianteira. “Este

novo estilo reforça a identidade da marca com linhas refinadas, trazendo o transporte urbano a um novo patamar de acabamento externo, podendo ser percebido pelos novos conjuntos ópticos e nas superfícies, onde a fluidez de linhas é sua marca registrada” explica o designer Adriano de Quadros.

MAIS ACESSO – O principal objetivo do desenho dos dois novos modelos carros é remeter ao usuário uma sensação de segurança, conforto, praticidade e agilidade. Entre as soluções de design aplicadas, encontram-se principalmente os quesitos de praticidade e funcionalidade do produto, permitindo tanto uma maior acessibilidade



Articulado Doppio modelo 2012

para os passageiros, quanto para os profissionais que utilizam a carroceria como ferramenta de trabalho.

O Doppio modelo 2012 é um veículo urbano articulado, com design renovado, que oferece soluções econômicas para o transporte de alta capacidade de passageiros. A padronização das peças com os demais produtos urbanos da Comil

(Svelto e Svelto Midi) permite reduzir o gasto com peças e garante a otimização de recursos no dia a dia da operação. O modelo possui 60 lugares, espaço para cadeirante e para o cobrador. Com agilidade operacional e baixo custo de manutenção, o Svelto Piso Baixo atende as normas de transporte urbano. O número de passageiros pode variar de acordo

com o chassi escolhido, com capacidade de 20 a 50 lugares.

De janeiro a junho de 2011, a Comil produziu 1.731 carrocerias, sendo 617 de urbanos, 551 rodoviários, 260 intermunicipais e 311 micro-ônibus, de acordo com os dados divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus). ■



Cada Momento tem um caminho. E para cada caminho existe Thermo King.

A Thermo King através de seus equipamentos proporciona transportes climatizados, com segurança, confiança e conforto, assegurando integridade e qualidade em todo o caminho percorrido. Por essas razões é essencial: exija Thermo King.

**Acesse: www.thermoking.com.br
ou entre em contato pelo número: (11) 2109-8990**



LANÇAMENTO

SVELTO

PISO BAIXO

NA MEDIDA CERTA PARA SUA CIDADE!



dg | comil



Respeite a sinalização de trânsito.

COMIL

www.comilonibus.com.br

**Baixo custo de operação.
Alto desempenho e qualidade.**



NOVO SVELTO PISO BAIXO.

Em exposição no stand Comil durante a Transpúblico 2011.

COMIL
ASSIST 

25
ANOS

Ônibus
na medida
certa.

Mascarello busca novo nicho de mercado

Com o lançamento do Roma 370 durante a Transpúblico 2011, a empresa quer conquistar o segmento de transporte rodoviário de longas distâncias

■ MARCIA PINNA RASPANTI



Modelo rodoviário Roma 370

O Roma 370 é a principal novidade a ser apresentada pela Mascarello na Transpúblico 2011. O novo modelo de ônibus rodoviário destina-se ao transporte rodoviário de longas distâncias, segmento no qual a encarroçadora não atuava até agora. "O Roma 370 foi desenvolvido a partir de um conceito novo, com um design mais

avanzado e linhas modernas. O veículo é uma alternativa de qualidade e à altura das opções oferecidas pelas marcas tradicionais. É um modelo totalmente preparado para concorrer diretamente com os 'tops de linha' que existem no mercado", explica Jair Luiz Bez, diretor industrial da Mascarello.

De acordo com Bez, o Roma 370 deverá ter uma aceitação bastante boa no mercado dos grandes frotistas. "Nossa expectativa é comercializar uma unidade por dia, já no primeiro semestre de 2012. Além do mercado nacional, esperamos fornecer para países da América do Sul e Central, do Caribe e da África. Mesmo com dificuldades do câmbio, exportamos cerca de 20% da produção para esses mercados, e isso deve acontecer também com o Roma 370", diz. O Roma 370 não será o único rodoviário da marca destinado ao segmento de turismo de longas distâncias, pois a Mascarello se prepara para lançar outros modelos com características semelhantes, a partir do ano que vem.

O Roma 370 tem 44 lugares, com poltronas especiais, cabine do motorista com teto panorâmico, além de ar-condicionado. Foi desenvolvido ainda um novo conjunto de faróis e lanternas com tecnologia Led, dianteira com desenho que privilegia a aerodinâmica, proporcionando maior visibilidade ao motorista. O revestimento lateral foi concebido de forma que não há necessidade dos perfis. Na parte inferior foi incorporado o conceito de modularidade, o que facilita o acesso às áreas de manutenção do veículo. A capacidade do bagageiro, que tem altura de 1,3 metro, foi ampliada, além de bagageiro passante sobre o rodado traseiro. A cabine do motorista conta com sistema de climatização

independente e sistema multiplex exclusivo com GPS integrado, câmera de ré e sensor de estacionamento.

Todo o interior possui um design com linhas leves e cores neutras, procurando ressaltar o revestimento das poltronas. O teto é composto por peças modulares, o porta-bagagem com suportes encobertos. A parede de separação privilegia a visibilidade e simplicidade do conjunto, evidenciando pela porta toda em vidro. Quanto ao revestimento lateral foi desenvolvido com intuito de ganhar espaço e conforto aos passageiros, ou seja, o revestimento agrega o apoio de braço ao seu desenho. Desta forma, a poltrona não necessita de apoio de braço na lateral junto à janela, oferecendo mais espaço ao passageiro, sempre de acordo com as normas vigentes quanto à largura de corredor.

PRODUÇÃO E VENDAS – “O grande diferencial do Roma 370 é o design avançado, com linhas modernas, além do bagageiro bastante espaçoso e muito conforto para os passageiros e o motorista. O produto foi desenvolvido de acordo com as necessidades do mercado”, explica Jacel Duzanowski, diretor comercial da Mascarello. O segmento rodoviário de longas distâncias tem apresentado um ligeiro crescimento nos últimos meses e abre boas oportunidades para a encarroçadora ampliar seu portfólio de clientes. “O mercado necessitava de uma alternativa aos modelos existentes. O Roma 370 é um produto muito competitivo e marca o início da atuação da empresa nesse segmento”, diz.

De janeiro a junho de 2011, a Mascarello produziu 1.267 unidades, sendo 435 ônibus urbanos, 265 rodoviários, 186

intermunicipais, 305 micro-ônibus e 76 miniônibus. “Tivemos um crescimento de cerca de 10%, em comparação ao primeiro semestre do ano passado, principalmente devido ao vigor dos setores de transporte rodoviário e fretamento. O ano, contudo, tem sido tranquilo, pois o mercado está muito cauteloso com a perspectiva de uma nova crise econômica mundial e as restrições de crédito”, assinala Duzanowski.

A partir de janeiro, a Mascarello também colocará no mercado seus modelos destinados aos projetos de BRT (Bus Rapid Transit), que devem aquecer o mercado já no próximo ano. “Decidimos aguardar mais alguns meses para lançar os produtos de BRT. Queremos estar em sintonia com as exigências do mercado e queremos oferecer modelos com custos de manutenção competitivos”, explica Duzanowski. ■



**EUROAR**
AR CONDICIONADO



fontano

Descubra a sensação de ser levado pelo clima da Euroar.



SOLUÇÃO COMPLETA EM AR CONDICIONADO PARA ÔNIBUS

Sensações

Mais que uma linha de ar condicionados, a Euroar proporciona aos seus clientes sensações de bem estar. Muito além de um produto, descubra o clima perfeito ao seu alcance, seja levado pela Euroar.

ROMA 370

O ROMA 370 é o ônibus que marca um novo tempo na Mascarello. É a estreia em um novo segmento, o rodoviário de longa distância.

Design incorporando novo conjunto de faróis e lanternas com tecnologia LEDs. Teto panorâmico proporciona uma visão privilegiada.



Novo conjunto de lanternas traseiras com LEDs.

Respeite a sinalização de trânsito.

GRUPO Mascarello

www.grupomascarello.com.br

Fotos Ilustrativas. Os veículos estão em conformidade com PROCONVE (Programa de Controle de Poluição do ar por veículos automotores).



A parede de separação privilegia a visibilidade, destacando a porta toda em vidro que proporciona uma visão ampla e única.

Conforto e dirigibilidade, a cabine conta com sistema de climatização independente e sistema multiplex exclusivo com GPS integrado, câmera de ré e sensor de estacionamento.

Todo o interior possui um design com linhas leves e cores neutras, procurando ressaltar o revestimento das poltronas. O teto é composto por peças modulares.



Capacidade do bagageiro com altura de 1300 mm.



BR 277 - Km 598 - Distrito Industrial Luiz Benjamin Crespi
CEP: 85804-600 - Telefone [+55] (45) 3219.6000
Cascavel - Paraná - Brasil



Mascarello
www.mascarello.com.br

Irizar mantém foco no mercado de luxo

Em operação no País há 14 anos, a empresa espanhola exhibe em seu estande os modelos rodoviários Century e PB destinados a operadores que optam por produtos top de linha



Modelo rodoviário Irizar PB

Desde que chegou ao Brasil em 1997 a Irizar, encarroçadora com sede no País Basco, na Espanha, produziu 5.600 unidades de seus ônibus rodoviários top de linha – os modelos Century e PB –, das quais 3.700 unidades foram exportadas para mais de 30 de países da América Latina, África e Oceania. A empresa expõe estes dois produtos na Transpúblico.

No ano passado a Irizar Brasil registrou

um crescimento de 40% em relação ao ano anterior, segundo João Paulo da Cunha Ranalli, gerente de Relações com o Mercado da Irizar, que tem unidade industrial localizada na cidade de Botucatu, interior de São Paulo, onde também mantém duas filiais (centro logístico e fábrica de poltronas). Para este ano, Ranalli prevê expansão das vendas no mesmo nível de 2010.

“A empresa está muito satisfeita por

estar no Brasil e exportando para a região vizinha. É com orgulho termos tomado a decisão de vir ao País, especialmente agora que a Europa acordou para a importância do mercado brasileiro”, afirma Axier Etxezarreta, diretor geral da empresa, que chegou há um ano e meio da Espanha para comandar a operação brasileira. “O grande potencial do mercado doméstico é o grande propulsor do nosso crescimento e a



Irizar Century

empresa está preparada para se expandir mais nos próximos cinco anos”.

Segundo Ranalli, para sustentar o crescimento a Irizar já adotou uma medida imediata, implantar o projeto de estruturação da sua rede para intensificar o foco no segmento superior do mercado de ônibus rodoviários. Outros planos incluem a expansão de suas instalações industriais, mas, por enquanto, a ampliação esbarra na falta de espaço na sua fábrica, que passou pela última ampliação há dois anos. A empresa está estudando a aquisição de outro terreno para construir uma nova fábrica porque está certa de que é uma necessidade nos próximos anos.

Antes de atingir esta fase de grande otimismo, a empresa enfrentou alguns obstáculos nos primeiros anos de atuação no Brasil, especialmente com a desvalorização do real, o que dificultava a importação de componentes utilizados nos veículos Irizar na época. Além disso, a capacidade de compra da dos clientes era reduzida e havia restrições a certos tipos de produto. A Irizar foi então ouvir os operadores para aprender a moldar seus ônibus de acordo

com as necessidades locais e a partir do ano 2000 começou a decolar e atingiu o pico de produção em 2005, mantendo vendas estáveis nos últimos anos.

Nessa trajetória o mercado externo sempre teve uma grande importância para a encarroçadora, tanto assim que até hoje mais de 70% de sua produção destinam-se às exportações. O principal mercado externo da Irizar ao longo dos tempos e até agora é o Chile – que absorveu 40% da produção em 2010. Outros mercados de destaque incluem a África do Sul, Nigéria e Austrália.

Mas a empresa quer se centrar mais no mercado interno e está criando uma estrutura para isso, segundo Etxezarreta. “Temos de crescer no Brasil, já que a maior demanda na região está no País”, ressalta.

Em 2009 a empresa trouxe o modelo PB, mais sofisticado, no qual se concentra a maior parte de seus negócios atualmente. Desde que foram lançados, os produtos Irizar mantiveram sempre o mesmo padrão, segundo Ranalli, e a última renovação na linha foi a adoção da iluminação em Led.

Para 2012, acrescenta ele, está prevista a obrigatoriedade do cumprimento de certas normas de segurança que já existem na Europa e os produtos da Irizar atendem estas normas, segundo a empresa.

RESPONSABILIDADE SOCIAL – A Irizar, que no ano passado produziu 590 carrocerias, tem capacidade instalada de quatro veículos por dia, ou 1 mil por ano, e conta com 560 funcionários. “Procuramos sempre valorizar os colaboradores oferecendo-lhes não apenas remuneração compensadora, qualidade no trabalho, mas também recursos e benefícios para atender as suas famílias e manter o padrão de vida”, afirma Ranalli. A responsável social da empresa inclui ainda a preocupação com seu entorno, ressalta o executivo.

A Irizar tem como principais clientes a Empresa Reunidas Paulista, a Transportadora Turística Benfica, a Transnorte (Transporte e Turismo Norte de Minas), a Pássaro Marron e a Expresso Nordeste. A empresa também realiza assistência técnica e vende peças para reposição e componentes para o setor ferroviário. ■

Design. Expressão em Movimento.

Mais de 120 anos inovando.

Conforto, segurança e serviço fazem parte de um Irizar.

Novos faróis com Driving Light em LED.
Nova iluminação interna e externa em LED.



Cinto de segurança pode salvar vidas.



www.irizar.com.br





Mercedes-Benz apresenta chassis articulados O 500 MDA e UDAS, low entry, que podem transportar mais de 200 passageiros

Fabricantes lançam ônibus com motorização Euro 5

Montadoras acrescentam na linha 2012 de ônibus o elevado conteúdo tecnológico que ajuda a reduzir o índice de emissões de poluentes bem como o consumo de combustível

■ SONIA MORAES

As montadoras aproveitam a terceira edição da Transpúblico (feira de produtos, sistemas e serviços para o transporte de passageiros) para antecipar ao mercado os modelos 2012 de ônibus. A Mercedes-Benz leva para a exposição sua nova linha de chassis de ônibus e passa a oferecer 20 modelos de veículos

para transporte urbano e rodoviário, sendo três veículos inéditos.

A Mercedes-Benz expõe no seu estande o chassis urbano OF 1724, que é indicado para o transporte intermunicipal, fretamento e rodoviário de curtas distâncias, e os chassis articulados O 500 MDA e UDAS (low entry) que podem receber

carrocerias de até 23 metros e transportar mais de 200 passageiros.

A montadora alemã também aproveita o evento para destacar os motores equipados com a avançada tecnologia BlueTec 5 que atende à legislação de emissões Proconve P7 (Euro 5). Utilizada com sucesso na Europa desde 2005, a BlueTec 5 foi



Linha Volksbus chegam pela primeira vez com motor MAN D08 para atender normas Euro 5 a vigorar em janeiro

desenvolvida e testada pela empresa, durante mais de três anos, para uso no Brasil. “Além de reduzir drasticamente as emissões de poluentes, atendendo aos limites do Proconve P7, esta avançada tecnologia proporciona menor custo operacional, com redução no consumo de combustível e maiores intervalos de manutenção. Destaca-se ainda pelo excelente desempenho, eficácia e confiabilidade”, diz Ricardo Silva, vice-presidente de Ônibus América Latina da Mercedes-Benz.

Entre os destaques da linha de ônibus 2012 está o novo chassi OF 1724. Segundo a Mercedes, este modelo é mais uma solução da marca para o transporte urbano, intermunicipal, fretamento e rodoviário de curtas distâncias. Equipado com motor de 6 cilindros, o chassi é indicado para percursos que exigem maior velocidade média.

Para o segmento de alta capacidade de transporte de passageiros, como o sistema BRT (Bus Rapid Transit) e corredores exclusivos, a montadora apresenta os chassis O 500 MDA e UDA para ônibus articulados. Estes novos modelos podem receber carrocerias até 23 metros, com capacidade para mais de 200 passageiros.

Com o novo portfólio, a Mercedes-Benz amplia a oferta de chassis de ônibus urbanos com motor dianteiro, segmento de mercado no qual mantém longa e tradicional liderança, com 55% de participação.

Para a faixa de 17 toneladas de peso bruto total (PBT), a empresa oferece o modelo OF 1721 com motor eletrônico OM 924 LA de 4 cilindros e 208 cv de potência a 2.200 rpm e o OF 1724 com motor OM 926 LA de 6 cilindros e 238 cv de potência a 2.200 rpm.

Segundo a Mercedes, o chassi OF 1721 – sucessor do atual OF 1722, o modelo de ônibus mais vendido do País – é indicado para os percursos de grandes congestionamentos, do tipo para-e-anda. Já o OF 1724 é ideal para trechos livres, que exigem velocidades médias maiores. Desenvolvidos para carrocerias até 13,2 metros, ambos recebem trem-de-força da marca, com destaque para o câmbio de seis marchas com carcaça de alumínio, que traz menor impacto de peso no veículo.

Os dois chassis são equipados com suspensão metálica, exclusivo freio-motor top brake, polia adicional para ar condicionado e novo painel de instrumentos. Entre seus opcionais, incluem-se limitador de velocidade e preparação para o sistema de aquecimento do interior do ônibus.

Na sua lista de chassis O 500 para

**Chassi MAN
Volksbus 17.230 OD**



Motor MAN terá tecnologia SCR

ônibus articulados, a Mercedes-Benz ampliou a sua oferta para os clientes. Além das atuais versões MA e UA (piso baixo tipo low entry), que receberão a tecnologia BlueTec 5, a empresa apresenta na Transpúblico dois novos modelos: O 500 MDA e UDA (low entry).

Segundo a montadora, a grande novidade dos novos MDA e UDA são seus quatro eixos, sendo dois eixos na parte traseira do veículo, o que possibilita a instalação de carrocerias até 23 metros, para mais de 200 passageiros, dependendo da configuração interna do ônibus.

Com essas novidades, a Mercedes-Benz passa a atender um novo segmento de alta capacidade nos sistemas de transporte coletivo urbano, como o BRT e os corredores exclusivos, destacando-se pela facilidade de operação e manutenção.

Os modelos O 500 UA e UDA low entry são indicados para pontos de embarque ao nível da calçada. Já os O 500 MA e MDA, com piso normal, são mais adequados para corredores que utilizam plataformas de embarque elevadas. Todos os chassis articulados Mercedes-Benz são indicados para corredores de ônibus, ficando a cargo dos gestores e dos operadores a escolha do que melhor atenda ao dimensionamento da capacidade do seu sistema de transporte.

De acordo com a montadora, os chassis O 500 MDA e UDA têm como diferencial o segundo eixo traseiro móvel, com suspensão independente. Instalado atrás do eixo de tração, ele reduz o arraste, melhora as manobras e evita o desgaste dos pneus. Com essa suspensão direcional, os pneus se movem de acordo com o movimento do

volante e da articulação, reduzindo o raio de giro do ônibus. Isso propicia maior conforto de dirigibilidade, vantagem essencial no trânsito urbano.

Segundo a Mercedes, todos os chassis da linha 2012 sairão de fábrica equipados com um novo painel de instrumentos, ainda mais moderno, prático e funcional, que propicia melhor visualização dos instrumentos e facilita a operação pelo motorista. Também traz funções que auxiliam o condutor a operar o veículo de uma forma mais econômica. É o caso, por exemplo, da indicação do consumo de combustível instantâneo do veículo e do Econômetro, faixa verde variável no contageiros que indica ao condutor a melhor rotação de trabalho do motor para o menor consumo de combustível.

Os novos modelos de chassis também



**Chassi Mercedes-Benz
OF-1721**



Com o modelo B270F a Volvo passa a competir no segmento semipesado

chegarão ao mercado com linha CAN, sistema que interliga todos os dados de gerenciamento eletrônico do veículo, incluindo as informações do motor e do sistema de pós-tratamento dos gases de escape.

A MAN Latin America mostra neste evento a nova linha Volksbus 2012, equipada pela primeira vez com motor MAN D08 que atende a norma Euro 5. Este propulsor de quatro e seis cilindros é produzido em parceria com a MWM International na sua fábrica em São Paulo e equipa três dos oito modelos da nova linha de miniônibus, micro-ônibus, rodoviários e articulados. Vem equipado com a tecnologia EGR (Recirculação dos Gases de Escape), que permite atender a Euro 5. Entre as qualidades estão o baixo nível de ruído, de emissão de poluentes, menor consumo de combustível e manutenção fácil.

O restante da linha de ônibus da MAN terá motores Cummins ISF e ISL de quatro e seis cilindros com tecnologia Redução Catalítica Seletiva (SCR). "Teremos as tecnologias SCR e a EGR disponíveis em nossa nova linha de produtos", salienta Roberto

Cortes, presidente da MAN Latin America.

Entre a lista de produtos 2012 da MAN estão expostos no seu estande o modelo VW 5.150 OD que vem equipado com motor Cummins ISF de 3,8 litros e sistema de pós-tratamento SCR. Este ônibus é ideal para o transporte escolar, traslado de empresas de turismo e também em autoescola, como veículo para formação de condutores.

O modelo VW 8.160 OD, que traz motor Cummins ISF de 3,8 litros, com tecnologia SCR, é indicado para aplicações fretamento e urbana de média densidade, com carrocerias que podem chegar a 8 metros de comprimento.

Outras versões são o VW 9.160 OD e o 9.160 OD Plus, com motor ISF 3,8 litros e tecnologia SCR. Este modelo vem equipado com novo sistema de troca de marchas por cabos que garante maior precisão nos engates, menor esforço nas trocas de marchas, maior ergonomia e conforto ao motorista. O painel de instrumentos é totalmente novo e com layout mais agradável, o que proporciona maior harmonia com o

painel desenvolvido pelos encarroçadores.

A versão 15.190 OD, com motor MAN D08 de 4 cilindros e tecnologia EGR, é ideal para o transporte urbano em linhas distribuidoras, operando como midibus ou fretamento de curtas e médias distâncias.

O ônibus VW 17.230 OD, com motor MAN de 4 cilindros e tecnologia EGR, foi desenvolvido para suportar as severas operações do transporte urbano, além de ser uma excelente solução ao serviço de fretamento.

O modelo 17.280 OT, com motor MAN D08 de 6,7 litros, 6 cilindros e tecnologia EGR, é ideal para as aplicações de fretamento e rodoviário de curta distância, além de ser indicado também para uso urbano com alta demanda de passageiros, seja para aplicação com piso normal ou mesmo piso baixo (low entry).

O VW 18.330 OT, com motor Cummins ISL de 8,9 litros e 330 cavalos de potência, que trabalha com tecnologia SCR, é indicado para uso rodoviário. Já o modelo VW 26.330 OTA, com motor Cummins ISL de 8,9 litros, é um articulado que a MAN

A close-up photograph of a young girl and a woman looking out a window. The girl, on the left, has long dark hair with a pink flower-shaped hair clip and is wearing a red and black plaid shirt. She is looking out the window with her hand near her mouth. The woman, on the right, is also looking out the window with her hand near her mouth. The scene is lit with warm, golden light, suggesting a sunset or sunrise. The window frame is visible in the background.

**Nosso trabalho
é mais do que
criar soluções
para o transporte:
é facilitar
a sua vida.**



A evolução do transporte público urbano é uma das propostas mais importantes para a melhoria da qualidade de vida nas cidades. Com o ITS (Intelligent Transport System), as tecnologias existentes foram sistematizadas. O CITbus da TACOM oferece a melhor e mais integrada solução. Além da bilhetagem eletrônica, ele integra o sistema de gerenciamento de frota em tempo real e de informação ao usuário. A tecnologia adotada pelo CITbus é 100% compatível com o sistema BRT e isso pode ser comprovado pelos seis anos de experiência em Guayaquil, no Equador. Em Belo Horizonte, o ITS já é uma realidade, através do SBE, do SAO e do SIU. Saia da teoria e venha para a TACOM.

Soluções TACOM de ITS:

SBE - Sistema de Bilhetagem Eletrônica

O mais completo e avançado do Brasil. Controla a operação do sistema de transportes, aumentando a praticidade e reforçando a segurança até mesmo na evasão de receitas. O sistema ainda permite o registro de imagens dos usuários com benefícios tarifários, para documentar possíveis fraudes. Mais garantia e agilidade para usuários, funcionários e administradores.

SAO - Sistema de Apoio à Operação

Gestão on-line dos veículos com análise em tempo real dos dados, que visa a redução de custos para o monitoramento da frota, através de mapa digital da cidade e do itinerário. O SAO permite a geração de medidas corretivas para ajuste dinâmico da programação do transporte. O sistema é capaz de disparar alarmes em caso de desvio de rota, excesso de velocidade e acionamento do botão de pânico. Os veículos podem ser equipados com o Buszoom, um sistema de filmagem digital para acompanhar tudo o que acontece dentro dos veículos, uma funcionalidade essencial para os gestores.

SIU - Sistema de Informação ao Usuário

Totens instalados nos pontos informam aos usuários a previsão de chegada dos ônibus e sua capacidade de lotação. E, nos monitores dentro do veículo, os passageiros podem saber o ponto em que o ônibus se encontra, as próximas paradas e informações turísticas relevantes. Todas as informações também podem ser acessadas pela internet ou pelo celular. É muito mais conforto para todos.



TACOM
www.tacom.com.br



Chassi Volvo B270F

inaugurou um novo nicho de atuação para os chassis da marca. Os detalhes construtivos e os intensos estudos de engenharia realizados oferecem a robustez necessária para aplicações de alto volume, como as dos corredores troncais e sistemas BRT.

A Volvo participa da Transpúblico para mostrar aos visitantes o primeiro chassi de ônibus da marca com motor dianteiro. Com este novo veículo, denominado B270F, a montadora sueca amplia o seu portfólio e passa a competir em um segmento que até então não tinha produtos, o de semipesados, atualmente dominado pela Mercedes-Benz e pela MAN com a marca Volkswagen. “Queremos estar entre os dois principais fabricantes brasileiros e sul-americanos”, disse Hakan Karlsson, presidente e CEO da Volvo Bus Corporation no lançamento do modelo.

Durante os 30 anos de atividades no Brasil a Volvo manteve a sua marca consagrada no segmento de ônibus pesados articulados e biarticulados, com motores traseiros e centrais, modelos que carregam mais tecnologia, custam mais e têm vendas anuais de 4.000 unidades. Ao investir nos semipesados, que são mais baratos e têm custo menor de manutenção, a empresa amplia o seu poder de disputa no mercado de ônibus e passa a competir em um segmento de volume maior, com

12 mil unidades ao ano. “Se somarmos os dois mercados teremos 16 mil veículos por ano, volume quatro vezes maior do que o segmento que atendemos atualmente”, compara Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

Para Pimenta, o novo ônibus com motor dianteiro chega ao Brasil no momento certo. “Principalmente agora que o País se prepara para os grandes eventos da Copa do Mundo e Jogos Olímpicos e acredito que este veículo vai atender a demanda das cidades-sede”, comenta.

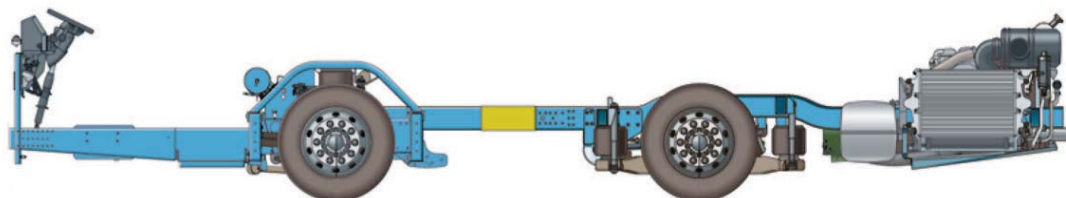
PRODUÇÃO EM CURITIBA – O novo chassi B270F começa a ser produzido exclusivamente na fábrica de Curitiba (PR) em setembro (na Suécia a empresa não faz este tipo de veículo). Para isso, a montadora vai investir R\$ 10 milhões. O valor não muito elevado se justifica pelo fato de a empresa utilizar a mesma plataforma do caminhão semipesado VM – veículo já consagrado na América Latina –, o que dispensará grandes mudanças na linha de montagem. Além do mercado brasileiro, o novo ônibus atenderá também os países

da América Latina.

A estimativa da Volvo, segundo Pimenta, é de produzir 860 ônibus B270F neste ano e elevar o volume para 1.600 unidades em 2012, chegando a 3.000 unidades em 2013. “Já temos pedidos firmes para estes veículos”, diz o presidente da Volvo Bus Latin America. Antes de os novos modelos saírem da linha de montagem a Volvo já registra a pré-venda de mais de 200 unidades. Segundo Gilcarlo Prosdocimo, engenheiro de vendas, a empresa já tem estes veículos rodando em testes em algumas cidades brasileiras. Dois em Belo Horizonte, com carroceria da Mascarello e Caio, um em Campinas (SP), encarroçado pela Neo-bus, e dois em Curitiba, com carroceria Caio e Marcopolo.

O diferencial do novo ônibus, segundo Prosdocimo, está no seu peso, 400 quilos menos que os modelos similares, o mais leve da categoria, além do tanque de combustível com capacidade para 300 litros. O modelo vem equipado com motor MWM International de 7 litros, seis cilindros, com injeção common rail e 260 cavalos de potência. Pimenta explica que o fato de

Chassi Scania K 230 4x2 piso baixo





Scania mostra na feira três modelos de sua linha de ônibus, entre eles o articulado K310 8x2

motor ainda ser Euro 3 deve-se à pré-compra que já está ocorrendo. “O veículo também vai atender o Peru e a Colômbia, que são mercados fortes para a Volvo e ainda não tem definido um programa para a atualização da lei de emissões”, diz Pimenta.

O engenheiro de vendas da Volvo explica que no projeto do novo ônibus se priorizaram as necessidades específicas do transporte de passageiros, garantindo atenção especial aos itens de conforto, segurança e cuidado ambiental, já que um grande volume deste veículo será destinado para operações urbanas. “Suspensão com molas parabólicas nos eixos traseiros e dianteiro é uma exclusividade da marca neste segmento, e assegura mais conforto aos passageiros, mais estabilidade, menor nível de ruído e menos manutenção”, diz Prosdócimo.

Segundo o engenheiro, o projeto do chassi, com estrutura de longarina e travessas em escala, foi desenvolvido para facilitar o trabalho dos encarregados. Na traseira e dianteira os balanços são equilibrados para permitir a montagem de carrocerias de até 12,8 metros sem necessidade de alterar a distância entre-eixos original de 5,95 metros. O balanço dianteiro mais longo foi projetado para que seja possível instalar portas mais largas e assim

facilitar o acesso dos passageiros, principalmente em percursos urbanos. A transmissão manual FSO 6406A é para veículos rodoviários e a FSB 6406B é mais indicada para aplicações urbanas e metropolitanas. O eixo de tração ArvinMeritor MS 23158, com usinagem de maior precisão, emite menos ruídos.

A Scania apresenta em seu estande três modelos de ônibus: o articulado K310 8x2, de 20,30 metros, o K270 6x2/2, de 15 metros e o K230 4x2, de 13,4 metros. Os chassis da Série K foram lançados no mercado brasileiro em 2009 e o seu grande diferencial é a flexibilidade de configurações, segundo a Scania, o que permite construir uma extensa variedade de especificações de chassis, com variedade de alturas de assoalho. Além disso, o motor traseiro, aliado às diversas tecnologias disponíveis, privilegia o produto como solução de mobilidade urbana.

A versão K310 articulado, para aplicação urbana, vem equipada com motor diesel de cinco cilindros em linha com quatro válvulas por cilindro que atende à norma Euro 5. A caixa de câmbio ZF de cinco marchas tem controle eletrônico.

O modelo K230 4x2 de piso baixo para aplicação urbana convencional é equipado com motor diesel de cinco cilindros em linha com quatro válvulas por cilindro e

atende aos níveis de emissões Euro 3. Este veículo foi entregue recentemente para a Expresso Coletivo Forquilha da cidade de Criciúma, Santa Catarina, para operar no principal trecho do município, a linha troncal que tem oito quilômetros de extensão, conforme o programa de renovação de frota da prefeitura.

Segundo a Scania, os novos ônibus fazem parte do portfólio da montadora que oferece soluções para mobilidade urbana. São equipados com motores movidos a diesel de 9 litros, capazes de gerar 230 cavalos de potência. Os veículos possuem 13,4 metros de comprimento, com capacidade para 33 passageiros sentados, na configuração idealizada para a cidade.

Conhecidos como Amarelinhos, os ônibus Scania são equipados com transmissão automática, suspensão pneumática, freio eletrônico EBS, ABS e controle de tração. No quesito conforto, o chassi K230 4x2, além de ser um dos mais sofisticados do mercado, oferece a melhor ergonomia ao condutor, reduzindo o cansaço operacional, segundo a montadora.

Já o modelo K270 6x2, equipado com motor de 9 litros de 270 cv de potência para aplicação urbana, tem 15 metros de comprimento. Este veículo foi entregue recentemente para a Viação Metropolitana que controla as operações na cidade de São Paulo.

Com carroceria Caio, o modelo K270 4x2 é o mesmo veículo que a Scania vende na Europa. Tem capacidade para 100 passageiros e é movido a etanol especial que recebe 5% de aditivo para obter melhor combustão. A tecnologia utilizada neste motor já atende ao Proconve P7 e o exigente padrão de emissões da União Europeia, a EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles).

A Agrale, que é líder nacional na produção de chassis leves, com mais de 40% de participação, e possui a mais completa família de chassis micro e midi do mercado, também vai expor as suas novidades na Transpúblico. ■



Paluama, a corretora de seguros que não mede tempo nem distância para garantir o suporte que você precisa.

O conforto e a segurança são fatores importantes para quem transporta pessoas. Por isso, poder contar com uma corretora de seguros que tenha larga experiência no segmento, faz toda a diferença.

A Paluama há 20 anos atua no setor de transporte de passageiros e se diferencia pelos seus serviços de pós-venda, além de garantir à sua empresa soluções integrais e imediatas em caso de acidentes.

Com atuação em todo território nacional e em parceria com as melhores seguradoras do País, a Paluama não mede distâncias e atende onde você precisar.

Entre em contato com um de nossos escritórios e saiba mais sobre nós.

SEGURO VIAGEM | SEGURO DE PASSAGEIROS | CREDIBILIDADE | TRANSPARÊNCIA | RESPONSABILIDADE



Há 20 anos, segurança é o nosso negócio.



GRUPO
PALUANA

www.paluana.com.br





Soluções tecnológicas para melhorar o transporte público

Prodata Mobility Brasil traz da Europa um sistema integrado que promete facilitar a operação e reduzir os custos, além de proporcionar mais conforto aos usuários

■ MARCIA PINNA RASPANTI

A Prodata Mobility Brasil, empresa provedora de sistemas de softwares, aplicativos e equipamentos ligados ao transporte, apresenta ao mercado nacional MobiGuider, uma plataforma que integra os Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), informações ao passageiro em tempo real e as soluções de bilhetagem eletrônica. O produto já está em operação

na Holanda, atendendo cerca de sete milhões de usuários todos os dias. "Até o final de 2013, o norte da Bélgica também implantará o MobiGuider no transporte público, que atende cerca de seis milhões de pessoas", diz Koen Van de Clot, especialista em Mobilidade da Prodata Mobility na Bélgica.

João Ronco Júnior, diretor presidente

da Prodata Mobility Brasil, destaca que o MobiGuider foi desenvolvido em cima do conceito de integração entre as diversas funcionalidades do sistema de transportes. "No Brasil, e em outros países da América Latina, os operadores instalam soluções pontuais de diferentes fornecedores. Por exemplo, o sistema já tem a bilhetagem eletrônica, mas o operador



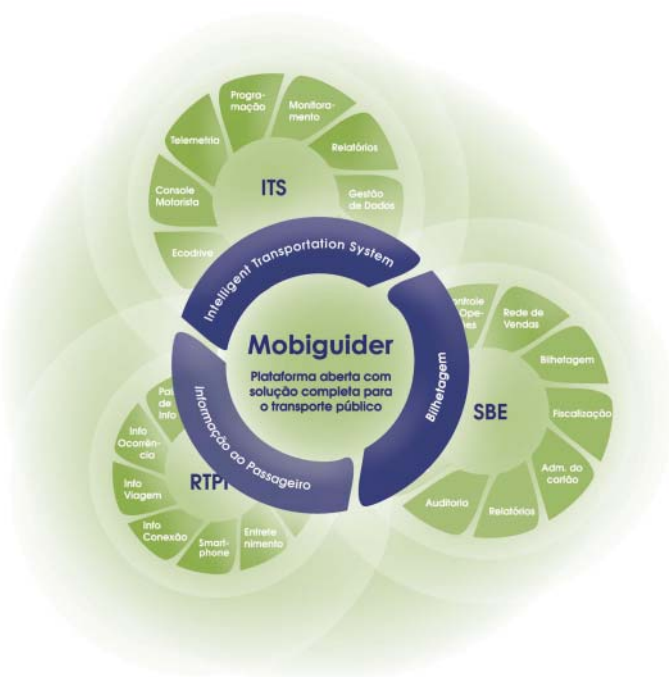
mesma operação. Com uma plataforma unificada, tudo fica mais simples, não é necessário ter diferentes tipos de transmissor, nem reorganizar as informações provenientes de fontes diversas. Assim, o sistema de transporte funciona com mais eficiência e o operador tem maior controle sobre suas operações”, diz Ronco.

EXEMPLO EUROPEU – Na Holanda, o novo sistema integra vários modais de transporte por meio de um cartão eletrônico, o usuário pode utilizar o mesmo cartão para ônibus, trens, táxis e bicicletas. O MobiGuider fornece ainda informações aos passageiros em tempo real sobre trajetos e horários, no interior dos veículos e nas estações. Além disso, o operador de transporte também tem acesso a todos os dados relativos à frota e à condução dos veículos.

O sistema tem ainda a funcionalidade EcoDriver que, por meio da telemetria, avalia os dados relativos à atuação dos motoristas, que são utilizados para treinamento dos condutores. “Existem programas de incentivo aos motoristas, que premiam os melhores e ajudam a melhorar o desempenho de todos. As possibilidades são muitas. Por exemplo, se o ônibus estiver no trajeto, em cima do horário, com o semáforo pode ser acionado para liberar a passagem do veículo. O sistema se adapta à realidade do local onde será implementado e pode ser separado em módulos de acordo com as necessidades do operador”, diz Clot.

Como a realidade do trânsito em países como Holanda e Bélgica é muito diferente da realidade das grandes e médias

PRODATA
mobility Brasil



cidades brasileiras, Clot explica que o MobiGuider pode ser desmembrado em módulos. “Há funcionalidades que talvez ainda não possam ser implementadas neste momento no Brasil. O operador pode utilizar os módulos que se adaptam às necessidades de determinada cidade”.

A plataforma tecnológica deve atender às exigências dos projetos de sistema BRT que estão previstos em função da realização da Copa do Mundo de 2014. “A Prodata Mobility está se antecipando e oferecendo ao mercado uma solução que se adapta perfeitamente aos novos modelos de transporte público que serão implantados em breve”, afirma Leonardo Ceragioli, diretor comercial da empresa.

NOVA MARCA – Em 2011, a Prodata Mobility, com sede na Bélgica, completa 40 anos de atuação no mercado europeu e está presente no Brasil desde

sente necessidade de implantar uma solução telemetria ou ligada à segurança do veículo, e adquire outro software. A nossa proposta é unificar tudo em único sistema, o que simplifica a utilização e diminui os custos da operação”, diz. Na Holanda, o uso do sistema reduziu em até 30% os custos das empresas operadoras.

O MobiGuider é um sistema idealizado para facilitar a operação, reduzir a quantidade de equipamentos e ajudar os usuários a utilizar com mais eficiência o sistema de transporte. “Muitas vezes o operador precisa fazer uso de diferentes softwares e equipamentos em uma

TACOM APRESENTA CASOS DE SUCESSO

A mineira Tacom fornece soluções tecnológicas para transporte coletivo urbano e meios de pagamento em diversas localidades do Brasil e América Latina. A empresa está preparada para atender às demandas que surgem com as mudanças nos sistema de transporte das grandes cidades brasileiras, devido à Copa do Mundo de 2014, com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana. Entre os diferenciais da empresa, está a estratégia completa e integrada, com sistemas de bilhetagem eletrônica, gestão de frota e gestão de informação ao usuário, além de sistema de segurança (Buszoom) e controle de beneficiários; prestação de serviços em toda a cadeia de atendimento: relacionamento com o cliente, pós-venda, manutenção e acompanhamento.

Um dos cases de sucesso da Tacom está Belo Horizonte, onde a base tecnológica do Sistema Inteligente de Transportes (ITS) já está instalada em toda a cidade. O sistema de bilhetagem eletrônica atende cerca de 3,1 mil veículos; Metrô, com 73 gates; e estações BHBUS, com 38 roletas. O sistema de informação ao usuário funciona em 20 tótems instalados na cidade. Belo Horizonte conta ainda com um software de gestão de frotas instalado em 60 ônibus, atualmente em fase de testes; e um programa voltado para segurança, o Buszoom, em 30 ônibus na viação Betânia, e o Citimage, um programa de biometria para combater fraudes, que funciona em três mil ônibus da cidade.

A Tacom ainda atua em Porto Alegre,

Rio Grande do Sul, que possui um sistema de bilhetagem eletrônica que interliga 16 municípios, que têm autonomia e independência tarifária. Em Teresina, capital do Piauí, o destaque é o uso do Cl-Timage, uma solução que utiliza biometria facial (fotografia digital, que reduz a possibilidade de fraude por parte dos usuários. Em Brasília, a Tacom fornece as soluções para o metrô, além de fazer a operação.

CORREDORES EXCLUSIVOS

— A Tacom também tem experiência em projetos de BRT (Bus Rapid Transit), como é o caso de Guayaquil, no Equador, que oferece integração temporal em todo sistema Metrovia. O sistema é apontado como um dos exemplos de sucesso deste tipo de transporte coletivo. A empresa fornece soluções tecnológicas, equipamentos e é responsável pela operação do sistema. O BRT da cidade equatoriana é formado pelo corredor Guasmo-Río Daule, que tem 32,2 quilômetros, 35 estações, dois terminais de integração de linhas alimentadoras, duas estações de integração com a linha Bastión Popular-Centro, seis linhas alimentadoras, 50 ônibus articulados (troncal) e 40 alimentadores. Todos os dias passam por este corredor 135 mil pessoas.

No corredor Bastión Popular-Centro, o volume diário de passageiros é de 165 mil pessoas. São 33 quilômetros

de extensão, 24 estações, um terminal para linhas alimentadoras, duas estações de integração com a linha Guasmo-Río Daule, 13 linhas alimentadoras, 65 ônibus articulados (troncal) e sete veículos alimentadores.



1991. A empresa, que até então se chamava APB Prodata do Brasil, lança na Transpúblico 2011 seus novos nome e

layout. “Decidimos uniformizar o nome da empresa no Brasil e na Bélgica, além de desenvolvermos um novo layout. A

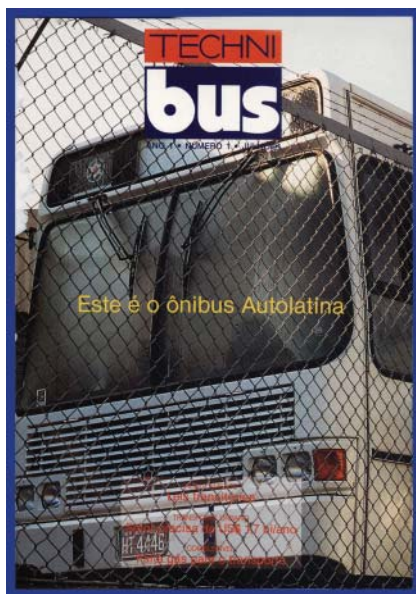
identidade da marca permanece”, explica João Ronco Júnior, diretor presidente da empresa. ■

EM CONTÍNUO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO,
A APB PRODATA LANÇA MUNDIALMENTE
SUA NOVA IDENTIDADE VISUAL

PRODATA 
m o b i l i t y B r a s i l

Duas décadas de informações confiáveis

Technibus comemora com esta edição 20 anos de existência, que foram totalmente dedicados a informar com imparcialidade e exatidão ao público tudo o que aconteceu no setor do ônibus



Technibus Nº 1, de julho de 1991, antecipa lançamento de ônibus pela Autolatina

Preservar a identidade e a credibilidade que a revista conquistou desde que foi criada em 1991 será o principal objetivo e o maior desafio de Technibus para as próximas décadas. Responsável por manter informado um mercado que no ano passado produziu 45 mil ônibus e gera centenas de milhares de empregos no País, a OTM Editora, que publica a revista, já está se preparando para tratar com ainda mais dinamismo a informação do futuro. A expectativa é que a revista continue sendo uma referência para o mercado de ônibus.

“Nosso papel é fomentar e ajudar esse setor a se desenvolver e o assunto ônibus, além de fazer parte do meu negócio, é um tema do qual eu gosto, tenho um carinho

especial, uma afinidade maior com esse segmento”, declara Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora e fundador da revista.

No ano em que comemora o aniversário de 20 anos da Technibus, a OTM também tem novidades para presentear seus leitores. Está prestes a lançar na internet um portal, que vai abordar os eventos que a empresa promove e os assuntos relacionados a todas as suas publicações: Technibus, Transporte Moderno, Maiores e Melhores do Transporte & Logística e os anuários de transporte de carga, de ônibus e de logística. Será um portal aberto, que terá um canal de notícias para informar sobre as operações de todos os modais de transporte e as novidades da indústria ligada ao setor.

Uma das mais aguardadas seções do novo portal é a que vai tratar de custos operacionais. Terá uma ferramenta própria chamada Web Custos, através da qual o internauta poderá calcular o custo de operação de qualquer tipo de veículo, desde um automóvel comercial pequeno até uma determinada composição de caminhão ou ônibus. Para fazer o cálculo será preciso apenas que o internauta siga os caminhos indicados, inserindo nos campos solicitados as variáveis de sua empresa e algumas características como o tipo de rota que faz e a quantidade de quilômetros rodados, por exemplo.

Até o lançamento de Technibus, em 1991, não havia uma revista independente direcionada para o segmento de ônibus porque todas eram ligadas de alguma



Marcelo Fontana: “O assunto ônibus, além de fazer parte do meu negócio, é um tema do qual gosto”

maneira a entidades de classe, associações ou empresas. Essa autonomia permitiu à publicação abrir o foco das discussões para fora dos círculos habituais dos ambientes corporativistas, abordando os assuntos com imparcialidade e independência.

A história da revista começou logo após a primeira edição da feira Expobus que foi o evento inspirador para a publicação. “Lançamos uma edição embrionária da feira, sem grandes pretensões. Não imaginávamos que o evento se tornaria tão importante”, declara Marcelo Fontana. O resultado positivo do trabalho o encorajou a montar uma revista específica para o setor.



Ele já trabalhava com o segmento de ônibus desde 1985, em uma revista segmentada de uma das primeiras entidades de fretamento do Brasil, o Sinfret (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Por Fretamento do Estado de São Paulo). Lembra que o fretamento era bastante organizado na região paulista do ABC (Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul) por causa das montadoras. Quando as gigantescas indústrias automobilísticas começaram a se instalar na região ainda não havia transporte urbano suficiente para atender à demanda daquelas grandes fábricas e o fretamento nasceu ali, e foi crescendo com o tempo, organizando-se em sindicato e associação.

Depois de quase seis anos trabalhando na revista, Marcelo Fontana fez um acordo com a diretoria do Sinfret, que já sabia de seu desejo de editar uma nova publicação, e abriu o caminho para fazer sua própria edição. "Assumi o compromisso de continuar dando a devida cobertura ao setor de fretamento", lembra. Na época tinha apenas 22 anos de idade.

E foi assim que nasceu a primeira revista exclusiva do setor que hoje já está perto de 100 edições publicadas. O foco nunca foi alterado e a tiragem também se manteve estável ao longo dessas duas décadas, entre 8 e 10 mil exemplares. Tampouco houve grandes modificações físicas, no layout da revista.

Quando foi lançada, a publicação foi ousada e quebrou paradigmas porque nasceu inteira em quatro cores, enquanto as poucas revistas de interesse no setor tinham uma mescla de preto e branco com colorido, para economizar nos custos de impressão. A revista foi uma das primeiras a introduzir a editoração eletrônica já em seu segundo ano de vida e também foi uma das primeiras

revistas a ter um site na internet, em 1995. Ao longo da história o logotipo da Technibus manteve-se fiel ao seu desenho original, mas o projeto gráfico evoluiu deixando a publicação sempre atualizada.

De tempos em tempos a editora procura fazer uma reformulação e justamente no aniversário da revista uma nova ideia surgirá em breve. "Acho que esta é uma boa fase para pensarmos em um novo projeto gráfico", afirma Marcelo Fontana.

Se por um lado a revista fisicamente não passou por grandes modificações nesses 20 anos, a economia do País como um todo e o segmento de ônibus especificamente sofreram grandes mudanças que refletiram nas reportagens apresentadas. O setor consolidou-se e os grandes grupos se fortaleceram fazendo aquisições de novas empresas e expandindo seus negócios. "É um mercado muito dinâmico e nós sempre o enxergamos dividido em três partes: o rodoviário com linhas regulares, o urbano e o fretamento e turismo, que consideramos uma coisa só", diz Fontana. O rodoviário foi o que sofreu menos mudanças e o fretamento foi o mais dinâmico, principalmente nos últimos anos em que a economia do Brasil se descentralizou. Atualmente existem polos de fretamento que há dez anos não existiam como, por exemplo, a região do porto de Suape (PE). Hoje há mais de 1 mil ônibus fazendo fretamento na região, enquanto há dez anos não havia um sequer. Há exemplos assim no Brasil inteiro porque o fretamento tornou-se um segmento extremamente forte em todas as regiões.

Segundo Marcelo Fontana, o setor ainda está mudando muito por uma série de razões, como a questão da bilhetagem eletrônica. Até 1996 esse sistema não existia no Brasil e hoje está em um estágio

avançadíssimo. A relação entre o setor de bilhetagem e o governo mudou completamente. "Arrisco dizer que o estágio atual de organização do segmento de bilhetagem eletrônica é referência para qualquer lugar do mundo, não existe paralelo em outro país com essas características porque os sistemas de ônibus aqui são muito grandes", diz Fontana.

Também as empresas mais antigas já estão hoje na segunda geração da mesma família administrando seus negócios e essa nova diretoria não quer saber de "papo de busólogo", mas quer informações consistentes sobre as boas práticas e troca de experiências. "Só se fideliza o leitor indo nessa linha. Se ele começar a ler e não se sentir atraído pelo conteúdo, a revista perde o leitor", afirma Fontana.

Outros temas também passaram a se tornar mais relevantes à medida que a ordem dos fatores da economia foi se modificando. Nos primeiros anos da revista, as matérias abordavam mais os produtos, principalmente carrocerias e chassis, e contavam histórias de sucesso de cada empresa. Ao longo dos anos, esse foco se desviou para acompanhar os novos interesses dos empresários como a questão da gestão empresarial, gestão de frota e questões da área de recursos humanos, mas sem abandonar o perfil da cobertura inicial.

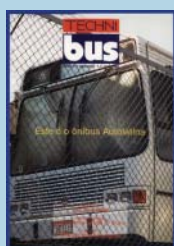
Ao longo desses 20 anos foram feitas matérias relevantes para os negócios de ônibus, como a cobertura exclusiva das comemorações do cinquentenário da Caio-Induscar, com uma festa para o lançamento da carroceria Alpha, em 1996. Também foi marcante o aniversário de 50 anos da Marcopolo, em 1999, com a distribuição da revista na grande festa realizada em Caxias do Sul (RS), assim como o festejo

O MUNDO DO ÔNIBUS PARA QUEM GOSTA E VIVE DELE

Nascida em momento de efervescência política e contexto econômico conturbado, a Technibus sempre buscou dar o devido espaço ao segmento de ônibus, veículo de vital importância que transporta diariamente milhões de brasileiros por todo o território nacional. A publicação surgiu da necessidade de se

ter um canal independente voltado ao meio de transporte de passageiros. Durante duas décadas, mostrou tudo que envolve o setor, desde a operação, gestão, manutenção, produtos, dicas, galeria, notícias das fábricas para os frotistas, dos frotistas para as fábricas entre muitos outros temas. A revista tem em

seu ideário ser um cardápio rico de informações para premiar empresários, montadoras, fabricantes de autopeças, encarregadoras, prefeituras, autoridades do trânsito, universidades e o público que mexe, curte, negocia e lida com ônibus. Uma seleção de assuntos publicados durante o período:



Ano1. Número 1. Julho/1991

O nascimento da revista Technibus coincidiu com a apresentação do protótipo de ônibus urbano da Autolatina, junção da Volkswagen

com a Ford – companhia cujo controle exclusivo anos depois seria da Volkswagen, que, recentemente, foi comprada pela MAN Latin America. Publicada em julho de 1991, a primeira edição trazia em detalhes a estreia da Autolatina no segmento de passageiros. O projeto contou com investimento de US\$ 20 milhões. Com 12 metros de extensão total, a carroceria era Marcopolo.



Ano2. Número10. Nov-Dez/1992

Além da cobertura da segunda da Expobus'92, a edição trouxe o primeiro Guia da Indústria Brasileira de Ônibus 1993, que de-

pois viria a crescer e ser chamado de Anuário do Ônibus. Com o objetivo de ser ferramenta útil de consulta aos profissionais ligados à atividade, o guia fez mapeamento pioneiro do setor.



dos primeiros ônibus expressos Marcopolo Veneza. Em 1994, Curitiba já contava com dez operadoras do sistema de transportes, 114 estações-tubo, frota operante de 1.246 ônibus,

25 milhões de passageiros pagantes, 40 milhões de deslocamentos/ mês, 250 linhas e 20 terminais fechados. Seu autor, o engenheiro Jaime Lerner, é hoje uma das maiores autoridades do planeta em desenvolvimento de soluções de mobilidade.



Ano1. Número 9. Ago-Set/1992

A segunda edição da Expobus, que já despontava como a maior feira de ônibus da América Latina, ganhou edição detalhada da Technibus, uma das organizadoras do evento. Entre outros destaques, foram mostrados o urbano da Engerauto, o pré-lançamento dos chassis VW e Ford, o rodoviário da MOV e o Marfesa M-240. A

feira causou boas expectativas em todo o segmento de ônibus, apesar do momento também delicado na economia. A Expobus teve 80 expositores, entre fabricantes de chassis, carrocerias e autopeças.



Ano 3. Número 14. Ago-Set/1993

Com a reportagem de capa intitulada "Os ônibus que chegam perto do céu", a revista mostrava como ônibus Scania linha F com moto DS 11 de

320 cv, encarregados pela gaúcha Marcopolo, faziam o transporte de mineiros da Divisão Andina da Codelco, a estatal chilena do setor de cobre. Com altitude de 4.200 acima do nível do mar, os 56 motoristas que operavam os ônibus da Transportes Cordillera tinham treinamento especial.

Ano 3. Número 17. Abr-Mar/1994

Capital do Paraná, Curitiba completava 20 anos de inovações no transporte de passageiros. Em 1974, a implantação do sistema de canaletas exclusivas viria eliminar o trânsito caótico depois da operação



Ano 5. Número 25. Jul-Ago/1995

Num país tropical onde 90% das viagens de longas e médias distâncias eram feitas em ônibus rodoviários, o ar-condicionado passava a ser um item de diferenciação para melhorar o conforto dos passageiros. A Viação Itapemirim, com o StarBus na rota São Paulo-Rio, e a São Geraldo, na ligação Natal-São Paulo, começaram a oferecer o serviço.

Ano 5. Número 29. Março/1996

A partir daquela edição, a TechniBbus passava a apresentar a série Pioneiros do Transporte. Sempre preocupada em resgatar a memória do setor, a trazia fascículo que contava a trajetória da família



Chieppe, iniciada em 1946 com uma jardineira. A reportagem mostrava em detalhes como foi encaminhada a sucessão familiar na empresa e mostrava o planejamento do futuro do grupo Águia Branca, que até hoje é um dos maiores e mais bem-sucedidos do País.



Ano 8. Número 44. 1999

O secretário municipal de Transportes de São Paulo, Getúlio Hanashiro, revelava os planos para melhorar o trânsito e o transporte coletivo por ônibus na cidade.

Para disciplinar o tráfego, era intenção dele a implantação de uma via expressa com cobrança de pedágio nas marginais, a retomada do programa de construção de corredores exclusivos de ônibus e a conclusão da primeira linha do fura-fila, em um pacote de obras no valor de US\$ 1,2 bilhão com financiamento do BNDES. Como se sabe hoje, pouca coisa ou quase nada de que o secretário pretendia foi adiante.



Ano 10. Número 52. Jul-Ago/2001

No mês em que completava dez anos de existência, a revista destacava que a Gol Linhas Aéreas, com aviões novos, tripulação experiente e tarifas mais competitivas, ofereceria conexão com ônibus para atrair mais passageiros. O seminário da NTU revelava que ônibus havia perdido 30 milhões de usuários nos cinco anos passados. A crise havia gerado

a necessidade de usar o marketing como ferramenta para recuperar o passageiro.



Ano 12. Número 58. Mai-Jun/2003

Com o crescimento da aviação comercial, os grandes operadores de linhas rodoviárias buscam maneiras de evitar a queda no número de passageiros.

Em 2010, a Itapeirim havia transportado 3,54 milhões de passageiros, 20,4% a menos em relação ao ano anterior. Pior que isso: levou menos passageiros e rodou 8,8% a mais. A solução seria oferecer soluções diferenciadas para manter e conquistar novos usuários.



Ano 15. Número 71. Novembro/2006

O Brasil chegava ao décimo ano de avanços na bilhetagem eletrônica. A experiência das passagens havia começado por Salto,

interior paulista. Na época, a polêmica em torno da novidade gerou dúvidas sobre a eficiência, dizimadas com o tempo. A eficiência foi alcançada à medida que novas cidades passaram a adotar a tecnologia nas catracas. Dez anos depois, 255 cidades, com mais de cem mil habitantes, já conviviam com o sistema de bilhetagem eletrônica.



Ano 15. Número 73. Jan-Fev/2007

A edição trazia uma longa reportagem sobre o empresário Belarmino da Ascensão Marta, que, na época aos 70 anos, se firmara definitivamente como um dos maiores

empresários do setor de transporte de passageiros do Brasil. À frente do Grupo Sambaíba, comandava frota de 4 mil ônibus, dando emprego a 15 mil pessoas. "Faço o que realmente gosto. Isso é uma fonte para crescer e ser feliz", resumiu o empreendedor, ao comentar sua trajetória de sucesso.



Ano 18. Número 83. Fev-Mar/2008

Empresários do setor de carrocerias comemoravam as licitações do programa Caminho da Escola, que matinha o segmento longe

da crise financeira que derrubou vendas de veículos em todo o mundo. Licitação do governo federal de 6,6 mil veículos escolares injetaria R\$ 1,1 bilhão na indústria de carrocerias e de chassi de ônibus até o ano de 2009. Já a Marcopolo, em parceria com a Tata, inaugurava fábrica de ônibus na cidade de Dharwar, Índia, com capacidade para produzir 30 mil veículos por ano.



Ano 20. Número 93. Dez-Jan/2011

Mais uma vez, o Brasil superava um recorde. Apesar das exportações fracas, o ano de 2010 havia registrado para um

número histórico para o setor e para o País. A produção havia atingido 32.598 unidades, com crescimento expressivo de 32% em relação ao ano anterior. Com 45 mil unidades, a produção de chassi também havia atingido nova marca no Brasil, projetando bons sinais para o futuro. Com a fabricação de 15.617 unidades, a Mercedes-Benz conseguira manter sua liderança no mercado de ônibus, alcançando participação superior a 50% nas vendas nacionais.



dos 50 anos da Busscar que também tiveram destaque entre as matérias publicadas por Technibus.

Já no primeiro número da revista, Technibus deu um furo de reportagem mostrando o primeiro chassi da Autolatina em uma matéria de capa. A equipe conseguiu fotografar o chassi que estava escondido na fábrica da Ford no bairro paulista do Ipiranga.

Mas ao mesmo tempo em que divulgou boas notícias, a revista teve que publicar acontecimentos que não gostaria de noticiar, como o começo e o fim da encroçadora Thamco; o início e o fechamento da Maferesa; e o fim de várias outras encarregadoras e a descontinuidade de produtos como os monoblocos da Mercedes-Benz, em 1996. A montadora construiu uma fábrica gigantesca na cidade de Campinas (SP), em 1977, com o propósito de exportar o modelo monobloco, principalmente para a África. Depois que esse projeto foi descontinuado, a Mercedes manteve a produção dos monoblocos até 1996, quando continuou produzindo apenas chassis e plataformas de ônibus. As instalações da fábrica são hoje utilizadas para outras atividades da montadora. Muitas outras matérias foram feitas com grupos de empresários que ao longo dos anos expandiram seus negócios além do esperado e com outros que encerraram seus negócios ou venderam suas participações.

Paralelamente às revistas, a OTM Editora tem um braço de negócios na área de organização de eventos, a empresa MF Promoções e Eventos. Atualmente, é responsável pelo desenvolvimento dos principais eventos de ônibus do Brasil, sempre com o respaldo de Technibus que faz a cobertura integral dos acontecimentos, antecipa as novidades que serão apresentadas na feira e ainda distribui a revista para o público visitante do evento.

Essa atividade do grupo na organização de feiras tem crescido anualmente com uma série de eventos na área de

transportes, não só voltados para ônibus, mas também dirigidos aos setores metroferroviário, de carga e logística. Já são cinco eventos importantes realizados pela MF exclusivamente para o setor de ônibus: as exposições Transpúblico e FetransRio, o encontro da Fresp (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo), o Brasil Fret (Encontro Nacional dos Transportadores de Fretamento e Turismo), e o Seminário Nacional da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos).

Se por um lado a organização da feira Expobus foi a mola propulsora para o lançamento da revista, a venda da Expobus em 1999 é considerada o pior momento da história do grupo, por seu valor sentimental. "Eu diria que foi o único momento ruim, mas, em contrapartida, depois que passei dessa fase só cresci", declara Fontana.

Muita coisa mudou também no perfil dos eventos. Naquela época, quem dava as cartas sobre o que fazer na feira era a indústria. Hoje, quem discute o conteúdo do evento, os programas dos seminários e a parte técnica são os operadores. Antes as entidades de uma maneira geral não tinham o grau de maturidade, a organização e a estrutura que têm hoje. O segmento se profissionalizou cada vez mais a ponto de algumas entidades terem atualmente gestões de executivos e não mais precisarem do empresário tocando o dia a dia das decisões. "O empresário não tem mais tempo para isso, então ele contrata executivos com esse perfil e cobra resultados", diz Marcelo Fontana. É o caso da Fetranpor, do Rio de Janeiro, que hoje é a entidade de ônibus mais estruturada em termos de exemplo de equipe e profissionalismo, além de ser a de maior porte. Hoje a Fetranpor administra todo o sistema de

vale-transporte do estado do Rio de Janeiro. Segundo o diretor da OTM Editora, a parceria de Technibus com a Fetranpor também ajudou a revista a crescer e, com isso, proporcionar cada vez mais resultados aos patrocinadores.

Para o expositor que participa das feiras, o know-how adquirido ao longo dessas duas décadas representa tranquilidade e dá segurança de que o evento terá um público selecionado, interessado e participativo. O objetivo das feiras também mudou ao longo dos anos. Antigamente os visitantes iam até a feira para se encontrar com os conhecidos, beber e confraternizar. Mas hoje, o público quer ir ao evento para aprender, trocar experiências, discutir problemas inerentes ao setor com seus pares e ir embora mais bem informado. "Esse é o lado bacana, que nos dá prazer de organizar esses encontros", afirma Marcelo Fontana.

Outro ponto de destaque da Technibus é a premiação dos Maiores & Melhores do Transporte e Logística que é concedido junto com sua revista irmã, Transporte Moderno. O prêmio, criado em 1988, ganhou ainda mais projeção com a chegada de Technibus e é considerado o único que contempla todos os modais de transporte do País. Além disso, é um prêmio com critério de objetividade porque tem como base a análise de balanço das empresas, ao contrário de outros que se baseiam em indicações de grupos ou pessoas.

Como uma revista especializada tem que ser, Technibus conta com anunciantes bastante seletivos, que não investem em qualquer veículo e procuram anunciar apenas nos canais de comunicação que realmente dão retorno. É um setor criterioso ao selecionar as revistas segmentadas. Atualmente os grandes patrocinadores são os fornecedores de produtos, serviços e sistemas. ■



O mundo inteiro busca soluções para o controle de poluentes. A Scania traz.

Scania SCR. O sucesso que roda no mundo inteiro já está pronto para rodar no Brasil.
Mais informações: www.proconvep7.scania.com.br.



Faça revisões em seu veículo regularmente.



SCANIA
www.scania.com.br

Corredores de ônibus estão no centro da reestruturação

O secretário estadual de Transportes Jurandir Fernandes diz que, até 2014, as regiões metropolitanas paulistas terão mais 187 quilômetros de corredores de ônibus e nove obras metroferroviárias simultâneas

■ ALEXANDRE ASQUINI

Os corredores de ônibus têm importância central no processo de estruturação do transporte público de passageiros nas regiões metropolitanas paulistas, segundo afirma o engenheiro e professor Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes, que, em janeiro de 2011, voltou a ocupar o cargo de secretário estadual de Transportes Metropolitanos, convocado novamente pelo governador Geraldo Alckmin; ele já havia exercido esse posto por cinco anos consecutivos, em gestão anterior do governador, entre 2001 e 2006.

Em março de 2011, poucas semanas depois de iniciado o novo governo, foi editado o decreto que instituiu o Sistema Estadual de Desenvolvimento Metropolitano, coordenado diretamente pelo governador e com a participação de diferentes áreas da administração. E em junho, foi sancionada a lei que reorganiza a Região Metropolitana de São Paulo, criando cinco sub-regiões que interagem com a capital paulista, e possibilitando a instituição de uma entidade autárquica para coordenação das atividades comuns – incluindo planejamento –, e integrada por conselhos de desenvolvimento e consultivo, com participação paritária entre o governo estadual e o conjunto das prefeituras, câmaras temáticas e um fundo de desenvolvimento que poderá financiar obras.

O secretário mostra que, nesse processo de reorganização metropolitana, os

sistemas de maior capacidade – os corredores metropolitanos de ônibus, os trens metropolitanos e o metrô – terão reforçada a sua condição de estruturadores do transporte. Ele informa que o Metrô-SP, que hoje está circunscrito à capital paulista, continuará a ser ampliado e passará aos poucos servir municípios vizinhos. “A meta para o final desta gestão, em 2014, é ultrapassar a marca de 100 quilômetros de metrô; de fato, vamos ter 101,5 quilômetros”, disse. A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que já atua diretamente em 22 municípios, também terá suas linhas expandidas, chegando ao segundo mais populoso município paulista, Guarulhos, e ao aeroporto internacional de Cumbica.

Quanto à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), que coordena os sistemas de ônibus metropolitanos, e está presente em 39 municípios, a expectativa é de que adquira um novo impulso de articulação com o sistema sobre trilhos. Isso poderá acontecer quando o bilhete em uso nos ônibus metropolitanos passar a ser aceito nas catracas metroferroviárias, inicialmente, em caráter de teste, na estação Palmeiras/Barra Funda, no extremo oeste da Linha 2 – Vermelha do Metrô-SP. Não haverá descontos na tarifas; para o secretário, a vantagem principal estará na conveniência da utilização de um único cartão para pagamento das passagens.

“O que precisamos agora, além do caráter estrutural já existente nos trilhos, é também levar essa condição de estruturação para a EMTU, daí os projetos de corredores de ônibus em estamos trabalhando”, disse Jurandir Fernandes, contabilizando a implantação, até 2014, de 142 quilômetros de corredores de ônibus na Região Metropolitana de São Paulo. Além disso, serão implantados outros 45 quilômetros na Região Metropolitana de Campinas, com a extensão do Corredor Noroeste. Para depois do ano da Copa do Mundo, estão previstos no Plano Plurianual (PPA) mais 40 quilômetros, completando 182 quilômetros no entorno da capital.

CORREDORES – Um dos projetos já em andamento é o Corredor Metropolitano Itapevi-Butantã, que, num primeiro momento, alcançará a divisa entre os municípios de Carapicuíba com Osasco, no quilômetro 21 da rodovia Raposo Tavares, e no futuro se conectará com Linha 4 – Amarela do Metrô-SP. Esse corredor já está em obras. “Estamos construindo o primeiro trecho entre os municípios de Itapevi e Jandira”, disse o secretário. Nessa mesma porção oeste da Região Metropolitana de São Paulo, outro corredor ligará a área de Alphaville, em Barueri, a Carapicuíba, também na altura do quilômetro 21. “Ali haverá um grande entroncamento, com uma estação rodoferroviária e também

um terminal de ônibus metropolitano”, diz o secretário. Além disso, está sendo examinada a ideia de implantação, ainda no quilômetro 21, de uma rodoviária para os ônibus intermunicipais que fazem a ligação com os municípios da região de Sorocaba. Na área oeste da Região Metropolitana de São Paulo haverá ainda um terceiro corredor metropolitano, interligando os municípios de Cotia e Itapevi.

Na porção norte da Região Metropolitana de São Paulo, está em obras um primeiro trecho do Corredor Metropolitano Guarulhos-Tucuruvi, entre Taboão e Cecap Zezinho Magalhães. “Agora, estamos lançando o edital para as obras de um outro trecho, entre Vila Endres e Vila Galvão”. Também próximo a Guarulhos, está prevista a implantação de um segundo corredor metropolitano, entre Arujá e Itaquaquetuba. Em breve será contratado o projeto de um outro corredor metropolitano, que cortará a Zona Leste de São Paulo, com um traçado que se inicia em São Mateus – onde há um terminal do Corredor Metropolitano ABD – e segue pelo eixo da Avenida Jacu-Pêssego, passando pela estação Dom Bosco, da Linha 11 – Coral, da CPTM, e indo em direção a Guarulhos, chegando ao Cecap Zezinho Magalhães. O secretário ressalta que esse conjunto de corredores possibilitará a interligação do ABC com o Tucuruvi, passando por Guarulhos e Itaquera. “Quando o estádio Itaquerão estiver pronto – não somente para a Copa do Mundo mas para todos os eventos –, o corredor vai prestar um serviço



Jurandir Fernandes: “Precisamos agora estruturar corredores para operação da EMTU”

extraordinário. Exclusivamente nos dias de jogos e eventos, funcionará um pequeno corredor entre a estação Dom Bosco e Itaquera, facilitando o acesso ao estádio”.

Para a Região Metropolitana de Campinas, está programada a segunda etapa do Corredor Noroeste, com a interligação dos municípios de Hortolândia, Nova Odessa, Santa Bárbara e Americana, com mais 45 quilômetros.

“Esses novos corredores não serão exatamente do tipo BRT (Bus Rapid Transit), com ultrapassagem em todos os pontos, porque não dispomos de espaço viário para isso. Não haverá barreiras físicas; a segregação da faixa será feita por meio de mecanismos

eletrônicos, a exemplo dos corredores já implantados na cidade de São Paulo”, explicou o secretário, acrescentando que terão ônibus com porta à esquerda, que receberão os passageiros no canteiro central. Ele enfatiza que os novos corredores permitirão a estruturação do transporte público de passageiros das regiões em que serão implantados, e possibilitarão a utilização de ônibus de maior porte nesse circuito. A tendência é que esses novos corredores sejam todos compartilhados com o sistema locais, como já ocorre no Corredor Metropolitano Diadema-Brooklin, que é uma continuidade do veterano Corredor Metropolitano ABD, que corta o ABC, interligando São Mateus, na Zona Leste, e Jabaquara, na Zona Sul da cidade de São Paulo. Haverá terminais intermediários maiores, para servir às alimentações. Estão sendo desenvolvidos estudos a respeito de como fazer a cobrança das passagens fora do ônibus, com pontos de parada fechados, de modo a garantir maior agilidade no embarque e desembarque.

Se a cobrança fora dos veículos ainda é uma questão em estudo para os corredores metropolitanos de ônibus, o mesmo não acontece com o sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) previsto para ser o elemento troncalizador do transporte na Região Metropolitana da Baixada Santista. “Estamos concebendo o VLT da Baixada com estações fechadas. O trem vai parar, vai abrir suas portas na estação e o povo vai entrar e sair, como acontece no metrô”, disse o secretário.



MINCARONE & RUIZ

Tudo para o transporte refrigerado e ar condicionado de ônibus



**Ar condicionado é aqui!
26 anos de dedicação.**





TransMilenio não para de crescer

O sistema de transporte rápido inaugurado há dez anos em Bogotá, na Colômbia, já está na sua terceira fase de implantação ao custo de US\$ 966 milhões e soma 116 quilômetros de linhas segregadas

■ AMARILIS BERTACHINI

A avançada rede de transporte público da cidade de Bogotá, na Colômbia – considerada referência mundial no assunto –, teve como modelo o sistema de ônibus conhecidos como Ligeirinhos de Curitiba (PR), mas, ao contrário da capital paranaense, evoluiu e não para de crescer. O chamado TransMilenio (Sistema de Transporte Masivo del Tercer Milenio) começou a operar há dez anos e já está na sua terceira fase de implantação, cuja

conclusão está prevista para dezembro deste ano, com o acréscimo de 32 quilômetros de corredores expressos exclusivos, totalizando uma extensão de 116 quilômetros de linhas segregadas. Nesse trecho adicional circularão 360 novos ônibus (100 articulados e 260 biarticulados).

Atualmente são 1.295 ônibus que transportam cerca de 1,7 milhão de pessoas por dia, ao longo dos 84 quilômetros da rede

em operação. O TransMilenio é um sistema de transporte massivo de passageiros conhecido mundialmente como BRT (Bus Rapid Transit).

Segundo estimativas da TransMilenio S. A., empresa responsável pelo sistema, cerca de 70% dos usuários pertencem à classe média de Bogotá que hoje já possui mais de 8 milhões de habitantes. O sistema é ainda complementado por 520

ônibus chamados de 'alimentadores', de cor verde, que levam os passageiros das ruas mais distantes e bairros periféricos até as estações principais de embarque.

Para quem vê o BRT pela primeira vez, a aparência é a de um metrô de superfície sobre rodas. Enquanto um emaranhado de carros particulares, táxis e micro-ônibus disputa o espaço congestionado das principais avenidas de Bogotá, os grandes ônibus vermelhos articulados e biarticulados do TransMilenio se deslocam rapidamente pelas vias centrais, em faixas exclusivas, transportando milhares de pessoas. A ideia é mesmo desencorajar os veículos particulares (a cidade de Bogotá, assim como São Paulo, tem rodízio de placas) e atrair cada vez mais a população para o transporte de massa, com a promessa de conforto, segurança e maior rapidez.

Ao longo do trajeto do TransMilenio o planejamento urbanístico inclui diversas passarelas para pedestres, além de estacionamentos para bicicletas junto às estações. Isto porque a prefeitura de Bogotá adotou como estratégia a implantação de uma rede de ciclovias de quase 300 quilômetros para promover o transporte alternativo como forma de reduzir a poluição e estimular essa atividade benéfica à saúde pública.

"Bogotá tinha que solucionar o sistema de transporte. A mobilidade tem relação direta com o desenvolvimento social, urbano e turístico", declara Fernando Rojas, gerente-geral da TransMilenio S.A., lembrando que a cidade é a sétima economia latino-americana em valor de PIB (Produto Interno Bruto) e um dos 50 maiores mercados de consumo do mundo. De acordo com ele, o objetivo é a multimodalidade, ou seja, integrar os diferentes meios de transporte, inclusive as bicicletas, garantindo a acessibilidade e priorizando o pedestre de forma socialmente responsável.

Os ônibus do BRT de Bogotá têm

Fernando Rojas: "Sistema de Bogotá é sustentável: não há subsídios do governo"



No sistema a instalação de passarelas de pedestre permite acelerar o fluxo dos ônibus

paradas programadas entre as 114 estações de embarque e desembarque: parte deles para em todas as estações, a cada minuto; outros param em pontos pré-determinados e passam a cada três minutos e os de mais longa distância vão direto para alguns portais e passam a cada sete minutos. Para agilizar o tempo de embarque e

desembarque dos passageiros, as plataformas das estações são mais altas, niveladas na altura do piso dos ônibus, facilitando o acesso. De acordo com Rojas, no horário de pico da manhã, o sistema chega a movimentar até 197 mil passageiros no período de maior movimento, entre 6h45 e 7h45. Já nos horários de baixa até 40% da frota é recolhida aos pátios e estacionamentos.

Na opinião de Rojas, um dos motivos do sucesso do modelo colombiano de BRT é o sistema ser economicamente autossustentável, ou seja, não há qualquer tipo de subsídio governamental para as tarifas. "A tarifa é técnica e representa exatamente quanto custa ao sistema mover um passageiro. É preciso ser eficiente para não elevar os custos de operação", diz. Também não há qualquer benefício especial para pessoas com prioridades, como idosos ou estudantes, todos pagam e todos ganham com a operação. A tarifa está hoje em 1.700 pesos colombianos, ou cerca de US\$ 0,96 e o valor é reajustado anualmente (no Brasil a passagem do ônibus normal urbano custa R\$ 3,00, ou cerca de US\$ 1,70). O bilhete é um cartão pré-pago adquirido em





Todos os veículos passam por revisão diária para avaliação do estado das peças

qualquer das bilheteiras instaladas logo na entrada das estações, o que também dá agilidade ao embarque, além de transparência na cobrança.

Outro ponto positivo do BRT é ser ambientalmente sustentável. O sistema permitiu uma redução de mais de 40% na emissão de gases poluentes, tanto pela redução da frota quanto pelo perfil do combustível. Os ônibus – com motores Euro 4 e Euro 5 – utilizam diesel com uma mistura de 7% de biocombustível. O índice de acidentes no

trânsito também teve uma queda de 90% depois da implantação do BRT.

A infraestrutura construída inclui pátios de manutenção onde os ônibus são recolhidos ao término do expediente – o horário de funcionamento vai das 5h00 às 23h00. Todos os veículos passam por uma revisão diária para avaliar a necessidade de manutenção, troca de pneus, além de receber lavagem externa e limpeza interna. Esses terminais são administrados por diferentes operadoras. No terminal da

operadora Connexionmóvil S.A. (empresa do grupo colombiano Fanalca), na região de Bosa, 54 funcionários revezam-se em três turnos para fazer a revisão diária de 153 ônibus, conforme informou o diretor de manutenção da



Ônibus do BRT de Bogotá têm paradas programadas em 114 estações

Connexionmóvil, Jorge Martínez Ramírez.

Para operar com pontualidade o sistema, a TransMilenio S.A. conta com um Centro de Controle de onde é possível supervisionar todas as operações dos ônibus e as entradas e saídas de passageiros de todas as estações. No local trabalham detécnicos de controle que monitoram em tempo real mais de 100 ônibus cada e a sala exibe um grande painel central com a apresentação em quadros de todas as intersecções da rede. As imagens são transmitidas via satélite e a comunicação com os motoristas dos ônibus é feita por rádio.

Segundo Maurício Sandoval, engenheiro do sistema de controle, essa central, de onde é possível ter uma visão geral de todo o complexo, permite a tomada rápida de decisões para mitigar eventuais ocorrências ou problemas no sistema, seja um incidente dentro de um dos ônibus ou um acidente em uma das estações ou ao longo do percurso. De acordo com ele, 333 câmeras de monitoramento estão instaladas em toda a rede. Além disso, os ônibus têm painéis luminosos internos com mensagens eletrônicas que a todo o momento informam aos passageiros sobre as condições ao longo do trajeto.

Mas mesmo com toda essa tecnologia, o sistema não consegue evitar alguns problemas inerentes às grandes metrópoles, como o excesso de demanda nos horários de pico. Quase todos os usuários entrevistados por Technibus reclamam que os ônibus passam muito cheios no horário de fim de tarde e acham que é uma falha da operadora que deveria colocar mais carros disponíveis no sistema nesses momentos.

Na estação chamada de Portal 80, o médico-veterinário Dionísio Mendoza diz que os ônibus são pontuais, mas que chegam muito cheios nos horários de pico e ele é obrigado a aguardar o próximo carro. Essa espera por uma unidade menos lotada, segundo ele, pode chegar a até meia hora. Além disso, ele reclama que os

APCO[®]

Heavy Duty Parts

AUTOMOBILE PARTS CORPORATION

Há 16 anos exportando o melhor em peças mecânicas e acessórios para ônibus e caminhões.



Experiência, qualidade e segurança.



Presente em mais de 30 países:



APCO Comercial e Exportadora de Auto Peças Ltda

Rua Engenheiro Alberto Monteiro de Carvalho, 484 - Capão da Imbuia - Curitiba / PR - Brasil - CEP: 82810-280
Fone: +55 41 3361 7100 - Fax: +55 41 3361 7112 - E-mail: apco@apcohd.com.br - Site: www.apcohd.com.br



Mauricio Sandoval: 333 câmeras de monitoramento instaladas em toda a rede

a implantação de sistemas BRT tem custo e prazo de construção menores que outros modais de transporte massivo, como o metrô, por exemplo.

Antes do TransMilenio, até o final dos anos 90, o transporte coletivo de Bogotá estava nas mãos de pequenos transportadores, muitos em situação informal, com veículos em péssimo estado de conservação e sem rotas e paradas definidas, o que colaborava para piorar ainda mais o trânsito já congestionado da metrópole. “Era um caos em meio ao desenvolvimento urbano. Havia muitos operadores e a cobrança era uma guerra de centavos. O usuário não tinha importância, os transportadores só se importavam com o lucro”, diz Rojas. Hoje o transporte está mais organizado e consegue atender a demanda com um número menor de veículos, uma vez que com a entrada do BRT foram retirados de circulação cerca de 7 mil ônibus.

Mas como o sistema ainda não cobre

toda a demanda, o transporte fora da rota do TransMilenio continua sendo feito por pequenos proprietários de ônibus que, apesar de precisarem de licença para operação, continuam sendo considerados informais e têm que arcar sozinhos com seus custos de operação. É uma frota de aproximadamente 16 mil ônibus de pequeno porte, nitidamente mal conservados, e que não oferecem qualquer segurança aos passageiros. Eles atendem as áreas não cobertas pelo BRT, circulam nas vias paralelas ao sistema e muitos passageiros ainda optam por esse serviço simplesmente porque são mais baratos, ainda que com uma diferença de apenas US\$ 0,16 na tarifa. Eles transportam em torno de 2,5 milhões de pessoas, mas os próprios usuários reclamam que muitos desses pequenos carros não respeitam sequer a rota traçada.

O próximo passo do TransMilenio é a implantação do SITP (Sistema Integrado de Transporte Público), que fará a integração do atual sistema tronco com o transporte informal periférico. Em dois anos essa combinação vai reduzir o número de ônibus de pequeno porte de 16 mil para 11 mil unidades, porém com maior capacidade e controle. Eles passarão a operar com sistema semelhante ao do TransMilenio, mas não terão uma via exclusiva. A tarifa também será integrada para permitir acesso a todos os serviços. O número de empresas autorizadas a operar no sistema – atualmente são 14 operadoras que ganharam os processos de licitação – também será acrescido de outras nove operadoras. A implantação do SITP tem início previsto para fevereiro de 2012 e conclusão em 2014. Considerada a quarta fase do programa, essa etapa vai adicionar outros 60 quilômetros de extensão ao sistema e mais 12 mil ônibus.

Na verdade, a concepção total do TransMilenio – que começou a ser projetado em 1998 – prevê oito fases que no final somarão uma rede de 360 quilômetros de extensão. Nestes dez primeiros anos de

alimentadores são lentos e poucos. A estudante Catarin Penalosa usa o TransMilenio para ir ao colégio, um trajeto que dura apenas 15 minutos, mas com uma espera que pode durar até 20 minutos nos horários de pico.

O comerciante Juan Carlos Perez, que utiliza o BRT para diferentes destinos, diz que em geral o serviço é rápido, mas no horário de pico as estações ficam tão cheias que às vezes é até mais fácil pegar um dos ônibus de fora do TransMilenio. O vendedor Jairo Chimbi também defende que o sistema deveria colocar mais unidades no horário de pico, mas destaca que antes do TransMilenio ele demorava uma hora chegar ao trabalho e agora leva apenas 35 minutos. Quanto à conservação dos carros, todos foram unânimes em afirmar que o estado dos ônibus é bom.

INVESTIMENTO DE US\$ 3,08 BILHÕES

– O investimento já feito no TransMilenio soma US\$ 3,08 bilhões, sendo US\$ 684 milhões na primeira fase; US\$ 1,43 milhão na segunda fase e US\$ 966 milhões na terceira fase, um custo de US\$ 26 milhões por quilômetro. A segunda fase absorveu a maior parte dos recursos já aplicados porque essa etapa teve custos maiores com a desapropriação de imóveis. Entre outras vantagens,



Oscar Barbieri: “Mercado subirá em 2012 com a substituição de 12 mil ônibus”

operação, o sistema já transportou um total de 3 bilhões de usuários.

O TransMilenio é motivo de orgulho nacional para os colombianos e tornou-se uma espécie de marco divisor não só para a área de transporte, mas também para a qualidade de vida das pessoas que dependem do transporte público e para as indústrias e empresas fornecedoras de produtos e serviços que cresceram junto com esse segmento.

MARCOPOLO NA COLÔMBIA – Foi para esse mercado já consolidado e ainda comprometido com o crescimento que migrou a brasileira Marcopolo por meio de uma joint venture feita em 2000 com o grupo colombiano Fanalca, formando a SuperPolo S.A., empresa que já forneceu mais de 1,8 mil ônibus para o sistema BRT de Bogotá. A associação (firmada com participações iguais) fez parte do processo de internacionalização por que passou a empresa em 1999. Na época, a encarregadora da Fanalca, a Superior, já era líder no mercado colombiano e a entrada da Marcopolo agregou um novo patamar de inovação à produção.

Os investimentos na SuperPolo já somam perto de US\$ 50 milhões desde o início de sua atividade, sendo que US\$ 16 milhões desse montante foram aplicados na novafábrica com 28 mil m² de área construída há quatro anos em um terreno de 77 mil m² adquirido dentro de um parque industrial. A unidade tem capacidade instalada para até 3 mil ônibus por ano e está

Por meio da joint venture da SuperPolo, Marcopolo já vendeu 1,8 mil ônibus para Bogotá

recebendo novos investimentos no valor de US\$ 1,5 milhão. Esse valor será aplicado até o final deste ano na construção de um segundo piso na área administrativa, para deslocamento de toda a engenharia, e na área de produção (linhas de montagem, fábrica de plástico e fibra de vidro).

O investimento resultará na ampliação da capacidade de produção para até 3,2 mil veículos/ano. Atualmente a produção gira em torno de 190 a 220 carros por mês e o faturamento mensal atinge entre US\$ 10 e 12 milhões. A empresa deverá encerrar 2011 com uma produção em torno de 2,3 mil carros. Os ônibus fabricados pela SuperPolo chegam aos mercados de destino com a marca Marcopolo.

A fabricação na planta colombiana concentra-se em três modelos de carroceria: Senior, GranViale – que são os fornecidos para a frota de alimentadores do sistema BRT de Bogotá, com pintura verde – e Massivo, que são os carros vermelhos articulados e biarticulados. Os ônibus articulados têm capacidade para 160 passageiros, e levam cerca de 15 dias para ficarem prontos, enquanto os biarticulados carregam até 240 pessoas e levam cerca de 18



dias de fabricação. Na linha dos alimentadores, cada unidade verde transporta 80 passageiros. Para o TransMilenio de Bogotá a SuperPolo já vendeu cerca de US\$ 300 milhões em ônibus até agora.

Segundo Oscar Barbieri, gerente-geral da SuperPolo, a expectativa para 2012 é a implantação do projeto SITP que vai tirar os micro-ônibus de circulação e trocá-los por cerca de 12 mil novas unidades, substituindo os alimentadores e incrementando o volume de articulados e biarticulados em três a quatro anos. O crescimento do mercado fez a empresa dobrar o número de funcionários do ano passado para cá e hoje conta com um quadro de 1.500 colaboradores. Para capacitar a mão de obra, a encarregadora tem convênio com uma entidade local de formação profissional e tem planos de montar uma escola própria de treinamento e capacitação.



MKS 150/250P1E – Acessibilidade para Vans



TECNOLOGIA QUE ELEVA

Com milhares de equipamentos em operação e uma rede de mais de 50 distribuidores em todo o país, a Marksell produz os mais modernos equipamentos do mercado brasileiro.

Só a líder em toda a América Latina pode oferecer tanta qualidade e vantagens para seus negócios e sua carga.



(11) 4789-3690
www.marksell.com.br
MKS Equipamentos Hidráulicos LTDA.



MKS 300 PPA – Acessibilidade para Ônibus



A SuperPolo é considerada a principal fabricante de ônibus do mercado colombiano nos modelos urbanos, rodoviários e micro-ônibus. Tem um market share de 80% do segmento urbano e perto de 70% do segmento rodoviário. De acordo com Barbieri, existem perto de 150 encarregadoras na Colômbia, mas como a maioria é de pequenos empresários, o executivo considera apenas três empresas concorrentes: Busscar Colômbia, JGB e Aga. Os ônibus Marcopolo da Geração 7 ainda não são fabricados em Bogotá. Segundo Barbieri, a empresa aguarda o amadurecimento dessa família de ônibus no Brasil para, talvez dentro de dois anos, começar a produzi-la na Colômbia.

A princípio, o TransMilenio deveria renovar sua frota a cada dez anos, mas, segundo Walter Cruz, gerente de estratégia e marketing da Marcopolo, a administração do TransMilenio deu uma sobrevida de mais dez anos aos ônibus. "Seria um erro sucatear os carros no estado em que estão", diz Cruz, atribuindo ao know how da SuperPolo e ao uso de materiais adequados na fabricação os motivos da longa vida dos veículos.

A estratégia da fábrica da Marcopolo na Colômbia é vender para os países vizinhos que não são atendidos pelo Brasil, para onde o custo de logística inviabilizaria

transportar o produto a partir da matriz brasileira. De acordo com Barbieri, de 15% a 20% da produção é exportada para Venezuela, Bolívia, Equador, Peru e para o Panamá, cujo contrato foi fechado em janeiro deste ano com a TMP – empresa responsável pelo transporte coletivo daquele país – para o fornecimento de 240 ônibus urbanos GranViale. Os veículos destinam-se ao sistema BRT do Panamá, chamado de Metrobús. Todas as unidades têm sistema de rebaixamento da suspensão e equipamentos para acessibilidade que facilitam o embarque de idosos e portadores de necessidades especiais. Foi instalado também um dispositivo de segurança para os usuários, que impede que o veículo se movimente com as portas abertas. Além disso, os veículos são equipados com caixa automática, ABS e EBS, ar-condicionado, freios a disco e suspensão eletrônica.

A venda para o Panamá representa o maior contrato já fechado até hoje pela Superpolo e envolve um valor de US\$ 100 milhões. Os chassis são da Volvo e chegam da Suécia à Colômbia pelo porto de Cartagena de Indias. Segundo Barbieri, foi justamente o custo de logística que determinou a conquista do contrato com o Panamá. Pelos seus cálculos, se fosse transportado do Brasil, o custo seria quase 50% mais alto.

O sistema tem paradas programadas entre as 114 estações a intervalos entre um e sete minutos

O índice de nacionalização dos ônibus da SuperPolo está atualmente em torno de 80%, mas já chegou a ser de 20%, com necessidade de importação de 80% dos componentes. A empresa ainda depende da compra externa de componentes elétricos e eletrônicos, tubos de aço, sanfonas dos biarticulados, vidros e iluminação entre outros, de países como China, Índia e Brasil. A encarregadora pretende diminuir ainda mais essa taxa e para isso já está trabalhando no sentido de atrair empresas fornecedoras brasileiras para fazerem joint ventures com empresas locais e passarem a produzir os componentes na Colômbia. Segundo Barbieri, um dos pontos fortes de venda da Marcopolo é o conforto das poltronas dos ônibus. Os bancos têm produção verticalizada de 5 mil unidades por dia no Brasil e a empresa também estuda a possibilidade de transportar separadamente os componentes das poltronas para fazer a montagem em Bogotá.

Segundo Barbieri, a Marcopolo procurou levar para a unidade colombiana as mesmas características da fábrica no Brasil, para que os clientes mantenham a mesma impressão sobre a empresa e o produto que conhecem da matriz brasileira.

A Marcopolo é fornecedora de ônibus para sistemas de BRT desde 1974, para cidades como Curitiba e São Paulo, no Brasil; Bogotá e Cali, na Colômbia; Santiago, no Chile; Johannesburgo, na África do Sul; Guatemala; México e para o Panamá. No ano passado a matriz brasileira comercializou 27.580 ônibus que representaram um crescimento de 42,3% em relação a 2009.

Além da encarregadora na Colômbia, a Marcopolo tem fábricas no exterior também na África do Sul, na Índia (duas plantas em parceria com a Tata Motors), no México, na Argentina, no Egito e uma unidade para produção somente de componentes na China. ■



Seu sonho de adquirir ônibus Marcopolo passa pelo Banco Moneo.

O Banco Moneo tem profissionais com profunda experiência no segmento de transportes que facilitam e viabilizam as operações através de uma linha de crédito pré-aprovado*, de forma rápida, segura e sem nenhuma complicação. Tudo para que você não se preocupe com nada além de ir cada vez mais longe no mundo dos negócios.

* Aprovação sujeita a análise de crédito.



MONEO
SERVIÇOS FINANCEIROS

www.bancomoneo.com.br



Carlos de Abreu e (de esq. para dir.) os filhos Roberto, Antonio e Marco

De estudante de medicina a empresário de ônibus

Carlos de Abreu, que ingressou no ramo de transporte de passageiros aos 23 anos, comanda hoje um grupo de empresas com faturamento de R\$ 3 bilhões ao ano

Até chegar à sua posição atual de timoneiro de um grupo de empresas, todas ligadas ao setor de transportes, cujo carro-chefe é a VIP Transportes Urbanos, Carlos de Abreu dedicou toda sua vida profissional à atividade de operador de transporte de passageiros. São 51 anos focados num

trabalho que exigiu determinação, dinamismo e muita criatividade para enfrentar os sobressaltos inerentes à atividade. "Transportar passageiros não é só colocar o ônibus na rua. Há muito trabalho na retaguarda para tornar a operação bem sucedida e rentável. É necessária muita

dedicação e, especialmente, determinação", afirma o empresário, hoje com a idade de 73 anos.

Tudo começou em 1960 quando Carlos de Abreu, que nasceu na cidade de São Paulo e era então estudante do primeiro ano do curso da Escola Paulista de

Medicina, na capital paulista, junto com o primo José Ruas Vaz e outros sócios tiveram a ideia de adquirir em sociedade uma empresa de ônibus, a Viação Campo Belo. A companhia tinha uma frota de 28 ônibus e fazia a linha entre os bairros de Liberdade e Santo Amaro. Apesar de não terem experiência no ramo, estavam certos de que o transporte urbano de passageiros renderia bons lucros desde que a empresa fosse bem administrada. Um dos motivos que levou Abreu a se interessar por ônibus é que gostava muito de mecânica. A operadora de transporte foi comprada dois dias antes do Natal daquele ano e deu início à longa e profícua carreira de Carlos de Abreu como empresário de ônibus.

A previsão de ter sucesso na nova atividade só se confirmou tempos depois porque, como relata Carlos de Abreu, uma transportadora concorrente criou uma nova linha de ônibus justamente onde a Campo Belo operava. Mas com o tempo a concorrência imprevista foi superada, os negócios sob a direção de Carlos de Abreu junto com os sócios progrediram e os anos seguintes revelaram-se propícios para novas aquisições de empresas na mesma atividade.

Com mais experiência no transporte urbano, Carlos de Abreu, junto com seus sócios, deu início a uma série de aquisições para ampliar suas operações. A segunda empresa que comprou foi a Santa Amélia e, depois, a Viação Bristol, ambas na capital paulista. Com outros sócios, o empresário comprou em 1971 a Viação Jurema e uma operadora denominada Monte Alegre, que atuava em transporte intermunicipal.

Ampliando os negócios, no segmento rodoviário, foram as aquisições das empresas Ultra e Rápido Brasil (há 36 anos) que operavam e ainda operam na linha entre as cidades de São Paulo, Santos, Guarujá e Bertioga, no litoral paulista.



A garagem da VIP no bairro de Socorro abriga 200 ônibus articulados e biarticulados

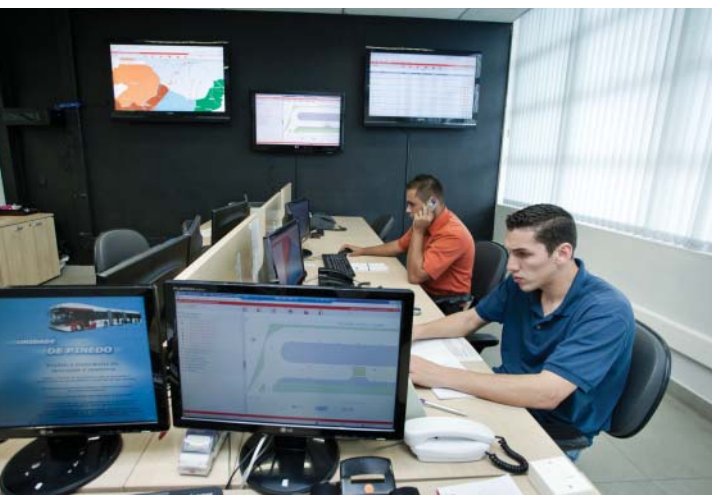
Mas típico de um corajoso empreendedor, Carlos de Abreu não diminuiu o ritmo de expansão. Um grande salto aconteceu em 1975 quando ele assumiu o controle da empresa Penha São Miguel, com frota de 400 ônibus, junto com a Viação Poá. O

grupo tinha então uma frota total de mais de 1.000 ônibus. Somadas, cerca de 15 empresas foram adquiridas, modernizando e ampliando suas frotas.

Até essa época o sistema de transporte urbano da cidade de São Paulo não era muito organizado, como lembra Carlos de Abreu. Havia dezenas de empresas de ônibus, com frotas em condições de operação bem variadas. Havia também linhas de ônibus sobrepostas, congestionando o trânsito nos principais eixos de deslocamento. O sistema só melhorou em 1974, segundo Abreu, com a reorganização determinada por Olavo Setúbal, o então prefeito de São Paulo. Uma licitação foi feita para redistribuir as linhas de ônibus em áreas. Outra melhoria do sistema ocorreu em 2003 durante o mandato da prefeita Marta Suplicy, que dividiu o sistema em oito áreas de operação e estabeleceu que em cada área o serviço de ônibus tinha de ser feito por um consórcio de



Carlos de Abreu: pronto para fazer novas aquisições



Na zona sul de São Paulo, central de controle de operação rastreia frota de 600 ônibus

Induscar. Na zona sul onde opera a VIP com 600 ônibus, todos os veículos são rastreados por GPS em uma central de controle de operação, com comunicação direta com os motoristas.

Carlos de Abreu, através de sua holding familiar, tem participação acionária na Caio Induscar, fabricante

de carrocerias, sediada em Botucatu (SP) e administrada pela família do sócio José Ruas. A empresa produziu quase 9 mil carrocerias em 2010.

Hoje o grupo VIP, administrado por Carlos de Abreu, seu presidente, e pelos filhos Antonio, de 45 anos, vice-presidente, Roberto, 44 anos, e Marco, 39 anos. Antonio atua junto com o pai no comando das operações de ônibus, junto com seus sócios: "Trabalho na empresa desde os 12 anos e passei os 33 anos seguintes primeiro aprendendo e depois totalmente envolvido na gestão das operações", conta Antônio. Há um sócio em cada garagem. Roberto Abreu é responsável pelos novos negócios do grupo, que incluem a empresa B100 na área de biocombustível e a Bus Mídia. Segundo ele, a Bus Mídia foi a pioneira em colocação de TV em ônibus há quatro anos. O conteúdo é um resumo do programa da rede Globo. Outro setor que está na mira do negócio são as estações de metrô, onde pretende instalar 1.000 telas em funcionamento até o fim do ano. O público são os cerca de 3,7 milhões de usuários que passam diariamente pelas estações. A Bus Mídia mantém um estúdio próprio para edição e transmissão do programa aos vídeos. Nos ônibus, inicialmente, o projeto vai abranger 2.000 ônibus.

Roberto revela também que o grupo

está entrando em uma nova atividade: estuda projetos na área de biocombustíveis. A VIP participa do programa Ecofrota em parceria com a prefeitura de São Paulo, Petrobras e Mercedes-Benz, que incentiva o uso do biodiesel no transporte urbano. São 1.200 os ônibus da empresa que hoje utilizam diesel B20 (com mistura de 20% de diesel vegetal), combustível que será utilizado por toda a frota operacional do grupo dentro de pouco tempo. É a maior operação de teste de biodiesel no mundo, diz Roberto. No próximo será a vez de testes com o B30. A autossuficiência em combustível renovável é o objetivo da entrada no novo negócio. "Nossa visão em termos de custo-benefício como empresário de ônibus é o biodiesel que torna a operação viável a curto prazo", acrescenta Roberto Abreu.

Carlos de Abreu participa de cinco vendas, sendo três Divena e duas Itatiaia, distribuidora de caminhões, ônibus e automóveis Mercedes Benz. A área é comandada por Marco Abreu (e seus sócios) que estimou vendas de mais de 5.000 veículos neste ano. Outra área de atuação é a de consórcio de veículos, com a Mercabenco.

Na sua atividade principal, Carlos de Abreu diz que a principal mudança desde que começou no ramo é a chegada de veículos com maior conteúdo tecnológico e mais eficientes. Mas a mudança que mais lhe interessa é a construção de um maior número de corredores de ônibus na cidade.

O que é reforçado por Antonio Abreu: "Nossa maior reivindicação às autoridades são os sistemas BRT, que beneficiam tanto o operador como o usuário. Os pontos favoráveis são a eficiência operacional, redução dos custos tanto de operação como manutenção."

"O futuro do transporte nas grandes cidades é o uso de veículos de grande capacidade e do biodiesel em corredores de ônibus", acrescenta Roberto Abreu.

Finalizando, Carlos de Abreu diz que está pronto para novas aquisições e negócios. ■

empresas, para racionalizar a operação e diminuir os custos, sistema em vigor até os dias atuais.

Hoje o Grupo VIP comandado por Carlos de Abreu e as empresas em que detém participação acionária atuam nas áreas 3, 5, 6 e 7 do sistema de transporte de São Paulo. A VIP Transportes concentra a sua maior participação operacional na área 3. A empresa possui frota de 2.100 ônibus, que, junto com outros 900 da Via Sul, somam 3.000 veículos (sem contar os veículos das outras companhias do grupo), número expressivo para qualquer operadora de transporte de passageiros.

O alcance do grupo no setor de ônibus é evidenciado por outros números. Transporta mais de 500 milhões de passageiros ao ano, ou dois milhões por dia útil. Consome 110 milhões de litros de diesel anualmente. O faturamento de todas as empresas em que participa totaliza R\$ 3 bilhões por ano.

Este ano a VIP já comprou mais 300 ônibus, todos piso baixo (low entry), com suspensão pneumática e transmissão automática – a empresa foi pioneira na adoção em quantidade deste sistema. Uma das suas dez garagens, a do bairro de Socorro, abriga 200 ônibus – 10 biarticulados e 190 articulados que custaram o total de R\$ 120 milhões. Mais de 95% da frota têm chassis Mercedes-Benz e 100%, carrocerias Caio

MAPA

CONHEÇA NOSSOS PREÇOS E PLANOS DE PAGAMENTO!



Ônibus Rodoviários, Urbanos, Turismo, Fretamento e Micro.
A Mapa é uma revendedora de ônibus de propriedade das empresas abaixo. Portanto, todos os ônibus foram adquiridos OKm pelas respectivas empresas, e são acompanhados por rigorosa revisão preventiva até sua saída para venda.

Venda de Ônibus

Confira alguns de nossos ônibus



Turismo: Empresa Til - Scania Mpolo DD 01 Unidade e LD 05 Unidades e mais 20 Urbanos 2000



Rodoviário: Empresa Penha - Scania 07 Unidades - Paradiso 1200, Paradiso 1150, MBB 0400 - 04 Unidades Vista Bus



Rodoviário: Expresso Maringá - Rodoviário 04 unidades B10M 2000, 13 unidades de OF 1417 Caio Apache 2003 Especial para fretamento



Urbano: Empresa Grande Londrina - 08 unidades de OF 1418 2006, 18 unidades de OF 1418 2005, 24 unidades de OF 1721 2002



Urbano: Empresa Viação São Francisco 20 unidades MBB OF 1721 Mpolo Viale 2001



Micro-Ônibus pronto para Fretamento: 03 Unidades MP Senior 2002 c/ ar e 08 Unidades MPolo Senior LO 915 2006 com ar 07 unidades Mpolo Senior LO 914 2003



Urbano: Empresa Grande Bauru - 30 Unidades MBB OF 1418 Torino 2006 e 8 Unidades MBB OF 1721 Torino 2002



Metropolitano: Empresa Cidade Verde - 10 Unidades MBB OF1721 Citmax 2003 e 01 Unidade Scania F94 Articulado Torino. 03 micro Volare W8 2009



Empresa Expresso Caxiense 30 Unidades de Fretamento tipo Rodoviário diversos anos e 08 Unidades Scania Paradiso 1200 Rodoviários ano 2004

Ligue agora ou acesse o site e confira nossas ofertas imperdíveis!

0800 400 5500 | 43 3339-2112

www.mapavendadeonibus.com.br

vendas@mapavendadeonibus.com.br

Rua Antônio Mano, 1071 | CEP - 86079-230 | Londrina -PR



ANTT define modelo de concessão das linhas

Empresários ainda estão insatisfeitos com as regras estabelecidas pela ANTT para licitação das linhas interestaduais de ônibus que deverá acontecer no primeiro semestre do próximo ano

■ WAGNER OLIVEIRA

O leilão das linhas de ônibus interestaduais avançou mais um estágio com a apresentação do novo modelo de concessões por parte da Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT), que já deu início à consulta pública ao plano de outorgas em várias praças pelo Brasil. Mas, como em todo processo em que ocorrem rupturas, persistem incertezas por parte dos empresários, que não estão convencidos do projeto e não escondem o temor de serem prejudicados se a licitação não for conduzida com habilidade e clareza por parte da agência reguladora dos transportes.

Oficialmente intitulado como Projeto da Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros (ProPass Brasil), o plano apresentado pela ANTT prevê a reorganização do setor, considerado por alguns críticos como fechado e pouco dado à concorrência devido ao antigo sistema de permissão. Mas, por outro lado, é visto como eficiente na gestão e de boa qualidade para o usuário. O que ninguém questiona é o direito de a União legislar e regular o setor, que vai ter de conviver com novas regras e operar sob o regime de concessão. O principal objetivo é que

quem garante a sobrevivência e paga a conta, o passageiro, saia sempre como o principal beneficiário.

De modo geral, o modelo apresentado pela ANTT prevê que o transporte rodoviário de passageiro passará por concentração em todo o país, com presumível redução de linhas e até fusão/extinção de algumas empresas. Por meio da agência, o governo federal exigirá metas de desempenho na prestação de serviços, com sistema de bilhetagem por códigos de barras, além de rastreadores eletrônicos para controlar a pontualidade dos deslocamentos e a idade média da frota.

ENTREVISTA | RENAN CHIEPPE

Technibus – Com a apresentação do modelo do leilão das linhas estaduais, a AbraTi considera que a transformação do setor é inevitável. Não tem mais volta?

Renan Chieppe – *Trata-se de questão legal e, portanto, previsível. Quanto aos outros questionamentos, só a ANTT pode se pronunciar.*

Technibus – O senhor considera que as regras já estão claras o suficiente para dar confiança aos empresários a participar do leilão das linhas por todo o país?

Chieppe – *A proposta tem muitas falhas em sua formulação e pode levar ao desmonte de um setor que vem prestando excelentes serviços ao País há mais*



de 70 anos. Só para se ter uma ideia, na proposta apresentada pela ANTT o número de empresas, atualmente em 253,

cairá muito. Ora, o que os empresários que acreditaram no País e investiram em suas linhas durante décadas, vão fazer com suas estruturas montadas para atender esses serviços? Além disso, os índices de ocupação apresentados no Plano não condizem com a realidade.

Technibus – Os números apresentados pela ANTT batem com a realidade vivenciada pelas operadoras do transporte rodoviário?

Chieppe – *Os números apresentados não têm base na realidade vivida hoje pelas empresas. Principalmente os índices de ocupação estão bastante inflados. Para se ter uma ideia, na linha*

Para a ANTT, a redistribuição de linhas trará ganhos de escala para as empresas que permanecerem no mercado, além de proporcionar tarifas mais baratas.

“Para a ANTT, a licitação é uma chance de modernizar o sistema de transporte de passageiros por ônibus no País. Vamos renovar a frota, criar mecanismos de controle operacional do sistema e melhorar o atendimento aos usuários. Também vamos criar condições para que as empresas profissionalizem sua gestão de forma a garantir a sua sustentabilidade ao longo do período de permissão”, reforçou o diretor-geral da agência, Bernardo Figueiredo.

A coisa não é vista de forma tão simplista assim pelos empresários do setor. Desde que o governo federal decidiu reorganizar a atividade há cerca de quatro anos e adiou a apresentação do modelo final do ProPass Brasil uma vez, a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestres de Passageiros (Abrati) ainda não se convenceu de todos os números e argumentos apresentados pela ANTT. “A proposta tem muitas falhas em sua formulação e pode levar ao desmonte de um setor que vem prestando excelentes serviços ao País há

mais de 70 anos”, rebate o presidente da entidade, Renan Chieppe. “Só para se ter uma ideia, na proposta apresentada pela ANTT o número de empresas, atualmente em 253, cairá bastante (alguns empresários falam que só restarão 60 operadoras). Ora, o que os empresários que acreditaram no País e investiram em suas linhas durante décadas, vão fazer com suas estruturas montadas para atender esses serviços?”

“Nós não vamos mais entrar nesse debate (com os empresários) de que os números apresentados estão errados”, afirmou Sônia Haddad, superintendente de serviços terrestres da ANTT. “Foi um trabalho amplo e sério que fizemos numa pesquisa que só perde em tamanho e complexidade para o Censo do IBGE.” Para a executiva da ANTT, os empresários têm de entender que o sistema será gerido por lotes e não mais por linhas, como foi estruturado historicamente no Brasil. “Ao operarem por linhas, eles revertiam os subsídios cruzados a favor da empresa. Agora, elaboramos um sistema que garante o lucro, mas que também gera benefícios para o usuário, que terá tarifas com melhores preços e serviços”, disse.

O ProPass Brasil contempla ligações entre 1.932 municípios distribuídos por todas as regiões do País, que resultam em mais de 19.000 pares de localidades de viagens interestaduais, atendidos por meio de um conjunto de 1.967 linhas de transporte, segmentadas em 18 grupos e 60 lotes. Esses números compõem os serviços interestaduais operados por ônibus rodoviários, transportando, aproximadamente, 50,2 milhões de passageiros por ano. A expectativa é que todas as linhas sejam licitadas no primeiro semestre de 2012. Poderá haver redução de tarifa em 51 dos 60 lotes licitados.

A intenção do governo é que rotas com maior movimentação, como aquelas entre as capitais, sejam licitadas em pacotes que incluirão ligação entre cidades menores, para uma compensação e uma espécie de subsídio cruzado. Segundo a ANTT, os lotes foram divididos de forma a incentivar operações integradas e ganhos de escala. O objetivo é ampliar a concorrência em linhas como, por exemplo, entre as duas praças mais movimentadas do País: Rio-São Paulo, que passarão a contar com cinco em vez de quatro operadoras, além de levar o ônibus interestadual a 34 municípios ▶

Rio-São Paulo o estudo da ANTT aponta uma taxa de ocupação ao longo de todo o ano de 98%, quando as empresas que hoje operam aquele serviço mostram ocupação média de 60%.

Technibus – Para a ANTT, usuários do transporte rodoviário que se dizem satisfeitos com o serviço não têm parâmetros para medir a qualidade. O que o senhor tem a dizer?

Chieppe – *Uma afirmação dessas não se sustenta, pois é sabido que o sistema de transporte rodoviário brasileiro é considerado como um dos melhores do mundo. Serve, inclusive, como benchmarking para outros mercados. Prova disso são as*

delegações estrangeiras que visitam nossas empresas a fim de buscar conhecimento para operações de longa distância e em praticamente todo o território nacional. A própria ANTT fez, há alguns anos, pesquisa para aferir a satisfação dos usuários e os números apresentados foram até ligeiramente superiores aos das pesquisas feitas pela Abrati.

Technibus – O preço das tarifas cairá?

Chieppe – *Pode até ocorrer uma redução mínima em algumas linhas, como está sendo colocado pela ANTT. Mas essa redução decorre da diminuição da frota. As consequências serão que os passageiros terão menor oferta de horários e deverão buscar*

alternativas, ou usando o transporte pirata, que não sofre fiscalização, ou migrando para o transporte aéreo. Estão sendo suprimidos mais de 12.000 pontos de atendimento do sistema atual.

Technibus – O senhor acha que vai haver interesse ou já há contatos entre os empresários para formação de consórcios na operação das linhas mais rentáveis?

Chieppe – *Interesse haverá, com certeza, por parte das empresas que já estão no sistema e tem estruturas montadas. Desconheço se já existem conversas com vistas a associações ou consórcios.*

Technibus – O senhor continua conside- ▶

desatendidos atualmente, como Garopaba (SC) e Nova Serrana (MG).

Apenas quatro ligações vão funcionar com cinco empresas competindo entre si, o número máximo de operadoras. São elas no eixo Rio-São Paulo (via Duque de Caxias e São Caetano do Sul-ABC paulista), São Paulo-Curitiba e São Paulo-Belo Horizonte. Outras cinco terão quatro concorrentes: São Paulo-Florianópolis (via Santos), Brasília-Goiânia, Brasília-São Paulo (via Ribeirão Preto) e Rio-Belo Horizonte. De acordo com o modelo elaborado pela ANTT, cada empresa de transporte rodoviário de passageiro não poderá arrematar mais do que um lote por grupo, mas está autorizada a formar consórcios.

Depois de reavaliar os números do setor em uma ampla pesquisa que tomou como base o atendimento da demanda nos períodos de maior movimentação do ano, a ANTT vai exigir das empresas uma frota operacional de 6.512 ônibus, com 639 veículos de reserva. O novo modelo prevê redutor de 0,8% nas tarifas, o que

deverá baixar o preço da passagem em vários trechos, principalmente, nos de maior concentração de passageiros. A área técnica definiu esse percentual como forma de calcular as receitas das empresas com fretamentos e transporte de encomendas, já que uma parte da frota ficará reservada para este tipo de serviço.

De acordo com a agência reguladora, a tarifa cobrada atualmente é de R\$ 0,122 por quilômetro. Pelos novos parâmetros, 85% dos passageiros serão beneficiados com a queda das tarifas, que chegarão perto de R\$ 0,96 no lote mais barato. Nove dos 60 lotes, localizados principalmente nas regiões Sul e Sudeste, terão aumento. No máximo a tarifa alcançará R\$ 0,126 por quilômetro, mas poderá diminuir, se houver deságio na licitação.

Na versão da Abrati, muitos desses cálculos não condizem com a realidade vivenciada pelo mercado. "Os números apresentados não têm base na realidade vivida hoje pelas empresas", critica Chieppe. "Principalmente os índices de ocupação estão

bastante inflados. Para se ter uma ideia, na linha Rio-São Paulo o estudo da ANTT aponta uma taxa de ocupação ao longo de todo o ano de 98%, quando as empresas que hoje operam aquele serviço mostram ocupação média de 60%", rebateu.

Durante a vigência dos novos contratos, que valerão por 15 anos não renováveis, as empresas ficarão submetidas a metas de desempenho e qualidade. Para ajudar no controle, as transportadoras terão que incrementar o uso de rastreadores eletrônicos instalados nos ônibus para medir a frequência e a pontualidade das viagens. Nenhum veículo poderá ter mais de dez anos de uso, além de a idade média da frota ser de cinco anos. De acordo com levantamento da ANTT o mercado já sofre concentração atualmente.

Cerca de 50% da demanda é atendida por 25% das empresas de transportes de passageiros, que dedicam seus esforços para deslocamentos urbanos ou semiurbanos. Com forma de profissionalizar a gestão das empresas, o objetivo é que, com as

ENTREVISTA | RENAN CHIEPPE

▶ rando que as mudanças sugeridas pela ANTT não têm muita lógica, pois o setor apresenta bons resultados lentes resultados frente à pesquisa com os usuários, principalmente nos quesitos conforto e segurança?

Chieppe – *Como já havia dito, a licitação, devido às determinações legais, é inevitável. O que sempre defendemos é que ela seja conduzida com muita responsabilidade para que não haja um desmonte do setor e para que o usuário continue a ter o atendimento que tem hoje, com grande grade de horários, regularidade e oferta nos períodos de pico, o que o novo plano apresentado não contempla, ao reduzir a frota operacional.*

Technibus – Como setor que emprega cerca de 70 mil pessoas em todo o país, o senhor

considera justo o tratamento ao setor?

Chieppe – *O setor nunca teve tratamento privilegiado e nunca gozou de benefícios fiscais. Pelo contrário, tem sido penalizado sempre, haja vista a cobrança de ICMS em cima das passagens rodoviárias, enquanto o setor aéreo goza de isenção de pagamento desse tributo, que varia de 8% a 12%.*

Technibus – Para a Abrati, os conceitos adotados pela ANTT de dimensionamento de frota ainda subestimam o quantitativo de veículos, sejam aqueles previstos para a frota operacional ou os previstos para a frota reserva?

Chieppe – *Sem dúvida alguma. Hoje a própria ANTT registra e aponta uma frota de pouco mais de 13 mil veículos. Está*

propondo no novo plano baixar essa frota para 6.132 carros, com 639 de reservas. E na alta temporada, como ficam os passageiros? Existem linhas, como, por exemplo, Belo Horizonte, MG, para Conceição da Barra (ES), que possuem dois horários por dia, feitos por duas empresas distintas. Na temporada de verão, ou mesmo em feriados, elas ofertam até 25 horários diários. E além dessa reserva para os momentos de pico, existe a obrigatoriedade da empresa ter carros reservas ao longo de suas rotas.

Technibus – Os indicadores financeiros do programa (principalmente os utilizados na avaliação de riscos, atratividade e resultados) estão dentro dos parâmetros brasileiros? ▶

FAÇA SEMPRE O MELHOR PELO PRECIOSO CONTEÚDO DESSAS POLTRONAS

fixanpropaganda.com.br

FAÇA AQUI OS SEUS SEGUROS

- ▶ Responsabilidade Civil das Empresas de Transporte Coletivo de Passageiros.
- ▶ Acidentes Pessoais de Passageiros.

Ligue: **0800 727 1711**
Atendimento para todo o Brasil



Belo Horizonte - Brasília - Campo Grande - Rio de Janeiro - São Luís - São Paulo
Teresina - Vitória - Juiz de Fora - Presidente Prudente - Ribeirão Preto - Uberlândia

www.transeguro.com.br

mudanças, as empresas aprofundem suas atuações em nichos mais específicos. “O filé mignon foi dividido em partes iguais”, considera Haddad. Ela não descarta a chegada de capital novo ao sistema, mas disse que os operadores terão de demonstrar que têm qualificação para operar a concessão. “Vamos exigir um serviço de ótima qualidade”, reforçou.

Além das contribuições por escrito, que podem ser protocoladas na ANTT por meio eletrônico, pessoalmente ou por via postal até as 18 horas do dia 12 de setembro, a Agência também inicia as sessões públicas pelo País, inclusive, com a participação da população em Fortaleza (CE), Porto Alegre (RS), São Paulo (SP) e Brasília (DF).

Sônia Haddad disse que as audiências públicas, que estão abertas a todos os tipos de sugestão e contribuição da sociedade civil organizada, vão ajudar a balizar os serviços que as empresas vão ter de prestar. “Nós definimos que os ônibus têm, por exemplo, de oferecer ar-condicionado. Mas será que é isso mesmo que

o usuário deseja. De repente, em alguns trechos, ele não quer ou não vê esse item como importante”, declarou.

Para Sônia Haddad, o Brasil tem uma grande oportunidade para aperfeiçoar seu sistema de transporte rodoviário de passageiros. “É um momento único, em que 95% do sistema passará pelo processo de licitação para a delegação dos serviços àqueles que trouxerem a proposta mais vantajosa para administração pública e para a sociedade.” De acordo com ela, os futuros operadores do sistema serão bem recompensados financeiramente. “O modelo foi construído para que também haja vantagem econômica para os operadores, sem abrir mão da qualidade e tarifas módicas aos usuários”, reforçou.

Segundo a ANTT, a avaliação da força laboral deverá ser feita, especialmente, a partir do volume de serviços que deverão ser prestados. Segundo Haddad, a licitação não só manterão todos os serviços hoje existentes, como serão criadas 703 novas ligações. Para atender aos novos

requisitos haverá a necessidade de mão de obra qualificada e disponível para a prestação dos serviços, inclusive com possível incremento no seu número.

“Por questões de segurança na operação do serviço, e visando à continuidade da atual força de trabalho empregada, será exigida na licitação uma experiência mínima para os motoristas de ônibus no transporte rodoviário coletivo de passageiros. Há de se observar também que, diferente da situação hoje vivida, a assinatura dos contratos de permissão, com prazo de 15 anos, trará uma maior segurança jurídica para os operadores, permitindo que estes façam planejamento visando ao retorno dos investimentos”, assegurou.

A superintendente da ANTT afirmou que a agência está implementando medidas que agregam ganho de qualidade na prestação dos serviços. Isso também dará maior competitividade ao ônibus num instante em que o transporte rodoviário perde passageiros para os aviões. ■

ENTREVISTA | RENAN CHIEPPE

► **Chieppe** – *Numa primeira análise do documento fica claro que esses indicadores precisam ser aperfeiçoados para se adequarem à realidade do mercado.*

Technibus – O senhor ainda acredita que as ações definidas pela agência podem reduzir 20 mil postos de trabalho na área?

Chieppe – *Ainda estamos analisando o impacto que o novo formato terá. Mas fica claro que as empresas terão de demitir sim.*

Technibus – Como ficará a situação das empresas que eventualmente perderem linhas por elas atualmente operadas? Serão indenizadas? E como ficam financiamentos para compra de ônibus por elas assumidas?

Chieppe – *São perguntas que ainda iremos fazer aos órgãos do governo.*

Technibus – Neste contexto, como atender adequadamente a população em períodos de movimento intenso?

Chieppe – *Acredito que se o modelo apresentado prevalecer os passageiros sairão prejudicados na oferta de assentos nas viagens. Não creio que nenhum modelo com menos de 10 mil ônibus atenda a demanda atual. Os problemas decorrentes dessa medida são ausência de horários extras nos feriados, carnaval e final de ano e uma enorme redução na oferta de horários de viagens para os usuários do sistema.*

Technibus – Qual é a maior preocupação do setor?

Chieppe – *Uma preocupação grande é quanto ao modelo adotado no que diz respeito às zonas de atuação de cada empresa. Por exemplo, uma empresa baseada em Porto Alegre (RS) que tem sua estrutura montada para atender o Sul do País. Ela perde a licitação em sua região e ganha em outra. Ela terá que construir toda a infraestrutura de garagens na nova região onde irá operar, terá que demitir grande parte do seu quadro de pessoal e contratar novos empregados. E quem ganhar a licitação no lugar dela terá que fazer a mesma coisa, se ela for de outro estado ou região. São investimentos extremamente elevados e uma questão social (demissões) de enorme relevância.* ■

**O CARTÃO BOM
É COMO A REGIÃO
METROPOLITANA DE
SÃO PAULO: NUNCA
PARA DE CRESCER.**



**3 MILHÕES
DE CLIENTES**

**ESSA É A MARCA QUE O
CARTÃO DE TRANSPORTE MAIS
MODERNO DO PAÍS ACABA
DE ATINGIR. CARTÃO BOM.
CADA VEZ MELHOR,
CADA VEZ MAIOR.**



@cartao_bom



/bomcartao



Cartão BOM Oficial



/bomcartao



/cartaobom



/cartaobom

À procura da tecnologia perfeita

Seminário realizado no Rio de Janeiro promove discussão sobre a utilização de combustíveis alternativos no transporte de passageiros



A busca pela redução dos índices de emissões de gases poluentes, a consequente melhoria da qualidade do ar nas grandes cidades, além da oferta de um transporte ambientalmente mais amigável e economicamente viável para operadores e usuários, são os grandes desafios a serem alcançados nos próximos anos, de acordo com os especialistas que debateram esses temas em seminário promovido pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Rio de Janeiro (Fetranspor). O setor de transporte de passageiros do País está em franca transformação ante a realização da Copa do Mundo, que vai promover a total reestruturação das cidades-sede das partidas, como a capital fluminense, que também vai abrigar os Jogos Olímpicos de 2016.

A fim de acompanhar o desenvolvimento das grandes cidades, o setor de transportes

trabalha de maneira árdua para oferecer à sociedade brasileira, e aos turistas, o que há de mais moderno em termos de tecnologia voltada para o transporte sobre pneus. Além de veículos confortáveis, o importante desafio será aliar toda a modernidade do sistema a custos viáveis tanto para operadores quanto para usuários, de maneira ambientalmente eficaz, acrescentaram os debatedores no evento.

Do ponto de vista dos veículos, atualmente diversas novas tecnologias estão em teste no País. A substituição gradativa de motores do ciclo diesel é vista como passo fundamental para a redução das emissões de poluentes. Algumas teorias apontam para a eletrificação do transporte como solução para este problema. Entretanto, se os benefícios são grandes, os custos estão em igual proporção. Enquanto isso, as montadoras investem intensamente na disponibilização

de produtos ambientalmente corretos e economicamente viáveis para o mercado.

De todo modo, antes mesmo de atestada a eficiência destas tecnologias, em busca do equilíbrio econômico financeiro deste novo transporte que está por vir, o Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) já acena com linhas de créditos para todas as partes interessadas – operadores, agentes públicos ou outras instituições que atuem no setor –, o que pode facilitar a adoção das mudanças, desde que a política de financiamento seja vantajosa para os envolvidos.

Com a entrada da nova política nacional de emissões de gases veiculares, a corrida por melhores soluções de veículos menos poluentes se acirra. A comercialização de um diesel mais limpo, aliada à nova motorização a ser adotada pelos fabricantes, pode ser o começo de uma virada do transporte com vistas à mobilidade sustentável, segundo os peritos. Em algumas grandes cidades do país, já é possível encontrar veículos em testes com as mais diversas tecnologias. O uso do etanol como combustível começou no final do ano passado pela Scania, em São Paulo. Cerca de 50 veículos já estão em operação, e a expectativa é de que, até a metade de 2012, outros 100 ônibus estejam circulando pela capital paulista.

Também em 2010 foram feitos os primeiros testes com ônibus híbridos. A Volvo trouxe para o País um veículo dotado de dois motores – um elétrico e o outro diesel – que atuam de maneira independente na partida. Até ser atingida a velocidade de 20 km, a responsabilidade é do motor elétrico,

enquanto o motor a diesel mantém o desempenho do veículo em altas rotações e maiores velocidades.

Já em 2011 duas alternativas chegam ao mercado. Uma delas é a reativação dos veículos tipo flex, já existente em veículos leves, com o GNV aliado ao motor diesel. Esta aposta está sendo realizada de forma integrada pelas empresas MAN, Bosch, CEG e o governo do Estado do Rio de Janeiro, por intermédio da Secretaria de Transportes.

Outra tecnologia que se apresenta de maneira impactante é a utilização do diesel proveniente da cana-de-açúcar. A empresa americana Amyris desenvolveu o processo de aproveitamento desta matéria-prima em conjunto com a Mercedes-Benz, que promoveu pequenos ajustes em seus motores para melhor aproveitamento do diesel de cana. Conforme os especialistas da montadora, este é um combustível que, tão logo seja produzido em larga escala, apresentará custos semelhantes ao do diesel fóssil, mostrando-se atrativo em relação ao desempenho dos motores, assim como apresenta níveis de emissão menores do que o S50 e S500, atualmente utilizados.

Recentemente, durante a Conferência de Mudanças Climáticas, que aconteceu no mês de julho, em São Paulo, com a presença de 40 prefeitos das maiores cidades do mundo, o diesel de cana foi utilizado nos ônibus que transportavam as delegações. Além disso, para ampliar os resultados e promover a aproximação com a operação real, a Mercedes e a Amyris estabeleceram parceria com a Fetranpor para aplicação do diesel de cana em 30 veículos que rodarão com 30% de diesel de cana misturado ao diesel S50 durante um ano. Os ônibus são da Viação Saens Peña e circularão por linhas já existentes.

E, por último, os ônibus movidos a motores elétricos. De acordo com a Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE), estes, apesar de apresentarem custo inicial maior, podem ser muito bem explorados por operadores e agentes públicos, logo que o investimento é diluído ao longo de sua utilização,

Lélis Teixeira: não é possível falar de transporte sem pensar na sustentabilidade

pois os custos operacionais são menores, já que o operador não terá gastos com diesel – grande vilão da cadeia de insumos dos transportes. Argumento semelhante pode ser dado à utilização de trólebus, cuja grande incógnita é representada pelos custos para estruturação da rede elétrica aérea.

De olho em toda a movimentação em torno do setor, os órgãos ambientais estabeleceram metas para redução dos índices de emissões, o que vem sendo promovido de maneira voluntária no Brasil, ante as grandes economias mundiais, com as políticas implementadas apresentando bons resultados. O Estado do Rio de Janeiro é um dos pioneiros no que diz respeito ao controle de emissões veiculares em veículos leves, semipesados e pesados. Desde 1997, as empresas de ônibus têm suas frotas monitoradas e, hoje, o programa Selo Verde prevê condições ainda mais rígidas do que as estabelecidas pela legislação.

SOLUÇÕES TECNOLÓGICAS – O seminário realizado no Rio de Janeiro serviu para a apresentação de soluções tecnológicas modernas, no que tange à nova configuração do transporte de passageiros, que gradativamente vem sendo implementada no País. Além disso, mostrou que os diversos agentes envolvidos nesta cadeia têm atuado de maneira proativa para que as grandes cidades brasileiras deem um salto de qualidade no serviço de transporte.

Durante o evento, o presidente da Fetranpor, Lélis Teixeira, afirmou não ser possível falar de transporte sem pensar na sustentabilidade. “O investimento em infraestrutura vem sendo feito, mas temos de decidir qual a melhor tecnologia a ser empregada. Estamos abertos a todas as alternativas. Com a assessoria do meio acadêmico, levaremos em conta a relação custo-benefício de cada uma, pois afinal o empresário e a sociedade acabam pagando a conta”, afirmou.



Uma novidade boa para o setor foi trazida pelo secretário nacional de Mudanças Climáticas do Ministério do Meio Ambiente, Eduardo Assad. Ele informou que, em breve, o Conselho Monetário Nacional deve aprovar a liberação de R\$ 230 milhões, gerenciados pelo BNDES, a serem aplicados nas 12 cidades-sede da Copa do Mundo em ações voltadas para redução das emissões de gases de efeito estufa. Isto deve significar investimento em tecnologias sustentáveis para o setor de transportes.

Falando sobre os investimentos que estão sendo feitos no País, o presidente da Associação Nacional dos Transportes Públicos (NTU), Otávio Vieira Cunha, ressaltou que o governo federal já destinou R\$ 30 bilhões para investimentos em obras de infraestrutura, para o reaparelhamento das cidades que receberão os jogos em 2014, e concluiu que o Brasil tem tecnologias e matrizes energéticas importantes para este período.

Representando o Ibama, Márcio Beraldo Veloso fez uma breve apresentação sobre o Programa de Controle de Emissões Veiculares, seus conceitos e alguns resultados alcançados. Um dos principais foi a redução de 98% de emissões diretamente da fonte. O comparativo foi feito, levando-se em consideração que, em 1986, eram emitidos 54 g de CO/km por veículo, enquanto este índice, hoje, é de apenas 0,5 g de CO/km.

O vice-presidente da Anfavea, Marco



Antonio Saltini, estabeleceu a relação entre a nova legislação, em vigor a partir de 2012, considerando a frota atual brasileira, e os investimentos realizados pela indústria automotiva. Para Saltini, devido à fase P7 do Proconve, o desafio das montadoras concentrou-se nas alterações nos motores, assim como no desenvolvimento do sistema do veículo para tratamento dos gases. Ele afirmou que “para efetiva redução das emissões e para garantir a durabilidade dos veículos produzidos com as novas tecnologias, visando a atender à norma, é necessário que o diesel com as novas especificações, bem como a ureia (Arla 32), estejam disponíveis em todo o território nacional”.

No que diz respeito à redução propriamente dita, é imprescindível que a frota de ônibus brasileira seja renovada o mais rapidamente possível, na avaliação do gerente de Soluções Comerciais da Petrobras, Frederico Kremer. Ele esclareceu que a solução para a diminuição dos níveis de emissão de gases de efeito estufa precisa ser integrada, isto é, com o uso de combustíveis mais limpos em motores com tecnologia moderna.

Já para o secretário estadual de Transportes do Rio de Janeiro, Júlio Lopes, a solução passa preferencialmente pelo gás natural, pois o estado é produtor, a opção é viável economicamente, e a tecnologia é brasileira.

Pedro Rama, analista de gestão sênior da SPTrans, órgão gestor do transporte da capital paulista, falou que, por determinação legal, todas as operadoras de

Júlio Lopes: solução para diminuir as emissões no Rio de Janeiro passa preferencialmente pelo gás natural

transporte por ônibus devem usar em suas frotas, até 2019, combustíveis renováveis.

Gilberto Leal, gerente sênior de Desenvolvimento de Produtos da Mercedes-Benz, ressaltou que o Brasil desenvolveu, em três anos, o tipo de veículo que a Europa levou dez anos para criar. “Precisamos ter uma base forte para produzir um veículo compatível com o que a sociedade quer”, avaliou.

Para Ricardo Gomide, as esferas de governo brasileiras perderam um pouco da capacidade de planejamento, que começa a ser retomada, em especial na área de oferta de energia, onde existem planos de longo prazo.

A experiência internacional com a utilização de ônibus híbrido-elétrico ficou a cargo da gerente de Sustentabilidade da New York City Transit, Collette Ericsson, que mostrou que os 1.675 ônibus híbridos que compõem parte da frota da cidade consomem 35% menos diesel, o que auxilia na redução da emissão de poluentes em igual índice. “É importante conhecer as tecnologias para achar a solução adequada para cada região”.

COMO EVITAR PIORA DO CLIMA –

Com a possibilidade de se triplicar a emissão de CO² no Estado do Rio de Janeiro, nos próximos vinte anos, a saída é adotar medidas desde já. Criar uma “economia verde” e um transporte mais sustentável pode ser o melhor caminho na opinião de Márcia Valle Real, superintendente do Clima da Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Rio de Janeiro. Segundo ela, aumentar o número de passageiros por veículo, incentivar o uso de bicicleta, assim como ampliar a quantidade de cidades com bilhetagem eletrônica, podem contribuir bastante para diminuir os índices de emissão de gases de efeito estufa.

O assessor especial da prefeitura do Rio, Sergio Besserman, disse, no painel

“Transporte, Energia e Mudança do Clima”, que, independentemente da tecnologia a ser adotada, o fator determinante é preço. Entretanto, no caso do Rio de Janeiro, considerada capital ecológica do mundo, esta é a oportunidade extraordinária de consolidação da marca, e a cidade deve, em função dos eventos que ela irá abrigar, “dar exemplos globais de sustentabilidade. Que se gaste um pouco mais, mas que essa conta seja paga com a redução das emissões de poluentes”.

Uma análise das alternativas tecnológicas disponíveis para propulsão do ônibus foi apresentada pelo vice-coordenador do Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ, Marcio D’Agosto. Nela foram estabelecidos comparativos entre os tipos de combustíveis disponíveis, como biodiesel, GNV, diesel de cana e etanol, em veículos com motorização traseira e dianteira, com transmissão automatizada e automática, assim como suspensão por molas e pneumática. D’Agosto apresentou os impactos da relação entre consumo e desempenho dos motores, bem como disse que o próximo passo deste projeto é a inclusão de veículos híbridos que utilizem o diesel e o etanol aliados ao motor elétrico, além da forma de operação, seja no BRS ou em BRT, e do uso de ônibus articulados.

Estudo apresentado pelo engenheiro Guilherme Wilson, gerente de Meio Ambiente da Fetranspor, no painel “Ganhos Ambientais com os BRTs nas Cidades da Copa”, mostrou os efeitos observados nos primeiros meses de funcionamento do BRS de Copacabana, e fez projeções para o futuro da cidade. De acordo com Wilson, a implantação de 1 km de BRS (serviço de ônibus rápido) no Rio de Janeiro é capaz de reduzir em 2% a emissão de CO² pelo transporte rodoviário.

O BRS de Copacabana significou ganho de 17% em eficiência energética dos ônibus. Houve redução de 13% no tempo de viagem. Quanto à emissão de poluentes, as reduções foram as seguintes: 24% de material particulado (fumaça preta); 7% de óxido de nitrogênio; e 44% de óxido de enxofre. ■

**HOJE VOCÊ VENDE TUDO PELA INTERNET.
ATÉ OS CRÉDITOS PARA ANDAR DE ÔNIBUS.**

CADASTRO DE ESTUDANTE E VENDA DE CRÉDITOS PELA INTERNET.

VENDA A VAREJO E WEB CADASTRAMENTO ESTUDANTE.

Com a tecnologia de bilhetagem eletrônica da Empresa 1, os usuários do transporte público passam a utilizar créditos virtuais em um cartão, substituindo, assim, as tradicionais formas de pagamento. A **Venda a Varejo** permite que os créditos sejam adquiridos de forma segura, com toda a facilidade da internet, gerando mais agilidade nas transações, acessibilidade ao usuário e reduzindo os custos no processo de venda. Com a **Web Cadastro Estudante**, o processo de cadastramento e compra de créditos dos estudantes é automatizado através da web. Fácil de navegar, essa modalidade evita o deslocamento dos alunos, diminuindo a sobrecarga nos postos de atendimento.

Empresa 1. Soluções completas para o transporte público. Telefone: +55 31 3516 5200



Empresa 1

Soluções em Bilhetagem Eletrônica

A nova face da mobilidade fluminense

Fetranspor muda sua marca e busca a excelência na prestação de serviços aos usuários de transporte público

Em solenidade realizada no começo de agosto, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor) anunciou sua nova marca. O diretor de Marketing e Comunicação da Fetranspor e da RioCard, Edmundo Fornasari, apresentou os conceitos da nova marca, que, segundo afirmou, acompanha o desenvolvimento que está ocorrendo no setor de transportes do estado, e também reflete todo o trabalho que vem sendo realizado pela federação, que busca oferecer melhores serviços à sociedade fluminense. “A marca é consequência das ações que a gente vem fazendo. E, quando digo ‘a gente’, me refiro a sindicatos filiados, empresas, poder público (com a adoção de políticas importantes para a mobilidade), mídia, e também o próprio cidadão, que vem percebendo esta transformação que queremos mostrar”.

Ainda de acordo com Fornasari, trata-se de uma responsabilidade muito grande mudar a cultura de uma instituição, como está acontecendo com a nova Fetranspor. “O lançamento da marca representa o compromisso assumido diante de vários públicos, como clientes, parceiros, fornecedores, funcionários, jornalistas; e devemos ressaltar a importância disso. Estamos acompanhando as mudanças pelas quais a cidade e o Estado do Rio de Janeiro estão passando, e temos de apresentar uma nova postura para entregar à população todos os serviços que podemos oferecer



FETRANSPOR
Mobilidade com Qualidade


em prol da mobilidade”.

Da mesma forma, o presidente executivo da instituição, Lélis Teixeira, falou sobre a nova marca, e agradeceu aos profissionais que trabalharam no conceito e na criação do que símbolo que passa a refletir a nova filosofia da federação e seu papel perante a população. “O lançamento da marca é resultado de uma nova filosofia, de uma nova cultura que reflete a transformação vivida pelo setor, e a sociedade precisa entender que faz parte dela. A nova marca é moderna, criativa e inovadora. Esta identidade traz a ressignificação do setor de transportes no Rio de Janeiro. Ela significa a abertura de vias, de canais, significa os projetos e propostas que propiciam mobilidade com qualidade”, declarou.

Lélis Teixeira ainda destacou a contribuição da Fetranspor com os governos estadual e dos municípios para a elaboração de projetos em benefício da mobilidade no estado e, consequentemente, para a

melhoria da qualidade de vida das pessoas. “Conscientes das mudanças, procuramos atuar proativamente, por meio da elaboração de projetos e estudos que objetivam a melhoria da mobilidade. Investimos nas pessoas, através da Universidade Corporativa do Transporte; em tecnologia, com a implantação da RioCard; e estas iniciativas comprovam a evolução do setor. A marca é a culminância de todas estas ações, desta nova filosofia. Trabalhamos os conceitos básicos da mobilidade para oferecer o melhor para a sociedade”.

Segundo Lélis Teixeira, a Fetranspor, apesar de prestes a entrar na terceira idade, mantém sua mente aberta para o novo, e se renova, todos os dias, para que possa acompanhar os movimentos da sociedade e estar inserida nela de forma ampla e completa, sendo fonte de mudanças benéficas para a população do Estado do Rio de Janeiro e para os trabalhadores do transporte por ônibus. ■



**GOOL SYSTEM.
TECNOLOGIA QUE
REDUZ CUSTOS E
AUMENTA
A EFICIÊNCIA NO
TRANSPORTE URBANO
E DE FRETAMENTO.**

Sistema inteligente que gerencia, em tempo real e pela internet, toda a frota em operação. Os resultados de melhorias nos processos de planejamento e operação, de redução de custos e maior eficiência na prestação de serviço são fácil e rapidamente percebidos.

TELEMETRIA A solução de telemetria permite o acompanhamento em tempo real da forma de condução de toda a frota monitorada.

- Arrancada brusca
- Freada brusca
- Excesso de RPM
- Tempo de tráfego na banguela
- Tensão de bateria



RECIFE
Av. Cais do Apolo, 222
9º andar, Sala B, Recife Antigo
Fone: 81 3224.5949

SÃO PAULO
Rua Gomes de Carvalho, 1666
15º Andar, Vila Olímpia
Fone: 11 3463.5555
WWW.CITTATI.COM.BR

Transporte escolar ganha aval oficial

Presidente Dilma Rousseff pede ao MEC tratamento especial ao transporte escolar para alunos da zona urbana; ministérios, autarquias e iniciativa privada unem-se para propor legislação específica

■ GUILHERME ARRUDA

A maioria expressiva dos 43 milhões de alunos matriculados nas escolas brasileiras vai a pé, de automóvel, de bicicleta ou se vale do transporte coletivo das cidades para chegar aos seus destinos. Outra parcela usa o transporte escolar, não como mera ostentação, como se pensava até poucos anos atrás, mas pela imperativa necessidade dos dias atuais. E para estes, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) reserva 300 palavras, 27 linhas e quatro artigos para normatizar a frota circulante estimada em cem mil veículos – em tese, legalmente apta para exercer esta função.



Audiência pública vai reunir todo o setor para definir modelos de ônibus para transporte escolar urbano

O QUE ELES PENSAM

Sem dúvida, apoiamos. O objetivo é oferecer à sociedade um transporte escolar de qualidade, segurança e com tecnologia. Ninguém pode ser contra. O Brasil vive hoje momento econômico diferente, com uma economia mais forte, caminhando para ser um País desenvolvido, um grande player de mercado. Temos que pensar grande, entre elas o transporte escolar, que no fundo é o futuro do País.

Marco Saltini, diretor de Assuntos Governamentais e Institucionais da MAN

A despeito das competências em nível municipal, todavia há um número impreciso desses veículos que passa longe de uma esmerada fiscalização, a ponto de

Apoiamos e até fazemos parte desse grupo, junto com a FABUS. Este projeto tem um conceito muito amplo, na medida em que se fala muito sobre a importância da Educação, de oferecer todas condições para que o aluno chegue, pelo menos, perto da escola. Este foi o propósito do Caminho da Escola, em relação aos alunos da zona rural. Este novo projeto vai completar o primeiro. A gente está, sim, em parceria com o Fabus.

*Agnaldo Mariano
e Edson Brandão, da Mercedes Benz do Brasil*

um ônibus com 70 anos de uso ser flagrado transportando estudantes. Verdadeiro despropósito. Pior: pondo em risco a vida de inocentes de seis anos de idade que

“Sem dúvida que vamos apoiar esta iniciativa. É um absurdo o que acontece com o transporte escolar neste País. O projeto é excelente porque sai em defesa das nossas crianças. Apoiamos a presidente Dilma e se for necessário, estaremos presentes no Congresso Nacional, porque este é um projeto que traz mais segurança e conforto para as nossas crianças, e também dá mais tranquilidade aos pais”.

Ubiraci Dantas de Oliveira, presidente da Central Geral dos Trabalhadores do Brasil

desconhecem o perigo a que são expostos diariamente Brasil afora.

Distorções absurdas como esta (e junte-se também uma frota informal de veículos de passeio) infelizmente fazem parte da realidade das nossas cidades. São décadas de indiferença. Mesmo o Capítulo XIII do CTB não esclarece nada em relação a padrões de segurança. Em todo período republicano, somente em 2007 é que o transporte escolar ganhou relevância nacional, com o Caminho da Escola, um programa pioneiro que juntou os esforços de um grupo formado por ministérios (liderado pelo Ministério da Educação), autarquias e várias entidades empresariais representativas, como fabricantes de chassis e de ônibus, para oferecer dignidade a todos os estudantes da zona rural – beneficiando algo como oito milhões de jovens.

A boa notícia de 2011 partiu da presidente Dilma Rousseff. Ela determinou que o ministro da Educação, Fernando Haddad, tomasse todas as providências para elaboração de um projeto de transporte escolar direcionado à zona urbana. No começo de agosto aconteceu um encontro para definição dos integrantes de um Grupo Técnico de Trabalho, que, a exemplo do Caminho da Escola, terá a presença de representantes do governo federal e iniciativa privada, formando uma corrente positiva, cuja finalidade será criar uma legislação específica para normatizar este segmento de

“O Rio de Janeiro vive atualmente uma situação peculiar no transporte escolar. A zona sul é atendida quase que integralmente dentro da regularidade. Na zona Norte, isso cai para zero, praticamente não existe transporte regularizado. Apoiamos esta iniciativa, sem dúvida, mas desde que haja contrapartida para comercialização, como redução de impostos de IPI, ICMS e, inclusive, o IPVA, como acontece para os táxis”.

Luiz Guarçoni, Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Escolar do Rio de Janeiro.

transporte no País. É uma atitude louvável, sob todos os aspectos.

Depois de publicada a portaria do MEC no Diário Oficial da União formalizando o grupo, o passo seguinte será fixar o calendário de reuniões e definição de audiências públicas – uma das audiências pode acontecer ainda neste ano. “Teremos muito trabalho pela frente. Além da definição das especificações dos carros, vamos trabalhar na proposta para regulamentar a categoria profissional de condutor de veículos escolar no Brasil, junto com o Ministério do Trabalho”, conta o coordenador-geral do Caminho da Escola do FNDE, José Maria Rodrigues de Souza. As audiências preveem encontros com montadoras, transportadoras, gestores públicos, especialistas em trânsito, engenheiros de tráfego, entre outros. “A ideia é ter um conjunto de veículos que atendam a normas de segurança e de conforto, e que respeite os limites das vias urbanas, como fluxo e mobilidade”, completa.

PALADINO AMARELO – José Antonio Fernandes Martins, presidente da Fabus, comemora o fato de ter no grupo as mesmas entidades que participaram do Caminho da Escola. “Torna mais fácil, na medida em que o urbano será igual, embora sejam veículos não tão reforçados. Na verdade, não serão nem mais, nem menos sofisticados. Serão iguais. Apenas

“A ideia é transportar as crianças com dignidade. Vamos começar a tratar desse tema com o ministério da Educação. Vamos oferecer uma alternativa eficiente, diferente daquela que se vê crianças andando como gado. Mesmo escolas privadas possuem transporte ineficiente, com vans transportando 20 crianças. A ideia é talvez em oito anos mudar todo o transporte escolar, colocando o Brasil no padrão dos Estados Unidos e países da Europa”.

Paulinho, da Força Sindical



José Antônio Fernandes Martins: “Será mais fácil definir ônibus escolar urbano”

não vai enfrentar estradas ruins”, explica o dirigente. “E quem vai especificar as normas será o Inmetro. Como aconteceu com o rural”, diz Martins, acrescentando que o Grupo de Trabalho seguirá, praticamente, o mesmo roteiro do Caminho da Escola, ou seja: muitas discussões, definição dos protótipos, testes, correções e apresentação ao governo federal. “Este é um trabalho a dez, doze mãos”, enfatiza.

Como nunca houve legislação específica no transporte escolar no País, não se sabe a forma jurídica ideal de incluí-la no CTB. “O certo é que vamos estabelecer as normas e padrões gerais no que diz respeito aos veículos. Já a competência pelas

Quando o Caminho da Escola foi criado, no governo Lula, Dilma era ministra da Casa Civil, e por isso teve vinculação muito próxima com o programa. Agora como presidente, ela quer informações sobre demanda para resolver o transporte escolar no Brasil. É ela quem vai definir como o governo federal vai atuar. A corrente já está formada e não há mais volta. Este é um programa de Estado, independente do governo que esteja no comando.

José Maria Rodrigues de Souza, coordenador-geral do programa Caminho da Escola do FNDE

normas de trânsito dos municípios cabe somente às prefeituras. Cada prefeitura, em função desses veículos novos, terá que fazer adequação das suas normas à nova regulamentação. A legislação também trará outros pontos importantes, como prazos para prestadores de serviço se adequarem à nova regulamentação”, salienta o coordenador-geral do FNDE.

Em relação a este último item, há preliminarmente, quase um consenso entre representantes do governo, fabricantes de ônibus, de chassis, e prestadores de serviços em torno de oito anos como prazo adequado para promover a renovação da frota. Na ótica dos prestadores de serviço, que alegam taxas reduzidas de rentabilidade, o prazo de oito anos se viabiliza somente se

estiver acompanhada de um conjunto de isenções fiscais em nível federal, estadual e até mesmo municipal, como IPI, ICMS e IPVA, respectivamente – como funciona hoje em alguns estados da federação para aquisição de táxi – além de uma linha de financiamento atrativa, nos moldes do Pró-Caminhoneiro, por exemplo.

“E por que não?” indaga Martins, da Fabus, justificando que um veículo escolar tem um apelo social maior do que um táxi. O dirigente gaúcho é taxativo: “Tudo isso não funcionará se não tiver crédito”, enfatiza, avisando que o grupo trabalhará junto ao BNDES, numa segunda etapa para criar uma linha especial de financiamento. “Hoje, uma linha para ônibus é de oito anos e juros de 10% ao ano. Nós vamos



José Maria de Souza: “Vamos estabelecer normas e padrões para os veículos”

tentar buscar entre oito e dez anos de prazo e um juro menor para facilitar este operador escolar”, almeja.

“Considerando IPI zero, precisaria reduzir o ICMS que, na média dos estados, é de 18%, porque o IPVA, aqui no Rio Grande do Sul é zero para transporte escolar desde 1995. Se acontecer isso nós vamos ingressar em um círculo virtuoso de poder trocar de carro a cada cinco anos”, prevê Jaires Maciel, assessor jurídico do Sindicato das Empresas de Transporte Escolar do Rio Grande do Sul. “Não adianta criar um programa que vai burocratizar a ponto de ninguém ter acesso”, adverte Maciel.

Os gaúchos, conta ele, gozam de uma situação privilegiada em relação ao resto do Brasil, em virtude de uma frota com idade média de sete anos. “Tenho uma boa frota em Porto Alegre, porque os caras estão comendo cabelo para pagar os carros, mas o sistema de transporte escolar como um todo está sucateado. É bom lembrar que nós passamos os últimos 15 anos à míngua para querer colocar uma frota nova em oito anos”, diz, acrescentando que anualmente entre 10% e 12% da sua frota é renovada.

Qual é o perfil da frota desses veículos? O descaso com o transporte escolar no Brasil pode ser medido pela ausência de informações. Até hoje nunca foi feito censo para identificar a frota circulante, os tipos

O QUE DIZ O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB)

CAPÍTULO XIII - DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136 - Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

- I - registro como veículo de passageiros;
- II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;
- III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroceria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
- IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
- V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
- VI - cintos de segurança em número igual à lotação;
- VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo Contran.

Art. 137 - A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

Art. 138 - O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:

- I - ter idade superior a vinte e um anos;
- II - ser habilitado na categoria D;
- III - (Vetado)
- IV - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;
- V - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran.

Art. 139 - O disposto neste capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos, para o transporte de escolares.

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



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

Ar Condicionado para Ônibus DENSO

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



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

de veículos, data de fabricação, número de viagens, distâncias, km rodados, número de passageiros transportados, etc. – exceção na zona rural, por causa do Caminho da Escola. O coordenador-geral do FNDE, José Maria, adianta que há discussões avançadas com o Inmetro para realização de um amplo diagnóstico. “Temos um grupo de trabalho permanente dentro do governo que discute ações do transporte escolar com gestores federais, estaduais e municipais e esse grupo indicou a necessidade de fazer este levantamento”, esclarece.

A cidade de Porto Alegre possui alguns dados mapeados. De acordo com Jaires Maciel, no interior do estado há duas realidades: cidades nas quais o serviço é feito por particular a média é de sete anos: já nas cidades em que o serviço é licitado (a prefeitura paga um terceirizado), a média sobe bastante. “Há carros com 20 anos. Por que

Marco Saltini: “Sempre estamos dispostos a investir em tecnologia”



ocorre isso? Como a licitação é feita pelo valor baixo, o vencedor compra um ônibus retirado de circulação por envelhecimento. Ninguém fiscaliza; ninguém vê”, diz Maciel.

Outro ponto que merecerá atenção é o caminho para transformar esta nova legislação em lei. Segundo o coordenador-geral do FNDE, José Maria Rodrigues de Souza, necessariamente, terá que ser feito por meio de um projeto de lei a ser enviado ao Congresso Nacional e isto exigirá muita mobilização junto aos parlamentares, sensibilizando-os a aprovarem a proposta em função do forte apelo social. “Acredito que não teremos problema. A ideia é encaminhar um projeto com a regulamentação da padronização dos veículos – talvez alteração ou

inclusão ao CTB – e outro, junto com o ministério do Trabalho, para criação da categoria profissional do condutor de transporte escolar”, diz o coordenador-geral do FNDE.

“Vamos trazer as centrais sindicais para nos apoiarem”, comenta o presidente da FABUS. “O Paulinho da Força Sindical já

Novidades Canguru!

Agora o equipamento conta com sistema de transmissão **Wi-fi**, transmissão **3G** e o exclusivo **Sensor G**.



Tecnologia
alltec
Tecnologia

ATENÇÃO
DETRO-RJ
ESPECIFICAÇÕES

2 Cartões SD inclusos

- 100% Digital
- Luz Infravermelho
- Grava até 4 câmeras
- Velocidades de gravação:
1,2,3,4,5 e 60 FPS ou o exclusivo sistema de SPF - Segundos por Frame.

- Software de visualização - AltecView Pro
- Software de Gerenciamento de Ocorrências
- Possibilidade de criptografar as imagens gravadas
- Resoluções de imagem - CIF, VGA ou D1
- Modo de gravação com detecção de movimento, acionamento externo e contínuo.

disse que pode contar com ele”, revela Martins. “Apoiamos, sim. Precisamos oferecer um transporte escolar com dignidade. Vamos começar a tratar desse tema com o ministério da Educação”, confirma o dirigente da Força Sindical. “Não estou sabendo desse projeto. Fico feliz em saber e sem dúvida que terá nosso apoio”, associa-se o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Escolar do Rio de Janeiro, Luiz Guarçoni, cujo estado tem uma frota superior a 1,5 mil veículos.

Sobre a expectativa de ver o Brasil pintado de amarelo e preto, o coordenador-geral do FNDE não estipula data, mas se confessa um otimista e atreve-se a fazer um cálculo comparando o modelo dos Estados Unidos ao nosso. “O sistema americano tem mais de 60 anos. Nós temos menos de quatro anos. E o que já foi feito nesse curto período teve velocidade muito

maior do que o americano. Nos próximos anos vamos ver amarelos”, diz.

TODA FORÇA À FRENTE – “Meu grande sonho de vida foi introduzi esse escolar. No governo Lula houve receptividade e agora em 2011 conversei diretamente com a presidente Dilma a respeito do transporte escolar urbano e ela sinalizou todo apoio”. A frase do presidente da FABUS, José Antonio Fernandes Martins, contém, pelo menos, dois significados relevantes: o primeiro é oferecer veículos com elevado grau de segurança, de conforto e tecnologia; o segundo é o de criar condições para o desenvolvimento de um segmento específico para esta atividade, cujo impacto para todos os fabricantes de chassi e encarçadoras pode representar incremento próximo de 30% ao ano, considerando uma taxa de renovação ao redor de 12% sobre a atual frota de cem mil veículos.

Num país que produz algo como 33 mil ônibus por anos, adicionar 11 mil à linha de produção é motivo para comemorar. “Se você somar as vendas do Caminho da Escola, que deve manter-se no patamar de quatro mil a cinco mil unidades anuais, estamos falando de 15 mil unidades de um nicho que até pouco tempo não existia” analisa o dirigente da FABUS. Desde 2008, quando o Caminho da Escola efetivamente iniciou, já foram comercializados aproximadamente 20 mil ônibus, favorecendo alunos de escolas localizadas na zona rural de todo o País.

MAN – A adesão dos fabricantes de chassi para ônibus ao projeto é incondicional. “Estamos sempre dispostos a investir em tecnologia focada no cliente. Vamos participar, oferecendo opções cuja relação custo/benefício seja a mais adequada para definir o tipo de veículo”, conta o diretor



Sensor G



Imagem gerada pelo sistema

O **Canguru**, líder brasileiro em sistemas de gravação embarcada, investe em tecnologia avançada para trazer inovações e novidades para o equipamento que garante a segurança da sua frota.



Dê um salto de **qualidade.**



+ NOVIDADES

- Transmissão via WiFi
- Transmissão via 3G
- Exclusivo Sensor G

Analisa o excesso de aceleração gravitacional, dos movimentos bruscos de frenagem, aceleração e curvas, integrado aos Sistema de Leitura e Monitoramento.

Canguru

Sistema de Gravação Digital

www.vejasuafrota.com.br



de Assuntos Governamentais e Institucionais da MAN do Brasil, Marco Saltini. “De certa forma, sempre tivemos a preocupação com mobilidade urbana”, acrescenta. “Queremos participar de forma ativa das discussões e focar na relação custo/benefício e o que podemos contribuir para obter o melhor resultado possível”, disse.

Saltini explica o que é o ‘melhor resultado possível’? “Não adianta você ter um produto que proporcione apenas rentabilidade. Ou um que seja confortável, mas não tenha segurança. Ou ainda outro que tenha segurança, mas de rentabilidade baixa. Precisa ter em mente, agregar valor a estes indicadores para estabelecer uma regulamentação que permita ter um produto adequado para fazer este serviço”, diz, chamando a atenção para a segunda parte da equação que é ter linha de financiamento atrativa.

“Se forem adequadas, o mercado absorve. Lembra a primeira fase do Pró-Caminheiro? Vendas baixíssimas. Depois que o governo reduziu a taxa para 4,5% tivemos resultados como nunca antes. O cliente quer que lhe dê segurança jurídica e ter condições de pagar. Ele responde, mas é preciso ter preço compatível, dentro da realidade da atividade que ele faz”, diz Saltini.

MERCEDES-BENZ – “Este projeto tem



um conceito muito amplo. Hoje, fala-se muito em Educação, de oferecer condições para que o aluno chegue, pelo menos, perto da escola — que foi o propósito do Caminho da Escola em relação aos alunos da zona rural. Este projeto do urbano completa o primeiro. Estamos em parceria com o Fabus”, salienta o gerente sênior de venda da Mercedes Benz, Agnaldo Mariano. O Brasil é centro de excelência na parte de chassis de ônibus.

“Dentro do grupo temos outros especialistas, como nos EUA (Thomas Built Buses) e Alemanha. Ambos fazem veículos escolares”, complementa Edson Brandão, engenheiro de marketing de produto. “Temos muito com o que contribuir. Esse é um projeto desenvolvido a várias mãos”, ressalta Agnaldo, acrescentando: “Quem sabe podemos trazer as melhores práticas da Europa e dos EUA e disponibilizar, na medida do possível, para esse grupo de trabalho”, coloca como sugestão.

Para o engenheiro Edson Brandão, é preciso ter em mente projetar os ônibus com diversas opções de lotações de modo que eles se enquadrem em qualquer porte de cidade — pequena, média ou grande. “Definido o modelo temos que ir para o mercado oferecer um conjunto de financiamentos, porque são os autônomos que dependem desse serviço. Mas fico pensando: o que fazer com os carros retirados de circulação, que não atende mais as normas? Se nada for feito vai parar na mão de outro usuário do interior, aumentando a questão de segurança e o mercado informal. É preciso amarrar a compra do novo e o destino do usado”, sugere.

IVECO – “A Iveco apoia a iniciativa, pois entende que padroniza o transporte escolar com veículos mais seguros e confortáveis para os alunos, e com mais retorno para a sociedade em termos de economia de combustível e emissões de poluentes”, diz o

Alcides Cavalcanti: “Temos de encontrar equilíbrio entre tecnologia e custos”



Agnaldo Mariano (dir.) e Edson Brandão: Mercedes-Benz tem especialistas nos EUA que podem contribuir com o Brasil

diretor comercial Brasil da Iveco, Alcides Cavalcanti. A montadora dispõe hoje de várias tecnologias que serão disponibilizadas na discussão com os grupos de trabalho. “Há que se ter um equilíbrio entre a tecnologia oferecida e o custo, que deve ser acessível”, destaca o executivo da Iveco.

Alcides Cavalcanti concorda que há muito espaço para melhorias, na medida em que não há uma padronização nacional como existe nos Estados Unidos, por exemplo. “É possível, através de um diálogo aberto, estabelecer configurações que atendam à maior parte das cidades brasileiras, e com isso a indústria ganha escala para oferecer produtos com melhor tecnologia e menor custo”. Sobre uma eventual resistência por parte dos prestadores de serviço escolar, o executivo da Iveco está convencido: “Se for montado um bom pacote de incentivos com produtos que ofereçam baixo custo operacional e segurança aos estudantes, teremos grande adesão”.

A Iveco, diz Cavalcanti, está preparada para atender esta nova iniciativa e lembra que entregou mais de dois mil Cityclass ao programa Caminho da Escola. “Havíamos pensado em prospectar este nicho de transporte escolar. Todavia, é um nicho que envolve não apenas as fábricas, mas também a iniciativa pública para incentivar a troca desses veículos nas zonas urbanas”, concluiu. ■

Controle total é ter informações sobre sua frota **em tempo real**, como localização **via GPS e telemetria**, além de saber se o **motorista acelera ou freia bruscamente**. É ter em **suas mãos** recursos para a **redução** do consumo de **combustível**, relatórios de **cumprimento de horários, de velocidades e de RPM**, tudo isso disponibilizado de modo **prático e inteligente**.



**Isso é ITS.
Isso é Transdata.**

Transdata
smart...

Tecnologia é a nossa arte

Tel.: (19) 3515.1100
www.transdatasmart.com.br

Bilhete metropolitano chegará aos trilhos paulistas

O Cartão BOM (Bilhete de Ônibus Metropolitano) da EMTU-SP, já em uso em mais de 600 linhas intermunicipais, começará a ser usado na estação Barra Funda

RENATA PASSOS



Uma antiga reivindicação dos usuários do sistema de ônibus da Região Metropolitana de São Paulo, de permitir que o cartão BOM (Bilhete de Ônibus Metropolitano), utilizado hoje no pagamento em mais de 600 linhas de ônibus metropolitanos (EMTU-SP), também seja utilizado no Metrô, Via Quatro e CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), começa a sair do papel.

De acordo com o Secretário dos Transportes Metropolitanos, Jurandir Fernandes, os testes vão começar pela estação Barra Funda ainda neste semestre. Ele diz que já foi desenvolvido um sistema que está sendo chamado de "dual", que permitirá aos validadores aceitarem tanto o BU (Bilhete Único, usado na capital paulista) como o BOM. "Os administradores privados do BOM já homologaram o sistema. Agora, a SPTrans, empresa que administra o Bilhete Único, está realizando análises para a homologação. Quando o usuário passar com o cartão BOM, o sistema fará a leitura, registrará o débito e lançará o valor no sistema BOM. Quando passar o BU, o valor será lançado no sistema do BU. Assim, eles não vão precisar fazer acertos depois. Com o Metrô-SP será

a mesma coisa. O que não vai acontecer, neste primeiro momento, é o desconto tarifário”, detalha Fernandes, ao acrescentar que a nova sistemática vai facilitar a vida do usuário de ônibus intermunicipal, pois precisará apenas de um cartão.

Fernandes explica que, inicialmente, o sistema dual será implantado em quatro catracas da estação Barra Funda. “De acordo com o sucesso da implantação, o sistema será ampliado gradualmente, pois custa caro. São 150 estações (90 da CPTM e 60 do Metrô). A estimativa é que sejam necessários 1.200 validadores. Mas a instalação não consiste apenas em colocar o aparelho. É necessário fazer um cabeamento para ligar ao sistema do BOM. O cabo do sistema do BU já está instalado. O governo do Estado de São Paulo prevê que em até um ano os usuários do cartão BOM poderão utilizá-lo em toda a rede de trens e metrô.

O secretário afirma que a gratuidade não será permitida neste momento, pois a Lei de Responsabilidade Fiscal determina que toda vez que é implantado um desconto e deixa de gerar receita pública, é necessário ter uma contrapartida de geração de uma nova receita. “Neste momento, não temos como fazer esta análise. Se ocorrer um aumento de volume que compense o desconto será possível pensar nisso”, diz o secretário. Vale destacar que a RMSP (Região Metropolitana de São Paulo) é composta por 39 municípios com realidades distintas.

TEMPO OU DISTÂNCIA – Uma outra discussão sobre o BOM é o estabelecimento da tarifa pelo tempo ou distância da viagem. Conforme Fernandes, há cidades mais próximas de São Paulo, como São Caetano do Sul, e outras mais distantes, como Mogi das Cruzes e Itapevi, que não podem ter a mesma tarifa. O BOM poderá ser um bilhete metropolitano de hora, ou seja, o BM-1 será de uma hora, o BM-2 de duas horas e assim por diante. “Mas

ainda estamos analisando. Digamos que o BM-1 tenha duração de uma hora, onde seja possível fazer pequenas ligações e ele cobra, digamos, R\$ 2,00 – uma hipótese. O BM-2, que vai valer por duas horas, será cobrado R\$ 3,00. Portanto, ele não terá o dobro do valor, mas uma escala. Teremos uma escala de valores, mas ainda estamos ponderando se a cobrança será por hora ou distância”, explica.

Ele diz que hoje a cobrança funciona por distância. “Neste caso, no entanto, o cidadão também é penalizado, pois um ônibus pode fazer longa distância, mas se o passageiro descer no meio do caminho, ele não é ressarcido. Então, queremos esses dois aspectos: ou você usa o relógio e faz o horário ou o GPS. Assim, ele pode entrar no ônibus e passar pela catraca para registrar o ponto e, no momento de descer, ele passa na catraca novamente para calcular a distância que percorreu no veículo”, acrescenta.

Assim, de acordo com Fernandes, o trecho poderia ser contabilizado em zonas. Ou seja, até cinco quilômetros é X, até 10 seria Y, até 15 seria Z e assim por diante. Contudo, simpatizo mais com a sistemática de tempo, pois o passageiro pode descer na cidade e se não completar uma hora, ele pode pegar o outro trecho dentro desta hora. “O que é importante destacar é que o Bilhete Metropolitano terá mais uma preocupação social, pois ele vai preservar a questão das distâncias ou do período de uso para não penalizar e até incentivar no caso de certas distâncias”.

Segundo Fernandes, o fato de a tarifa de ônibus ter o valor único de R\$ 3,00 impede que muitas pessoas prefiram não usar o transporte e ir a pé ou até comprar uma moto ou fazer outra coisa. “As pequenas distâncias hoje estão desprivilegiadas e acabamos dando segurança para quem mora longe e penalizamos aqueles que poderiam usar mais o transporte público para pequenas distâncias, como até cinco quilômetros”, conclui Fernandes. ■

GELADEIRAS PARA ÔNIBUS

ELBER[®] GELADEIRAS



Sua viagem
mais
confortável

**BARES PARA VEÍCULOS
GELADEIRAS, BEBEDOUROS,
AQUECEDORES E TÉRMICAS**

**FUNCIONAMENTO
BIVOLTS 12 E 24 VCC**



www.elber.ind.br



12º ENCONTRO DAS EMPRESAS DE FRETAMENTO E TURISMO.

Reserve já
sua vaga
e de seus
colaboradores.

O 12º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo promete muitas novidades.

Já confirmaram presença como palestrantes:

Horácio Neves | Jornalista especializado em turismo e transporte, tendo criado o primeiro Caderno de Turismo da imprensa brasileira no início dos anos sessenta, na Folha de S.Paulo, que editou durante 25 anos. Também na Folha criou, de modo pioneiro, o Caderno de Transportes hoje Automóveis. Depois disso criou o BRASILTURIS JORNAL, informativo da indústria turística brasileira que completa este ano 30 anos. Em sua vida pública participou de diversos conselhos de turismo nas esferas municipal, estadual e Federal. Pela sua contribuição à sociedade recebeu títulos de vários municípios e medalhas de vários países do mundo. Com sua vasta experiência na área de Turismo, Horácio abordará o tema "SERVIÇO DE SUCESSO - Pequenos detalhes que fazem a diferença", com enfoque no turismo rodoviário.

Valeska Peres Pinto | Arquiteta e Urbanista, formada pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Brás Cubas – Mogi das Cruzes/SP e D.E.A. em Geografia Urbana pela École des Hautes Études en Sciences Sociales – EHESS - Paris/ França; Coordenadora Técnica da ANTP; atuou como Analista de Transporte na Diretoria de Planejamento na Companhia Metropolitana de São Paulo; é autora de diversos artigos e livros relativos a área do planejamento urbano, transporte público e mobilidade, administração pública e integração regional. Valeska é uma profunda conhecedora dos problemas da mobilidade nos grandes centros e trará aos participantes uma abordagem sobre as tendências e perspectivas da mobilidade urbana no Brasil, identificando as possibilidades do serviço de fretamento neste panorama.

Eduardo Alcântara Vasconcelos | Graduado em Engenharia Civil, Universidade Mackenzie, São Paulo; Ciências Sociais, Universidade de São Paulo, Mestrado em Ciência Política (Política Pública de Transporte), Universidade de São Paulo; Doutorado em Ciência Política (Política Pública de Transporte), Universidade de São Paulo e Pós-doutorado em Planejamento de Transportes, Universidade de Cornell, EUA; é consultor de diversas empresas e órgãos públicos nacionais e internacionais e autor de inúmeros artigos e livros publicados no Brasil e em outros países. Desafios para inclusão do fretamento nas políticas públicas de transporte será o tema abordado por Eduardo Vasconcelos um renomado conhecedor das questões que envolvem o transporte coletivo e o trânsito nos grandes centros do Brasil e de muitos outros países.



**Encontro das Empresas
de Fretamento e Turismo
FRESP | 2011**

23, 24 e 25 | Setembro

Paradise Golf & Lake Resort
Mogi das Cruzes | SP



Inscrições: (19) 3243-9161 - evento@fresp.org.br
ou www.fresp.org.br/12encontro.htm

Patrocínios: 11 5096-8104 - fresp@otmeditora.com.br

REALIZAÇÃO:



Federação das Empresas de Transportes
de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo

ORGANIZAÇÃO: APOIO EDITORIAL:



Transnorte comemora 40 anos com investimento em frota

A operadora, que tem forte presença no norte de Minas Gerais, comprou 20 veículos da Volvo e inicia novas rotas interestaduais

■ RENATA PASSOS



O grupo Transnorte, com sede em Montes Claros (MG) e que atua com o transporte rodoviário intermunicipal e interestadual e de fretamento turístico, completou 40 anos neste ano e comemora a data com a compra de 20 novos ônibus Volvo, sendo 14 do modelo B380R 6x2 e seis B380R 4x2. Além disso, segundo o diretor comercial da empresa, Alexandre Amorim, a Transnorte também está ampliando as operações interestaduais e acaba de implantar a linha entre Varzelândia (MG) e São Paulo (Terminal do Tietê). “Em breve, vamos iniciar a operação entre Montes Claros e Foz de Iguaçu (PR). Com isso, a empresa continuará com os planos de renovação de sua frota com ônibus modernos, tal como o Volvo com

carroceria Irizar PB”, declara Amorim.

Atualmente, a Transnorte atua em todo o norte de Minas, Vale do Jequitinhonha, Vale do Mucuri, ligando, por exemplo, Montes Claros a Belo Horizonte, Teófilo Otoni, Almenara, Salinas, Janaúba, Janaína e São Francisco. A partir de Montes Claros também tem linhas para o município do Rio de Janeiro, Vitória da Conquista (BA), São Paulo, Campinas e Ribeirão Preto (SP), entre um total de 74 cidades. “São aproximadamente 200 veículos (com idade média de oito anos) que transportam mensalmente mais de 2,2 milhões de pessoas e percorrem em torno de 12,5 milhões de km”, detalha o executivo, acrescentando que a empresa conta com cerca de 700 funcionários.

SISTEMA DE SEGURANÇA – “A Transnorte é uma empresa que se orgulha em manter um padrão elevado de segurança e conforto para os passageiros”, afirma o diretor administrativo e operacional da empresa, Humberto Saporì, ao justificar sua opção pelos novos ônibus da Volvo, que são equipados com ESP (Estability System Program). O ESP, em português Sistema Eletrônico de Estabilidade, é um dispositivo desenvolvido pela Volvo para reduzir o número de acidentes em curvas acentuadas e estradas escorregadias. Ele consiste em um avançado sistema de segurança com sensores que monitoram a aceleração lateral do veículo e quando necessário, atuam no freio para evitar capotamento.

Segundo Saporì, a empresa investe cerca de R\$ 2,5 milhões por ano em programas permanentes de capacitação, segurança e manutenção de veículos. Além da inspeção diária em todos os ônibus após cada viagem, ao atingirem 12.500 quilômetros percorridos, os veículos passam por uma rigorosa verificação de segurança em que são aferidos e avaliados cerca de 1 mil itens de segurança e funcionamento nos sistemas elétricos, suspensão, motor, transmissão, freios, lubrificação e carroceria.

O executivo diz ainda que a decisão também levou em conta o conforto dos passageiro. A distância entre os assentos, em

seus ônibus, por exemplo, é ligeiramente maior do que a média nacional.

De acordo com o presidente da Volvo Bus Latin America, Luís Carlos Pimenta, o chassi foi desenvolvido para aplicações rodoviárias e de turismo de médias e longas distâncias, e conta com a avançada BEA (Bus Electronic Architecture), a tecnologia embarcada exclusiva dos ônibus Volvo que reúne recursos de segurança e desempenho. Durante as viagens, o motorista pode monitorar as principais funções do veículo pelo computador de bordo. Em caso de eventual irregularidade, ele é avisado por meio de um display no painel que repassa informações detectadas nos sensores do ônibus. Também possui painel de instrumentos de fácil visualização, volante com regulagens de altura e ângulo, e uma alavanca de câmbio que acompanha o

movimento de ajuste do assento.

TRAJETÓRIA – A empresa começou com apenas 17 carros, 60 funcionários e o desejo de consolidar o transporte coletivo regional, por meio da aquisição da empresa de ônibus Irmãos Tolentino. Na época, eram nove linhas que ligavam Montes Claros a Pedra Azul, Espinosa, Bocaiuva, Salinas, Januária, Guaraciama, Francisco Dumont, Brasília de Minas e Varzelândia.

Muita coisa mudou. Além de crescer, a Transnorte conquistou a certificação ISO 9001:2008 e sempre promove auditorias internas e externas, além de contar com o serviço de atendimento ao cliente. A empresa também tem um braço voltado para o transporte de cargas, a Transnorte Cargas.

Há seis anos, a Transnorte realiza a venda de passagens pela internet e também passou a realizar mais recentemente a

venda embarcada. A empresa foi uma das pioneiras a lançar promoções como a Vai e Volta, em que o cliente conta com descontos na compra da passagem nos dois trajetos, entre outras promoções.

No norte de Minas Gerais, a Transnorte é uma tradicional apoiadora de eventos culturais, sociais e esportivos. Há mais de 20 anos transporta o Cruzeiro Esporte Clube em Belo Horizonte e há três anos patrocina o BMG Vôlei, time que disputa a liga nacional de vôlei pela cidade de Montes Claros.

A Transnorte disponibiliza transporte para crianças carentes e já doou ônibus para a APAE de Montes Claros, entre outras ações. Uma ação social importante é a escola de motoristas Antônio Sapori, que tem o objetivo de formar motoristas profissionais e dar oportunidade para motoristas com pouca ou sem experiência registrada em carteira de trabalho. ■

FOCCA®

MOBILIDADE INTELIGENTE



A FOCCA atua na busca de soluções sustentáveis que atendam à demanda e contribuam com a qualidade de vida de toda a sociedade. Dessa forma, faz com que as pessoas se desloquem, de forma natural e organizada, priorizando o transporte, a segurança e a acessibilidade de todos.

**Isso é organizar o fluxo, é manter o controle,
é dar acesso para todos irem e virem.
Isso é mobilidade inteligente.**



**BRDESCO FINANCIAMENTOS.
AS MELHORES SOLUÇÕES EM CRÉDITO
PARA A SUA EMPRESA PROSPERAR.**



bradescofinanciamentos.com.br

SAC 0800 727 9977 - SAC Deficiente Auditivo ou
de Fala 0800 722 0099 - Ouvidoria 0800 727 9933

A Bradesco Financiamentos é especialista em financiamento de veículos de transporte, com atendimento personalizado, agilidade e segurança. Na hora de financiar, prefira a Bradesco Financiamentos. Presença lado a lado nas principais revendas e concessionárias do País ou na Rede de Agências Bradesco.

Crédito sujeito a aprovação.



Bradesco
Financiamentos



A empresa está investindo R\$ 25 milhões na aquisição de 58 veículos Volvo B12 urbanos

Araucária investe em frota para operar em Curitiba

A empresa, que com tradição no transporte metropolitano nas cidades de Araucária, Curitiba e Contenda, comprou 58 veículos da Volvo

■ RENATA PASSOS

A Araucária Transporte Coletivo, que atua há 50 anos no transporte metropolitano nas cidades de Araucária, Curitiba e Contenda (PR) e na atividade de fretamento, começou a atuar no transporte urbano da capital paranaense. Para isso,

a empresa está investindo um montante de R\$ 25 milhões na aquisição de 58 veículos Volvo B12 urbanos, sendo 47 chassis convencionais encarroçados pela Marco Polo e 11 biarticulados com carroceria da Neobus.

Com isso, de acordo com o gerente de operações da Araucária, João Francisco Stocco, cerca de 60% dos 95 veículos utilizados na operação serão novos. "Parte dos veículos é remanescente da Auto Viação Curitiba, comprada um



Onze ônibus biarticulados com carroceria Neobus integram a frota utilizada pela Araucária

pouco antes de vencermos a licitação de 15 anos de operação de Curitiba. Com o investimento, a idade média dessa frota urbana será de 1,7 ano”, detalha o executivo, ao acrescentar que no fretamento a empresa conta com 12 veículos.

Stocco explica que a maioria dos veículos já está em operação. “Apenas os biarticulados estão na garagem, pois será necessário fazer adequação das caneletas dos corredores para os veículos rodarem. A adaptação, prevista para ser concluída em agosto, será necessária porque esses biarticulados são bem maiores do que os atualmente em

circulação”, detalha o executivo.

METROPOLITANO – No transporte coletivo metropolitano entre as cidades de Araucária, Curitiba e Contenda, a empresa utiliza 88 ônibus, sendo Mercedes-Benz O-500 e OF-1722, todos encarroçados pela Marco-polo Viale e Torino (com idade média de 4,5 anos) para atender dez linhas, entre diretas, alimentadoras, troncal e convencional.

No transporte metropolitano, a Araucária realiza 21.866 viagens mensais e transporta 770.000 passageiros.

A história da empresa começou em 1961, mas as mudanças mudaram em 1977,

quando Hairton Luiz Romani assumiu os negócios da Empresa Araucária, concessionária dos serviços público de passageiros na região metropolitana de Curitiba. Então, surge a Araucária Transporte Coletivo, com uma frota de 27 ônibus e 90 funcionários para operar nos três municípios que atende hoje e iniciar o transporte urbano em Araucária.

Em 1990, a empresa passa a atuar exclusivamente no transporte coletivo intermunicipal. A partir de 1995, a empresa investe maciçamente em fretamento e turismo, priorizando seu atendimento às indústrias de Araucária. ■

Aqui tem Poliuretano Spandy

A Spandy oferece, há 23 anos, alta qualidade de peças em poliuretano para vários veículos de transporte coletivo e rodoviário, entre outros, trabalhando com produtos e fornecedores qualificados e matéria-prima de alta qualidade. Possuímos laboratório completo para testes físicos e certificação da ISO 9001:2008.



Spandy Peças em Poliuretano

Tel.: (11) 4048-2116 - e-mail: contato@spandy.com.br





AGRALE S.A.

Rodovia BR 116, km 145, 15.104 - São Ciro
- Caxias do Sul - RS
CEP: 95059-520
Tel.: (54) 3238-8000
E-mail: marketing@agrare.com.br
Site: www.agrare.com.br
SAC: (54) 3238-8000

Com mais de 45 anos de existência, a fabricante de chassis de ônibus, tratores e motores a diesel Agrale está presente em todos os estados brasileiros com suas linhas de micro-ônibus dos modelos MA 7.9, MA 8.5, MA 9.2 e MA 10 e de midibus, composta por chassis compactos. Esses veículos apresentam baixo custo operacional e de aquisição, sendo ideais para operações urbanas, intermunicipais e fretamento. A família de chassis midibus é composta pelos modelos MA 12.0, MA 15, MT 12.0 SB, MT 12.0 LE CA e MT 15.0 LE. A empresa possui três fábricas no Brasil

(todas na cidade de Caxias do Sul, RS) e uma unidade em Mercedes, na província de Buenos Aires, Argentina. A Agrale exporta para países como África do Sul, Argentina, Bolívia, Chile. Colômbia, Costa Rica, Cuba, Equador, Kuwait, Nigéria, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.



ALLTEC TECNOLOGIA LTDA. - CANGURU

Rua Joaquim Carneiro da Silva, 380 - Recife - PE
Tel.: (81) 3236-5272
E-mail: claudio@alltectecnologia.com.br
Site: www.alltectecnologia.com.br
SAC: (81) 3236-5272

A Alltec Tecnologia apresenta na Transpúblico 2011 o sistema de gravação embarcado Canguru MV, com uma série de inovações tecnológicas. O Canguru é a principal linha de produtos da empresa, composta de gravador digital desenvolvido para a utilização em veículos, com visualização de gerenciamento das ocorrências, banco de dados para

a administração dos eventos, monitoramento de eficiência dos visualizadores. Há 16 anos no mercado, a Alltec possui mais de 36 mil equipamentos instalados por todos os estados do Brasil. A empresa exporta para Argentina, Chile, Colômbia e México.



AUTOPASS (CARTÃO BOM)

Av. Rebouças, 1.368 - Pinheiros - SP
CEP: 05402-100
Tel.: (11) 3060-4000
Fax: (11) 3060-4001
E-mail: atendimento@cartaobom.net
(pessoas físicas)
comercial@autopass.com.br
(pessoas jurídicas)
simone.cunha@autopass.com.br
(dep. de marketing)



5 anos de garantia!

itinerário eletrônico
com tecnologia LightDot

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

Site: www.cartaobom.net
www.autopass.com.br
SAC: 0800 77 11 800

A grande novidade da Autopass é que o Cartão BOM passa a ser aceito no Metrô, CPTM e na Metra (Corredor São Mateus Jabaquara – extensão Diadema Brooklin). Há cinco anos no mercado, o Cartão BOM é o bilhete utilizado nas linhas intermunicipais que operam nos 39 municípios da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). O usuário tem acesso a uma operação que envolve 45 empresas, com mais de 5 mil ônibus em circulação diária. Os ônibus municipais de oito cidades da RMSP também já aderiram ao sistema BOM (Cotia, Taboão da Serra, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Mairiporã, São Caetano do Sul, Rio Grande da Serra e Carapicuíba).

O cartão possui sete modelos principais: BOM Vale-Transporte, fornecido ao trabalhador pelas empresas; BOM Comum, destinado ao cidadão; BOM Empresarial, para empresas e colaboradores; BOM Escolar, destinado aos estudantes e professores; BOM Sênior, aos cidadãos de

65 anos ou mais; BOM Especial; para pessoas com deficiência; e o BOM Municipal, desenvolvido para atender as cidades que aderiram ao sistema. Hoje, existem cerca de três milhões de cartões BOM emitidos.



BGMRODOTEC TECNOLOGIA E INFORMÁTICA LTDA.

Rua Profº Soares de Avellar, 134 – Vila Guarani, São Paulo - SP - CEP: 04306-020

E-mail: comercial@bgmrodotec.com.br

Site: www.bgmrodotec.com.br

SAC: 0800 600 2255

Há 30 anos no mercado, a BGM Rodotec é especializada no desenvolvimento de software para o segmento de transportes rodoviário de cargas e passageiros. No evento, a empresa apresenta as atualizações do sistema Globus, capaz de integrar todos os processos operacionais, administrativos, fiscais e contábeis da empresa. Outra novidade é a ferramenta de auxílio à gestão que

ficará ainda mais rápida com o novo painel de indicadores desenvolvido especialmente para tecnologia móvel.

Ao todo são cerca de 20 mil usuários atendidos por sete unidades físicas distribuídas nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Minas Gerais, Pernambuco, Rio Grande do Sul e Espírito Santo, que garantem a cobertura e suporte do Globus em todo o território nacional e também na África.



BORGWARNER

Rua Joaquim Norberto, 130 - Santa Genebra - Campinas - SP - CEP:13080-150

Tel.: (19) 2127-5700

Fax: (19) 2127-5718

E-mail: vendas@borgwarner.com

Site: www.borgwarner.com.br

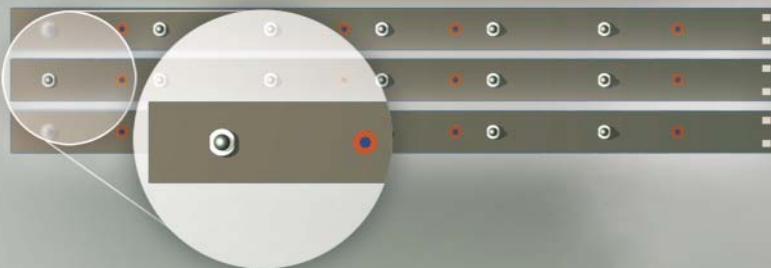
SAC: 0800 722 5701

Com sede em Campinas (SP), a unidade brasileira conta com duas das cinco

Clarimar

iluminando com tecnologia

Vida útil estimada de 10 anos
Resistente a trepidação pois não possui filamentos
Não necessita descarte como lâmpadas fluorescentes
Proteção contra inversão de polaridade
Parte de baixo isolada eletricamente
Única com LED de alta potência especial para iluminação



tecnologia POWER LED



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

divisões da BorgWarner: a Turbo Systems, que fabrica turboalimentadores para motores a diesel e a Termal Systems, que produz ventiladores e embreagens viscosas para arrefecimento de motores diesel.

Presente há 35 anos no Brasil, a BorgWarner atua em todas as regiões do país e tem como principais clientes as empresas Cummins, Mercedes-Benz, Iveco, Ford, MWM-International, Valtra e MAN. Além disso, a empresa exporta para os Estados Unidos, França, Índia, América do Sul e Central.

BOSCH



BOSCH

Via Anhanguera, Km 98 - Campinas -SP
 CEP: 13065-900
 Tel: (19) 2103-2764 Fax: (19) 2103-3300
 E-mail: nivaldo.leite@br.bosch.com
 Site: www.bosch.com.br
 SAC: 0800 70 45446

A Bosch traz sua linha de produtos da divisão Car Multimedia Professional Systems, com foco na linha de áudio e vídeo profissionais para ônibus. Dentre os produtos estão monitores, amplificadores de áudio, chaves seletoras, sistemas de câmeras, auto-rádios, DVD players, dentre outras soluções para aplicações profissionais. Também serão apresentadas as soluções para um sistema de Infoentretenimento que busca levar ao passageiro informações sobre trajeto (próxima parada, localização) e entretenimento, o que pode significar uma nova fonte de renda ao frotista através da exploração da mídia embarcada.

Em 2011, o Grupo Bosch está comemorando seus 125 anos e no Brasil está

presente há 57 anos. A empresa atende a todo território nacional, além de exportar para diversos países da América Latina.



BRADESCO FINANCIAMENTOS

Alameda Santos, 1420 - Jardim paulista, São Paulo - SP
 CEP: 01418-100
 Site: www.bradescofinanciamentos.com.br
 SAC: 0800-727 9977

Há 63 anos no mercado, o Bradesco Financiamentos atende pessoas físicas e jurídicas interessadas em adquirir ou trocar veículos, motos, caminhões e implementos. Com as 195 filiais, a empresa realiza o atendimento em todo o Brasil com diferentes linhas de financiamento.



BR PETROBRAS

Rua General Canabarro, 500 – Maracanã - Rio de Janeiro - RJ
 E-mail: sarmiento@br-petrobras.com.br
 Site: www.br.com.br
 SAC: 0800 789001

Presente no mercado brasileiro há mais de 40 anos, a BR Petrobras apresenta seu portfólio de produtos, como diesel, diesel aditivado, CTF (um sistema de abastecimento

totalmente automatizado que visa agilizar e aumentar a produtividade o processo de abastecimento de frotas), Lubrax Avante e Lubrax Top Turbo.



CAIO INDUSCAR

Avenida das Nações Unidas, 12.901 - 5º andar - Centro Empresarial Nações Unidas - Torre Oeste - Brooklin Paulista Novo - São Paulo - SP
 CEP: 04578-000
 Tel.: (11) 2148-8001 ou (14) 3112-1000
 Fax: (11) 2148-8000
 Site: www.caio.com.br
 SAC: (14) 3811-3918

A Caio Induscar traz a carroceria Millennium III, com design mais moderno, maior suavidade nas linhas e superfícies, menos relevos, o que facilita a limpeza e manutenção. O modelo é ideal para corredores urbanos, com motor traseiro e central, e baixo ruído. O novo projeto do duto de ar-condicionado tem linhas mais leves. Também foram desenvolvidas novas luminárias do salão em LED, com design sofisticado. O Millennium III conta ainda com elevador para cadeirante ou pessoa com mobilidade reduzida, ou rampa de acesso. O modelo pode ser encarroçado sob vários tipos de chassis. Em 1946, a Caio iniciou suas atividades como encarroçadora de ônibus. Em 1982, inaugurou sua fábrica em

Soluções inteligentes para bilhetagem eletrônica

Com pioneirismo e tecnologia de ponta, a IntelCav oferece um portfólio completo de produtos seguros sem contato para bilhetagem eletrônica e atua em muitas das principais cidades brasileiras.

O uso do cartão sem contato está cada vez mais difundido no mercado, pois auxilia a gestão das operadoras de transporte público, aumenta a segurança dos passageiros e facilita sua mobilidade, permitindo com que troquem facilmente de um transporte público para o outro. Isso sem contar na possibilidade de usar o mesmo cartão para as compras do dia-a-dia nos mais variados estabelecimentos comerciais, operação que o nosso cartão **Dual Interface** oferece.

**IntelCav:
Passagem livre
para a inovação!**

**Venha nos visitar
na Transpúblico
24 a 26 de agosto
e s t a n d e
704/803**

 **IntelCav**
www.intelcav.com.br

Botucatu, São Paulo. Foi assumida em 2001 pela Induscar, que passou a ser dona da marca e do parque fabril em 2009. Hoje, atende países como Chile, Peru, Equador, Uruguai, Estado Unidos, Bahamas, Porto Rico, África do Sul, Trinidad e Tobago, Taiti, Nigéria, Angola e Zimbábwe.



CANAL DO ÔNIBUS

Rua Oratório, 1.891 – Pq das Nações - Sto. André - SP
 Tel.: (11) 4316-6661 / 4316-6662
 E-mail: contato@canaloonibus.com
 Site: www.canaloonibus.com
 SAC: (11) 4316-6661

O Canal do Ônibus é uma empresa multimídia focada no segmento de transportes. Há um ano no mercado, a empresa se comunica com seu público por diversos modos, por intermédio de um portal na net, um programa de entretenimento, mídias indoor espalhadas em diversos lugares e por malas diretas, sejam elas via e-mail ou folders promocionais. Durante a Transpúblico 2011, será feita a divulgação do site da empresa. As entrevistas realizadas no evento, em um estúdio disponibilizado para esta finalidade, serão transmitidas ao vivo pelo site www.canaloonibus.com.



CARD PRINTERS

Rua Espartaco, 832 A – Vila Romana – SP
 CEP: 05045-000

Tel.: (11) 3061-1199
 E-mail: comercial@cardprinters.com.br
 Site: www.cardprinters.com.br

A Card Printers é uma distribuidora multimarca de impressoras para emissão em cartões PVC, atuando na área de tecnologia de identificação, fidelização, segurança e controle de acesso. Na Transpúblico 2011, a empresa apresenta a impressora de cartões PVC, Smart CH, um produto totalmente modular e com preços competitivos, distribuído exclusivamente pela Card Printers na América Latina.

Há dez anos no mercado nacional, a empresa atua no território nacional e América Latina, em países como México e República Dominicana.



CECCATO DMR IND. MECÂNICA LTDA.

Rua Sebastiana Guidotti de Campos, 1.100 - Parque Campos Elíseos - Limeira - SP
 CEP: 13485-295
 Tel.: (19) 2113-4100 / (19) 3451-3396
 E-mail: talita@ceccato.com.br
 Site: www.ceccato.com.br
 SAC: (19) 2113-4106

Especializada em sistemas automáticos de lavagem de ônibus e caminhões, e tratamento de água, a Ceccato lança um novo modelo de equipamento fixo de sete escovas, para lavagem de ônibus e veículos com até 4,5 metros de altura e com pisos rebaixados. O segundo lançamento é o sistema de reuso de água na versão compacta, que vem montada sobre um skid que facilita a sua instalação e operação. Desde 1974 no mercado, a Ceccato

atende todo o território nacional, além de países da América Latina, principalmente Chile, México, Argentina.



CENTER ÔNIBUS LTDA.

Rua Dias da Silva, 348 – Vila Maria – SP
 CEP: 02114-000
 Tel: (11) 2967-3002
 E-mail: decio.rocha@centeronibus.com.br
 Site: www.centeronibus.com.br
 SAC: (11) 2967-3002

A Center Ônibus fornece peças e acessórios para carrocerias de ônibus e micro-ônibus. A empresa utiliza peças originais de marcas como Marcopolo, Busscar, Comil, Neobus, Caio, Mascarello, Irizar, Ciferal, entre outros. Atuando neste segmento há 30 anos, a empresa tem entre seus clientes as principais empresas de ônibus do Brasil.

Entre os produtos vendidos pela Center Ônibus, estão: faróis, lanternas, espelhos, limpadores de para-brisa, para-choques, peças em fibra de vidro (caixas de faróis, grades, cantos traseiros, bancos), tapetes, chapas de alumínio e galvanizada, perfis de alumínio e PVC, rebites, fechaduras, trincos, maçanetas, pistões e chaves de portas, estruturas, portas e demais componentes para carrocerias de ônibus de todas as montadoras.



CITTATI TECNOLOGIA E SERVIÇOS S.A.

Rua Gomes de Carvalho, 1.666 - 15 andar
 São Paulo - SP



Fone: 55 11 2967-3002
Nextel ID: 50707*10

Peças para Carrocerias de Ônibus



Auto Peças Center Ônibus - peças e acessórios para carrocerias de ônibus rodoviários, urbanos e micro-ônibus. Trabalhamos com as marcas de peças originais, utilizadas pelas montadoras: Marcopolo, Busscar, Comil, Neobus, Caio, Mascarello, Irizar, Ciferal, etc. Atuamos neste segmento há 30 anos e somos fornecedores das principais empresas de ônibus do Brasil.

Entre as peças que comercializamos destacam-se: Faróis de sinalização, lentes fluorescentes, lanternas, refletores, soquetes, espelhos retrovisores, reatores, interruptores, sistemas de limpadores de pará-brisas, chapas, ferro e galvanizada, pará-choques, bancos para motoristas e passageiros, perfis de alumínio, borrachas e pvc, fechaduras, válvulas, amortecedores de bagageiros, peças de fibra de vidro e demais componentes para carrocerias de ônibus.



Auto Parts Center Bus - parts and accessories of bodies for coaches, mini buses and urban. We work with the marks of original parts used by manufacturers: Marcopolo, Busscar, Comil, Neobus, Caio, Mascarello, Irizar, Ciferal, etc.. We operate this business for 30 years and are suppliers of major bus companies in Brazil.

Among the pieces that stand out comercializamos: lanterns, lenses, fluorescent lamps, reflectors, sockets, mirrors, reactors, switchgear systems, windscreen wipers, plates, and galvanized iron, bumpers, seats for drivers and passengers, aluminum profiles, rubber and pvc, locks, valves, dampers racks, pieces of fiberglass bodywork and other components of for the bus.

30 anos
de Experiência



 **Marcopolo**

 **BUSSCAR**

NEOBUS

COMIL

 **IRIZAR**

 **Mascarello**

CAIO
INDUCAO

 **CIFERAL**

Tel.: (11) 3463-5555
E-mail: faleconosco@cittati.com.br
Site: www.cittati.com.br

A empresa de tecnologia e monitoramento de frota apresenta na Transpúblico a nova versão do sistema Gool System. Entre os recursos estão: o mapa sinótico; o acompanhamento on-line da operação da linha por meio de mapas na web; o painel de alerta; além do multirrotas, headway, replay, relatórios gerenciais, Gool móvel e telemetria. Como complementos da solução há o terminal de dados, o AVL (rastreador), câmeras de segurança, painel de velocidade, PMV e Business Intelligence. Desenvolvido para o serviço de transporte coletivo, o sistema Gool System é uma solução que atende aos serviços de ônibus urbanos e de fretamento. Ele tem a função de gerenciar e monitorar, em tempo real e pela internet, toda a frota em operação, o que a torna mais eficiente.

COMIL



COMIL ÔNIBUS S.A.

Rua Alberto Parenti, 1.382
Distr. Industrial Erechim - RS
CEP: 99700-000
Tel.: (54) 3520-8700 Fax: (54) 3321-3314
E-mail: marketing@comilonibus.com.br
Site: www.comilonibus.com.br

A Comil apresenta seu novo veículo do segmento urbano: Svelto Piso Baixo, com um design moderno, agilidade operacional e baixo custo de manutenção. O modelo atende às normas de transporte urbano e proporciona um melhor custo benefício ao frotista. Outro destaque é o

Doppio, um veículo articulado, com design renovado, que oferece soluções econômicas para o transporte de alta capacidade de passageiros. A padronização das peças com os demais produtos urbanos da Comil (Svelto e SveltoMidi) permite reduzir o gasto com peças e garante a otimização de recursos. Além dos lançamentos, a encarroçadora também expõe o rodoviário Campione 3.65 e os urbanos Svelto Midi e Piá Urbano.

A Comil está no mercado há 25 anos, atendendo todos os estados brasileiros e exportando para mais de 30 países, como Chile, Peru, Argentina, Uruguai, Paraguai, Equador, Costa Rica.



DEEP RED (SAFEBUS)

Av. Protásio Alves, 2.332 - Porto Alegre - RS
CEP: 90410-006
Tel.: (51) 3316-2300
E-mail: sandro@deepred.com.br
nilton@deepred.com.br
gereson@deepred.com.br
Site: www.safebus.com.br
SAC: (51) 3316-2323

A Safebus apresenta sensores de telemetria, que permitem que o frotista controle o modo de direção dos motoristas, acompanhe online a localização dos veículos e as rotas, monitore eventos passados e consulte mapas, que mostram ruas, itinerários, pontos de risco e de interesse. A empresa oferece ainda soluções ligadas à segurança, como alertas de emergência, botão de pânico, socorro médico e mecânico. O frotista pode ainda obter relatórios e gráficos relativos ao desempenho de linhas, índice de viagens, motoristas, e veículos. O sistema permite também o fornecimento de informações para a população, com previsão

de partida e chegada do ônibus em cada parada através de consulta por celular, site de internet e painéis de horários nos terminais e paradas.

A Safebus está no mercado há 11 anos e sua linha de produtos inclui: computador de bordo; painel interno próxima parada; informativo para o usuário; sensor de combustível; mapa sintético; mapa analítico; máquina de rota (emissão de passagem fracionada).



DENSO DO BRASIL LTDA.

Rua João Chede, 891 - Cidade Industrial - Curitiba - PR
CEP: 81170-220
Tel.: (11) 2122-4100
Fax: (11) 2122-4110
E-mail: svon@denso.com.br
Site: www.denso.com.br
SAC: (11) 2122-4100

A Denso apresenta o ar-condicionado com 95.000 BT por hora, especialmente desenvolvido para Midibus rodoviário e urbano, modelo MD-8. Desde 1980 no mercado brasileiro, a empresa fornece equipamentos de ar-condicionado para ônibus e micro-ônibus, velas de ignição, peças de reposição para ar-condicionado, evaporador, condensador, compressor e HVAC.

Além de atuar no território nacional, a Denso exporta para vários países da América do Sul, como Argentina, Uruguai, Chile.

Quando o pit stop é eficiente a frota não para

Lavagem externa + Limpeza interna + Reúso d'água

Os Grupos Tecnoserv e Teixeira Pinto têm soluções eficientes na integração de serviços do Lavador. Isso significa mais velocidade na lavagem, economia de tempo, recursos e frota em operação.



Equipamentos
financiados
pelo cartão
BNDES



**GRUPO
TECNOSERV**

Expert na fabricação de lavadoras externas para ônibus urbanos e rodoviários, o Grupo Tecnoserv oferece desde linhas compactas, de instalação em pequenas áreas, até equipamentos de alto rendimento.

Providas de escovas adequadas, as lavadoras Tecnoserv limpam as superfícies externas do veículo em tempo reduzido e com elevado grau de eficiência. Empregam com exclusividade os produtos químicos Teixeira Pinto.

Grupo Tecnoserv,
Soluções em Limpeza de Veículos!

Ligue: (19) 3442-3208
www.grupotecnoserv.com.br

Fotos ilustrativas



TEIXEIRA PINTO QUÍMICA INDUSTRIAL

Quilômetros à frente.

Para a Linha ônibus desenvolveu Dosamixer, primeira dosadora que dilui químicos de modo rápido, correto e sem desperdícios para a limpeza interna.

Pioneira na fabricação de produtos químicos auto concentrados para limpeza automotiva.



Ecompany
TECNOLOGIA AMBIENTAL



O efluente gerado no Lavador pode ser reutilizado para novas lavagens através das estações ETAR (recuperam até 80% do efluente bruto). A Ecompany, empresa do Grupo Teixeira Pinto, fabrica modelos com capacidade de reciclo para 800 L/h, 2000 L/h, 7000 L/h e outras sob consulta.



Atende as normas
ambientais do
CONAMA 357

Ligue: 0800 112311 | www.teixeirapinto.com.br

Equipamentos
financiados
pelo cartão
BNDES



DIGICON S.A.

Rua Nissin Castiel, 640 - Distrito Industrial - Gravataí - RS
CEP: 94045-420
Tel.: (51) 3489-8811 / 8831
Fax: (51) 3489-1026 / 1510
E-mail: vendas.bilhetagem@digicon.com.br
Site: www.digicon.com.br

A Digicon apresenta na Transpúblico 2011 o SIB Web, um sistema integrado de bilhetagem via Web, o validador DG 2001 Wlan BIO, com biometria do tipo fingerprint, o recolhedor embarcado de cartões unitários, e o terminal de venda e recarga de créditos (ATM Autoatendimento e POS PertOS).

A empresa atua no mercado brasileiro de transporte desde 1983, fornecendo sistemas de bilhetagem eletrônica, validadores eletrônicos embarcados, catracas de três e quatro braços, bloqueios com catracas para estações de ônibus, metrô e trem, bloqueios motorizados com portas de vidro deslizante, terminais de venda de créditos, terminais de venda e recarga de créditos. A Digicon atende a todo território nacional e exporta para diversos países da América Latina, como Peru, Colômbia e México.



DIMELTHOZ

Rua Pinheiro Machado, 194 - Nossa Senhora de Lourdes - Caxias do Sul - RS
CEP: 95020-170
E-mail: comercial@dimelthoz.com.br
Site: www.dimelthoz.com.br
SAC: (54) 3027-3004

A Dimelthoz lança mais um produto no mercado, o Painel Indicador de Velocidade, que se destaca em modernidade e tecnologia no transporte público, permitindo maior controle de velocidade. A empresa conta com uma ampla linha de produtos na linha industrial e automotiva. Entre seus principais produtos, estão: Multiplex Computador de Bordo, sistema que comanda diferentes funções do veículo, melhorando a gestão de frotas; os painéis LED de alta definição que se distinguem pela luminosidade, amplo ângulo de visão e baixo consumo de energia; além de ventiladores, conversores, iluminação de réguas de LED, sistema multimídia, sistema digital de gravação de imagens, anunciador de voz, comando para elevador.

Há 14 anos no mercado brasileiro, a Dimelthoz atua em todas as regiões do

País, além de exportar para os países do Mercosul e para o México.



DINI TÊXTIL IND. E COM. LTDA.

Rua Masato Sakai, 323 – Jd. Triângulo – Ferraz de Vasconcelos – São Paulo – SP
Tel: (5511) 2856-5616
export@dinitextil.com.br
site: www.dinitextil.com.br
SAC: (5511) 2856-5656

Presente no mercado brasileiro há 20 anos, a Dini Têxtil fornece tecidos automotivos e tecidos para assentos de ônibus. A empresa apresenta uma nova linha desenvolvida especialmente para ônibus. A empresa atende a todo território nacional e exporta para países da América Latina. Entre seus principais clientes estão: Marcopolo, Irizar, Caio, Scania e Volvo.

ECOMOTORS LTDA

Av. Tancredo Neves, 1.632 Ed. Salvador Trade Center, Torre Sul - Sl.202
E-mail: luciano@cdgn.com.br
SAC: (21) 9483-1407

A EcoMotors lança o sistema de conversão



S-ABA Ajustador Automático de Freio

Aa1 Ajustador Automático de Freio

ABS/TRS Ajustadores Automáticos de Freio **Válvulas de Freio** Produtos p

de motores diesel para utilização de gás natural na modalidade Dual Fuel, que não requer alterações no motor, apenas necessitando de instalação de componentes adicionais. A empresa é especializada no desenvolvimento de soluções para conversões de motores a diesel, para utilização de gás natural; venda de tecnologias que permitam a utilização de combustíveis alternativos em motores a diesel; ecomercialização de combustível alternativo, com cessão de equipamentos que possibilitem seu uso em motores a diesel.

A EcoMotors atende os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Sergipe, Alagoas, Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará.



ELBER GELADEIRAS

Rua Progresso, 150 - Centro - SC
CEP: 89188-000

Tel.: (47) 3542-3000

Fax: (47) 3542-3018

E-mail: elber@elber.ind.br

Site: www.elber.ind.br

SAC: (47) 3542-3000

A fabricante de geladeiras para ônibus, micro-ônibus, vans e veículos especiais

tem 20 anos de mercado e atua em todo o Brasil por meio da sua unidade em Santa Catarina. No evento, a empresa apresenta as geladeiras de 12 e 24 volts que são ligadas diretamente na bateria do veículo. Entre as vantagens do produto estão um excelente rendimento de refrigeração, que permite funcionar por longo período, mesmo com o motor do veículo desligado.

As geladeiras, com centenas de modelos e dimensões, dispõem de sistema eletrônico inteligente que protege a bateria do veículo. Entre os clientes da empresa estão nomes como Marcopolo, Comil, Mascarelo, San Marino, Irizar e Caio. A Elber também exporta para os Emirados Árabes, Mercosul, entre outros.



EMPER SISTEMAS PNEUMÁTICOS LTDA.

Rua Jaboticabal, 952 - 960 - Alto da Móoca - São Paulo - SP

E-mail: emper@emper.com.br

Site: www.emper.com.br

Com unidade na capital paulista a partir de setembro, a Emper fornece atuadores pneumáticos, válvulas e kits de reparo para transporte coletivo, automação industrial,

implementos rodoviários e agrícolas. Com 60 anos de mercado, a empresa atua em todo Brasil e exporta seus itens para a América do Sul, Oriente Médio e África.



EMPRESA 1 SISTEMAS DE AUTOMAÇÃO E COMÉRCIO LTDA.

Rua dos Inconfidentes, 1.190 - 12º andar,
Bairro Funcionários - Belo Horizonte - MG
CEP: 30140-907

Tel.: (31) 3516-5200

E-mail:

marketingempresa1@empresa1.com.br

Site: www.empresa1.com.br

A Empresa 1 apresenta o Sigom BRT, um software de bilhetagem eletrônica para atender o sistema de BRT, que realiza todas as operações de venda online e cujas transações de crédito acontecem fora do veículo utilizando regras de integração. O software também gera informações para controle do volume de passageiros que entram e saem da estação e é integrada com o sistema de bilhetagem eletrônica, o Sigom, utilizado nas linhas alimentadoras.

Com 16 anos de existência, a Empresa 1 desenvolve soluções de hardware,

Freio

Segurança.
Dinâmica Veicular.
Meio Ambiente.



Innovative Vehicle Solutions

para Tratamento de AR Freios a Disco Válvulas para Suspensão Pneumática

software e serviços para sistema de bi-
lhetagem eletrônica, aplicadas a todos os
modais de transporte público de passa-
geiros (ônibus, trem, metrô e BRT). A em-
presa oferece equipamentos, como vali-
dadores e antenas para leitura e gravação
de cartão; softwares de gestão, arrega-
dação e controle; serviços de implantação
e treinamento; manutenção de software,
hardware e banco de dados.

.....



FOCA

Rua Magdalena Aver Fadanelli, 1.140,
Centenário - Caxias do Sul - RS
CEP: 95045-178
Tel.: (54) 2108-8000 - Fax: (54) 2108 -010
E-mail:
pos-vendas@focacontroles.com.br
Site: www.foca.com.br
SAC: (54) 2108-8034

A Foca fornece equipamentos para o setor
de transporte, com uma linha de equipa-
mentos para controle de acessos em ôni-
bus e estações de embarques de metrô,
trens e sistemas BRT (Bus Rapid Transit).
Além de oferecer produtos voltados para
a acessibilidade em ônibus e outros locais
de acesso controlado, como plataformas
elevatórias (elevadores para ônibus), blo-
queios entre outros. No setor de seguran-
ça, a empresa fornece equipamentos para
controle de acessos, ideais para prédios
comerciais, condomínios, indústrias, aca-
demias, escolas, faculdades, como catra-
cas de três braços, bloqueios pedestais,
bloqueios balcão, entre outros.
Há 14anos no mercado, a Foca possui
clientes como Ciferal, Neobus, Induscar,
Comil e Mascarello. A empresa tende to-
das as regiões do Brasil e diversos países
da América Central, Guatemala, Chile, Mé-
xico, entre outros.



FRT TECNOLOGIA ELETRÔNICA LTDA.

Av. Sul, 3.125-F - Recife - PE
CEP: 51160-000
Tel.: (81) 3081-1850 Fax: (81) 3081-1899
E-mail:vendas@frt.com.br
Site: www.frt.com.br
SAC: (81) 3081-1850

Presente no mercado nacional há 22 anos,
a FRT traz para a Transpúblico 2011 uma
nova linha de computadores de bordo para
registro das atividades dos motoristas, que
limita de velocidade e rpm máxima, além
de impedir o ônibus de sair em segunda
marcha e efetuar p bloqueio das portas. A
empresa fornece equipamentos e soluções
tecnológicas como o itinerário eletrônico
LightDot, o computador de bordo Anjo Da-
Guarda, e as lâmpadas LED Clariar. A FRT
atua em todo o território nacional e Amé-
rica do Sul.

.....

GARDEN'S RADIOCOMUNICAÇÃO E CFTV

Rua Sousa Ramos, 325 - Vila Mariana - SP
CEP: 04120-080
E-mail: gardens@gardens.com.br
Site: www.gardens.com.br
www.magnumweb.com.br/gardens
SAC: (11) 3369-1313

A Garden's oferece soluções de imagens
embarcadas para transporte de cargas e
passageiros. Com alta definição e qualida-
de das imagens, o AD8000 é o lançamento
na linha de DVR Embarcado, onde o siste-
ma funciona online e em tempo real com a
tecnologia 3G. O produto é de fácil manu-
seio e apresenta índice de manutenção é

inferior a 1%, com garantia total de doze
meses.

Atuando no mercado brasileiro há treze
anos, a Garden's tem entre seus clientes
Grupo Urubupungá, Viação Osasco, Cir-
cullare Auto Ônibus, Sambaíba Transpor-
tes Urbanos e Cooperpeople.

.....



GRUPO TECNOSERV

Rua Rolando Natali, 114 - Jardim Santa Fé
- Limeira - SP
CEP: 13482-366
Tel.: /Fax: (19) 3442-3208
E-mail: vendas@grupotecnoserv.com.br
Site: www.grupotecnoserv.com.br
SAC: (19) 3442-3208

Com sede em Limeira, interior de São
Paulo, o Grupo Tecnoserv fabrica equipa-
mentos para limpeza externa de veículos
e comercializa peças de reposição mul-
timarcas, tais como escovas tradicionais
e em EVA nobre, desenvolvidas especial-
mente para a limpeza de veículos, e ainda
sistemas de elevação de veículos.

A empresa oferece ainda serviços de as-
sistência técnica para equipamentos de
limpeza externa de veículos multimarcas.
Há 14 anos no mercado, o Grupo Tecno-
serv tem como clientes o Grupo Santa
Cruz, transportadoras de cargas Risso e
Rodonaves, além de postos de gasolina
e concessionárias. Com atendimento em
todo o Brasil, a empresa também exporta
seus produtos para a Itália.

.....

GRUPO TEIXEIRA PINTO

Av. Dr. Labieno da Costa Machado, 3.950
- Garça - SP
CEP: 17400-000

Tel.: (14) 3407-1111
E-mail: qualidade@grupotp.com.br
Site: www.teixeirapinto.com.br
SAC: 0800 11 23 11



IITA – IND. DE IMPRESSORAS TECNOLÓGICAS DA AMAZONIA LTDA.

Rua Cuba , 655 - Flores - Manaus - AM
CEP: 69028-210 (Fábrica)

Rua Tagipuru, 235-134 - Barra Funda - SP
(Comercial)

Tel.: (11) 4017-5231

Técnico : (11) 4017-5587

E-mail: vendas@iita.com.br atendimento@iita.com.br

Site: www.iita.com.br

SAC: (11) 4017-5231

A Indústria de Impressoras Tecnológicas da Amazônia (IITA) é especializada em termopressoras; ribbons para impressoras

IITA, Datacards, Evolis e Fargo; cartões e kits de limpeza. Há seis anos presente no mercado brasileiro, a IITA atende todo território nacional.



IMATRON INDÚSTRIA METALÚRGICA ELETRÔNICA LTDA.

Rua Sady Cantergiani, 128 - Caxias do Sul - RS

CEP: 95012-130

Tel.: (54) 3225-1333

Fax: (54) 3225-2633

E-mail: imatron@imatron.com.br

Site: www.imatron.com.br

SAC: (54) 3225-1333



Indústria Brasileira

Sua melhor opção, no mercado de reposição!

Somos a maior Indústria Brasileira em número de LENTES e LANTERNAS para Ônibus Rodoviário e Urbano.

www.siloautos.com.br

 **55 11 2721.1052**

sac@siloautos.com.br



A Imatron lança sua solução para itinerários e painéis de divulgação, que contam com tecnologia avançada na programação para simplificar o seu uso. O software da empresa oferece uma maneira simples de criar textos e gráficos. A transferência das informações à unidade de controle utiliza apenas o cartão de memória, o que oferece maior capacidade de armazenamento. Os LEDs de alta luminosidade são os adequados para uma visualização clara.

Há 34 anos, a Imatron fornece produtos para iluminação fluorescente e com LEDs para ônibus, caminhões e veículos especiais. Na sua linha estão presentes reatores para lâmpadas fluorescentes, luminárias, módulos de iluminação com LEDs, soquete universal para sinalizadores LEDs, iluminação para corredores e poltronas, centrais elétricas, relés, abraçadeiras, tomadas e acessórios, além de itinerários para ônibus e painéis Informativos com LEDs.



INFORTELE

Av. Prof. Magalhães Neto, 1.450 - Millennium Empresarial, 9º andar
 Pituba - Salvador - BA
 CEP: 41810-012
 Tel.:/Fax: (71) 3535-3031
 E-mail: infortele@infortele.com.br
 Site: www.infortele.com.br
 SAC: (71) 3535-3031

A Infortele fornece sistemas de gestão e de informação, baseados em monitoramento georreferenciado de frota. O sistema InforTRANS permite às empresas de transporte coletivo controlar a posição da frota em tempo real e de analisar os dados acumulados de forma rápida e econômica, para maximizar o aproveitamento dos recursos e adotar medidas que aumentem a eficiência da operação, mantendo os usuários informados sobre o fluxo do serviço prestado. O InforTRANS opera

em ambiente web e permite o gerenciamento operacional da frota em tempo real, a análise estratégica da operação e o prognóstico em tempo real sobre a chegada dos ônibus às estações.

Os clientes atuais da Infortele estão concentrados na Bahia e Sergipe, como Barramar, Viação Cidade Aracaju, São Cristóvão, Cidade Histórica, Voyage.



INOVA SISTEMAS ELETRÔNICOS LTDA

Rua Ito Ruschel Rauber, 212 - Bairro Vila Verde - Caxias do Sul - RS
 CEP: 95080-170
 E-mail: automotivo@inova.ind.br
 Site: www.inova.ind.br
 SAC: (54) 3535-8000

A Inova apresenta a linha de painéis eletrônicos de LEDs de alta resolução, placas de iluminação por LEDs SMD, além produtos recentemente lançados, como bloqueadores de portas, sistema de Próxima Parada via GPS, por meio de mensagens de texto e áudio. A empresa, que possui 14 anos de existência, fornece ainda controladores para automação industrial e automotiva. Dentre seus principais clientes estão encarregadoras como Mascarello, Comil, Marcopolo, Neobus e Caio-Induscar.

Além de estar presente em todo o território nacional, a Inova exporta para os países do Mercosul e outros mercados latinoamericanos, como Chile, Colômbia, México, Equador e Peru.



INTELCAV

Rua Hungria, 514 - 5º andar - Jardim

Paulistano - SP
 CEP: 01455-000
 Tel: (11) 2169-0750
 Fax: (11) 2169-0769
 cdavanso@intelcav.com.br
 soraya@intelcav.com.br
 Site: www.intelcav.com.br
 SAC: (11) 2169-0750

Criada no ano de 2000 com foco na fabricação de cartões de pagamento, a IntelCav também atua no fornecimento de tecnologia para os mercados de transporte, telecomunicação, autenticação, identificação, certificação digital, entre outros serviços. A empresa é pioneira em inovações na produção dos seus cartões, que vão desde os mais modernos formatos até os mais seguros e ambientalmente responsáveis matérias-primas. A empresa apresenta ao mercado o Cartão Dual Interface, em que um chip com contatos externos é instalado na superfície do cartão e, ao mesmo tempo, é soldado à antena presente no substrato do cartão plástico. O produto funciona nas modalidades com e sem contato e foi desenvolvido para pagamento de transportes públicos e micro pagamentos. A IntelCav atende as principais instituições bancárias e varejistas do Brasil, além de fornecer para clientes na América Latina, Ásia, Rússia e Angola.



INTERCOM SISTEMAS DE SEGURANÇA

SIBS Quadra 01 Cj. A Lote 06 Núcleo Bandeirante - Brasília - DF
 CEP: 71736-101
 E-mail: intercom@grupointercom.com.br
 Site: www.grupointercom.com.br

Circular de Marília:

TECNOLOGIA ELIMINANDO CUSTOS INVISÍVEIS



João Ávila de Queiroz, diretor da Empresa Circular de Marília

Depois de completar 61 anos, no último dia 04 de agosto, a Empresa Circular de Marília, localizada no Oeste Paulista, trabalha para manter a curva ascendente de desenvolvimento iniciada com sua fundação, em 1.950. Com uma frota composta por 140 veículos modernos e quase 700 colaboradores, desde 1.986 a empresa é dirigida pelo grupo do empresário Dimas José da Silva.

Conhecida como “Capital Nacional do Alimento”, devido ao grande número de indústrias do setor, Marília é também um importante polo educacional. Com o passar dos anos, o desenvolvimento do município refletiu no aumento da demanda pelo transporte coletivo urbano. Neste sentido, a Empresa Circular passou a investir cada vez mais em tecnologia para garantir a qualidade do atendimento aos usuários.

Tendo à frente os diretores Wilma Maria da Silva Queiroz (Administrativa), Eduardo Queiroz (Operacional) e João Ávila de Queiroz (Tráfego), a Circular implantou o passe-integração com a inauguração do Terminal Rodoviário Urbano (1.994); implementou a bilhetagem eletrônica (2.004) e, quatro anos depois, instalou câmeras de segurança em todos os veículos,

contribuindo para reduzir o número de ocorrências relacionadas aos furtos e roubos.

Após a renovação da frota, com a aquisição de 30 novos e modernos ônibus, em 2.011 a Circular realizou um dos mais expressivos investimentos em tecnologia: instalou aparelhos GPS e telemetria em todos os carros, com tecnologia da empresa Veltec (Londrina-Pr).

Também foram realizados investimentos na capacitação dos colaboradores do setor de monitoramento. Nada passa despercebido: da rotação do motor e desvio de trajeto à mudança de velocidade ou tempo de parada. Tudo é controlado da sede da empresa, na Rua Osvaldo Cruz. Segundo João Ávila, diretor de tráfego e responsável pela administração do sistema na empresa, com o início das operações e o trabalho intensivo do setor de tráfego em conjunto com a central de monitoramento do GPS, alcançou-se inicialmente uma redução de 9,1 % no consumo de combustível, destacando-se a diminuição no indicador de carros parados com motor ligado, de 125 para apenas 20 horas/dia. Espera-se ainda, outros benefícios como diminuição de quebras, e consequentemente dos custos com manutenção e peças, como também a redução nos números de acidentes, alcançando uma acentuada melhoria na qualidade dos serviços aos usuários.

TECNOLOGIA GERANDO ECONOMIA

■ A Veltec Soluções Tecnológicas Ltda, empresa de tecnologia sediada em Londrina PR, oferece ao mercado um dos mais robustos softwares de gestão operacional para os segmentos de transporte de passageiros urbano ou rodoviário, além de um módulo específico para fretamento. Entre seus clientes, estão as mais expressivas empresas de transporte de passageiros do cenário nacional, como a Viação Águia Branca, Salutaris, Auto Viação 1001, Viação Garcia, Rimatur. No segmento de transporte urbano, possui clientes também em Ourinhos, Ribeirão Preto, Paulínia, entre outras. A Empresa Circular de Marília compõe um seleto grupo de empresas preocupadas com indicadores de qualidade e sustentabilidade, estabelecendo metas de melhoria contínua, com o auxílio da tecnologia desenvolvida pela Veltec.

SAC: (61) 3967-0199

A empresa, localizada em Brasília, tem 25 anos, mas fornece há cinco anos os sistemas de câmeras embarcadas. No evento, a Intercom lança o DVR ITS-300X, com dois anos de garantia. Com atuação em todo território nacional, os principais clientes da Intercom são a Litoral Rio (RJ), a Viação Bangu (RJ), Grupo Redentor (RJ), Progresso (SE) e Rodoviárias Matias (RJ).



IRIZAR BRASIL LTDA.

Rod. Marechal Rondon, km 252,5 – Distr. Industrial – Botucatu/ SP
 CEP: 18607-810
 Te.: (14) 3811-8062
 Fax: (14) 3811-8001
 E-mail: crisalmeida@irizar.com.br / ranalli@irizar.com.br
 Site: www.irizar.com.br
 SAC: (14) 3811-8028
 A Irizar Brasil, especializada na fabricação de carrocerias para ônibus rodoviários, tem a matriz e duas filiais (centro logístico e fábrica de poltronas) em Botucatu, interior de São Paulo. Há 14 anos no mercado brasileiro e há 122 no europeu, a empresa vai expor na Transpúblico os modelos Century e PB. Com atendimento em todo o Brasil, a empresa tem como principais clientes a Empresa Reunidas Paulista, a Transportadora Turística Benfica, a Transporte – Transporte e Turismo Norte de Minas, a Pássaro Marron e a Expresso Nordeste. A Irizar, que também realiza assistência

técnica e vende peças para reposição e componentes para o setor ferroviário, exporta seus itens para mais de 30 países, entre Américas, Europa, além de África do Sul, Austrália, Egito e Emirados Árabes.



MAN LATIN AMERICA INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE VEÍCULOS LTDA.

Rua Volkswagen, 291 – 8º andar – Jabaquara - São Paulo, SP
 CEP:04344-900
 Site: www.vwcaminhoeseonibus.com.br

A MAN Latin America apresenta na Transpúblico as novidades da linha Volkswabus 2012. Os modelos são: o VW 5.150 OD é ideal para o transporte escolar, shuttle de empresas de turismo e também autoescola; o VW 8.160 OD é utilizado para aplicações fretamento e urbana de média densidade, com carrocerias que podem chegar a oito metros de comprimento; o VW 9.160 conta com entre eixo de 3.900 mm, eixo traseiro Dana e PBT de 8.500 kg. Na versão Plus o veículo conta com entre-eixos de 4.300 mm, eixo traseiro Meritor e PBT de 9.200 kg; o VW 15.190 OD é ideal para o transporte urbano em linhas distribuidoras, operando como midibus ou fretamento de curtas e médias distâncias; o VW 17.230 OD foi desenvolvido para suportar as severas operações do transporte urbano

e também como excelente solução ao serviço de fretamento; o VW 17.280 OT foi desenvolvido para as aplicações de fretamento e rodoviário de curta distância, bem como aplicações urbanas com alta demanda de passageiros, com piso normal ou baixo; o VW 18.330 OT é a opção rodoviária que vem equipada com motor Cummins ISL de 8,9 litros e 330 cavalos de potência, que trabalha com tecnologia SCR e utiliza Arla 32 (AdBlue) para atender aos limites de emissões do Proconve P7; e o VW 26.330 OTA é o articulado que apresenta inovações tecnológicas comuns a todos os veículos da linha.



MARCOPOLO S.A

Av. Rio Branco, 4.889 - Ana Rech -Caxias do Sul - RS
 CEP: 95060-650
 Tel.: (54) 2101-4000
 E-mail: contato@marcopolo.com.br
 Site: www.marcopolo.com.br
 SAC: (0800) 702 7070

Com 62 anos de existência, a Marcopolo é líder nacional na produção de ônibus, com participação superior a 40% no mercado brasileiro, além de ser um dos maiores fabricantes mundiais. Com três fábricas no Brasil e outras oito no exterior, produz miniônibus, biarticulados, micro-ônibus, urbanos e rodoviários, com um e dois pisos. A Marcopolo apresenta um novo modelo de ônibus

Para saber de outras grandes ofertas, visite nosso estande

Quality Bus 

TRANSPÚBLICO 2011

TRANSAMERICA  EXPO CENTER
SÃO PAULO [SP]

Dias 24, 25 e 26 de agosto

Estande nº 1107 – rua 1100



MARCOPOLO GVI 1200

M. BENZ O-500 R E RS ANO 2006
42 LUGARES / COMPLETO

SCANIA K-94 (310 CV) ANO 2005
38 LUGARES / COMPLETO



MARCOPOLO GVI 1350

SCANIA KT 124 ANO 2005
42 LUGARES / COMPLETO



MARCOPOLO GVI 1350

VOLVO B-10 R ANO 2001
50 LUGARES / COMPLETO

CITIMAX
M. BENZ OF 1418 ANO 2004
45 LUGARES / 2 PORTAS



BUSSCAR VISTA BUSS HI

M. BENZ O-500 RSD ANO 2004
42 LUGARES / COMPLETO



MARCOPOLO TORINO

M. BENZ OF 1418 ANO 2007
42 LUGARES / 2 PORTAS
PISO DE ALUMÍNIO

Quality Bus 

Avenida Dom Jaime de Barros Camara, nº 300
São Bernardo do Campo - CEP 09895-400
Bairro Jardim Planalto - São Paulo

TEMOS MAIS OFERTAS, CONSULTE-NOS:

Tel: 11• 4355-1590 - 11• 4355-1506

Fax: 11• 4355-1507

qualitybus@qualitybus.com.br

visite nosso site: www.qualitybus.com.br

exclusivo para utilização nos sistemas BRT do Brasil e do mundo. O veículo apresenta uma série de inovações em seu desenho externo, configuração interna e aplicações de novos materiais.

Os ônibus Marcopolo têm sido exportados ao longo dos últimos 50 anos e circulam em mais de cem países, de todos os continentes, com destaque para a América Latina e África.



MASCARELLO CARROCERIAS E ÔNIBUS LTDA.

Rod. BR 277, KM 598 - Distrito Industrial Luiz Benjamin Crespi - Cascavel - PR
 CEP: 85804-600
 Tel: (45) 3219-6000 Fax: (45) 3219-6024
 E-mail: administracao@mascarello.com.br
 Site: www.mascarello.com.br

A Mascarello apresenta o novo Roma 370, que marca a entrada da encarroçadora no segmento de transporte rodoviário de longa distância. Diante das necessidades apontadas pelo mercado, o modelo conta com um conjunto de faróis e lanternas com tecnologia LED. A dianteira possui desenho que privilegia a aerodinâmica. Na parte inferior foi incorporado o conceito de modularidade, o que privilegia o acesso às áreas de manutenção do veículo. O bagageiro tem altura de 1,3 m, o que permite a maior capacidade volumétrica nesta categoria. A cabine do motorista possui teto panorâmico, sistemas de climatização independente e de

multiplex exclusivo, com GPS integrado, câmera de ré e sensor de estacionamento. Todo o interior possui um design com linhas leves e cores neutras, procurando ressaltar o revestimento das poltronas, que oferecem mais espaço ao passageiro, respeitando as normas vigentes, quanto à largura de corredor.

A Mascarello fornece modelos urbanos, rodoviários, para fretamento, escolares, micro-ônibus, intermunicipais, low-entry e articulados. A encarroçadora atua em todo o território nacional e exporta para Chile, Uruguai, Bolívia, Costa Rica, Panamá, El Salvador, Equador, Peru, Angola, Gana, Nigéria, Cabo Verde, Guiné Equatorial e República Dominicana.



M2M SOLUTIONS LTDA.

Av. da Américas, 700 - Bl. 8, Lj. 107 - Barra da Tijuca - RJ
 CEP: 22640-100
 E-mail: info@m2msolutions.com.br
 Site: www.m2msolutions.com.br
 SAC: (21) 3485-1234

A M2M oferece serviço de monitoramento online para frota de coletivos urbanos e rodoviários. A empresa apresenta o M2MFrotaWeb, uma solução baseada na tecnologia Web 2.0. O produto é a evolução dos processos básicos de monitoramento por GPS, permitindo novas formas de gestão e apresentação das informações, além do controle da operação, criando índices gerenciais e operacionais de acordo com a realidade do cliente. O sistema oferece integração com os mais conceituados sistemas de ERP, soluções de bilhetagem eletrônica e sistemas de informações aos usuários permitem uma tomada

de decisão segura e mais pró-ativa.

Há oito anos no mercado brasileiro, a M2M comercializa seus produtos também em países da América Latina, América Central e Europa.



MERCEDES-BENZ DO BRASIL

Avenida Alfred Jurzykowski, 562,
 São Bernardo do Campo – SP
 CEP: 09680-900
 Pabx: 11 4173-6611 Fax: 11 4173-7667
 E-mail: atendimentoaocliente@mercedes-benz.com.br
 Site: www.mercedes-benz.com.br
 SAC: 0800 970 90 90

Durante a Transpúblico, a Mercedes-Benz, que completa 55 anos de atuação no Brasil, lança o chassi urbano OF 1724 para o transporte intermunicipal, fretamento e rodoviário de curtas distâncias e apresenta os chassis articulados O 500 MDA e UDA (low entry), que podem receber carrocerias de até 23 metros e transportar mais de 200 passageiros.

A empresa também destaca a introdução dos motores Mercedes-Benz com a tecnologia BlueTec 5 para atender a legislação de emissões Proconve P-7, que entrará em vigor no Brasil a partir de janeiro de 2012. O BlueTec 5 assegura, ainda, aos clientes menor consumo de combustível, maiores intervalos de manutenção, excelente desempenho dos veículos, que garantem menor custo operacional para as operações do transporte de passageiro.

TRAGA SEUS PRODUTOS E SERVIÇOS PARA OS NOSSOS CANAIS



www.canaldoonibus.com

Canal do  **NIBUS**.com



MOBIL

Rua Victor Civita, 77 bl. 01 -
Barra da Tijuca - RJ
CEP: 22775-905
E-mail: pedidoslubes@cosan.com.br
Site: www.cosan.com.br/mobil
SAC: 0800 644 1562

Com uma rede de 14 distribuidores exclusivos pelo Brasil e 90 anos no mercado, a Mobil lança o programa Troca Inteligente, para fornecimento de óleo lubrificante sustentável e que traz mais praticidade e economia nas operações de troca de óleo de frotistas. A empresa fornece lubrificantes minerais, sintéticos, biodegradáveis e especialidades que atendem o segmento de frotas, veículos pesados e fora de estrada, além de óleos para motores, hidráulicos, engrenagens, circulação, refrigeração, graxas, compressores e outros lubrificantes.

A equipe técnica da linha de produtos Mobil oferece ainda um avançado programa de análises de óleo, para garantir que os clientes recebam todos os benefícios do programa de lubrificação. A empresa atua em todo território nacional e na Argentina.

CEP: 95095-270
Tel.: (54) 3209-8500
Fax: (54) 3209-8545
E-mail: fernanda.bernardi@mobitec.com.br
Site: www.mobitec.com.br

A Mobitec comercializa itinerários eletrônicos, também conhecidos como vistas, painéis ou letreiros eletrônicos, assim como os sistemas de Próxima Parada, gerenciados pelas mais avançadas Unidades de Controle e softwares de programação intuitivos. O sistema de Infotainment Mobitec é composto por telas de TFT antivandalismo, que transmitem informações audiovisuais – vídeos, propagandas, apresentações institucionais – ao passageiro de forma integrada ao posicionamento do veículo via GPS.

Desde 1996 no mercado nacional, a empresa lança a unidade de controle ICU 402, que proporciona interface gráfica e de fácil manuseio; função Ida e Volta; possibilidade de ver a prévia dos destinos, inclusive de textos com rolagem; possibilidade de ver a prévia de fontes gráficas; opção de seleção de línguas: português, inglês e espanhol; atualização via USB; possibilidade de carregar os arquivos de configuração (MCF – Mobitec Configuration Files) para customização em diferentes mercados; e interfaces CAN, 232, IBIS, 485 e IO'S.

Tel.: (54) 3026-2200 - Fax (54) 3026-2299
E-mail: neobus@neobus.com.br
Site: www.neobus.com.br

A Neobus apresenta o Mega BRT, o maior ônibus do mundo. Produzido para atender os desafios de mobilidade que a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas trarão ao País, o Mega BRT é um veículo que aposta na aerodinâmica e no efeito de percepção visual “trem-bala”. Entre os veículos já fabricados pela empresa, estão o Thunder Way, o Thunder Plus, o Thunder +, o Spectrum City, o Spectrum Road, o Spectrum Class, o Spectrum Panorâmico, o City Class, o Mega, o Mega Low Entry, o Mega BRT e o Mega BRT Low Entry.

Com 12 anos de atuação no mercado brasileiro, a Neobus atende todo território nacional, além de países da América Latina e África.



MOBITEC BRASIL LTDA.

Rua João da Costa, 570 - Bairro São Caetano - Caxias do Sul - RS



NEOBUS / SAN MARINO ÔNIBUS E IMPLEMENTOS LTDA.

Rua Irmão Gildo Schiavo, 110 - Bairro Ana Rech - Caxias do Sul - RS
CEP: 95058-510



NOVELIS DO BRASIL

Av. das Nações Unidas, 12.551 – 14º andar
Brooklin Novo – São Paulo - SP
CEP: 04578-000
Site: www.novelis.com

A Novelis apresenta sua linha de laminados de alumínio para o setor de transportes. A empresa fornece seus produtos para outros segmentos, em que se destacam: Canning (latas para bebidas), IP (produtos industriais para transportes, bens de consumo, embalagens, entre outros) e Folhas de alumínio (embalagens semirrígidas, embalagens flexíveis, uso doméstico e transportes).



ORTOBRAS INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE ORTOPEDIA LTDA.

Rua Duren - 298, Centro - Barão - RS

CEP 95730-000

Tel.: (51) 3696-9600

Fax: (51) 3696-9624

E-mail: ortobras@ortobras.com.br

Site: www.ortobras.com.br

Localizada em Barão (RS), a Ortobras comercializa elevadores para veículos, cadeiras de rodas e elevadores prediais. Na Transpúblico, a Ortobras apresenta rampa motorizada para ônibus coletivo, com acionamento automático e manual. Criada há 29 anos, a empresa tem no

portfólio de clientes as empresas Marcopolo, Comil, Caio Induscar, Ciferal, Neobus e Mascarelo. Além de atuar em todas as regiões do Brasil, a empresa exporta para América do Sul e Central e para África.



PRODATA LTDA.

Av. Paulista, 1009 - 16º anda - Cjto 1601 – Bela Vista

CEP: 01311-919

Tel.: (11) 3146-2226

E-mail: comercial@apb.com.br

Site: www.apb.com.br

SAC: (11) 3146-2249

A Prodata Mobility Brasil lança na Transpúblico 2011 sua plataforma MobiGuider, que integra três módulos: bilhetagem eletrônica, Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) e informações aos usuários. Há 15 anos no mercado brasileiro, a Prodata Mobility Brasil fornece validadores de cartões inteligentes sem contato com comunicação via Wi-Fi ou GPRS; validadores para escolas; equipamentos de pontos de vendas; leitores biométricos para o controle das gratuidades; soluções para linhas seccionadas; software de gerenciamento de rede de vendas.

A Prodata Mobility Brasil possui clientes em diversos estados brasileiros, como Acre, Rondônia, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Bahia, Sergipe, Pernambuco, Tocantins

DIMELTHOZ

SISTEMAS ELETRÔNICOS AUTOMOTIVOS EMBARCADOS

ITINERÁRIO TRASEIRO

ANUNCIADOR DE VOZ

ILUMINAÇÃO DE LED

GRAVAÇÃO DE IMAGEM DVR

VENTILADORES ELETRÔNICOS AXIAL E RADIAL

CONVERSORES 24/12VCC 5A, 10A E 30A

ITINERÁRIO DIANTEIRO

ITINERÁRIO LATERAL

CONTROLE DE ACESSO VEICULAR

COMANDO PARA ELEVADOR

MÍDIA

INVERSOR DE TENSÃO

ITINERÁRIO LATERAL

INDICADORES DE VELOCIDADE PARA PASSAGEIROS

MULTIPLIX E COMPUTADOR DE BORDO

Rua Pinheiro Machado, 194
Bairro Nossa Senhora de Lourdes
Cep; 95020-170 - Caxias do Sul - RS
Fone; 54 3218.8400 - Fax: 3218.8401
comercial@dimelthoz.com.br
www.dimelthoz.com.br



Dimelthoz
MÉRITO EMPRESARIAL
DO RS 2011

Show Room Móvel
Black Bus





FÓRUM NACIONAL DE GESTÃO DE FROTAS 2011

O Brasil, nos tempos modernos, não admite ineficiência. Principalmente o transporte, atividade que exige grande soma de capital investido. Além de bens preciosos, as frotas estão o tempo todo fora dos olhos dos gestores, condição que exige redobrada vigilância.

GERIR FROTAS TORNOU-SE VITAL PARA OS NEGÓCIOS.

Uma mostra disso é o interesse que desperta o **FÓRUM NACIONAL DE GESTÃO DE FROTAS** realizado pela OTM Editora. Em sua 5ª edição, o fórum vem apresentando uma crescente evolução, com variado cardápio de temas de interesse do setor.

Algumas das empresas participantes de Fóruns anteriores:

AUTOTRAC, SHELL, BR PETROBRAS, VALE, MERCEDES-BENZ, VISA, VOLVO, VOLKSWAGEN, ITAÚ-UNIBANCO,

PATROCÍNIO PREMIUM:



PATROCÍNIO PLATINUM:





20 e 21 de Setembro de 2011

Câmara Americana do Comércio | AMCHAM

O FÓRUM contará com a participação de:

- MONTADORAS • GESTORA / ABASTECEDORAS
- FABRICANTES E REFORMADORAS DE PNEUS
- EMPRESAS DE COMUNICAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES (TI)

Debaterá temas atuais como:

- MEIO AMBIENTE • QUALIDADE NA GESTÃO
- CAPACITAÇÃO E ORIENTAÇÃO PROFISSIONAL
- LOGÍSTICA DE OPERAÇÕES • TRÂNSITO • RODOVIAS NACIONAIS



PROGRAME-SE: LIGUE 11 5096-8104 OU PEÇA MAIS INFORMAÇÕES PELO E-MAIL gestaodefrotas@otmeditora.com.br

TOTVS, IVECO, BRIDGESTONE, PIRELLI, BGM RODOTEC, CORREIOS, JÚLIO SIMÕES, BRADESCO, ECOFROTAS

PATROCÍNIO STANDARD:



REALIZAÇÃO ORGANIZAÇÃO:



APOIO EDITORIAL



e Pará, além de exportar para Colômbia, Equador, Argentina e Paraguai.

**Quality
Bus**

QUALITYBUS

Av. Dom Jaime de Barros Câmara, 300 -
Jd. Planalto - São Bernardo do Campo - SP
CEP: 09895-400
E-mail: vendas@qualitybus.com.br
Site: www.qualitybus.com.br
SAC: (11) 4355-1506

Com unidade em São Bernardo do Campo (SP) e 40 anos de mercado, a QualityBus é uma empresa que atua na comercialização de veículos para transporte de passageiros. A empresa disponibiliza em seu pátio veículos seminovos, tais como ônibus de transporte rodoviário e urbano, microônibus além de outros itens pertinentes ao segmento. São carros com o interior e exterior em excelente estado de conservação, além da procedência checada e garantida.



REHEM AR CONDICIONADO PARA ÔNIBUS

Rua Cabo João Fagundes Machado, 35 -
Parque Novo Mundo, São Paulo – SP
CEP: 02144-050
Tel.: (11) 2951-3139 / 7806-0195 – ID
7*14126
E-mail: vendas@rethem.com.br
Site: www.rethem.com.br
SAC: (11) 2951-3139

Com unidade em São Paulo e 17 anos de mercado, a empresa lança na Transpúblico o compressor de ar condicionado da marca Unica, nos modelos UP170, UX200, UX330, UWX440 e UWX550. A Rehem lança ainda o sistema multimídia da marca Actia. A Rehem distribui e faz assistência técnica de todas as marcas e modelos de ar condicionado para ônibus e refrigeração para transporte. A empresa atende todas as regiões do país e tem entre os principais clientes a Emtram, Viação Cometa, Sambaíba Transportes Urbanos e Viação Salutareis.



SAINT-GOBAIN SEKURIT

Av. Prosperidade, 1.180, Bairro Prosperidade - São Caetano do Sul - São Paulo
CEP: 09550-700
E-mail: andreia.raggi@saint-gobain.com /
rubens.sautner@saint-gobain.com
Site: www.saint-gobain-sekurit.com.br

SAC: (11)3434-9300

Especializada em vidros automotivos para as linhas leves e pesados (caminhões e ônibus), a Saint-Gobain Sekurity apresenta para-brisas antiembaçante. O produto é formado por duas lâminas de vidro com uma camada intermediária de plástico e resistência produzida com filetes de tungstênio. Imperceptíveis a olho nu, permitem visibilidade integral em dias de chuva ou de baixa temperatura ambiente. As laterais refletivas são revestidas com um produto que realça o visual do veículo e neutraliza a energia solar, proporcionando um ambiente de maior conforto térmico no interior do veículo

A empresa está no Brasil desde 1960, quando assumiu o patrimônio da Santa Marina uma das principais companhias do setor. Atualmente, possui 16 divisões no País. Além de atender todo território nacional, a Saint-Gobain Sekurity exporta para Europa, Estados Unidos, Argentina, Colômbia e México.



Venda de Ônibus

Ônibus Rodoviários, Urbanos, Turismo, Fretamento e Micro.



O seu melhor negócio está aqui.



43 | 3339-2112 e 43 | 3339-2233

Vendemos para o Brasil todo

Ligue grátis: **0800 400 5500**

www.mapavendadeonibus.com.br

A SOLUÇÃO DE BILHETAGEM MAIS COMPLETA DO MERCADO



A Digicon e a Perto oferecem a solução mais completa do mercado para sistemas de transporte e bilhetagem. Da compra de créditos ao monitoramento do sistema, você pode contar com a experiência e a tecnologia do Grupo Digicon, que atua há mais de 30 anos com inovação para diversos setores. A Perto acrescenta a sua experiência no mercado bancário, com os terminais de autoatendimento da Linha PertoFit, e a tecnologia de rede e monitoramento à já consagrada experiência da Digicon em sistemas de bilhetagem em dezenas de cidades brasileiras.

SISTEMA INTEGRADO DE BILHETAGEM

- Para o usuário: a solução reduz a circulação de dinheiro e possibilita integração entre todos os meios de transporte.
- Para as operadoras do transporte: fidelização do usuário e fornecimento de dados e relatórios, aumentando o controle do processo e minimizando evasão de receita.
- Para o Gestor Público: maior eficiência para o Planejamento Operacional do Sistema de Transporte, com automatização da coleta de dados.

CATRACAS E BLOQUEIOS



AUTOATENDIMENTO



TECNOLOGIA EMBARCADA



SOFTWARE WEB



MONITORAMENTO

Fone: (51) 3489.8700
Vendas RS: (51) 3489.8822
Vendas SP: (11) 4133.4100
vendas.bilhetagem@digicon.com.br

digicon
www.digicon.com.br

Perto
www.perto.com.br

SCANIA LATIN AMERICA LTDA.

Avenida José Odorizzi, 151 – Vila Euro
 São Bernardo do Campo – SP
 CEP: 09810-902
 Tel.: (11) 4344-9333 Fax: (11) 4344-9036
 E-mail: marketing.br@scania.com
 Site: www.scania.com.br
 SAC: (11) 4344-9333

A Scania traz três modelos de ônibus: o articulado K310 8x2, de 20,30 m; o K270 6x2/2, de 15 m, movido a etanol; e o K230 4x2, de 13,4 m. Os chassis da série K foram lançados no mercado brasileiro em 2009 e o seu grande diferencial é a flexibilidade de configurações, o que permite construir uma extensa variedade de especificações de chassis, com variedade de alturas de assoalho. Além disso, o motor traseiro, aliado às diversas tecnologias disponíveis, oferece o que existe de melhor no mercado em produtos para solução de mobilidade urbana.

A versão K310 articulado, para aplicação urbana, vem equipada com motor diesel de cinco cilindros em linha com 20 válvulas que atende à norma Euro 5. A caixa de câmbio ZF de cinco marchas tem controle eletrônico. O modelo K230 4x2 de piso baixo para aplicação urbana convencional é equipado com motor diesel de cinco cilindros em linha com 20 válvulas e atende aos níveis de emissões Euro 3.

Já o modelo K270 6x2, movido a etanol, equipado com motor de 9 litros de 270 cv de potência para aplicação urbana, tem 15 m de comprimento. Este veículo foi entregue recentemente para a Viação Metropolitana, que controla as operações na cidade de São Paulo.



STERTIL DO BRASIL PARTICIPAÇÕES LTDA.

Av. Brigadeiro Faria Lima, 1.461 - 12º andar - conjunto 124
 E-mail: rogerio.moro@stertil.com.br

comercial@stertil.com.br
 info@stertil.com.br
 Site: www.stertil-koni.nl / www.stertil-koni.com.br
 SAC: Cel. (11) 6308-4046

A Stertil do Brasil apresenta um conjunto de colunas de elevação de veículos pesados com tecnologia Wireless e sistema de reaproveitamento da energia, que dispensa comunicação ou alimentação entre as colunas. O elevador se utiliza da gravidade, durante a descida dos veículos, para recarregar suas baterias, aumentando sua autonomia de operação. O nome dessa tecnologia é Earth Lift.

Fundado em 1947 na Holanda, o grupo está presente em 45 países. A empresa fornece elevadores de veículos de duas e quatro colunas, elevadores de plataformas, colunas (sem fio) para elevação de veículos pesados, macacos hidráulicos para caixa de câmbio e rodas, suporte de eixo e outras soluções de elevação de veículos em geral (automóveis, vans, caminhões, carretas, tratores, vagões).



TACOM

Av. Raja Gabáglia, 3800 – Estoril - Belo Horizonte - MG - CEP: 30494-310,
 Tel.: (31) 3348-1000 Fax: (31) 3348-1075
 E-mail: faleconosco@tacom.com.br
 Site: www.tacom.com.br
 SAC: (31) 3348-1059 ou (31) 3348-1035

A Tacom é uma empresa especializada em soluções tecnológicas e equipamentos para o setor de transportes. A empresa apresenta o CITbus, solução que permite controle total das operações do transporte coletivo de passageiros; CITBrT, sistema de operação e de controle de BRT (Bus Rapid Transit); CIT-SIU, de informações ao usuário; CITSAO, de apoio operacional; CITGIT, de indicadores

de transporte; CITImage, de controle por imagem; e o Buszoom, sistema de filmagem interna dos ônibus.

A Tacom está no mercado transporte público há cerca de 40 anos e já acumula 18 anos de experiência de soluções integradas para Sistemas Inteligente de Transporte Público (ITS), além de cinco atuando também no segmento de BRT.



TECMIC BRASIL – SOLUÇÕES TECNOLÓGICAS

Av. Brigadeiro Faria Lima, 1234 - 8º andar
 Conj. 82 - CEP: 01451-001
 Tel.: (11) 3034-1568
 E-mail: tecmicbrasil@tecmic.com
 Site: www.tecmic.com
 SAC: (11) 3034-1568

A Tecmic, empresa especializada no fornecimento de sistemas de monitoramento de transportes de passageiros, resíduos e cargas, apresenta na Transpúblico o Display Touchscreen – módulo de informações ao passageiro, com previsões dos ônibus.

Além da unidade na capital paulista, a empresa tem matriz em Portugal e unidades na Suíça e Bélgica. Há 23 anos no mercado, a Tecmic tem como principais clientes a Auto Viação Chapecó, Carris Transporte Lisboa, Rio Ita, Horários do Funchal (Ilha da Madeira), Coesa Transportes e Viação Mauá. Os produtos da empresa estão na América Latina, Estados Unidos, Europa e África.



TECTRANS – TECNOLOGIA E TRANSPORTE LTDA.

Rua Papa João XXIII, 50 - 4º Andar

– Centro Cívico - Curitiba - Paraná
CEP: 80530-030
Tel.: (41) 3082-5949
E-mail: eraldo@tectrans.eng.br
Site: www.tectrans.eng.br

A Tectrans é uma empresa de consultoria dedicada a atuar no setor público e privado. Fundada em 2005, desenvolve soluções em transporte por meio do uso de modernos conceitos e metodologias de tecnologia e logística aplicáveis ao planejamento e à gestão de sistemas de transporte público. O corpo técnico da Tectrans tem experiência nacional e internacional em planejamento de transportes, em mais de 40 cidades brasileiras, e também no exterior, atuando na Guatemala, Chile, Panamá, México, Colômbia e Venezuela.

 **THERMO KING**



THERMO KING

Alameda Caiapós, 311 - Tamboré - Barueri - SP
CEP: 06460-110
Tel.: (11) 2109-8900 Fax: (11) 2813-7923
E-mail: thermoking@thermoking.com
Site: www.thermoking.com.br
SAC: (11) 2109-8990

A Thermo King fornece equipamentos de ar-condicionado para ônibus e de refrigeração

para caminhões, sistemas de telemetria. A empresa traz o SLR, uma unidade de ar-condicionado para montagem no teto para microônibus, minibus e van, com uma solução de fácil instalação, baixo peso, sem duto, baixo perfil. Além do equipamento X-900, uma unidade de ar-condicionado para montagem no teto para ônibus urbano, fretamento, rodoviário, turismo. A unidade possui 110 quilos e utiliza 70% menos refrigerante que a atual plataforma. Possui um inovador e pioneiro sistema de filtro de ar que garante uma melhor qualidade do ar no interior do ônibus. Equipado com compressor Thermo King X-430, reconhecido como o melhor do mercado de transporte.

A empresa fornece para o território nacional e vários países da América Latina, como Argentina, Chile, Paraguai, Uruguai, Peru, Colômbia, Equador, Panamá, México.

Versul Soluções Tecnológicas

internetabordo
BUSZONE
(51) 3066-2613 | versul.com.br

SBE

O serviço de **SBE** reconceitua o que de melhor já existe no mercado e supre carências da área, com alta tecnologia!



Rastreamento

Agora você pode ter sua frota sob controle **total!** Verifique a posição exata dos seus veículos, o volume financeiro em trânsito...



POS

Recargas mais rápidas e transações financeiras com maior segurança agregam qualidade e sofisticação para **você e seu cliente!**



Pré-Pago

Serviços e produtos que expandem sua rede e receita! Aplicável em diversas áreas. Um benefício bandeira **PI**.



PI

O sistema **PI** é uma franquia e-commerce de pré-pago que disponibiliza ferramentas de gerenciamento para suas operações.




versul
TECNOLOGIA DE ACESSO

Rede Multiserviços Online

Veja mais em:
www.versul.com.br

(51) 3066-2613
versul@versul.com.br



TRANSDATA IND. E SERV. DE AUTOMAÇÃO LTDA.

Av. Benedicto de Campos, 737 - Jardim do Trevo - Campinas - SP - CEP: 13030-100
 Tel.: (19) 3515-1100
 E-mail: comercial@transdatasmart.com.br
 Site: www.transdatasmart.com.br
 SAC: (19) 3515-1100

A Transdata Smart apresenta soluções de reconhecimento facial e biometria digital para identificação de pessoas para controle de acesso, que oferecem segurança real na utilização do sistema por usuários cadastrados (funcionários, gratuidade, escolar), evitando possíveis fraudes e a evasão da receita do operador de transporte. Outra novidade é o MITS, uma solução que permite a comunicação, o monitoramento e a gestão da frota, em tempo real, através das tecnologias 3G/GPRS e GPS, gerando informações para a CCO, permitido agilidade na tomada de decisão. O V4 é um conjunto de opções de ITS, que permitem a comunicação, o monitoramento e a gestão da frota, em tempo real, e também oferecem funcionalidades como CFTV, telemetria, digital Signage, reconhecimento facial, biometria digital, sistema de gestão de CCO.
 Há 18 anos no mercado brasileiro, a Transdata Smart possui clientes em todo o País e exporta para Argentina e Colômbia.



TRANSLUX ELETRÔNICA

Rua Bento Barbosa, 420 - São Paulo - SP
 CEP: 04716-020

Tel.: (11) 5181-4499 - Fax: (11) 5181-4498
 E-mail: contato@tranluxelectronica.com.br
 Site: www.transluxelectronica.com.br

Com mais de 20 anos de experiência no mercado, a Translux fornece painéis eletrônicos e itinerários de LED para o setor de transportes urbano, rodoviário e fretamento, que atendem diferentes padrões e normas de regulamentação. Com alta tecnologia, processadores modernos e LEDs em PTH e SMD, os painéis são de fácil programação e manuseio, com interface simples para facilitar o uso. Entre os principais clientes da Translux estão encarregadoras como Caio Induscar, Comil, Marcopolo e Ciferal.



TRANSOFT

SIBS Q. 01 Conjunto A Lote 06 - Núcleo Bandeirante -DF
 E-mail: ari@transoft.com.br
 Site: www.transoft.com.br
 SAC: (61) 3034 4748

Com sede no Distrito Federal e filial no Rio de Janeiro, a empresa é especialista em software ERP para o segmento de transporte, com a administração de: folha de pagamento, recursos humanos, finanças e contabilidade. Os sistemas também fazem a gestão operacional: tráfego urbano e rodoviário; escalas urbana, rodoviária e dos veículos; controle de ponto dos motoristas e demais funcionários; além de arrecadação, recebimento, integração de bilhetagem eletrônica, geoprocessamento e agências rodoviárias. O software conta ainda com gestão de frota; abastecimento, manutenção, componentes, pneus, estoque, compras, gestão de documentação da

frota e ainda a integração com o site www.mercadonarede.com.br.
 Há 25 anos no mercado e atuação em todo o Brasil, a Transoft tem como principais clientes o Grupo Rio Ita (RJ), Grupo Canhedo (DF), Vera Cruz e Pendotiba (RJ).



VOITH TURBO LTDA

Rua Friedrich von Voith, 825 - Jaraguá - São Paulo - SP
 CEP: 02995-000
 Tel.: (11) 3944-4646 Fax: (11) 3944-4865
 E-mail: info.turbo-brasil@voith.com
 Site: www.voithturbo.com
 SAC: (11) 3944-4000

A Voith Turbo fornece produtos para o setor automotivo, como transmissão automática (Diwa), freio adicional (Retarder) e compressor de ar. A empresa atende todo território nacional e estão entre seus clientes as principais montadoras como Mercedes-Benz, Volvo, Scania, Volkswagen.



VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA

Av. Juscelino K. de Oliveira, 2.600 - Cidade Industrial de Curitiba - Curitiba - PR
 CEP: 81260-900

E-mail: viviane.lula@volvo.com
 Site: www.volvo.com.br/onibus
 SAC: Argentina: 0800 666 4639
 Brasil: 0800 648 7171
 Chile: 800 646 815
 Colombia: 01 800 955 0058
 Peru: 0800 53386
 Uruguay: 000 405 5125

A Volvo do Brasil está lançando um chassi de ônibus com motor dianteiro, o primeiro produzido pela companhia desde que a começou a produzir ônibus no País em 1979. O modelo, batizado de B270F, é voltado para o segmento de ônibus semipesados com configuração de eixos 4x2. Equipado com um motor de sete litros, molas parabólicas, volante ajustável e chassi em aço especial que fazem dele o mais leve de sua categoria, o novo veículo teve seu projeto inteiramente desenvolvido no Brasil, atendendo aos mais rigorosos

padrões de qualidade, segurança e respeito ao meio ambiente que constituem os valores essenciais da marca.

Outro produto em destaque é o ônibus Volvo Híbrido, que traz até 35% de redução de consumo de combustível, 35% de redução de emissões de CO², 50% de redução nas emissões de gases do efeito estufa, zero emissão e zero consumo nas arrancadas, silencioso durante as paradas, possibilidade de uso de combustível não fóssil, alta suficiência em relação à energia elétrica. O Volvo híbrido tem uma configuração híbrida paralela, o que significa que o ônibus tem um motor diesel e outro elétrico, que tracionam o veículo de forma simultânea ou independente.

O Grupo Volvo está presente em mais de 180 países, tendo além da rede de distribuição e suporte, operações industriais e de produção em todos os continentes.



WERK SCHOTT AUTOMATIZAÇÃO PNEUMÁTICA LTDA.

Rua Alicia Muller, 259 - Bairro Canudos - Novo Hamburgo - RS Caixa Postal: 580
 CEP: 93546-580
 E-mail: werk-schott@werk-schott.com.br
 Site: www.werk-schott.com.br
 SAC: (51) 3035-9075

Há 28 anos no mercado brasileiro, a Werk Schott apresenta sua linha de cilindros e válvulas. Seus produtos são desenvolvidos para diversas funcionalidades como abertura e fechamento de portas e elevadores

Satbus busca eficiência no monitoramento de imagem.

GRUPO SATELITE

12 anos de KNOW-HOW em segurança embarcada

MONITORAMENTO DE IMAGEM X SATBUS

RECORD INFORMATION

Current Record: No 0074 Record: 2008/05/15 12:54:42

Event Check Resolution VGA

GPS

Mapa Satélite Híbrido

DATA HORA

SATÉLITES

GPS

HISTÓRICO

VELOCIDADE

IMAGEM COLORIDA

CONTROLE SOBRE IMPACTOS

PAINEL DE CONTROLE

Imagens gravadas em cartão de memória - GPS integrado - sem custo mensal!



55 11 2901-0470 - 2906-1348
 www.gruposatelite.com.br



para deficientes, acionamento de portas, sistema de sanitários, acionamento das travas dos bagageiros, bloqueio de portas, acionamento do lavatório, acionamento da porta do bagageiro, acionamento caixa reduzida, trava do diferencial, acionamento da tomada de força, acionamento do freio motor, acionamento da buzina, acionamento do sistema do ar condicionado, sistema de segurança e bloqueio de porta, acionamento do elevador para deficientes físicos, abertura de porta, evacuação do sanitário, tensão das correias do ar condicionado, nivelamento para cabine Scania e Volvo.



WPLEX SOFTWARE LTDA.

Rod. SC 401, 8.600 Corporate Park bloco 5, sala 101 - Santo Antonio de Lisboa, Florianópolis - SC.
 CEP: 88050-000
 Tel.: (48) 3239-2400
 Fax: (48) 3239-2424
 E-mail: info@wplex.com.br
 Site: www.wplex.com.br
 SAC: (48) 3239-2400

A WPLEX Software é uma empresa especializada em ITS para transporte urbano. Na Transpúblico 2011 apresenta a wplexON, uma solução de programação

horária que otimiza a operação das linhas de ônibus, dimensionando viagens, frota e tripulação. Outro destaque é wplexCO, uma solução de monitoramento de frotas que soluciona e previne falhas na operação das linhas de ônibus, em tempo real; wplexINFO é um sistema que informa planos de viagem, itinerários e previsão de chegada, por internet, painel eletrônico e dispositivos móveis.



ZÊNITE TECNOLOGIA

Av. Julia Freire, 1.493, Expedicionários - João Pessoa - PB
 E-mail: contate@zenitetechnologia.com.br
 Site: www.zenitetechnologia.com.br
 SAC: (83) 3044-2700

Há 20 anos no mercado, a Zênite fornece rastreadores para ônibus, carros, caminhões, motos, cargas, pessoas, gravadores de vídeo móvel (DVR), terminais de dados veiculares para comunicação. A empresa lança o DM80 B (Unidade de Vídeo Rastreamento), um equipamento ideal para uso em transporte público, compacto, capacidade de gravação de imagens do veículo em dois SD cards de até 32 GB cada, que suporta até quatro câmeras, podendo transmitir as imagens em tempo real por 3G, acelerômetro de três

eixos, podendo também ativar a funcionalidade de rastreador GPS. Outra novidade é o TK100, um rastreador GPS com capacidade de uso de dois chips para reduzir o risco de área de sombra de operadora celular e com um conjunto amplo de funcionalidades para o rastreamento de transporte público. A Zênite fornece para todo o Brasil e exporta para Angola. Entre seus principais clientes, estão: Guarda Civil de São Paulo; Polícia Militar do Piauí; Julio Simões; Fiat Automóveis.



ZF DO BRASIL

Av. Conde Zeppelin, 1.935, Sorocaba - SP
 CEP:18103-905
 Tel.: (15) 4009-2525
 Site: www.zf.com.br

A ZF do Brasil fornece equipamentos para o setor automotivo e de transporte, como transmissão manual, automática e automatizada, eixos para caminhões, ônibus e picapes, embreagem, componentes de chassi, transmissão e eixo para máquinas agrícolas, reversores marítimos, sistemas de direção. Há 53 anos no Brasil e 96 anos no mundo, a empresa fornece para toda América do Sul. Seus principais clientes são MAN, Mercedes-Benz, Volvo, Scania e Agrale, entre outros.

11-5096.8104

ligue e assine

TECHNI bus
TRANSPORTE COLETIVO E TRANSITO

EUROBUS

Ar Condicionado

- Caminhões
- Ônibus
- Veículos Especiais

Serviço Autorizado:

Oficina móvel - 24 hs
 ID Nextel 84*99522
 Cel: 11 - 7878.3911

Especializado em **THERMO KING** **RECRUSUL** **CLIMABUSS**

Venda de peças originais para todo o Brasil
 PABX: 11 3644.7748 | www.eurobus.com.br
 Rua Botocudos, 49 - V. Anastácio - São Paulo | SP

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

ABASTECIMENTO MONITORADO

GT Frota

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

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

O sistema GT Frota também contribui com significativos ganhos na gestão da manutenção.

DESPERDÍCIOS!

FRAUDES!

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

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

Ref.: 373

Ref.: 380.2

odim
DESDE 1933

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

REHEM BUS PARTS

AR CONDICIONADO
CLIMATIZAÇÃO • MULTIMÍDIA
APARELHOS • PEÇAS • SERVIÇOS

ACTIA • BOSCH • Carrier • CLIMABUSS • Compact Cool • DENSO

EUROAIR • HISPA CLD • IRIZAR • RECRUSUL SPHEROS • THERMO KING • Unielca

WWW.REHEM.COM.BR

MJM • TECNODIESEL •

www.mjmtecnodiesel.com.br

- Bicos Injetores e Turbinas
- Laudo téc. Opacidade certificado CETESB/IOA
- Reparação Inj. Eletrônica Diesel UIS/UPS Common Rail
- Serviços Especializados em Bombas

Rua Paratiji, 46 - Penha - Sao Paulo - contato@mjmtecnodiesel.com.br
Fone/fax 11 2641.9066 / 11 2642.1376 - Mobile: 11 7779.0525 - ID: 5*873101

Soluções que superam obstáculos

Plataforma elevatória eletro pneumática para ônibus

Leve
Durável
Funcional

Não agride o meio ambiente

CLIMABRAS
tecnologia em climatização e acessibilidade

Telefone/Fax: (54) 3211-0055
climabras@climabras.ind.br | www.climabras.ind.br

Ônibus terão enfoque especial no 18º Congresso da ANTP

Em outubro, no Rio de Janeiro, o 18º Congresso da ANTP discutirá todos os aspectos da mobilidade urbana e terá três estudos inéditos sobre ônibus

■ ALEXANDRE ASQUINI

Os ônibus são amplamente majoritários no atendimento à demanda do transporte público urbano no País, razão pela qual terão um enfoque especial no 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, organizado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), que acontecerá no período de 19 a 21 de outubro de 2011, no Centro de Convenções Sul América, no Rio de Janeiro. Questões que dizem respeito ao transporte público sobre pneus – incluindo os corredores exclusivos com grande aporte de tecnologia, internacionalmente conhecidos como Bus Rapid Transit (BRT), e também sistemas com algum grau de priorização dos ônibus nas vias – serão debatidas em diversas sessões do 18º Congresso, mas três Comissões Temáticas da ANTP elegeram o ônibus como seu foco prioritário e levarão ao encontro do Rio de Janeiro documentos consistentes e inéditos sobre esse modal.

ATRIBUTOS DO ÔNIBUS – O presidente da Comissão Técnica de Ônibus, engenheiro Cláudio de Senna Frederico, explica que, desde o final de 2010, essa comissão tem feito a discussão sobre o que chamou de “dificuldades e oportunidades” para melhorar o transporte por ônibus no Brasil, reunindo os pontos de vista dos diversos interessados: passageiros, operadores, gestores públicos e indústria. “O modal ônibus é, por larga margem – aproximadamente 90% – o sistema dominante de mobilidade urbana

no Brasil, e esse tipo de levantamento setorial, completo, está sendo realizado na ANTP pela primeira vez. Vamos apresentar os resultados desse estudo no 18º Congresso, no Rio de Janeiro”.

O especialista ressalta o aspecto prático do esforço da Comissão Técnica de Ônibus e se mostra otimista com as perspectivas que se abrem com o documento a ser divulgado: “O estudo virá acompanhado das recomendações a respeito dos meios necessários para tornar o ônibus um transporte de qualidade em qualquer cidade brasileira. Essas soluções, uma vez aplicadas, trarão resultados em curto espaço de tempo e a custos exequíveis, repercutindo não só na mobilidade, mas também no meio ambiente e economia do meio urbano”. Ele assinala ainda que os sistemas sobre pneus têm um grande potencial no sentido de contribuir para a requalificação urbana no País. “Sem dúvida nenhuma, os ônibus, por sua universalidade, tradição gerencial e empresarial – um exemplo quase singular na América Latina –, contando com uma indústria moderna, com flexibilidade e agilidade para reagir aos estímulos, deverá ser uma prioridade para a viabilização da recuperação de nossas metrópoles”.

SISTEMAS INTELIGENTES – A Comissão Técnica de ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte) trata de todas as aplicações que combinam informática e comunicações voltadas para o transporte público e o trânsito.

Essa comissão existe desde 2003 e vem acompanhando o largo avanço que se observa nesse campo. Levando em conta as perspectivas abertas pela implantação de BRTs e pelas alternativas que visam conceder alguma prioridade ao ônibus no viário, a comissão decidiu produzir um documento de recomendações destinado às empresas do segmento. “A ideia é mostrar quais são as funções de ITS que a operação de ônibus requer, o que precisa ser instalado, qual é a tecnologia, qual é a interação entre essa tecnologia e o pessoal que a operará, que dados precisam ser oferecidos para o operador e para o órgão gestor, e como disponibilizar informações para os usuários dos sistemas”, informa a presidente da Comissão Técnica de ITS e coordenadora técnica da ANTP, a arquiteta Valeska Peres Pinto.

Ela explica que a Comissão de ITS convidou para as suas reuniões representantes de operadores de ônibus, que levaram muitas indagações: O que precisamos contratar? Temos de contratar bilhetagem? Que equipamentos deveremos embarcar nos veículos? Como é preciso preparar nossa mão de obra para operar? Como vai ser o futuro terminal? No futuro, qual vai ser a função do atual despachante? Como administrar a frota? E se os órgãos gestores passarem a dar mais atribuições às operadoras? Já os representantes dos órgãos gestores apresentaram nas reuniões as suas dúvidas, as quais apontam principalmente para o

atendimento aos requisitos de modelagem e monitoramento do sistema, e quanto à obtenção das garantias de que os diferentes componentes tecnológicos previstos para o setor tenham efetiva conexão e funcionem adequadamente. "A principal preocupação dos gestores é ter um modelo regulatório adequado, que permita o controle de todo o sistema", disse a dirigente da ANTP. As reuniões da Comissão de ITS também tiveram a contribuição da indústria, que é responsável pelo fornecimento da tecnologia, dos equipamentos e por integrar as soluções. "A indústria precisa saber quais são e compreender exatamente as necessidades do operador". Por fim, participaram do processo representantes da academia, que está equidistante dos outros setores e é capaz de trazer uma visão da ciência e da norma.

Com um representante de cada um dos segmentos – operadores, gestores, indústria

e academia – se formou o que na Comissão Técnica de ITS se convencionou denominar 'Quarteto', um grupo responsável por sistematizar as informações definidas em diversas reuniões nos últimos meses. "Faltando dois meses para o 18º Congresso, o Quarteto está preparando um conjunto de resoluções, que conformam um checklist. Nesse checklist será considerado tudo o que é necessário em termos de sistemas inteligentes para os BRTs, e praticamente tudo o que estará ali se aplicará também para os sistemas mais simples, bastando que sejam dispensados certos itens. Com nosso documento, esperamos um impacto positivo em termos de informação e de orientação para o setor", conclui Valeska Peres Pinto.

O TEMA AMBIENTAL – O presidente da Comissão de Meio Ambiente, o engenheiro e sociólogo Eduardo Alcântara de

Vasconcellos, informa que essa comissão está preparando um documento com observações sobre o problema das relações do transporte com o meio ambiente e um conjunto de propostas que podem ser usadas para reduzir os impactos negativos. "É como uma contribuição geral para esse 18º Congresso da ANTP e para que possamos apoiar uma agenda brasileira de transporte e meio ambiente urbano".

Vasconcellos explica que há vários grupos atuando na Comissão Meio Ambiente e que o tema geral foi estruturado em subtemas específicos. Um dos subtemas é concernente à energia utilizada na operação dos ônibus no Brasil. O outro é a participação do setor público na formulação de políticas – o que inclui financiamento, orientação técnica e legislação, entre outros aspectos. O terceiro subtema focaliza a participação da iniciativa privada, que opera o sistema de transportes por

**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 Ten. Francisco Ferreira de Souza, 2520
41 3278-6461 Fax 3276-0519
Curitiba - Paraná - CEP 81670-010

ônibus. “O quarto subtema se refere à participação da sociedade e das organizações não governamentais, sobretudo, quanto à conscientização e à discussão das questões afetas

ao meio ambiente, à mobilidade e ao transporte”. As discussões que a Comissão de Meio Ambiente realizou nos últimos meses estarão resumidas num documento geral que servirá

de base para a sessão temática da própria comissão no 18º Congresso. “Além disso, esses temas estarão em sessões plenárias, maiores, e em sessões abertas, no Rio de Janeiro”. ■

CONGRESSO TERÁ 76 SESSÕES E APRESENTARÁ CERCA DE 259 COMUNICAÇÕES TÉCNICAS

Está disponível no Portal da ANTP (www.antp.org.nbr) a programação preliminar completa do 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, que acontecerá no período de 19 a 21 de outubro de 2011, no Rio de Janeiro, paralelamente à VII INTRANS - Exposição Internacional de Transporte e Trânsito. Serão 76 sessões, incluindo as sessões de abertura e de encerramento, e sessões especiais, como a solenidade de entrega do Prêmio ANTP de Qualidade e a Reunião Extraordinária do Fórum Nacional de Secretários(as) e Dirigentes de Transporte Urbano e Trânsito. Haverá dez sessões temáticas, organizadas pelas Comissões Técnicas da ANTP, cobrindo as áreas de Pesquisa de Opinião, Meio Ambiente, Trânsito, Transporte Metroferroviário, Bicicleta, ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte), Ônibus, Qualidade e Produtividade, Economia e Circulação & Urbanismo.

CONFERÊNCIAS PRINCIPAIS - Os grandes eventos e seus impactos na mobilidade urbana é um dos temas a serem abordados no conjunto das cinco conferências principais, que focalizarão ainda os temas da inclusão social, possibilitada pela integração temporal e pelo uso de cartões inteligentes, e do uso da tecnologia no monitoramento e gestão da mobilidade urbana, além de dois grandes temas globais: a Década Mundial de Segurança Viária – 2011/2020, mobilização convocada pela ONU e à qual o Brasil aderiu, e a conferência ambiental Rio+20, também estruturada pela ONU, e que fará um balanço das duas décadas que decorreram desde a conferência ambiental do Rio de Janeiro em 1992.

PAINÉIS - Os painéis de debate – 15 ao todo

– cobrirão temas concernentes a diferentes aspectos da mobilidade urbana. No campo do trânsito, as consequências da forma como vêm sendo utilizadas as motocicletas no Brasil, a melhoria da gestão do trânsito e conquistas e desafios da educação de trânsito. Haverá espaço para dois temas internacionais, com a discussão da realidade dos metrô na Europa e na América Latina, e a formulação de um cenário internacional do transporte público. Também terão lugar o tema da gestão da inovação para a sustentabilidade no setor e na sociedade, a questão da mobilidade para cidades sustentáveis e projetos de BRT no Brasil e nas cidades que serão sedes da Copa 2014. Estarão ainda em foco as perspectivas do transporte ferroviário, incluindo o Trem de Alta Velocidade (TAV) e o transporte ferroviário regional; o papel do transporte público na estruturação das regiões metropolitanas, o transporte urbano na macrometrópole de São Paulo, a questão da mobilidade urbana contraposta ao problema do aquecimento global, a pesquisa e qualificação dos profissionais do setor, e o tema da comunicação e do marketing aplicado ao transporte público.

TRABALHOS TÉCNICOS - Passada a data de inscrição e de entrega dos trabalhos finais, a Coordenação Geral do 18º Congresso contabilizou 259 comunicações técnicas a serem apresentadas em 37 sessões, distribuídas nos quatro eixos temáticos.

SALA RIO - Serão cinco as sessões marcadas para a Sala Rio – um espaço estruturado para que as organizações e entidades que atuam no setor e integram o Comitê Local do 18º Congresso apresentem e debatam planos, projetos e ações.

MOBILIDADE NA COPA - Durante o 18º Congresso da ANTP, uma oficina específica debaterá a mobilidade urbana para a Copa do Mundo de 2014, em 12 cidades brasileiras. O objetivo é contribuir para a capacitação das equipes técnicas dos diversos níveis de governo envolvidas na elaboração, execução e operação dos planos de mobilidade urbana para a Copa 2014. A oficina tem como público-alvo os responsáveis pela operação e controle das diversas dimensões envolvidas na mobilidade de visitantes, ‘família FIFA’, torcedores e população local nas cidades sede e entre elas, durante o evento. Tomando por base os ensinamentos extraídos das Copas da Alemanha e da África do Sul e do repertório da União Internacional de Transportes Públicos (UITP), as sessões da oficina, que contarão com expositores internacionais, analisarão o planejamento e a execução das ações de caráter nacional e no plano local.

VISITAS TÉCNICAS - Está programado um conjunto de nove visitas técnicas em datas próximas à realização do 18º Congresso da ANTP, sem custos extras para os congressistas. A maior parte das visitas será na terça-feira, 18 de outubro de 2011, data que antecede à abertura do 18º Congresso da ANTP, e também no dia 22 de outubro, sábado, dia posterior ao encerramento do encontro. As visitas abrangem: BRT Transoeste, Centro de Controle Operacional do Metrô-Rio, Teleférico do Morro do Alemão, Consórcio Intersul, Rio Card, três visitas ao Centro de Operações Rio (COR), Obra do Metrô da Barra da Tijuca, Sistema de Transporte Público de Niterói e Caminho Niemeyer, e Fábrica da Man-Volkswagen, em Resende-RJ.



18º CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

VII INTRANS
EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL
DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

RIO DE JANEIRO • 18 A 21 DE OUTUBRO DE 2011
CENTRO DE CONVENÇÕES SULAMÉRICA

Nova edição gratuita da Revista dos Transportes Públicos

Em versão digital, está gratuitamente disponível para consulta no Portal da ANTP a edição número 128 da Revista dos Transportes Públicos (Ano 33, 2º Quadrimestre de 2011). A publicação traz a íntegra de documento com propostas para redução do número de vítimas no trânsito, articulado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Conselho Estadual para Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes (Cedatt) – órgão colegiado instituído pelo governo paulista, e pelo Instituto de Engenharia (IE). Esse documento foi considerado a base da proposta oficial em discussão no Comitê Nacional de Mobilização

pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, organismo criado pelo governo federal e coordenado pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), do Ministério das Cidades, responsável por formular, até setembro de 2011, um plano nacional para redução do número de vítimas do trânsito, em respeito ao compromisso do Brasil diante da ONU ao aderir à Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito – 2011/2020, convocado pelo organismo multilateral.

Temas – O tema da segurança viária aparece também no editorial dessa edição Revista dos Transportes Públicos, assinado pelo

presidente da ANTP, o engenheiro Ailton Brasiliense Pires, e em artigo do perito forense, especializado em crimes de trânsito, Antenor Pinheiro, diretor regional da ANTP no Centro Oeste. O engenheiro e consultor Adriano Murgel Branco assina dois artigos, um com reflexões sobre o problema dos transportes e outro abordando o tema do transporte multimodal no Estado de São Paulo. Os outros textos tratam dos seguintes temas: incentivo a viagens pelo modo a pé, análise de indicadores de segurança viária, instrumentos para a análise dos espaços de mobilidade dinâmica e deslocamento de deficientes físicos em vias públicas.

Sistema atualiza tabela com tarifas de ônibus das maiores cidades

Acaba de ser atualizada a página do Sistema de Informação da Mobilidade Urbana (SiMob) no Portal da ANTP (www.antp.org.br), que disponibiliza gratuitamente para técnicos, autoridades, pesquisadores, jornalistas e outros interessados uma tabela com os valores de julho 2011 das tarifas de ônibus urbanos em capitais e cidades com mais de 500 mil habitantes.

Série histórica – O SiMob também coloca à disposição do público uma série histórica de valores das tarifas de ônibus urbanos no mesmo conjunto de cidades, entre junho de 2005 e julho de 2011. Os levantamentos entre junho de 2005 e setembro de 2007 foram feitos a intervalos maiores e a partir de 2008 ganharam caráter trimestral, o que facilita o trabalho dos estudiosos do setor.

Outros documentos – O Portal da ANTP mantém à disposição do público, via internet, um conjunto de documentos do Sistema de Informação da Mobilidade Urbana: o Relatório 2009, com dados atualizados até aquele ano sobre 438 cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes, onde estão 2/3 da frota nacional de veículos. Estão também disponíveis outros dois documentos: o ‘Relatório Comparativo 2003/2009’ e o ‘2006 – English Summary Report’. O SiMob agrega mais de 150 dados básicos, obtidos por meio de questionário enviado pela ANTP e preenchidos pelos responsáveis do transporte e trânsito municipais e metropolitanos. Os dados compreendem o transporte por ônibus (municipal e metropolitano), sistemas metroferroviários, trânsito e mobilidade urbana.

ANTP operará em sua nova sede a partir de 29 de agosto

Acontecerá nos dias 26 e 27 de agosto de 2011, sexta-feira e sábado, o processo de mudança do escritório da ANTP da Alameda Santos, próximo à Avenida Paulista, para a recém-adquirida sede própria da entidade, na Rua Marconi, 34, 2º andar, conjuntos 21 e 22, no centro da cidade de São Paulo. Retomada em 29 de agosto. De acordo com Cássia Maria Terence Guimarães, gerente administrativo-financeira, da ANTP, o domingo, 28 de agosto, será reservado para a organização do novo escritório e a expectativa é de que na segunda-feira, 29 de agosto de 2011, a ANTP esteja operando bem próximo de um padrão de normalidade.

CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO MBB SPRINTER VAN QUILÔMETRO/MÊS 2.500			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	813,88	0,2035	17,4
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	974,61	0,2437	20,8
LICENCIAMENTO	241,01	0,0603	5,1
SEGUROS	925,05	0,2313	19,7
SALÁRIO DE MOTORISTA			
SUBTOTAL CF	2.954,55	0,7386	63,0
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	520,80	0,1302	11,1
PNEUS	192,80	0,0482	4,1
COMBUSTÍVEL	849,60	0,2124	18,1
LUBRICANTE DE MOTOR	7,20	0,0018	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	2,00	0,0005	0,0
LAVAGEM	160,00	0,0400	3,4
SUBTOTAL CV	1.732,40	0,4331	37,0
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.686,95	1,1717	100,0

VEÍCULO ESCOLAR VOLARE V6 QUILÔMETRO/MÊS 3.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	718,80	0,2396	18,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	967,73	0,3226	24,5
LICENCIAMENTO	240,71	0,0802	6,1
SEGUROS	346,23	0,1154	8,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	0,00	0,0000	0,0
SUBTOTAL CF	2.273,47	0,7578	57,5
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	398,10	0,1327	10,1
PNEUS	272,10	0,0907	6,9
COMBUSTÍVEL	819,30	0,2731	20,7
LUBRICANTE DE MOTOR	7,50	0,0025	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	1,50	0,0005	0,0
LAVAGEM	180,00	0,0600	4,6
SUBTOTAL CV	1.678,50	0,5595	42,5
CUSTO TOTAL NO MÊS	3.951,97	1,3173	100,0

VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS COM AR VW 9.850 PIÁ QUILÔMETRO/MÊS 4.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	992,29	0,2481	12,5
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.326,33	0,3316	16,7
LICENCIAMENTO	297,73	0,0744	3,7
SEGUROS	474,53	0,1186	6,0
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.177,64	0,5444	27,4
SUBTOTAL CF	5.268,52	1,3171	66,2
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	852,40	0,2131	10,7
PNEUS	250,80	0,0627	3,2
COMBUSTÍVEL	1.274,80	0,3187	16,0
LUBRICANTE DE MOTOR	17,60	0,0044	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	10,80	0,0027	0,1
LAVAGEM	280,00	0,0700	3,5
SUBTOTAL CV	2.686,40	0,6716	33,8
CUSTO TOTAL NO MÊS	7.954,92	1,9887	100

VEÍCULO FRETAMENTO OF-1418 - MARCOPOLO IDEALE QUILÔMETRO/MÊS 5.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.278,01	0,2556	10,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.731,02	0,3462	13,8
LICENCIAMENTO	362,08	0,0724	2,9
SEGUROS	619,31	0,1239	4,9
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.627,62	0,5255	21,0
SUBTOTAL CF	6.618,04	1,3236	52,8
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.329,00	0,2658	10,6
PNEUS	640,50	0,1281	5,1
COMBUSTÍVEL	3.540,50	0,7081	28,3
LUBRICANTE DE MOTOR	33,50	0,0067	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	13,50	0,0027	0,1
LAVAGEM	350,00	0,0700	2,8
SUBTOTAL CV	5.907,00	1,1814	47,2
CUSTO TOTAL NO MÊS	12.525,04	2,5050	100,0

VEÍCULO RODOVIÁRIO K 380 - MARCOPOLO PARADISO 1550 QUILÔMETRO/MÊS 10.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	3.005,95	0,3006	11,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	4.008,54	0,4009	15,0
LICENCIAMENTO	724,23	0,0724	2,7
SEGUROS	1.274,80	0,1275	4,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.627,62	0,2628	9,8
SUBTOTAL CF	11.641,14	1,1641	43,5
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	5.848,00	0,5848	21,9
PNEUS	809,00	0,0809	3,0
COMBUSTÍVEL	7.648,00	0,7648	28,6
LUBRICANTE DE MOTOR	67,00	0,0067	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	20,00	0,0020	0,1
LAVAGEM	700,00	0,0700	2,6
SUBTOTAL CV	15.092,00	1,5092	56,5
CUSTO TOTAL NO MÊS	26.733,14	2,6733	100,0

VEÍCULO URBANO OF-1418 - MARCOPOLO TORINO QUILÔMETRO/MÊS 5.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.701,70	0,3403	10,9
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.861,01	0,3722	11,9
LICENCIAMENTO	379,39	0,0759	2,4
SEGUROS	804,54	0,1609	5,2
SALÁRIO MOTORISTA	4.582,16	0,9164	29,4
SUBTOTAL CF	9.328,80	1,8658	34,9
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.406,00	0,2812	9,0
PNEUS	640,50	0,1281	4,1
COMBUSTÍVEL	3.824,00	0,7648	24,5
LUBRICANTE DE MOTOR	33,50	0,0067	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	10,00	0,0020	0,1
LAVAGEM	350,00	0,0700	2,2
SUBTOTAL CV	6.264,00	1,2528	23,4
CUSTO TOTAL NO MÊS	15.592,80	3,1186	116,7

Marcopolo fecha semestre com aumento no lucro líquido

A Marcopolo S.A., encarregadora de ônibus, fechou o primeiro semestre com lucro líquido consolidado de R\$ 152,1 milhões, o que representou um crescimento de 2,7% em relação aos R\$ 148,1 milhões contabilizados nos seis meses de 2010. A receita operacional líquida teve um avanço de 8,8%, chegando a R\$ 1,53 bilhão. A empresa credita o desempenho positivo ao contínuo e sustentado crescimento do mercado interno – 10,1% maior que no ano passado – e à expansão dos negócios das suas filiais no exterior de quase 6%.

José Rubens de la Rosa, diretor-geral da Marcopolo, afirma que a perspectiva da empresa para o aumento da demanda dos clientes do mercado brasileiro se confirmou e foi o principal fator para o crescimento dos negócios. O executivo informa que desde 2009 os operadores de transporte vêm

investindo na renovação e ampliação de suas frotas, o que refletiu no aumento dos pedidos, inclusive de modelos mais sofisticados, como os rodoviários.

A expectativa da empresa é que as vendas avancem ainda mais ao longo deste ano. Em razão deste bom desempenho, reveriu a sua previsão para 2011 e elevou a expectativa de receita líquida de R\$ 3,15 bilhões para R\$ 3,25 bilhões e a produção global de 29.300 para 30.200 unidades, o que representará um crescimento de 9,6% sobre 2010.

Nos seis meses de 2011 a produção mundial da Marcopolo totalizou 14.253 unidades (9.313 unidades no Brasil e 4.940 no exterior), volume 9,5% superior às 13.014 unidades fabricadas no mesmo período de 2010 (8.516 no Brasil e 4.498 no exterior). A Argentina aumentou o seu volume em 99,3%, a Colômbia em 46,5% e o México em 44,8%.

MAN atinge produção de meio milhão de veículos



Com quase 15 anos de operação a MAN Latin America atingiu um resultado histórico com a produção de quase meio milhão de veículos. Graças ao inédito processo produtivo do Consórcio Modular, a montadora chega aos 30 anos de existência com uma produção total de 640 mil veículos e com o título de líder no mercado brasileiro de caminhões há quase nove anos consecutivos.

“Graças à flexibilidade e à inovação de Resende, nos tornamos os maiores fabricantes e exportadores de caminhões do País. E, sem dúvida, o empenho de todos os envolvidos no negócio – nossos colaboradores, parceiros e revendedores – foi fundamental para

a competitividade de nossa fábrica”, diz Roberto Cortes, presidente da MAN Latin America.

De 1981 a 1996, as operações de caminhões e ônibus da Volkswagen do Brasil produziram 140 mil veículos nas fábricas de São Bernardo do Campo e Ipiranga, em São Paulo (SP). Em 1º de novembro de 1995, foi aberta uma linha de montagem experimental num galpão alugado no polo industrial de Resende (RJ), para teste do Consórcio Modular durante um ano. Pronta em 1º de novembro de 1996, a fábrica definitiva passou a operar em um turno de produção, com cerca de mil pessoas. Hoje, Resende trabalha em três turnos e emprega quase 7 mil funcionários.

Grupo Auto Sueco prevê alta de 130% nas vendas com o Volvo B 270F

O Grupo Auto Sueco, maior rede de concessionárias de caminhões e ônibus Volvo da América Latina, prevê um aumento de cerca de 130% nas vendas em 2011 por conta do início da produção do modelo B270F, com motor dianteiro, voltado para o transporte urbano e rodoviário de pequenas distâncias. “É a primeira

vez que a Volvo adota o motor dianteiro em seus chassis e isso vai ampliar consideravelmente nosso mercado”, afirma Arnaldo Teixeira, gerente comercial de ônibus do Grupo Auto Sueco.

Em seu balanço a revenda registrou desempenho positivo, com os resultados do primeiro semestre representando



do 45% das vendas de ônibus da Volvo no País, volume que superou em 12,59% os seis meses de 2010.

Segundo a autorizada, os maiores negócios foram fir-

mados com empresas de transporte urbano. “A grande diferença em relação ao ano passado é que ampliamos o nosso leque de clientes e de produtos comercializados. Em 2010 nossas vendas ficaram concentradas em alguns poucos grupos econômicos”, comenta Teixeira.



QUEM PLANTA RESPONSABILIDADE COLHE CONFIANÇA



É bom pra você, é bom pro planeta.

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



www.fras-le.com

Respeite a sinalização de trânsito.

© Todos os nomes dos produtos Mobil constantes nesta peça são marcas registradas da Exxon Mobil Corporation ou de uma de suas subsidiárias. A Cosan Combustíveis e Lubrificantes S.A. é a distribuidora autorizada pela Exxon Mobil Corporation para o desenvolvimento da atividade de distribuição de produtos Mobil no Brasil, sendo sua a responsabilidade pelo exercício local dessa atividade.

SEM A ROUPA
FICA MAIS
INTERESSANTE.



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

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

