



TECNOLOGIA EMBARCADA AGREGA QUALIDADE AO TRANSPORTE PÚBLICO

**Mercedes-Benz
reforça inspeção na fase
do encarroçamento**

**Scania intensifica
ações para ficar ainda
mais forte no rodoviário**

**Ônibus elétrico Volvo
entra em operação regular
na cidade de Gotemburgo**

**Iveco inicia a comercialização
do chassi 170S28 para aplicação
urbana e rodoviária**

**Michelin lança no Brasil
a marca BF Goodrich,
com pneus da linha intermediária**

**Crise econômica afeta
encomendas pelo setor
de fretamento**

**Case da Cittati
em Juiz de Fora vira destaque
da UITP na Itália**





CARUANA FINANCEIRA

Produtos e serviços financeiros para as empresas de ônibus.

FINANCIAMENTO DE ÔNIBUS

Estruturamos as operações de crédito corporativo através das parcerias com as principais montadoras e revendedoras do mercado para aquisição de ônibus novos ou usados.

- CRÉDITO DIRETO AO CONSUMIDOR – CDC
- CAPITAL DE GIRO

Saiba mais:

(11) 5504-7894 - (11) 5504-7865

CARTÕES (VAREJO)

As modalidades oferecidas atendem de forma simples e prática às necessidades dos colaboradores da sua empresa.

- CARTÃO DE CRÉDITO CONSIGNADO
- CARTÃO FRETE

Saiba mais:

(11) 5504-7848

OPÇÕES PARA INVESTIMENTO

Oferecemos aos investidores produtos com excelente rentabilidade, solidez e transparência.

Saiba mais:

(11) 5504-7845



CARUANA
FIDES - HONOR - LABOR

ATENDEMOS TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

WWW.CARUANAFINANCEIRA.COM.BR – COMERCIAL.CARUANA@CARUANAFINANCEIRA.COM.BR

CARUANA S/A SOCIEDADE DE CRÉDITO, FINANCIAMENTO E INVESTIMENTO

FINANCIAMENTO PARA O SEGMENTO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Transporte público tenta atrair passageiros com tecnologia embarcada

Um passado de crise econômica e baixo investimento afetaram por décadas a qualidade do transporte público nas grandes cidades brasileiras. Aos operadores, cabia oferecer o mínimo ao usuário, que sofreu com a incapacidade de prestação de bons serviços em um país em desenvolvimento como o Brasil.

O país ainda continua com dificuldades de modernização de sua infraestrutura viária, condição vital para conseguir dar um salto de qualidade no transporte público urbano. Mas, em razão da melhora do poder econômico, a sociedade vem colocando pressão sobre gestores e operadores para uma mudança de paradigmas.

Com os avanços proporcionados pela indústria, os operadores tentam atrair novos usuários com ônibus cada vez mais equipados e modernos. Os grandes modelos articulados e biarticulados já começam a fazer parte da paisagem urbana de metrópoles como São Paulo.

Com grandes salões, estes veículos de design inovador proporcionam viagens mais agradáveis. O piso rebaixado e os elevadores de entrada também melhoram a acessibilidade, principalmente, para os deficientes físicos e idosos.

Suspensão a ar, motores mais potentes, câmbios automáticos e ar condicionado proporcionam menor ruído e mais conforto interno aos passageiros e tripulação. Além disso, aposta-se na comunicação móvel, ou seja, instrumentos que permitam ao usuário manter-se conectado enquanto viaja.

Para isso, há disponibilidade de tomadas USB para carregamento de baterias de celulares e tablets, sinal wi-fi e câmeras de filmagem para espantar mal intencionados. Para melhorar a operação, há sistemas de telemetria e bilhetagem biométrica.

O transporte público no Brasil ainda está longe do padrão europeu, por exemplo. Mas há um inegável esforço em se mudar o conceito de um serviço que não se preocupava muito com a satisfação do usuário. O caminho é longo e o resultado virá a médio e longo prazos. Será decisivo para melhorar a nossa mobilidade.

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

COLABORADORES

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

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Elcio Raffani
elcio@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

Vanessa Rodrigues
vanessa@otmeditora.com.br

Glenda Pereira
glenda@otmeditora.com.br

CURSOS CORPORATIVOS

Gabriel Menezes
cursoscorporativos@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com.br

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

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

Tiragem

10.000 exemplares

Impressão

AR Fernadez

Assinatura anual: TM R\$ 250,00 (seis edições e quatro anuários);
TB R\$ 225,00 (Seis edições e três anuários).

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

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



**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:



SUMÁRIO

TECNOLOGIA

• Operadores compensam deficiência do transporte público com ônibus urbano mais sofisticados, confortáveis e seguros 6

• Áudio, USB, TV digital e câmeras de vigilância são itens encontrados cada vez mais nos ônibus do Rio de Janeiro 16

• Com operação em cinco cidades diferentes, MobiBrasil apresenta sistemas inteligentes para cumprir exigências dos gestores 20

ENCARROÇAMENTO

Mercedes-Benz realiza inspeções na montagem de carrocerias e auditorias para evitar problemas e perda de garantia com os seus chassis 24

HÍBRIDOS

A Volvo vai trazer para testes em Curitiba o ônibus articulado elétrico híbrido, um projeto global da fabricante sueca 28

ELÉTRICOS

Entram em operação regular na cidade sueca de Gotemburgo, os ônibus elétricos plug-in Volvo em testes há um ano 30

NEGÓCIOS

Viação Piracicabana de São Paulo, Cidade de Castro e Santana do Paraná adquirem ônibus Marco-polo para operações urbanas e rodoviárias 34

CONCESSIONÁRIAS

Com novas instalações na Grande Curitiba, a Savana adota conceito moderno que propicia maior agilidade nos serviços para veículos comerciais 36

MONTADORAS

• Com a prevista regulamentação das linhas interestaduais, Scania realiza ações para aumentar vendas do rodoviário K 360 38

• Scania vende para o Chile ônibus com equipamento que mantém distância de veículos à frente, aumentando a segurança dos passageiros 42

MOBILIDADE URBANA

• Para garantir qualidade na operação do transporte público, cidades precisam investir na tecnologia da informação e sistema multimodal 44

• Levantamento aponta que o Brasil tem 144 projetos em andamento de BRT, corredores e faixas exclusivas para priorizar uso do ônibus 48

COMPONENTES

Mercedes-Benz coloca eixo traseiro mais leve nos chassis da linha OF de 15 e 17 toneladas para facilitar montagem e manutenção 50

IVECO

A fabricante de Sete Lagoas iniciou a comercialização do seu chassi de ônibus 170S28 para aplicação urbana e rodoviária 52

SEGURANÇA VIÁRIA

Brasil começa a traduzir norma que vai ajudar empresas de transporte a reduzir o número de mortos e feridos nas estradas 54

PNEUS

• Michelin passa a fabricar no Brasil radiais da marca BFGoodrich para disputar com marcas médias no segmento de ônibus e caminhões 56

• Goodyear lança ferramenta para medição de sulcos e pressão; dados podem ser analisados à distância por meio do celular 58

FRETAMENTO

• Fortemente afetado pelos efeitos da crise econômica, setor diminui encomendas aos fabricantes de chassis e carrocerias de ônibus 60

• Gestores do transporte público passam a ter acesso aos operadores com inclusão de dados do setor no sistema de informações SIM 62

RODOVIÁRIO

Empresas de tecnologia buscam homologação junto à ANTT para fornecer dados aos operadores de linhas rodoviárias 64

FROTA

Maior e menos velha, frota de caminhões e ônibus tende a crescer em ritmo lento neste ano em razão da crise econômica 66

URBANO

Em congresso da UITP na Itália, cidade de Juiz de Fora é apresentada como case de mobilidade em plataforma desenvolvida pela Cittati 68

BILHETAGEM

Com aplicação no metrô e trens da CPTM, cartão BOM agregará mais um milhão de usuários na Grande São Paulo 77

VLT

Começa a operação provisória do sistema sobre trilhos de São Vicente ao longo de seis quilômetros em linha da Baixada Santista 81

MERCADO

Produção de chassis e carrocerias acumulam queda expressiva no primeiro quadrimestre, um dos piores vivenciados pela indústria do ônibus 82

SEÇÕES

Editorial 3 | Panorama 73



C/PAC

MAIS FACILIDADE PARA VENDER SEU USADO E RENOVAR SUA FROTA EM APENAS UM CLIQUE

Todos juntos fazem um trânsito melhor.

Pratique a
matemática
Volvo



PROGRAMA DE SEMINOVOS ÔNIBUS VIKING.

Agora ficou mais fácil renovar a sua frota. Com o Programa de Seminovos Ônibus Viking da Volvo, você anuncia online a venda dos seus ônibus usados e consegue os recursos necessários para investir na qualidade, economia e segurança de uma nova frota Volvo. Com mais essa facilidade, pode colocar na ponta do lápis: antes mesmo de comprar um Volvo, você já sai ganhando.

Faça as contas. Um Volvo soma produtividade ao seu negócio.

www.volvo.com.br/onibus

Ônibus Volvo. Qualidade de vida no transporte



Tecnologias embarcam nos ônibus urbanos

Para aumentar a eficiência operacional e a segurança, além de oferecer mais conforto aos passageiros, empresas ampliam uso de tecnologias embarcadas nos ônibus das grandes cidades

■ AMARILIS BERTACHINI

Cento e vinte anos após a invenção do ônibus motorizado, uma nova onda cobre a indústria do setor com o desafio de tornar os veículos cada vez mais avançados tecnologicamente. Dispositivos que aumentam a segurança durante o transporte, como câmeras de filmagem e botão de pânico; componentes que propiciam mais conforto para os passageiros, entre elas tomadas USB para carregar os atualmente indispensáveis smartphones e tablets; e soluções que possibilitam maior eficiência da operação, como sistemas de

comunicação em tempo real entre o motorista e os operadores, fazem parte de um pacote de tecnologias embarcadas que começam a se tornar integrantes da realidade dos novos ônibus urbanos.

Os operadores passam a contar com sistemas de telemetria que permitem o monitoramento, em tempo real, da localização e do estado do veículo, número de passageiros sendo transportados e comunicação

instantânea com o motorista. Para maior segurança, os veículos estão sendo equipados também com sistemas de gravação de imagens internas e externas, sistemas de alarme e pânico e bilhetagem com biometria.

Já os motoristas têm se beneficiado com os novos veículos que chegam na renovação de frota com transmissão



automática de informações, colunas de direção ajustáveis e poltronas com suspensão pneumática para maior ergonomia.

As grandes cidades, que têm sistemas de transportes de maior demanda e que vêm adotando sistemas mais elaborados, como os BRTs (Bus Rapid Transit) e corredores exclusivos, são as que costumam requerer mais recursos em seus veículos. “Comumente é possível acessar, através de aplicativos, a situação operacional do sistema, bem como a localização e previsão de chegada do próximo ônibus em determinada parada. Cidades como Curitiba (PR), São Paulo (SP), Goiânia (GO), Belo Horizonte (MG), Porto Alegre (RS) e Rio de Janeiro (RJ) têm estruturado seus sistemas de modo a otimizar a malha de transportes públicos, empregando sistemas que interferem na sinalização de trânsito e priorizam a circulação dos coletivos”, declara Petras do Amaral Santos, gerente de design e inovação da maior fabricante de carrocerias do país, a Marcopolo.



Sistema de bilhetagem com biometria facial



Sistemas de monitoramento, telemetria e localização

Diversos editais recentes têm tornado muitos equipamentos obrigatórios, como o sistema de telemetria e ar condicionado em São Paulo, suspensão pneumática em veículos com configuração de motor dianteira em Belo Horizonte e gravação de imagens no Rio de Janeiro.

Santos destaca que a indústria do setor tem buscado constantemente o aprimoramento das tecnologias voltadas à segurança e conforto. Exemplos recentes são a adoção, por um número maior de operadores, de ar condicionado nos veículos, internet gratuita, painéis de informação de viagem, iluminação interna com lâmpadas Led – mais eficientes –, sintetizadores de voz para anúncio das paradas e operação inteligente de portas. Os veículos Marcopolo também têm saído de fábrica equipados com melhores sistemas de iluminação externa e com a adoção de itens de segurança como sistema de acendimento diurno dos faróis e indicadores em Led.

CAIO – Maior fabricante no segmento de ônibus urbanos do país, principalmente para o mercado paulista, a Caio Induscar também tem atendido às solicitações de seus clientes para a implantação de novos itens embarcados, entre eles o Multiplex, um sistema de comando inteligente, de uso do motorista, que identifica as falhas no sistema elétrico do veículo.

Segundo Mauricio Cunha, diretor industrial da Caio Induscar, é comum também hoje em dia agregar a instalação de sistemas de telemetria, que coletam automaticamente sinais de falha e de desempenho operacional do veículo; sistemas de monitoramento que captam aspectos como localização, velocidade e tempo que o veículo permanece parado; câmeras de vídeo; e terminais de dados do motorista, que são computadores de bordo que permitem troca de informações entre o motorista e a central de operações.



SPTrans homologou novos modelos de validadores, com capacidade de armazenar e transmitir dados e fotos via wi-fi

Para auxiliar na gestão, há ainda o contador de passageiros, instalado sobre as portas de entrada e saída dos usuários, que captura dados sobre a lotação de cada ônibus e os envia a um centro de controle. Isto permite que em caso de superlotação outro ônibus seja enviado para reforçar e atender ao itinerário.

Nos itens direcionados aos passageiros, as encomendas para a Caio têm sido de sistemas de comunicação por voz entre motorista e passageiro; painéis internos e externos com dados sobre próxima parada, itinerário da viagem e também informações institucionais da operadora; roteador wi-fi para acesso à internet pelos usuários; pontos de entrada USB para carregamento de equipamentos como smartphones, tablets e celulares e sistema de ar condicionado.

O executivo da Caio destaca que desde outubro de 2008, o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia



Frota de São Paulo recebeu sistema com câmeras que permitem controlar o embarque e o desembarque dos passageiros

(Inmetro), tornou obrigatório o uso de elevadores nas carrocerias urbanas. Em outubro de 2014, lançou a Portaria 450 determinando que o elevador passará a ser obrigatório em ônibus rodoviários a partir de 1 de janeiro de 2016. Elevadores

e plataformas para acessibilidade, segundo ele, também são itens que já estão sendo incorporados às carrocerias.

Em sua avaliação, as cidades de Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo são as com o

maior número de ônibus que utilizam tecnologias embarcadas.

SÃO PAULO – “Todas as empresas concessionárias, associadas ao Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), estão empenhadas na modernização da frota de ônibus urbanos, com o objetivo de oferecer mais conforto, comodidade e qualidade, tanto aos operadores dos veículos quanto aos passageiros”, declara Francisco Christovam, presidente do SPUrbanuss.

Ele ressalta que, assim como nos últimos anos foram incorporados aos ônibus equipamentos como suspensão pneumática, câmbio automático, bancos anatômicos, motor traseiro e direção hidráulica, para os passageiros o conforto veio em forma de piso baixo, ar condicionado, wi-fi gratuito e sistemas de travamento das portas, que só permitem a circulação dos ônibus quando fechadas. Christovam



Gestores passam a exigir conferência eletrônica de passageiros, wi-fi e painéis multimídia

destaca que outros componentes importantes também têm sido incorporados à frota, como o AVL (Automatic Vehicle Location), sistema em que a tecnologia GPS é utilizada para o monitoramento de veículos, e as câmeras internas, que permitem ao operador controlar o embarque e o desembarque dos passageiros.

Porém, detentora da maior frota de ônibus urbanos do país, com 14.753 veículos, a cidade de São Paulo ainda engatinha na direção de modernizar tecnologicamente seus carros. A cidade tem apenas 254 veículos no sistema municipal de transporte equipados com wi-fi e 114 com ar condicionado. Segundo comunicado do órgão gestor municipal, a São Paulo Transporte (SPTrans), a implantação destas e de outras tecnologias no interior dos ônibus continua ocorrendo de forma gradativa, como parte do processo de modernização do sistema de transportes na cidade.

A meta é que, até o fim deste ano, o sistema chegue a ter mil veículos circulando com equipamentos de ar condicionado em toda a cidade. A tendência é que a inclusão deste equipamento estenda-se para toda a frota, porque exigência neste sentido deverá ser incluída na próxima licitação para a operação do sistema, cujo edital será previsto para meados do ano e que é cotado como um dos eventos mais aguardados pelo mercado de ônibus em 2015.

O uso dos ônibus com ar condicionado em São Paulo foi um tema controverso no passado porque os usuários preferiam as janelas abertas à climatização artificial. Os ônibus refrigerados têm os vidros selados e o equipamento é ligado junto com o veículo, de modo que o motorista não tem interferência no seu funcionamento. "Como os coletivos não têm janelas, a premissa é que o ar refrigerado circule pelo carro como um todo. No entanto, quando recebe reclamação pontual de mau funcionamento, constando qual

o prefixo ou a linha, a SPTrans faz uma vistoria no veículo para verificar se há falhas e determinar sua correção", afirma a SPTrans, através de sua assessoria de imprensa.

BILHETAGEM – O sistema de bilheteagem eletrônica de São Paulo no embarque dos coletivos é um dos mais avançados e eficientes do país. Para torná-lo mais seguro no combate a fraudes no Bilhete Único, a SPTrans homologou novos modelos de validadores que apresentam tecnologia avançada, com capacidade de armazenamento e transmissão de dados e fotos por meio de wi-fi. "Os novos equipamentos dispõem da tecnologia anti-fraude, que capta a imagem dos usuários do Bilhete Único Especial, para idosos e para deficientes. O objetivo é identificar se o Bilhete Especial está sendo utilizado de forma correta ou, eventualmente, indevida, por terceiros", explica a SPTrans, em nota.

Até o final de fevereiro deste

Comunicação em tempo real entre o motorista e os operadores fazem parte dos novos pacotes de tecnologia embarcada

ano já haviam sido instalados 10.100 novos validadores eletrônicos com câmeras de reconhecimento facial, o que equivale a aproximadamente 68% da frota total do sistema. As fotos captadas na catraca, que indicam erro ou fraude, são analisadas uma a uma. O objetivo é que os validadores sejam programados para que identifiquem fraudes por meio de biometria facial – formato do rosto, distância dos olhos e outras características. Quando há algum flagrante de uso indevido, a SPTrans retém o cartão e o cancela.

A SPTrans credenciou o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) para ser um laboratório de teste dos futuros equipamentos e dispositivos a serem instalados




Tecnologia, conforto e segurança. Chassis de ônibus Mercedes-Benz, o Mercedes-Benz da galera.

Pensando no coletivo. Pensando no futuro.



Quando a Mercedes-Benz cria um chassis ela pensa em tudo, especialmente no coletivo. É por isso que hoje ela oferece soluções com a mais completa linha do mercado. Produtos que entregam eficiência, rentabilidade, e que garantem maior desempenho, economia, conforto e respeito ao meio ambiente. Porque para a Mercedes-Benz, investir em mobilidade urbana é investir na qualidade de vida das cidades.

 mercedesbenzonibus

CRC: 0800 970 9090 | www.mercedes-benz.com.br



Na cidade somos todos pedestres.

120
ANOS DE
ÔNIBUS
NO MUNDO

Uma marca do Grupo Daimler.



Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.



nos novos ônibus que vão renovar a frota da cidade. As especificações das soluções de tecnologia embarcada foram determinadas de acordo com as necessidades da SPTrans para o planejamento e o monitoramento da operação. Alguns itens foram considerados imprescindíveis para o controle da frota, como o circuito fechado de TV para transmitir imagens internas e externas do veículo à central de operação, e o sistema de monitoramento dos componentes mecânicos e eletrônicos dos ônibus.

Segundo informações divulgadas pelo IPT, as exigências incluem também o contador de passageiros, que confere eletronicamente o número de usuários por meio de sensores instalados nas portas de entrada/saída; o terminal de dados, cuja função principal é a troca de informações entre o motorista, o veículo e o Centro de Controle de Operações; rede wi-fi para os passageiros; e painéis multimídia e letreiros, que permitem a alteração do nome da linha exibido no letreiro eletrônico externo sem a atuação do operador.

O IPT também foi credenciado para operar como um Organismo de Inspeção Designado (OID), e fará a inspeção dos equipamentos instalados nos ônibus para confirmar se a execução foi feita de acordo com a maneira como foram homologados.

Segundo Silvio Munhoz, diretor de vendas de ônibus da Scania do Brasil, na licitação de São Paulo haverá um caderno específico sobre automação da frota, que vai cuidar de quais são as especificações e necessidades para a operação, incluindo as áreas de telemetria, posicionamento e segurança interna. Ele destaca que atualmente as montadoras usam em seus veículos o sistema digital CAN, que facilita a transmissão de informações, e acrescenta que os sistemas de gestão de logística estão agregando um pouco de gestão da

São Paulo quer chegar até o fim deste ano com mil veículos equipados com ar condicionado

frota, com informações sobre onde está o veículo, se está ligado ou desligado e a que velocidade está transitando.

Mundialmente a Scania tem tecnologias com vários níveis de sofisticação, até a personalização de acordo com o que o operador quer, porém, no Brasil, a montadora ainda não entrou com esses sistemas. “Temos impedimentos jurídicos, mas acho que este ano vamos poder começar a divulgar um sistema de gestão do veículo bastante sofisticado e interessante, que já temos no resto do mundo todo, mas não no Brasil”, antecipa o diretor da Scania.

MODELO – Uma das operações de transporte urbano de passageiros mais avançadas tecnologicamente no país é a da empresa Metra, na região do ABC Paulista, que opera os 33 quilômetros do Corredor ABD (São Mateus-Jabaquara e Diadema-Berrini).

Da frota de 265 ônibus, incluindo trólebus, híbridos e motores diesel, 53 veículos, ou cerca de 20%, oferecem internet grátis durante a viagem para os passageiros. Por dia, são registradas cerca de três mil conexões de internet por wi-fi dentro dos ônibus da Metra. A meta da empresa é expandir esse serviço para toda a frota. “Acreditamos que este número vá crescer significativamente nos próximos meses, pois ainda é uma novidade e logo mais se popularizará entre os nossos passageiros. Estamos preparados para isso”, afirma José Lindolfo, responsável pela área de operação da Metra.

Para divulgar o serviço, a empresa espalhou avisos sobre a novidade dentro dos ônibus e nas 110 paradas do Corredor ABD, por onde passam as 13 linhas operadas pela Metra. Por enquanto, a inovação está nos ônibus que circulam pelas linhas conhecidas como troncais, que ligam grandes distâncias como a 285 São Mateus/Ferrazópolis; a 287 Santo André/



Novos itens embarcados incluem o Multiplex, que identifica falhas no sistema elétrico

Diadema e a 288 Ferrazópolis/Jabaquara.

A Metra tem investido em tecnologia para aumentar o conforto dos passageiros: está com cerca de 70% da frota equipada com ar condicionado e parte dos ônibus já oferece tomadas para recarga de celulares, tablets e outros aparelhos eletrônicos. Nas 110 paradas do Corredor São Mateus/Jabaquara foram instaladas placas com QR Code, que permite ao passageiro se localizar ao descer do ônibus da Metra. Ele pode abrir um link do Google Maps que mostra a localização exata do ponto em que ele está e lhe permite traçar o melhor roteiro para chegar ao seu próximo destino, assim como identificar o posto credenciado de venda de bilhetes mais próximo do local, caso precise ir até lá.

MONITORAMENTO – Uma tecnologia de videomonitoramento veicular, mais comumente usada somente por empresas de transporte de valores, começa a ser procurada por pais que querem acompanhar seus filhos, em tempo real, durante

o trajeto de ônibus até a escola. O acesso às informações pode ser disponibilizado para os pais por meio de senhas, em smartphones, tablets e computadores, para que eles possam acompanhar como seus filhos estão sendo transportados.

Segundo a empresa Relm Chatral Telecomunicações, que comercializa a tecnologia, o sistema integrado de monitoramento e vigilância a distância é feito graças a um sistema equipado com GPS e câmeras internas instaladas nos veículos, que permitem a gravação de imagens e áudio, transmitidas via 3G durante o trajeto.

Um software dedicado permite a operação do equipamento eletrônico de segurança a partir de uma central de monitoramento nas dependências da própria instituição de ensino. Uma câmera frontal permite ter a mesma visão do motorista, uma segunda fica posicionada acima dele para mostrar como ele conduz o veículo e mais duas câmeras fazem o monitoramento das crianças, acomodadas no interior do ônibus. ■

RENTAB E CON



Century

PB

i6

Faça revisões em seu veículo regularmente



www.irizar.com.br

ILIDADE FORTO



i6 Plus

Rio avança nas modernidades

Operadoras do Rio de Janeiro equipam veículos com sistemas de áudio, entradas USB, telas de TV digital, câmeras de vigilância e itens que aumentam a acessibilidade

■ AMARILIS BERTACHINI



Ônibus com acesso gratuito à internet e outras facilidades começam a circular no Rio

O Rio de Janeiro está testando suas primeiras linhas com todos os ônibus equipados com acesso gratuito à internet. São 36 veículos do tipo rodoviário, da empresa Expresso Recreio, em operação nas linhas 2329 e 2333, que fazem a ligação entre o Recreio dos Bandeirantes e o centro; e mais 40 ônibus rodoviários das linhas 2343 e 2344, da empresa Ideal, que seguem em trajetos entre a Ilha do Governador e o centro.

Além do sistema wi-fi, os 36 ônibus da Expresso Recreio e nove da Ideal são equipados com saídas de áudio independentes para rádio ou TV e entradas USB individuais que podem ser utilizadas para carregar equipamentos eletrônicos. Os veículos contam ainda com três telas de TV LCD com sinal digital.

“A nossa opção foi fazer investimentos

para melhorar a percepção do passageiro em relação à viagem. Por isso, montamos uma espécie de estação de trabalho ou estúdio no próprio ônibus, em que o passageiro realmente aproveita o tempo em que está em deslocamento para acessar, gratuitamente, a internet, utilizando seu celular, tablet ou computador”, explica Vinícius Colonese, diretor da Expresso Recreio, empresa do consórcio Transcarioca.

Na avaliação de Colonese, esta pode ser uma forma de atrair novos passageiros porque o usuário até aceita deixar o carro em casa, se tiver à disposição o mesmo conforto do automóvel: ar condicionado, televisão, som, USB, e com a vantagem de que não precisa dirigir e nem procurar vaga de estacionamento.

“O passageiro pode se sentir em uma verdadeira estação de trabalho, consegue acessar a internet e carregar o celular ou qualquer outro dispositivo eletrônico, computador móvel ou tablet no ônibus. E tem também um equipamento de áudio individual. Nosso objetivo é investir no conforto do passageiro. Além disso, um ônibus deste sistema tem mais de 50 lugares, então estamos falando de menos 50 carros na rua, o que é uma grande contribuição para a mobilidade do Rio de Janeiro”, compara Gustavo Albuquerque, gerente-administrativo da Viação Ideal.

Para usar o wi-fi dos ônibus, o passageiro precisa fazer login no sistema, o que impossibilita o acesso a sites indesejados.

Além da internet sem fio, os ônibus têm suspensão a ar e, portanto, são mais confortáveis. “Estamos adotando um novo padrão para o ônibus rodoviário. Além das novas tecnologias embarcadas, agora o chassi conta também com suspensão a ar, que proporciona uma viagem mais confortável a nossos clientes, já que garante maior estabilidade nas ondulações do asfalto” diz Gustavo Albuquerque.

Os motoristas dos ônibus também passaram por um treinamento específico para veículos padrão rodoviário e receberam instruções para evitar arranques e frenagens bruscas, para tornar a viagem ainda mais confortável.

De acordo com o Rio Ônibus – sindicato que reúne as empresas de ônibus do Rio de Janeiro – o sistema de ônibus municipal vem passando por um significativo processo de transformação desde o fim de 2010, quando foi lançada a primeira licitação



Os veículos têm também carregador USB para equipamentos eletrônicos e saídas de áudio independentes para áudio ou TV

pública das linhas de ônibus da cidade do Rio de Janeiro. A concessão, com prazo fixado de 20 anos pela prefeitura, ficou sob a responsabilidade de quatro consórcios operadores: Intersul, Internorte, Santa Cruz e Transcarioca, que são formados atualmente por 42 empresas. O sistema municipal do Rio conta hoje com aproximadamente nove mil ônibus, com idade média de 4,2 anos.

Para iniciar a nova operação, as empresas consorciadas investiram na renovação da frota e adotaram novas tecnologias para melhorar a qualidade do serviço prestado à população. Foram instalados, em todos os ônibus municipais, sistemas GPS que permitem o monitoramento em tempo real da frota pelas próprias empresas, pelo Centro de Controle Operacional do

Rio Ônibus e pelo Centro de Operações Rio (COR Rio), gerido pela prefeitura.

“Os investimentos em tecnologia garantem a melhoria da qualidade da operação, trazendo mais segurança e conforto aos passageiros. E a busca por inovação é contínua para aprimorar a experiência do passageiro no transporte público. Esse é um compromisso assumido pelas empresas no

www.transportemodernoonline.com.br

As notícias do mundo do transporte onde você estiver.





O programa do Rio inclui 36 ônibus da Expresso Recreio e 40 ônibus da Ideal com wi-fi

Rio de Janeiro”, afirma Paula Leopoldino, gerente de mobilidade do Rio Ônibus.

SEGURANÇA – Em relação à segurança, todos os ônibus foram equipados com pelo menos duas câmeras de vigilância, uma interna e outra externa. As imagens são armazenadas durante o dia nos próprios veículos e coletadas à noite, quando os ônibus retornam às garagens para os serviços regulares de manutenção. Se necessário, os vídeos gravados são cedidos às autoridades policiais ou de trânsito, para colaborar com investigações em andamento ou com ações preventivas.

Os ônibus que circulam na cidade do Rio também contam com dispositivo de segurança que impede a circulação dos veículos de portas abertas, conhecido como

anjo da guarda. O mecanismo só permite a saída do veículo do ponto de parada se as portas estiverem fechadas.

AR-CONDICIONADO – Para cumprir o Decreto Municipal 38.328, de 21 de fevereiro de 2014, a frota de ônibus municipal do Rio será substituída, progressivamente, por novos veículos equipados com ar condicionado. A substituição precisa ser feita de forma gradativa, pois os ônibus não podem ser adaptados, é preciso que o ar condicionado seja instalado na fábrica, durante o processo de produção dos veículos.

De acordo com o último levantamento realizado, em dezembro de 2014 o percentual da frota com sistema de refrigeração era de 28,1% (19,2% de ônibus urbanos e 9,1% de ônibus rodoviários), sendo que

940 veículos foram anexados somente no ano passado. O sistema conta com 2.566 ônibus (dados de dezembro de 2014) com ar – um crescimento de 58% em relação a dezembro de 2013 – o que constitui uma das maiores frotas equipadas com refrigeração do país.

O sistema de ônibus municipal do Rio passa por um processo de transformação, com a reorganização das linhas convencionais e com a construção dos novos corredores BRT (Bus Rapid Transit). Todos os veículos que circulam nos corredores Transoeste e Transcarioca, inclusive os de alta capacidade, para 200 passageiros, já são equipados com ar condicionado. O mesmo acontecerá na frota a ser utilizada nos corredores Transolímpica e Transbrasil, cujas obras estão em execução.

ACESSIBILIDADE – Em relação à questão da acessibilidade, de acordo com o último levantamento do Rio Ônibus, 80% da frota estão equipados com elevadores hidráulicos, a fim de facilitar o embarque e o desembarque dos usuários. Segundo a entidade, a adaptação de toda a frota acontecerá gradativamente com o processo de renovação, a partir da compra de veículos novos, uma vez que os coletivos fabricados antes de 2008 não possuem condições técnicas de receber os equipamentos.

“O Rio Ônibus entende que os consórcios Intersul, Internorte, Santa Cruz e Transcarioca estão atendendo às regras de acessibilidade no transporte de passageiros, de acordo com determinação da Associação Brasileira de Normas Técnicas. Todos os veículos são considerados adaptados, com a instalação de dispositivos que facilitam o deslocamento, como corrimãos, colunas, alças e interruptores para solicitação de paradas na altura apropriada e sinalização adequada, além de mecanismos táteis. Os bancos preferenciais também foram reposicionados para facilitar o acesso, sendo identificados com cores diferentes”, afirma o sindicato, em comunicado. ■



Os veículos foram equipados também com telas de TV LCD, com sinal digital

**APROXIME
SEU CARTÃO**



WWW.PRODATAMOBILITY.COM.BR



PRODATA
mobility Brasil

**CAMPINAS, JACAREÍ, JUNDIAÍ, PRAIA GRANDE E SANTOS,
AGRADECEMOS PELA PARCERIA E POR REAFIRMAR
A CONFIANÇA EM NOSSA TECNOLOGIA**

PRODATA
mobility Brasil

As soluções tecnológicas da MobiBrasil

Com operações em cinco cidades diferentes, empresa buscou a tecnologia para se adequar às exigências dos órgãos gestores de cada município e para proporcionar segurança e conforto aos passageiros

■ AMARILIS BERTACHINI



MobiBrasil monitora a posição de cada ônibus de sua frota, com controle total da operação

Administrar diferentes frotas, em mercados diversos e com exigências distintas, exige um grau adicional de cuidados especiais para atender às expectativas dos passageiros e às exigências dos órgãos gestores. Mais do que necessária, a tecnologia neste caso é um parceiro indispensável.

“A tecnologia nos ajuda no planejamento e controle da operação em tempo real. Temos um Centro de Controle Operacional em cada unidade. Os controladores acompanham cada um dos nossos veículos através de um mapa sinótico

que permite a visualização da operação de toda a frota na forma gráfica e em tempo real”, declara Niege Chaves, presidente da MobiBrasil, empresa que administra uma frota composta por mais de 1.200 veículos e transporta cerca de 600 mil pessoas diariamente, nas cidades pernambucanas de São Lourenço da Mata e Recife e nos municípios paulistas de São Paulo, Sorocaba e Diadema.

A empresa monitora a posição de cada ônibus através de um dispositivo GPS instalado no veículo. A cada 30 segundos ele transmite a posição do veículo e a

operadora pode verificar se está de acordo com a sua escala. A velocidade desenvolvida em cada trecho também é controlada por esse dispositivo; se for verificado que o veículo excedeu o limite de velocidade para o trecho, um alerta é acionado na tela do controlador o que possibilita uma intervenção para alertar o motorista sobre o risco da sua condução.

O controle abrange também desvios de itinerários, paradas fora do ponto, cumprimento de partidas e de horários. “Em caso de dúvida podemos utilizar um mecanismo de replay que nos permite visualizar, a posteriori, todas as viagens de cada um de nossos veículos. Todos esses recursos são utilizados para garantir a qualidade e eficiência da nossa operação diária e a segurança de nossos clientes e profissionais”, afirma Niege.

Na frota de Diadema, foram instalados tacógrafos, câmeras e o chamado anjo da guarda – um dispositivo que impede a abertura das portas com o veículo em movimento – em todos os sistemas e em 100% da frota. São quatro câmeras instaladas em cada carro: uma frontal, uma com foco no motorista e outras duas visualizando as portas de acesso dos veículos. Nesse mercado, as câmeras não são obrigatórias, mas o anjo da guarda e o tacógrafo são.

Ainda em Diadema, a empresa está desenvolvendo um controle de jornada de trabalho dos motoristas com base na tecnologia embarcada que eliminará os

apontamentos manuais em papel e dará agilidade no fluxo de informações. As informações da jornada de cada profissional estarão disponíveis para consulta em terminais dentro da garagem. “Esta transparência é fundamental para gerar confiança e satisfação”, diz.

Em São Paulo, segundo a executiva, o item de segurança obrigatório nos ônibus urbanos é o anjo da guarda e o item de conforto obrigatório, desde 24 de janeiro deste ano, é o ar condicionado. Atualmente, o equipamento está instalado em 4% da frota da empresa (16 veículos). O wi-fi, que é um item de conforto não obrigatório em São Paulo, está instalado em 2% da frota, ou dez veículos.

Na cidade de Sorocaba, os veículos são equipados também com anjo da guarda, além de freios pneumáticos, embreagens hidropneumáticas e acelerador eletrônico. Cerca de 85% dos veículos da frota têm alavancas de câmbio com sistemas de varão, o que facilita as trocas de marchas, 5% com cabos e 10% com caixas automáticas. Perto de 20% da frota possuem suspensão a ar, GPS e câmeras.

Na frota de Sorocaba há ainda outros diferenciais. Nos veículos Scania, o motor só começa a funcionar se estiver com o freio de estacionamento puxado e com a tampa do motor fechada. Foi implantado um sistema de segurança para os cadeirantes em que os elevadores só são acionados com o motor do veículo em funcionamento e com o freio de estacionamento puxado.

Além disso, os veículos da cidade têm caixa de câmbio automatizada, que facilita o trabalho e oferece conforto aos motoristas; sistema de segurança nos carros articulados, com câmeras nas portas traseiras para visualização da entrada e saída, e sistema de segurança aos usuários, em que os veículos só saem em primeira marcha, para evitar arrancadas bruscas que podem causar queda de algum



“A tecnologia nos ajuda no planejamento e controle da operação em tempo real”, diz Níge Chaves, presidente da MobiBrasil

passageiro no interior do coletivo.

Na cidade de Sorocaba, há seis veículos com reconhecimento facial de passageiros para aqueles que possuem algum benefício (idosos, estudantes, deficientes) e a empresa está fechando contrato para estender essa facilidade a 100% da frota.

Em Pernambuco, a frota da MobiBrasil tem carros com ar condicionado, motor traseiro e câmbio automático. Entre os itens de segurança estão anjo da guarda, tacógrafo, câmeras, e solução de rastreamento (GPS). O sistema de biometria digital está presente em 100% da frota da empresa em Pernambuco (294 veículos).

“Nós também temos uma preocupação muito grande em inovar. Em Recife e Diadema lançamos um aplicativo para smart-phone que mostra com uma precisão incrível a previsão de chegada do ônibus em seu ponto de parada e o tempo previsto para o usuário chegar ao seu destino. É um sucesso: é o Waze para os ônibus! Nossos clientes elogiam muito esse aplicativo, pois agora eles só vão

para o ponto de parada na hora de chegada do ônibus. Isso significa maior aproveitamento do tempo e maior segurança. Esse mesmo aplicativo avisa se o veículo é adaptado para acessibilidade”, conta Níge.

Ela destaca que a empresa também lançou uma versão do aplicativo CittaMobi para deficientes visuais (a Citta Tecnologia faz parte do grupo MobiBrasil). “Tivemos uma repercussão muito grande na imprensa. É muito bom perceber o impacto dessas pequenas ações na vida das pessoas que dependem de transporte público e que têm necessidades especiais”, pondera a executiva.

Outro item de acessibilidade que recebe atenção da empresa são os veículos equipados com elevadores. Em Diadema, 77% da frota têm elevadores (100% municipal e 67% intermunicipal). Na frota da MobiBrasil de São Paulo, 285 veículos possuem rampas para deficientes físicos e 107 possuem elevadores. Já em Pernambuco, na MobiBrasil São Lourenço,

86,4% (197 veículos) têm plataforma elevatória veicular e na MobiBrasil Recife, 79,11% (125 veículos). Em Sorocaba, os 218 veículos da frota são equipados com elevadores.

RECARGA DE CRÉDITOS – “Para aumentar o conforto de nosso cliente estamos desenvolvendo uma solução para recarga do bilhete eletrônico através do celular. Ele poderá adquirir os créditos utilizando o seu cartão de débito ou crédito, simplesmente clicando um botão no aplicativo CittaMobi. Nos aparelhos que já possuem a tecnologia NFC (Near Field Communication) o nosso cliente vai aproximar o cartão eletrônico no celular e a recarga estará completa. Muito simples e seguro! O próprio sistema irá avisá-lo, em seu celular, sobre a necessidade de recarga quando “perceber” que o saldo chegou a um valor limite. Estamos investindo para gerar maior conveniência para o cliente”, relata Nieve.

A empresa também opera o BRT (Bus Rapid Transit) de Recife, o Via Livre. Nesse sistema, foram disponibilizados veículos com ar condicionado, instalados painéis de previsão de chegada dos ônibus em todas as estações e está em teste a disponibilização de wi-fi gratuito, tanto nas estações quanto nos ônibus. “O conforto e a regularidade da operação são fatores importantes para o sucesso do Via Livre em Pernambuco. Realizamos uma pesquisa de satisfação de nossos clientes nessas linhas e os resultados foram excepcionais”, afirma a presidente da MobiBrasil.

Ela destaca também um teste piloto realizado na linha 6000, em São Paulo, em que a operadora comprou novos veículos biarticulados, disponibilizou wi-fi gratuito para os passageiros e investiu no uso intensivo da tecnologia para controle da operação. Os fiscais nos terminais receberam um tablet para acompanhar a chegada e partida os veículos; eles foram treinados para garantir que cada partida

AS OBRIGATORIEDADES NO TRÂNSITO DE RECIFE

Na Região Metropolitana de Recife (PE), itens de segurança – como para-choques dianteiro e traseiro, espelhos retrovisores interno e externo, limpador e lavador de para-brisa, pala interna de proteção contra o sol para o condutor – passaram a ser obrigatórios na frota de ônibus desde a Resolução do ano de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Também foram incluídas exigências para o sistema de iluminação e sinalização, como os faróis principais dianteiros de cor branca e amarela, luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca e amarela e lanterna de cor vermelha.

Segundo informações do Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano, empresa responsável pela gestão do transporte por ônibus na Região Metropolitana de Recife, o sistema de transporte público de passageiros da região está equipado com câmeras de vídeo dentro dos ônibus e, em caso de qualquer ato de violência, as imagens desses equipamentos são encaminhadas à Secretaria de Defesa Social (SDS) para abertura de inquérito.

O uso do equipamento anjo da guarda, através de vários sensores instalados no veículo, é capaz de analisar a forma de condução do carro, o que auxilia na segurança, limitando a velocidade e atuando

sobre as portas. O consórcio gestor estima que esse dispositivo ajuda também na economia de até 15% no consumo de combustível.

Segundo informações do Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano, empresa responsável pela gestão do transporte por ônibus na Região Metropolitana de Recife, para o novo sistema de BRT (Bus Rapid Transit) local também foram relacionados itens obrigatórios de segurança como sistema com sensores para o rastreamento, informação georreferenciada de paradas, display de informação ao usuário, sistema de comunicação online entre o motorista e a concessionária e suporte de mão para pessoas com baixa estatura. Para proporcionar maior conforto aos usuários, foram exigidos os usos de motor traseiro, câmbio automático e película contra incidência de raios solares nos vidros das janelas.

Atualmente, apenas os veículos opcionais e os BRTs possuem ar condicionado. No entanto, segundo informações do Grande Recife, depois que a licitação das linhas do sistema estiver concluída, alguns ônibus convencionais também contarão com esse equipamento. Em relação à acessibilidade da frota, 78% da frota possuem plataforma elevatória veicular, o que representa 2.340 veículos acessíveis.

fosse realizada no horário correto e em caso de imprevistos colocar imediatamente um veículo reserva em operação.

“Nossos indicadores de cumprimento de partida e regularidade ficaram muito acima da média. Mas o que me deixou mais orgulhosa foi o indicador de satisfação do nosso cliente que transformou essa linha no melhor exemplo dentro de nossa operação. Apesar de todos os desafios que ainda temos pela frente, acredito que o investimento no uso inteligente da tecnologia e na qualificação de nossos

profissionais garantirá a melhoria da eficiência operacional da MobiBrasil, aumento da qualidade, segurança e satisfação de nossos clientes e profissionais”, conclui Nieve.

A questão da segurança é um tema central na MobiBrasil e é considerada tão importante que consta da declaração de valores da empresa com a seguinte redação: “Transportamos vidas e por esse motivo nos preocupamos com a segurança de todos. Clientes, profissionais e comunidade são igualmente importantes para nós.” ■

Sistema de gravação embarcada **Canguru**[®] **BOM ATÉ DEBAIXO D'ÁGUA!**

Quem sabe o que faz,
garante a qualidade!

www.vejasuafrota.com.br

NOS 20 ANOS DA
ALLTEC TODOS OS
PRODUTOS COM
**3 ANOS DE
GARANTIA**



“ Em 2015 temos muito o que comemorar com nossos clientes e a melhor forma que encontramos de retribuir essa confiança é oferecer ainda mais segurança, tecnologia de ponta e um visual mais interativo e moderno. ”

Rua José Rodrigues, no. 253 | CEP: 51.011-400 - Pina - Recife/PE | +55 (81) 3236.5272



Inspeção pré-entrega assegura qualidade dos chassis Mercedes

Cem por cento dos chassis de ônibus da Mercedes-Benz, após a montagem da carroceria, passam por uma inspeção efetuada por funcionários da montadora antes da entrega do veículo completo



O processo de inspeção PDI da Mercedes-Benz é feito em todas as dez encarroçadoras

A Mercedes-Benz deu um novo passo para garantir a alta qualidade dos chassis de ônibus da marca em todas as etapas de produção, com um importante trabalho realizado junto aos principais encarroçadores do país. Esta parceria resulta no chamado processo de inspeção PDI (Pre Delivery Inspection ou Inspeção pré-entrega) antes do veículo completo ser liberado para o cliente.

“Nosso PDI é um grande diferencial da marca no mercado brasileiro”, diz Ricardo Silva, diretor geral de Ônibus América Latina da Mercedes-Benz. “Trata-se de uma rigorosa verificação do trabalho de montagem da carroceria no chassi.”

Segundo o executivo, é importante monitorar o que as encarroçadoras estão fazendo e assegurar a qualidade é crucial para a empresa.

Para esse trabalho, a Mercedes-Benz mantém uma equipe de quatro a oito funcionários próprios em todas as dez encarroçadoras brasileiras, cada uma com um coordenador. Anteriormente, a inspeção era feita por representantes de seus concessionários, que não tinham poder de intervir no encarroçamento, se houvesse necessidade. Com a equipe própria, a solicitação de alterações na montagem da carroceria ou troca de componentes danificados fica facilitada.

O executivo destaca outro importante diferencial da marca: “Somos os únicos fabricantes do setor a realizar uma inspeção desse porte em 100% dos chassis de ônibus nos encarroçadores parceiros. Isso nos dá as condições para assegurar a qualidade que é um atributo historicamente associado à empresa”, afirma Ricardo Silva.

O PDI consiste na inspeção visual e funcional dos ônibus equipados com chassis da marca, visando sua conformidade com as exigências do mercado e com os padrões de qualidade da Mercedes-Benz, indicados nos manuais de encarroçamento de cada modelo de chassi e que seguem as diretrizes da Daimler Buses.

A equipe de PDI realiza a verificação final no chassi antes de ir ao cliente. Se houver correções no produto, somente após a aprovação dessas etapas pela equipe, o veículo é selado e liberado para a entrega.

A inspeção, com duração de duas a quatro horas, é realizada nas instalações dos próprios encarroçadores em boxes especialmente montados em espaços para esta finalidade. Os profissionais da Mercedes-Benz ficam baseados nessas empresas e acompanham todo o programa de produção, desde a preparação do chassi para receber a carroceria até o encarroçamento completo. O processo de encarroçamento envolve, por exemplo, instalação das estruturas laterais, frontal, traseira e teto do ônibus, chicotes elétricos, chapas, pintura e acabamento. São verificados também todos os sistemas do veículo, como os de direção, freio, elétrico e pneumático.

No transporte do chassi desde a

Mercedes-Benz, na sua preparação para o encarroçamento e na produção da carroçaria, alguns elementos de fábrica eventualmente podem ser danificados. Neste caso, a equipe do PDI verifica qual a origem do dano. Se um eventual problema é de responsabilidade da fábrica, a equipe realiza um trabalho em parceria com as áreas de pós-venda ou engenharia visando à garantia do cliente. Se a responsabilidade é da encarroçadora, a Mercedes-Benz envia um relatório detalhado para que sejam tomadas as providências. O objetivo é garantir que o veículo seja entregue ao cliente na mesma condição que saiu de fábrica.

Iniciadas em 2005, as atividades de PDI para ônibus foram realizadas pelos concessionários da marca até junho de 2012, sob responsabilidade da área de qualidade da Mercedes-Benz. A partir de então, o processo passou a ser conduzido com mão de obra própria, também sob gestão desta área, porém com equipes próprias baseadas em localidades como o distrito de Xerém em Duque de Caxias (cidade onde está sediada a encarroçadora Marcopolo Rio), no Rio de Janeiro; Botucatu (Caio e Irizar) e Lorena (Comil), ambas em São Paulo; Cascavel, Paraná (Mascarello); Caxias do Sul (Marcopolo, Volare e Neobus) e Erechim (Comil), no Rio Grande do Sul.

“Nossos concessionários continuam sendo parceiros muito importantes no processo, porque os reparos são executados com sua mão de obra e fornecimento de componentes”, explica Jorge Vassilas, gerente da área de qualidade da Mercedes-Benz do Brasil. “O foco do PDI é a inspeção do veículo, zelando pela qualidade do chassi que sai de fábrica e depois do ônibus que sai do encarroçador e é entregue ao cliente final. Conseqüentemente, contribuimos para a segurança do veículo, dos passageiros, do motorista e do trânsito nas vias.”

Ricardo Silva: “Nosso processo de inspeção pré-entrega é o grande diferencial no mercado brasileiro”



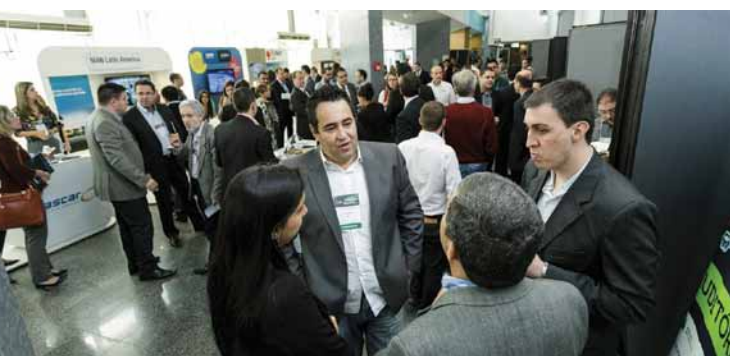
A inspeção da correção do encarroçamento demora de duas a quatro horas

“Além disso, temos obtido também uma melhora significativa na sinergia com os encarroçadores”, diz Vassilas. “Isso se deve ao trabalho de uma equipe extremamente experiente, competente e totalmente comprometida com a qualidade que é um atributo da marca Mercedes-Benz.”



O gerente destaca ainda que a área de engenharia da Mercedes-Benz dá um importante suporte ao desenvolver instruções para os processos de alongamento ou encurtamento dos chassis. Esta é uma referência muito importante para o PDI desde a produção até a liberação do veículo. Os engenheiros da fábrica avaliam a interface entre os chassis e diversas carrocerias das empresas parceiras, trocando informações e desenhos de projetos e fazendo acompanhamento em várias fases do processo, visando sempre garantir que a montagem da carroceria sobre o chassi esteja de acordo com as diretrizes de encarroçamento da Mercedes-Benz, informa a montadora.

AUDITORIAS DE PROCESSOS – O foco da Mercedes-Benz com a qualidade no encarroçador não se limita à produção. Os engenheiros da área de qualidade efetuam auditorias do processo de encarroçamento, abrangendo desde a chegada do chassi na empresa até a saída do veículo para o cliente após o PDI. ■



Em 2015 a OTM Editora realizará a 9ª edição do **Fórum de Gestão e Eficiência de Frotas**, um evento dinâmico e alinhado com as necessidades do mercado, e que vem buscando a cada edição melhorar o seu nível de discussões e conteúdo, promover a troca de conhecimentos e experiências em um ambiente de integração e network profissional.

As empresas de soluções para gestão de frotas estão avançando no desenvolvimento de ferramentas sob medida para os diferentes segmentos da economia. Isto significa esmiuçar as necessidades de cada gestor, conhecer os detalhes de sua operação, o perfil da frota e até as peculiaridades do cliente final,

para que ele seja atendido da melhor maneira possível. Mesmo com avanços, permanece um dos maiores desafios dos gestores, que é o de saber aproveitar melhor as informações transmitidas por meio da telemetria para otimizar o desempenho da frota. Além de prover a empresa com uma infinidade de dados, é preciso mostrar como usá-los na prática para reduzir gastos e melhorar o serviço. Este é um universo ainda com muito espaço para crescer.

As empresas que associarem suas marcas e serviços ao evento têm uma excelente oportunidade de estreitar relacionamento com o público qualificado e com poder de decisão.

Realização:



Organização:



Apoio editorial:



ANUÁRIO DE **Gestão de frotas**



**05 e 06
outubro**
AMCHAM | SP

FÓRUM DE GESTÃO E EFICIÊNCIA DE FROTAS

ÔNIBUS | CAMINHÕES | VANS | UTILITÁRIOS | AUTOMÓVEIS | MOBILIDADE



Imagens do evento de 2014

Objetivo

Apresentar as melhores práticas, inovações e tendências do mercado de gestão de frotas.

Conteúdo

Sistemas para gestão de frotas / Telemetria/ Processos/ Cases de sucesso/ Inovações em processos/ Meios de pagamento / Pneus / Sustentabilidade

Palestrantes

Profissionais e executivos de empresas compradoras ou vendedoras de produtos e serviços para frotas e logística.

Público de interesse:

Gestores e executivos que participam da cadeia de valor de frotas e logística. Encarregados, gerentes, diretores e profissionais com interesse profissional na área.

Cadeia de valor:

Compra, documentação, políticas de uso, impostos, seguros, manutenção, combustíveis, pneus, venda/desativação

Áreas de uma empresa, envolvidas na cadeia de valor de frotas:

Financeiro/ Controladoria/ Fiscal/ Compras/ Jurídico/ RH/ Operações/ Vendas/ Marketing

Articulado elétrico híbrido da Volvo chega em 2016



A Volvo Bus Latin America vai trazer para testes o ônibus articulado elétrico híbrido, tendo como alvo os sistemas BRT que estão sendo construídos em diversas cidades da América Latina

A Volvo está desenvolvendo no Brasil, paralelamente à Suécia, o ônibus elétrico híbrido articulado. O início dos testes com o veículo de 18,8 metros está previsto para 2016 nos corredores de Curitiba, no Brasil, e de Bogotá, na Colômbia. Há ainda a previsão de avançar o projeto para outras cidades na América Latina, como Rio de Janeiro e São Paulo, no Brasil; e Santiago, no Chile.

“Estamos customizando um projeto global para atender às necessidades de transporte da América Latina, de ônibus

de alta capacidade para circular nos corredores de BRT (Bus Rapid Transit). A demanda por ônibus com baixas ou zero emissões está crescendo na América Latina. Bogotá adotou um ousado plano de redução de emissões no transporte urbano. No Brasil, Curitiba e Rio de Janeiro também estão caminhando nesta direção”, afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

A introdução do articulado elétrico híbrido tem como foco atender à necessidade de um sistema de transporte de

massa que tenha qualidade e seja sustentável nas cidades latino-americanas, conforme também preconiza o Programa Mobilidade Volvo, que a fabricante desenvolve desde o ano passado.

É um trabalho para identificar e discutir as necessidades de transporte das cidades e reúne em seminários pessoas envolvidas com o tema para debater soluções que contribuam com o desenvolvimento de sistemas de transporte urbano eficientes.

“A mobilidade urbana é um dos



principais desafios das cidades e requer soluções a curto e médio prazo. Nós, como uma empresa do setor, assumimos o compromisso de colaborar com o desenvolvimento de sistemas de transportes que ofereçam qualidade de vida às pessoas, não apenas fornecendo ônibus, mas compartilhando o conhecimento e a experiência que acumulamos ao longo dos últimos 30 anos com a implementação dos principais BRTs da América Latina”, afirma Pimenta.

O Programa de Mobilidade Volvo prioriza cidades de acordo com uma matriz que avalia critérios estruturais, econômicos e ambientais relativos à mobilidade urbana. O programa faz parte do “City Mobility”, projeto global da Volvo Buses



No Brasil, a Volvo aumentou sua participação de mercado nos últimos quatro anos

que interage com as cidades para encontrar soluções de mobilidade sustentável para cada uma delas.

Dentro desta proposta de contribuir para a melhoria da qualidade de vida no transporte, a Volvo também publicou no ano passado o guia Mobilidade Inteligente. O volume reúne informações sobre as características que precisam ser levadas em consideração para que a população reconheça o transporte urbano como eficiente.

SEGUNDO MELHOR ANO – O ano de 2014 foi o segundo melhor ano da história da montadora no mercado de ônibus na América Latina. Foram comercializados 3.171 chassis, sendo 1.706 veículos emplacados no Brasil e 1.465 entregues no mercado externo. O melhor ano foi 2011, quando a empresa comercializou 3.622 chassis.

O volume de vendas de ônibus da Volvo cresceu 2,7% em 2014 em relação a 2013, apesar do mercado total de ônibus ter registrado uma queda de 16,3%. Nos

segmentos em que a Volvo atua, de pesados e semipesados, a queda do mercado foi de 7,4%.

A Volvo conquistou 1,2% de market share, atingindo 11,9% de participação no mercado de ônibus no Brasil nos segmentos de pesados e semipesados. Nos últimos quatro anos, a empresa vem aumentando sua participação de mercado de forma consistente. “Apesar do cenário negativo, o ano foi muito positivo para a Volvo Bus. Tivemos um aumento das vendas tanto no mercado interno quanto no mercado externo”, afirma Pimenta.

Os números de 2014 também apontam um equilíbrio entre as vendas no mercado interno e externo. No ano passado, as exportações representaram 46% das vendas de chassis.

Neste ano, em sintonia com o mercado nacional, as vendas de ônibus no primeiro trimestre caíram para 323 unidades, 25% abaixo das 431 no mesmo período do ano passado, nível de queda semelhante ao da indústria em geral. ■

Ônibus elétrico entra em operação regular em Gotemburgo



Depois de testes iniciados há mais de um ano, o novo ônibus elétrico da Volvo Buses começa a transportar passageiros em tráfego regular na cidade sueca de Gotemburgo

A operação regular do novo ônibus elétrico Volvo terá início em meados de junho na linha 55 entre Lindholmen e Chalmers/Johanneberg, em Gotemburgo, a segunda maior cidade da Suécia. Esta nova linha será atendida por três ônibus totalmente elétricos e sete híbridos elétricos. Os veículos estão equipados com baterias de carga rápida, usando energia renovável nos pontos finais. Silencioso, sem emissões e confortável para os passageiros são as

características do novo ônibus elétrico Volvo que começará a circular em tráfego regular de Gotemburgo, cidade-sede da Volvo Buses.

Esta nova linha é o resultado de uma cooperação conhecida como Electricity, que desenvolve, demonstra e avalia soluções inovadoras para o futuro dos transportes públicos sustentáveis.

Antes de entrar em operação regular, o novo ônibus elétrico da Volvo será exibido na feira de transportes públicos da

UITP, realizada em Milão, entre os dias 8 e 10 de junho. A UITP congrega compradores de transportes públicos de todo o mundo, que visitam a feira para conhecer os mais recentes produtos desenvolvidos pela indústria.

“Estamos realizando os testes finais para ter certeza de que tudo está funcionando como deve para uso em tráfego regular. Este é um importante marco no desenvolvimento de novas soluções para ônibus eletrificados. Silenciosos e



Os ônibus elétricos recebem uma recarga rápida nos dois pontos finais da linha



ônibus elétricos de várias formas. “Por exemplo, o embarque e desembarque é rápido e realizado por portas extralargas com piso baixo no meio do ônibus. Neste ponto há uma ampla área de piso baixo para facilitar o acesso para passageiros cadeirantes ou com carrinhos de bebê.”

Os projetistas da Volvo visaram dar ao ônibus uma atmosfera moderna e acolhedora. O interior é claro e arejado, existem tomadas para os passageiros recarregarem seus celulares e oferece wi-fi

a bordo. Apesar de ter apenas 10,7 metros de comprimento (mais de um metro mais curto que um ônibus convencional), tem capacidade para transportar até 86 passageiros. O assento do motorista posicionado no centro contribui para a alta capacidade de transporte.

A linha da Volvo Buses de ônibus elétricos inclui o modelo já lançado Volvo 7900 Híbrido e o Volvo 7900 Híbrido Elétrico, apresetado no outono de 2014. Diferente destes dois modelos, o novo ônibus elétrico é um veículo conceito. A produção em série dos ônibus totalmente elétricos está prevista para 2017.

totalmente isentos de emissões, o veículo irá contribuir para um ambiente urbano melhor e uma redução no impacto climático, com os passageiros tendo uma viagem mais agradável”, diz Håkan Agnevall, presidente da Volvo Buses.

As exigências de passageiros também ajudaram a formatar o projeto dos novos

Håkan Agnevall: a operação regular do ônibus elétrico Volvo é um importante marco no desenvolvimento de novas soluções para ônibus eletrificados



ELECTRICITY – A operação de ônibus elétricos na linha 55 de Gotemburgo é resultado do ElectricCity, um projeto de cooperação entre entidades de pesquisa, a indústria e os planejadores urbanos, com a finalidade de desenvolver, demonstrar e avaliar a próxima geração de transportes públicos sustentáveis. Entre os participantes estão o Grupo Volvo, Chalmers, a Agência Sueca de Energia, Região Västra Götaland, Västtrafik, Keolis, a cidade de Gotemburgo, Göteborg Energi, Lindholmen Science Park e Johanneberg Science Park.



Com uma atmosfera interna acolhedora, os híbridos elétricos Volvo já circulam pelas ruas de diversas cidades europeias, como Estocolmo

Ser líder mundial em transporte sustentável. Esta é a meta do Grupo Volvo. Seguindo esta premissa, o projeto de eletromobilidade da Volvo Bus caminha a passos largos para oferecer às cidades soluções de transporte seguras, rentáveis e amigáveis com o meio ambiente.

De acordo com a Volvo, a empresa já assumiu a liderança mundial no desenvolvimento de ônibus e soluções de transporte urbano sustentáveis tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental. A fabricante possui uma completa linha de veículos para atender às diferentes necessidades de transporte das cidades, com ônibus de alta capacidade de transporte e menos poluentes.

O portfólio da Volvo é composto por veículos movidos a diesel, híbridos e elétricos híbridos. Os elétricos híbridos possuem tecnologia plug-in, que permite recarga rápida nos pontos de embarque e desembarque de passageiros. Agora, a empresa lança na Suécia o ônibus

totalmente elétrico.

“O desenvolvimento do transporte público eletrificado tem avançado muito rapidamente. O principal impulso vem dos tomadores de decisão, que querem reduzir drasticamente o consumo de energia, a poluição e o barulho nas áreas urbanas”, explica Agnevall, o presidente mundial da Volvo Buses.

Os híbridos começaram a ser comercializados em 2010, e hoje mais de dois mil veículos estão em circulação em 21 países, em cidades como Londres, Edimburgo, Viena, Estocolmo, Gotemburgo, Bogotá e Curitiba. O sucesso do modelo deve-se à segurança operacional, tão alta quanto a dos ônibus com motores diesel, e também por ser economicamente viável. De acordo com a Volvo, mesmo com um investimento inicial maior, o custo total do veículo é igual ao de um modelo a diesel operando nas mesmas condições devido à redução dos gastos com combustível e por oferecer

a mesma capacidade de transporte de passageiros.

Lançado comercialmente em agosto do ano passado, na feira internacional de veículos IAA em Hannover, na Alemanha, o ônibus elétrico híbrido já está em operação em Gotemburgo, na Suécia; Hamburgo, na Alemanha; e na cidade de Luxemburgo, em Luxemburgo. O modelo elétrico híbrido possui tecnologia plug-in, e reduz o consumo de combustível e de emissão de gás carbônico em até 75%, em comparação com o ônibus diesel convencional. O consumo total de energia é reduzido em 60%.

O elétrico híbrido é oferecido às cidades como um pacote abrangente, que inclui também infraestrutura para recarga da bateria nos pontos de parada e serviços de pós-venda para otimizar a operação. Como no modelo híbrido, a bateria não é vendida junto com o veículo, é cedida ao operador de transporte por um custo fixo por quilômetro rodado. ■

PERFORMANCE COMPROVADA

“FOI CONSTATADO QUE COM O CITYMAX™ NOSSA FROTA RODA 14% MAIS EM BANDA ORIGINAL.”

CARLOS E. DI GRANDI

Controlador de Pneus da VB1 Transportes Turismo

O Controlador de Pneus da VB1 Transportes Turismo, de Campinas, garante: pneu é Goodyear. Em acompanhamento feito na empresa, o CITYMAX™ Goodyear obteve resultado 14% superior em banda original, se comparado aos pneus utilizados anteriormente.



IOS

Use o QR Code, baixe o aplicativo Calculadora Goodyear do seu segmento e comprove você mesmo: Goodyear roda mais.



Android



Pedestre, use sua faixa.

GOODYEAR

 QUILÔMETROS DE HISTÓRIAS

Mais ônibus Marcopolo para operadora paulista e empresas paranaenses

A paulista Viação Piracicabana recebeu 182 urbanos modelo Novo Torino para operar na Baixada Santista e as paranaenses Viação Cidade de Castro e Viação Santana do Iapó adquiriram 23 ônibus para renovar suas frotas

■ AMARILIS BERTACHINI



Grupo Expresso Princesa dos Campos adquiriu 14 unidades Paradiso 1600 Low Driver

A Viação Piracicabana, uma das principais empresas de transporte de passageiros do Estado de São Paulo, do grupo Comporte, adquiriu 182 ônibus urbanos modelo Novo Torino, da encarroçadora gaúcha Marcopolo, para integrar sua frota que opera na região da Baixada Santista.

Dos veículos adquiridos, 82 serão direcionados às cidades de Santos e Praia Grande. Todas as unidades foram configuradas com sistema de ar condicionado, itinerário eletrônico e receberam poltronas modelo City, estofadas e com apoio de cabeça. Para atender ao padrão de operação da região, os veículos têm três portas do lado direito. Internamente, os carros contam com iluminação em lâmpadas Led, foram preparados para oferecer sistema de internet sem

fio (wi-fi) e possuem espaço exclusivo para portadores de necessidades especiais.

Outras 87 unidades foram destinadas à cidade de São Vicente e também foram equipadas com itinerário eletrônico, poltronas City estofadas, espaço exclusivo para portadores de necessidades especiais, três portas do lado direito e iluminação interna em Led.

Os 13 ônibus restantes vão circular pela cidade de Peruíbe e têm como diferenciais as poltronas urbanas estofadas com encosto alto, duas catracas, sendo uma na parte dianteira e outra na traseira, e itinerário eletrônico.

Segundo a Marcopolo, todos os veículos são equipados com chassi Mercedes-Benz OF 1519 EV.

A Viação Piracicabana, fundada em 1937, realiza viagens no interior de São Paulo e na Baixada Santista, incluindo as cidades de Santos, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe. A empresa também opera na cidade de Nova Odessa e em municípios da Grande São Paulo (Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e Osasco).

De acordo com Paulo Corso, diretor de operações comerciais da Marcopolo, os novos ônibus incorporam vários critérios e exigências, principalmente em relação à segurança, acessibilidade e conforto. “Desenvolvemos um veículo com o mais elevado padrão de qualidade do transporte público urbano, o que é fundamental para o bem-estar da comunidade. A Viação Piracicabana é um dos nossos principais clientes, uma forte parceira e referência para o desenvolvimento de tecnologias e aprimoramento dos nossos projetos no segmento de urbanos”, declara o executivo.

Os 182 ônibus Novo Torino foram fabricados na Marcopolo Rio, que é a planta industrial do grupo Marcopolo dedicada à produção de ônibus urbanos em Duque de Caxias, com capacidade para produzir mais de 7.500 unidades por ano.

EMPRESAS DO PARANÁ – A encarroçadora gaúcha foi a escolhida também pelas empresas Viação Cidade de Castro e Viação Santana do Iapó, da cidade de Castro, no Paraná, para fabricar as carrocerias de 23 novos ônibus adquiridos

para renovação de suas frotas municipais e intermunicipais.

A Viação Santana do Iapó comprou doze unidades do modelo Novo Ideale e cinco do Novo Torino. Os veículos Ideale – que se destinam ao serviço de fretamento de trabalhadores que viajam diariamente para Ponta Grossa (PR) e também para o transporte urbano – foram configurados com 48 poltronas executivas mais espaçosas, com 1.005 mm de largura, sistema de ar condicionado e preparação para oferecer internet sem fio (wi-fi). Já os ônibus Torino foram escolhidos para o serviço urbano e foram equipados com elevador para cadeirantes, duas portas de acesso, poltronas modelo City Comfort e preparação para internet sem fio. Os dois modelos possuem chassi VW 17.230.

A Viação Cidade de Castro, cujo foco é o atender os habitantes do município, renovou sua frota com quatro unidades do Novo Torino, também com chassi VW 17.230, configuradas com três portas de acesso, elevador para cadeirantes, poltronas modelo City e preparação para wi-fi. A Cidade de Castro também adquiriu duas unidades do micro-ônibus Senior, equipadas com elevador, duas portas, poltronas City, preparação para wi-fi e chassi VW 9.160.

“As operadoras adquiriram os veículos para elevar a qualidade do transporte na cidade e na região. O investimento é um exemplo que deve ser replicado para todos os municípios. A diversificação da frota proporciona importantes benefícios e vantagens para os cidadãos e para as empresas. Além de melhorar a mobilidade urbana, permite um ganho ambiental, com a utilização de veículos mais modernos e ideais para cada aplicação”, declara Paulo Corso.

Modelos Novo Ideale da Santana do Iapó destinam-se ao transporte urbano e ao serviço de fretamento para trabalhadores



Os urbanos Novo Torino receberam poltronas modelo City, estofadas e com apoio de cabeça

PRINCESA DOS CAMPOS – Também no início deste ano, a Marcopolo forneceu 14 ônibus modelo Paradiso 1600 Low Driver para empresas do grupo Expresso Princesa dos Campos. Sete unidades foram entregues para a Princesa dos Campos, seis para a Viação Cantelle e uma para a Airport Conect.

O ônibus destinado ao serviço Airport Conect foi desenvolvido especialmente para o transporte de passageiros entre o Aeroporto Internacional de Curitiba e a cidade de Ponta Grossa (PR), e foi equipado com os novos monitores individuais em LCD de 7”, instalados no encosto das poltronas. A configuração é de 44 poltronas semileito revestidas de couro, de 1.060 mm de largura, com descansa-pernas e pés, porta-copos e cinto de segurança retrátil de dois pontos. No final do corredor, foi instalado um bar com geladeira. O veículo tem sanitário com sensor de fumaça,

sistema de ar condicionado e calefação, porta-pacotes com iluminação em Led, rádio CD/MP3, instalação para oferecer internet sem fio (wi-fi) e painel eletrônico informativo no salão de passageiros. Também foram colocadas tomadas de energia de 110 Volts e 22 tomadas USB para os passageiros poderem recarregar seus equipamentos eletrônicos.

Os veículos Paradiso 1600 LD, de 14 metros de comprimento, têm chassi Volvo B420R 6x2 Euro 5, sistema anticapotamento, suspensão pneumática, câmbio automático, freios a disco, computador de bordo e sistema multiplex. Para aumentar a segurança, a cabine do motorista tem um monitor para acompanhamento das imagens do salão de passageiros e uma câmera traseira para auxílio nas manobras de marcha à ré.

A Princesa dos Campos é uma das mais tradicionais companhias de transporte de passageiros nas regiões sul e sudeste e já acumula 80 anos de história. Transporta a média de 890 mil passageiros por mês, percorre quase 30 milhões de quilômetros e realiza a entrega de cerca de 1,6 milhão de encomendas por ano. ■





Savana inaugura modernas instalações na Grande Curitiba

A nova Savana/Mercedes-Benz adota conceito moderno de instalações que propicia mais qualidade e agilidade na prestação de serviços para veículos comerciais, além de uma maior proximidade com os clientes

A Savana Veículos inaugurou recentemente suas novas instalações às margens da rodovia BR-116, em São José dos Pinhais, no Paraná, para oferecer melhor atendimento e serviços de assistência mais eficientes, bem como propiciar maior proximidade com os clientes, já que a localização facilita o acesso tanto de veículos leves como pesados.

A inauguração faz parte do processo de renovação da rede de concessionários Mercedes-Benz de veículos comerciais.

Tradicional concessionário local, a Savana Veículos, que integra o Grupo Águia Branca, passou a contar com ampla e moderna estrutura para caminhões, ônibus e comerciais leves, localizada no movimentado Contorno Leste da rodovia BR-116, na Região Metropolitana de Curitiba.

O projeto arquitetônico das novas

instalações baseou-se nas diretrizes de identidade corporativa da rede de concessionários Mercedes-Benz, caracterizada por ambientes claros e amplos, bem como pelo uso de iluminação natural. Com 350

metros de frente, a nova Savana tem 12 mil metros quadrados de área construída, num terreno de 40 mil metros quadrados. A estrutura inclui 55 vagas na oficina mecânica, sendo 24 boxes de 14 metros, 20 boxes



A oficina dispõe de boxes para ônibus e vala de até 20 metros para modelos articulados

de dez metros, cinco valas de serviço e seis vagas de Sprinter. Dispõe também de 20 vagas de estacionamento para clientes e 50 outras para atendimento de pós-venda.

A Mercedes-Benz apoia os concessionários na implementação desse conceito de instalações. O suporte envolve desde consultoria nas etapas de escolha do local, até o projeto e construção.

“Por meio da renovação ou realocação dos pontos de venda e de atendimento, a Mercedes-Benz estimula seus concessionários a atuarem cada vez mais próximos das operações dos clientes”, diz Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas, Marketing e Pós-Venda de Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. “Queremos atender bem, no lugar certo e com estrutura adequada ao perfil de cada cliente e ao tipo de produto e serviço que ele necessita.”

Presente na inauguração, o presidente da Mercedes-Benz do Brasil, Philipp Schiemer, elogiou as instalações da Savana. “Têm o mesmo nível das concessionárias da Europa”, afirmou.

A nova Savana é uma das oito concessionárias Mercedes-Benz do Grupo Águia Branca, sediado no Espírito Santo, cujos principais negócios se concentram no setor de ônibus.



Serviço de assistência técnica é executado na ampla oficina mecânica com 55 vagas

Riguel Chieppe, diretor geral da Divisão Comércio do grupo, informou que o investimento nas instalações recém-inauguradas foi de R\$ 20 milhões. Apesar da crise no mercado, ele justifica a decisão de investir neste momento. “Quem faz investimento desse porte não pensa em dias, semanas ou meses. Mas estamos acreditando no futuro do país”, argumentou.

Além da unidade de São José dos Pinhais, a Savana conta com concessionárias em Ponta Grossa, no Paraná, e em

Joinville, Santa Catarina. Também fazem parte do Grupo Águia Branca as concessionárias Vitória Diesel e Linhares Diesel (com unidades no Espírito Santo).

OTIMIZAÇÃO DO ATENDIMENTO –

O projeto da nova Savana visa à otimização do atendimento no concessionário. O cliente, por exemplo, conta com maior facilidade de acesso, podendo ingressar nas amplas vagas da recepção de serviço ou da oficina com seu caminhão, ônibus ou comercial leve Sprinter e até com uma carteira. Isso agiliza a prestação de serviços, com o cliente retornando rapidamente à sua atividade de transporte.

A essa iniciativa soma-se ainda o Programa de Qualidade Star Class, que a Mercedes-Benz desenvolve junto a sua rede de concessionários, com atuação contínua na padronização, profissionalização e equipe de alta performance. O objetivo é a eficiência da operação e a qualidade do atendimento aos clientes.

O Star Class auxilia o concessionário a conquistar participação de mercado e a elevar a rentabilidade de seus negócios, apoio essencial num cenário extremamente competitivo como o de veículos comerciais. ■



Riguel Chieppe: “Fizemos investimento desse porte porque acreditamos no futuro do país”



Scania faz ação para aumentar vendas do rodoviário K 360 4x2

Com a regulamentação das linhas interestaduais, montadora aposta em rodoviário da linha K 360 que tem maior capacidade de transporte de passageiros, com preço competitivo

■ AMARILIS BERTACHINI

Já com vistas ao crescimento da demanda por ônibus rodoviários, que deve acontecer com a regulamentação das autorizações para operação das linhas interestaduais e internacionais, a Scania vai desenvolver ações diretas junto a seus clientes para divulgar o K 360 4x2. O principal diferencial desse chassi da linha K 360 é sua capacidade de transportar 50 passageiros, sendo que, dependendo da configuração de espaço entre as poltronas,

é possível chegar a 52 assentos.

Até o ano passado, este modelo não vinha sendo muito comercializado pela montadora porque sofria certa restrição por ser um pouco mais pesado do que o da concorrência. Mas com as alterações aprovadas na Lei da Balança, no ano passado, entre elas a autorização de uma tonelada a mais por eixo, o K 360 passou a ser atrativo para os operadores. "A situação se inverteu. A gente perdia nessa comparação

porque eram dois passageiros a menos que podiam ser transportados por causa da Lei da Balança. Agora, além de termos mais capacidade técnica, podemos fazer usufruto dessa tonelada adicional", explica Silvio Munhoz, diretor de vendas de ônibus da Scania no Brasil.

Ele afirma que muitos operadores não sabem que o produto tem esta vantagem e é exatamente esse trabalho de divulgação que a Scania está fazendo. Outro atrativo

do produto da linha K 360 é, segundo Munhoz, o valor, que é um fator fundamental para a escolha do operador.

Este chassi, um rodoviário de média e longa distância, com motor de 360 cavalos, é direcionado a todo o país e pode receber carroceria de três fabricantes nacionais, segundo Munhoz. Ele não revelou os nomes dessas empresas, mas uma delas é a Marcopolo, que já encarrou o K 360 para a Viação São João.

Como a Scania não tem tradição em vendas de ônibus urbanos e nem participa no fornecimento de programas especiais do governo, como o de veículos escolares para o Caminho da Escola, a regulamentação das linhas rodoviárias é aguardada com grande expectativa pela empresa. “Os operadores retraíram suas compras e agora precisam regularizar a frota”, diz o executivo que acredita na conclusão do processo até o final de junho próximo e em um segundo semestre do ano bem melhor para os rodoviários.

“Este é um dos esforços que vamos fazer para aumentar nossa participação de mercado este ano. Há três encarroçadores com projetos prontos. Vamos começar a divulgar e fazer ações diretas junto aos clientes para vender esse chassi”, afirma.

URBANO – Além das linhas rodoviárias, Munhoz prevê crescimento de vendas no segmento de urbanos, principalmente devido à licitação da cidade de São Paulo, marcada para o segundo semestre. “A autoridade fala que há um repesamento de renovação de frota de, pelo menos, um ano. Ou seja, são 1.500 ônibus de renovação natural, mais um ano repesado, o que dá mais 1.500 veículos. A licitação, de alguma forma, vai motivar a renovação da frota, acelerar a entrada de novos equipamentos, menos poluentes. Com estes três fatores, do final de 2015 até o primeiro semestre de 2017, só o sistema da cidade de São Paulo vai engolir cerca de quatro mil ônibus”, calcula Munhoz. ■

Empresa prepara lançamento de seu biarticulado

Novo chassi da montadora já está sendo encarroçado no país e poderá elevar a participação da empresa no segmento de veículos urbanos

A Scania prepara o lançamento de seu primeiro chassi biarticulado no mercado nacional, que poderá incrementar sua participação no segmento de ônibus urbanos. O novo produto da montadora já foi lançado no mercado mexicano e a versão brasileira será apresentada nos próximos meses.

De acordo com Silvio Munhoz, diretor de vendas de ônibus da Scania no Brasil, a empresa vinha tratando os urbanos “com certa reserva”, mas a Scania mundial decidiu aumentar a participação da empresa no segmento urbano, não só no Brasil, mas em uma ação global. “A Scania vem fazendo investimentos no desenvolvimento de novos produtos, e o biarticulado não é o único, virão outros novos produtos para aplicação urbana”, revela Munhoz.

O biarticulado contribuirá para renovar o portfólio de produtos da montadora para o mercado urbano, segmento em que já produziu o padron de 12 m, o de 15 metros e o articulado.

De acordo com Munhoz, o biarticulado já está sendo encarroçado, mas ele não revela qual empresa está fabricando a carroceria do novo chassi, que terá as opções de piso alto e baixo. Ele acredita que os mercados do Rio de Janeiro e de Brasília ainda devem absorver bons volumes de biarticulados em seus sistemas de transporte urbano.

MERCADO – A montadora quer ir além de lançar novos produtos para aumentar sua participação neste segmento e está mudando a forma de atuar no mercado de urbanos, desenvolvendo ações diretas



O novo biarticulado da Scania já foi lançado no mercado mexicano; versão brasileira será apresentada nos próximos meses

junto aos operadores e incrementando as relações com as autoridades que controlam o sistema de transporte urbano. “Estamos fazendo um trabalho de pré-vendas, para estar mais presentes, informar o que podemos fazer em termos de ônibus urbanos, quais as vantagens do nosso produto, as características técnicas, e explicando aos operadores que alternativas temos a oferecer para ônibus urbanos”, diz.

O market share da Scania no segmento de urbanos é pequeno. Em São Paulo, maior mercado de urbanos do país, de quase 15 mil ônibus que compõem a frota urbana, apenas perto de 400 veículos têm chassis Scania, sendo 99% deles de 15 metros, além de 70 ônibus movidos a etanol – de 15 metros 6x2. Considerando suas vendas no primeiro quadrimestre do ano, quando a montadora teve 60 ônibus licenciados, praticamente 100% foram de ônibus rodoviários.

No ano passado, a montadora vendeu 100 ônibus articulados para a Mobibrasil operar no BRT (Bus Rapid Transit) de Recife (PE), dos quais a metade já está operando e o restante aguarda o término das obras.

Scania inicia teste com biometano no transporte urbano paulistano

Montadora trouxe da Suécia novo chassi para receber carroceria fabricada no Brasil e vê mercado potencial principalmente no transporte público da cidade de São Paulo

■ AMARILIS BERTACHINI

A Scania vai colocar seu ônibus movido a biometano em uma operação na cidade de São Paulo que simulará as condições reais de tráfego – ação conhecida como trabalho de sombra, em que um ônibus convencional cumpre seu trajeto rotineiro e o de teste segue logo atrás, carregado com uma carga constante média para simular a presença e o peso de passageiros e permitir a avaliação de diversos itens, como consumo de combustível e índice de poluição em condições próximas às de uma operação normal, com arrancadas, curvas e paradas. Como é um ônibus de teste, placa verde, ele não pode circular normalmente, com passageiros, em nenhuma via pública.

A ação da Scania visa demonstrar o potencial de seu veículo a biometano no mercado mais visado para o segmento de urbanos em 2015, uma vez que está programada para os próximos meses a licitação que vai estruturar o transporte urbano paulistano. Além disto, a legislação de São Paulo estabelece que, até 2018 toda a frota deverá rodar com combustíveis renováveis, apesar de que a previsão era de que isto se daria com uma substituição gradativa de 10% da frota ao ano, o que não está acontecendo.

“Nossa intenção principal é oferecer para a cidade de São Paulo mais uma alternativa de combustível renovável. Já temos duas: etanol e trólebus”, declara Silvio Munhoz, diretor de vendas de ônibus



“Nossa intenção principal é oferecer para a cidade de São Paulo mais uma alternativa de combustível renovável”, diz Silvio Munhoz, da Scania

da Scania do Brasil. A operação sombra em São Paulo deve durar cerca de três meses.

Em conversas que manteve com a prefeitura paulista, e com o órgão gestor municipal, a SPTrans, Munhoz ouviu que o trólebus “é maravilhoso”, mas é caríssimo atualmente porque hoje quem mantém as linhas não é mais a Eletropaulo, e sim a própria SPTrans. “É caro para instalar e para manter, não dá para ir por este caminho”, afirma Munhoz. O etanol, diz ele, tecnicamente não tem problemas, mas economicamente não é viável porque o subsídio que a prefeitura precisa para manter essa alternativa é muito alto.

“Eles querem uma matriz diversificada de combustíveis”, relata, assinalando que os gestores não conheciam a possibilidade do biometano, foram para a Suécia e lá viram a realidade de urbanos consumindo biometano e começaram a se interessar.

O biometano é um combustível alternativo com propriedades equivalentes às do gás natural, porém obtido a partir de fontes renováveis, como dejetos de animais, de aves e resíduos de produtos agrícolas (agrosilvopastoril).

Ele acredita que apesar de ser um combustível ainda incipiente em volume de produção no Brasil, o segmento está se organizando para produzir em

escala. “O movimento é tão importante que a ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) homologou o biometano como combustível em tempo recorde de nove meses. Para se ter uma ideia, o etanol demorou três anos”, ressalta o executivo. Uma solução que começa a ser vista como possível é fazer uma transição começando com gás natural e ir acrescentando biometano até chegar a um volume grande na mistura ou até a atingir 100% de biometano.

A montadora vem desde o ano passado investindo tempo e dinheiro neste programa. Iniciou os testes com o ônibus a biometano no circuito interno do parque de Itaipu Binacional, em Foz do Iguaçu, no Paraná. Depois, o veículo seguiu para o Rio Grande do Sul, onde foi testado no transporte de funcionários no circuito interno da Braskem, e para Londrina, onde ficou um dia em demonstração no autódromo da cidade.

Os testes foram feitos com um veículo trazido da matriz da montadora na Suécia, depois de já ter passado pela Colômbia e pelo México, lá abastecido com GNV (gás natural veicular). A previsão era de que este ônibus voltasse para a Suécia no final de março, mas a empresa decidiu estender a fase de demonstrações. Este ônibus tem motor que atende às normas Euro 6 e pode consumir tanto gás natural quanto biometano.

NACIONALIZAÇÃO – Mas a Scania trouxe da Suécia um novo chassi Euro 6, que já sendo encarregado por uma empresa brasileira, cujo nome ainda não foi revelado. Munhoz adianta apenas que existem três encarregadoras em processo de seleção e a principal dificuldade seria a de colocar os tanques de biometano no teto do ônibus, um desafio novo para as encarregadoras nacionais. Ele estima que, no máximo, em quatro meses o novo ônibus estará rodando.



O ônibus movido a biometano em teste tem autonomia para percorrer 500 km por dia

O programa de demonstração do ônibus a biometano e a gás natural da Scania vai até 2016. Na avaliação do diretor da montadora, os ônibus a biometano podem representar de 10% a 15% das vendas da Scania já em 2016.

Segundo Munhoz, a Scania não tem autorização da matriz sueca para fabricar o chassi do ônibus a biometano no Brasil, mas ele afirma que a fábrica brasileira teria total condição de fazer esse ônibus aqui mesmo. “O chassi é idêntico ao que fazemos no Brasil, de 15 metros, mas para a fábrica brasileira fazer a montagem precisaria de autorização. Como o motor é feito lá, para abreviar o processo, o chassi também está sendo fabricado lá. A autorização foi pedida para a Suécia em setembro do ano passado e deve estar para sair nos próximos 40 dias; estamos trabalhando para ter tudo preparado para em 2016 começar a produzir e entregar”, diz, acrescentando que foi solicitada também autorização para montagem local do motor Euro 6. “Temos tudo aqui. Torná-lo produção local é muito fácil”, afirma.

Perto de 90% dos componentes do motor a gás da Scania são os mesmos do motor a diesel, mas a empresa teria que investir na área industrial porque precisaria ter linhas de abastecimento a gás, que hoje não existem, adotar providências de segurança na fábrica inteira em relação a

ter mais uma linha de combustível e implantar bancadas de teste exclusivas para motores a gás.

Ele lembra que as cidades de Lima, no Peru, e de Bogotá, na Bolívia, já utilizam ônibus com motores a gás, assim como o México. Somente em Lima serão de 5 mil a 6 mil ônibus a gás que deverão ser adquiridos. “A América Latina está indo para o gás natural, então vamos viabilizar a produção local e vamos pegar carona nisso”, comunica, acrescentando que é um objetivo da Scania produzir aqui esse chassi e que só é preciso resolver a burocracia interna. A empresa já teve autorizado um aporte do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para as áreas de pesquisa e desenvolvimento.

VANTAGENS – Na comparação com o diesel, o gás traz diversas vantagens. O custo do quilômetro rodado, considerando a mesma rota e a mesma carga, é entre 20% e 25% mais barato com o gás natural e entre 40% e 45% mais barato com biometano, segundo estimativa da Scania. O veículo em teste tem autonomia para percorrer cerca de 500 quilômetros por dia. O custo de manutenção, calcula Munhoz, é semelhante ao do diesel e a vida útil do chassi é 40% maior que o movido a diesel. ■



Scania vende ônibus com sistema de segurança ativa para o Chile

Modelo é equipado com dois opcionais, o LDW e o ACC, que auxiliam o motorista na manutenção da distância em relação ao veículo à frente

■ SONIA MOARES

O Grupo ETM, dono da empresa de transportes Maullin, que opera no sistema de fretamento no Chile há 50 anos, adquiriu dez ônibus Scania modelo K 400 IB 6x2 com carroceria Paradiso G7 1800 DD da Marcopolo. A compra faz parte do programa de renovação de frota realizado pela operadora.

Esses são os primeiros ônibus produzidos na fábrica da Scania de São Bernardo do Campo (SP) com pacote de segurança ativa. Os veículos seguiram para o Chile por rodovia em dois lotes com cinco unidades, prontos para operar no sistema de

transporte daquele país. Antes de serem entregues ao cliente passaram por revisão no distribuidor local.

O pacote de segurança ativa é composto de dois opcionais – o Lane Departure Warning (LDW), que avisa o motorista se o ônibus estiver saindo da pista, e o Adaptive Cruise Control (ACC), que auxilia na manutenção da distância em relação ao veículo à frente. Alguns equipamentos desta tecnologia são importados da unidade da Scania na Europa.

Além do LDW e do ACC, o pacote de segurança ativa também conta com uma

terceira opção, a função Advanced Emergency Breaking (AEB), um sistema de frenagem de emergência que evita colisão frontal. “Essas funções, que já fazem parte do portfólio global da Scania para auxiliar o motorista na condução segura, agora estão disponíveis para o portfólio de ônibus rodoviários na América Latina”, afirma André Oliveira, responsável pela linha de ônibus da Scania para a América Latina.

A função do AEB é alertar o motorista do risco de colisão frontal em relação a um veículo em movimento ou parado

à frente. O sistema faz soar um alarme visual e sonoro e, caso o motorista não reaja, o banco vibra e a velocidade do ônibus é reduzida automaticamente. Se esses alertas não forem o suficiente, os freios são acionados com a diminuição progressiva de velocidade de 10 quilômetros por hora por segundo. O sistema AEB é ativado em velocidades acima dos 15 quilômetros por hora.

O LDW, conhecido também como sensor de advertência de saída de pista, avisa o motorista, por meio de um sistema de vibração no banco, caso o veículo esteja na iminência de atravessar involuntariamente a faixa da pista. A função é ativada a partir de 60 quilômetros por hora.

O ACC, ou controle de cruzeiro adaptável, representa uma comodidade para o motorista e o ajuda a manter-se a uma determinada distância/intervalo de tempo

do carro à frente. Essa distância pode ser configurada pelo motorista.

O Grupo ETM tem em sua frota 80 ônibus modelos de dois andares, dos quais 95% são da Scania. Segundo Paulo Corso, diretor de operações comerciais da Marcopolo, a aquisição dos ônibus pelo operador de transporte do Chile destaca a excelente aceitação dos modelos Paradiso 1800 DD no mercado internacional. "Os modelos de dois andares proporcionam ainda mais conforto, sofisticação e comodidade aos passageiros, e são ideais para as linhas rodoviárias de médias e longas distâncias", afirma o diretor da Marcopolo.

Os veículos adquiridos possuem duas diferentes configurações internas: quatro ônibus com 20 poltronas-leito no piso superior e 12 leito no inferior; e seis unidades com 43 poltronas-leito. Todos

possuem monitores de LCD fixos, bares com geladeiras e aquecedores de líquidos, toalete, além do pacote de segurança ativa da Scania.

O Chile é o primeiro país na América Latina a receber uma frota de ônibus equipada com esses opcionais. Este país é um dos mais rigorosos da América Latina na busca por dispositivos de segurança rodoviária, embora a demanda por esses itens também esteja crescendo em outros países da região. "As normativas do Chile quanto ao nível de segurança são muito altas, por esse motivo o cliente procurou tecnologias mais avançadas, e a Scania entregou um pacote de soluções adequado à necessidade dele", declara Oliveira. Além do Chile, a Scania vai atender toda a América Latina com ônibus equipados com pacote de segurança. ■

A marca que domina TECNOLOGIA BUS-WATCH® é REI

bee creative

* Depende do roteador (3G/4G/Wi-Fi) e da disponibilidade da cobertura de dados da região.



Captura imagens digitais de vídeo em alta definição (1080p)



HD removível de 1TB - 1 mês de gravação em alta definição



Download das gravações via Wi-Fi



Acesso on-line das imagens do veículo*

SISTEMA DIGITAL DE MONITORAMENTO VEICULAR



Gravador digital de 4 a 8 canais



Câmera Antivandalismo



Câmera Minibox



Câmera Quadrada



Câmera Redonda



REI

Soluções em Tecnologia Embarcada

www.reibrasil.com.br

+55 (19) 3500-4860 | 3801-5888 | vendas@reibrasil.com.br



Os desafios das cidades no mundo

Para garantir qualidade na operação do transporte público, as cidades têm que concentrar os investimentos nos sistemas de rede e não somente nos corredores e faixas exclusivas

■ SONIA MORAES

Além dos problemas com educação, saúde e segurança, a mobilidade, a sustentabilidade e a sociodiversidade são os três temas que começam a se tornar essenciais para qualquer cidade no mundo, segundo Jaime Lerner, arquiteto e urbanista especialista em mobilidade sustentável.

Em sua palestra durante o Fórum Volvo de Mobilidade, realizado em Curitiba, Lerner alertou que não podemos perder nunca a visão da cidade, pois isso vai ser cada vez mais importante no futuro se quisermos avançar. “Chegou o momento de pensar na mobilidade a partir do crescimento das cidades, não somente a partir dos veículos e de uma visão parcial das cidades”, disse o arquiteto.

Lerner comentou que a cidade é o nosso retrato de família. “Embora não seja um patrimônio histórico e cultural, são referências em nossa vida. Por esse motivo, eu defendo a tese de que é importante fazer uma transformação imediata, uma acupuntura urbana e criar uma nova energia para a cidade. Tudo tem que ser

viabilizado rápido e sem desperdício.”

Na opinião do arquiteto, quando se quer mudar uma cidade é importante vontade política, visão estratégica, saber transformar os problemas em soluções, criar equações e co-responsabilidade. “É possível construir uma equação para resolver problema da mobilidade das cidades”, destacou Lerner, citando como exemplo urbano a tartaruga que tem moradia, trabalho e mobilidade, tudo junto.

Ao fazer referência ao tema mobilidade, Lerner afirmou que estamos muito perto de uma solução, mas não podemos entregar essa solução para o automóvel. “As ruas já estão privatizadas pelo automóvel e queremos ganhar espaço público para o transporte público e dar transporte de qualidade à população”, disse.

Ele foi incisivo ao afirmar que é preciso mudar essa visão centrada demais no automóvel, destacando que existe maneira mais solidária de transportar gente. “O carro vai ser o cigarro do futuro e a maneira de usar este veículo vai mudar, pois

não podemos ficar preso ao transporte individual. Isso não é justo”, frisou Lerner.

Em sua análise sobre o transporte público o arquiteto afirmou que grandes mudanças já estão ocorrendo. “Estamos avançando em sistemas mais sustentáveis, em soluções híbridas, em soluções elétricas, em supercapacitores e baterias. Mas temos que pensar em como resolver os problemas de mobilidade. A gente precisa parar de pensar no ônibus somente como ônibus e temos que pensar na evolução do ônibus e na qualidade da operação”, preconizou.

Para Lerner, o futuro da mobilidade está na superfície, citando o custo elevado e o longo prazo da implantação do metrô. “Em São Paulo, 84% da população se deslocam na superfície. Então é a superfície que precisa ser bem operada. O trem de subúrbio tem avançado, então porque não aproveitar a estrutura dos trens de subúrbio e criar um programa de ocupação e construir moradias ao longo dessas vias”, questionou o arquiteto. “Essa

é a proposta que eu desenvolvi para São Paulo, procurando mostrar que o mais importante no transporte público é a rede e não os corredores, porque com esta visão de rede nasce o desenho de cada estação para operar a rede. A estação tem que permitir ao sistema operar a rede. É necessário racionalizar antes para depois operar as linhas troncais”, explicou. Ele também criticou os custos absurdamente caros dos corredores BRT. “Gasta-se muito com desapropriações, há superdimensionamento e falta de visão. Quando se vem a Curitiba vê-se o quanto é simples este modelo de transporte”, comentou.

Segundo Lerner, hoje as empresas de transporte querem avançar e os governos não se mexem. “Criam soluções paliativas aqui, uma faixa pintada lá. Faixa pintada não é transporte de massa, é uma maneira de dar prioridade ao transporte público. É um começo, mas não um fim.”

Como uma das alternativas para melhorar a mobilidade das cidades o professor Nakamura Fumihiko, vice-presidente da Universidade Nacional de Yokohama, no Japão, defendeu a menor disponibilidade de estação de estacionamento nos grandes centros urbanos para reduzir o uso do automóvel e estimular o uso de bicicletas. “Podemos também compartilhar o uso do carro com a bicicleta e conectar os estacionamentos com o transporte público”, destacou.

Ailton Brasiliense Pires, presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), defendeu que as cidades precisam priorizar o transporte público em detrimento dos veículos particulares. “O sistema de transporte precisa oferecer ao usuário confiabilidade no tempo da viagem, regularidade e conforto. O transporte tem qualidade quando me permite chegar a um tempo razoável e a um custo razoável aonde eu quero”, disse o presidente da ANTP.

Rogério Mainardes, diretor da Escola de Comunicação e Negócios da Universidade

CURITIBA INVESTE NA INTEGRAÇÃO DE DIFERENTES SISTEMAS

Gustavo Fruet, prefeito de Curitiba, destacou em sua apresentação, no Fórum Volvo de Mobilidade, que a cidade tem investido na ampliação de corredores BRT (Bus Rapid Transit) e na implantação do metrô para garantir o atendimento à demanda da cidade nas próximas décadas. “Temos projeções claras de que daqui a 20 ou 30 anos teremos uma demanda de 400 mil pessoas por dia no eixo sul, e não há sistema de BRT que possa suportar essa demanda”, afirmou.

O prefeito disse que Curitiba não pode ser impedida de buscar alternativas, de pensar no atendimento às demandas do futuro e de implantar o metrô. “Somos o berço do BRT e nos orgulhamos muito disso, mas precisamos avançar e investir na cidade que queremos para o futuro, uma cidade humana e que atenda às necessidades de sua população”, declarou.

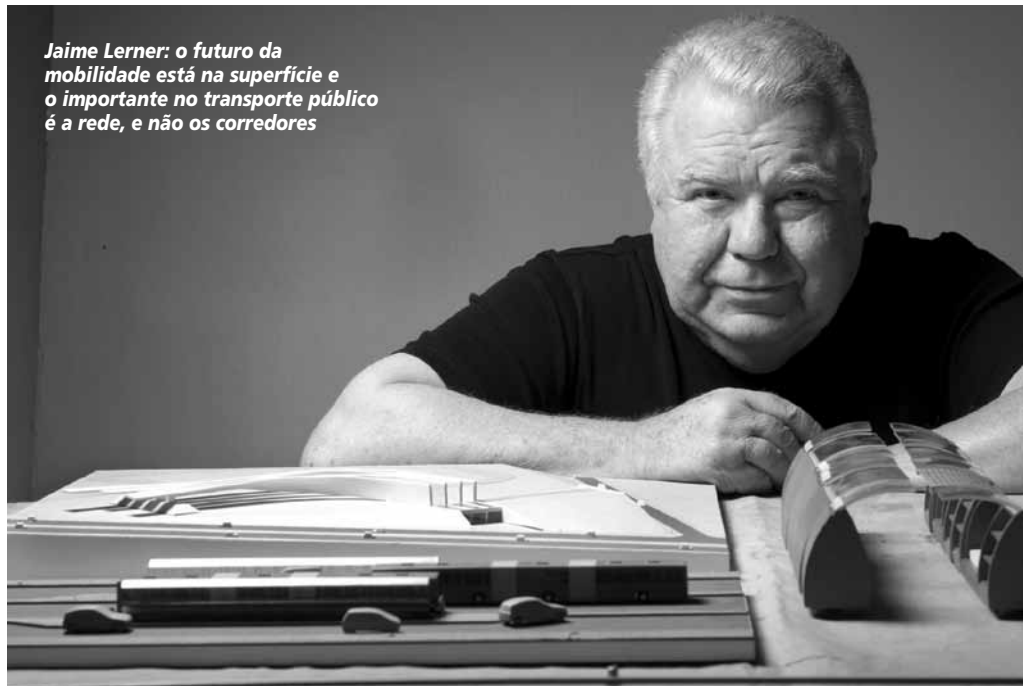
Sobre as opiniões divergentes com relação à implantação do metrô, Fruet esclareceu que Curitiba está criando alternativas,

investindo na inovação e buscando ser uma cidade multimodal, com a integração de diferentes sistemas. “Não estamos projetando a substituição do BRT pelo metrô. Estamos projetando uma cidade multimodal, que terá o BRT, o metrô, o ônibus convencional e a bicicleta”, disse.

Para a Linha Verde, uma das principais vias da cidade formada por uma pista exclusiva para ônibus biarticulados, está programado até 2020 o investimento de R\$ 4,56 bilhões, sendo R\$ 2,16 bilhões proveniente de recursos públicos, R\$ 1 bilhão de aporte privado e R\$ 1,40 bilhão da prospecção da venda de Certificado de Potencial Adicional de Construção (Cepacs) – títulos usados para financiar operações urbanas consorciadas com o objetivo de requalificar áreas urbanas – feitas por meio de leilão.

Estes investimentos, segundo o prefeito, visam beneficiar a população usuária de serviços e atingem diretamente 23 bairros de Curitiba, o que representa aproximadamente 80 mil pessoas.

Jaime Lerner: o futuro da mobilidade está na superfície e o importante no transporte público é a rede, e não os corredores



Com US\$ 1 bilhão é possível construir



200 km de BRT



50 km de VLT



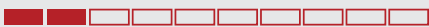
10 km de metrô

AS VANTAGENS DO BRT PARA O TRANSPORTE URBANO

Tempo médio de construção



2 anos



5 anos



10 anos



Criado em Curitiba na década de 70, o sistema BRT é uma solução para o transporte urbano que vem tendo boa aceitação da população no mundo. Este modal está presente em 39 países e 168 cidades.

“Uma das vantagens do BRT é crescer com as cidades, pois são flexíveis e o modelo pode ser configurado para atender demandas de três mil até 60

mil passageiros por hora sentido”, afirma Ayrton Amaral, especialista em mobilidade urbana da Volvo Bus Latin America.

Com US\$ 1 bilhão é possível construir 200 quilômetros de BRT, 50 quilômetros de VLT (veículo leve sobre trilho) e 10 quilômetros de metrô, segundo a média de investimentos aplicada na construção de projetos no mundo. Em média

pode-se construir uma linha do sistema BRT em dois anos, enquanto para construir a mesma linha do metrô seriam necessários 10 anos e de VLT, cinco anos.

Outro benefício do BRT, segundo Amaral, é o custo de operação por passageiro transportado. Um passageiro em sistema de metrô custa, em média, de 5 a 10 vezes mais quando comparado a de um BRT com a mesma demanda.

Positivo, destacou que o transporte deve ser pensado, acima de tudo, como um bem comum. “A indústria deve continuar a prover a população de conforto com moderna tecnologia, mas a pontualidade do transporte pode mudar o humor das pessoas, o rendimento das empresas, das crianças na escola e melhorar a felicidade”, declarou.

Para Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America, a mobilidade urbana é um dos principais desafios das cidades e requer soluções de curto e médio prazos. “Nós como uma empresa do setor, assumimos o compromisso de

colaborar com o desenvolvimento de sistemas de transportes que ofereçam qualidade de vida às pessoas, não apenas



Ayrton Amaral: para ter qualidade, o transporte público precisa ser planejado

fornecendo ônibus, mas compartilhando o conhecimento e a experiência que acumulamos ao longo dos últimos 30 anos com a implementação dos principais BRTs da América Latina”, disse Pimenta.

Na opinião de Ayrton Amaral, especialista em mobilidade urbana da Volvo Bus Latin America, para que um sistema de transporte tenha qualidade e seja sustentável, não basta colocar mais ônibus nas ruas ou trocar ônibus movidos a diesel por outros movidos a combustíveis alternativos. “Para ter qualidade, o transporte público precisa ser planejado para que ofereça viagens rápidas, facilidade de acesso, integração, pontualidade e confiabilidade”, afirmou. ■

LANÇAMENTO

www.comilonibus.com.br



CAMPIONE 3.45



Reduza a velocidade, preserve a vida.

Campione 3.25

Versatile



A linha fretamento agora está completa!



0800 643 0534

Cada vez mais perto de você.

O ônibus na medida certa
para sua empresa.

COMIL

f /comilonibus @comilonibusoficial

Em andamento, 414 projetos que priorizam o uso do ônibus

Do total, 132 já estão em operação, sendo 19 sistemas BRT, 28 corredores e 85 faixas exclusivas

SONIA MORAES

No Fórum Volvo de Mobilidade, realizado em Curitiba, Otávio Vieira da Cunha Filho, presidente executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), destacou as políticas de subvenção ao transporte e explicou que é necessário construir

nas cidades redes integradas e multimodais, para reduzir o custo. “Mas a rede multimodal não pode ser concorrente, tem que ser uma rede única, interligada”, destacou.

Cunha enfatizou ainda a importância do planejamento para garantir a mobilidade

das cidades. “Se não houver uma gestão efetiva o ônibus fica mais caro”, disse o presidente da NTU.

Em sua palestra o presidente da NTU apresentou o mapa nacional do transporte, com destaque para o andamento dos projetos de

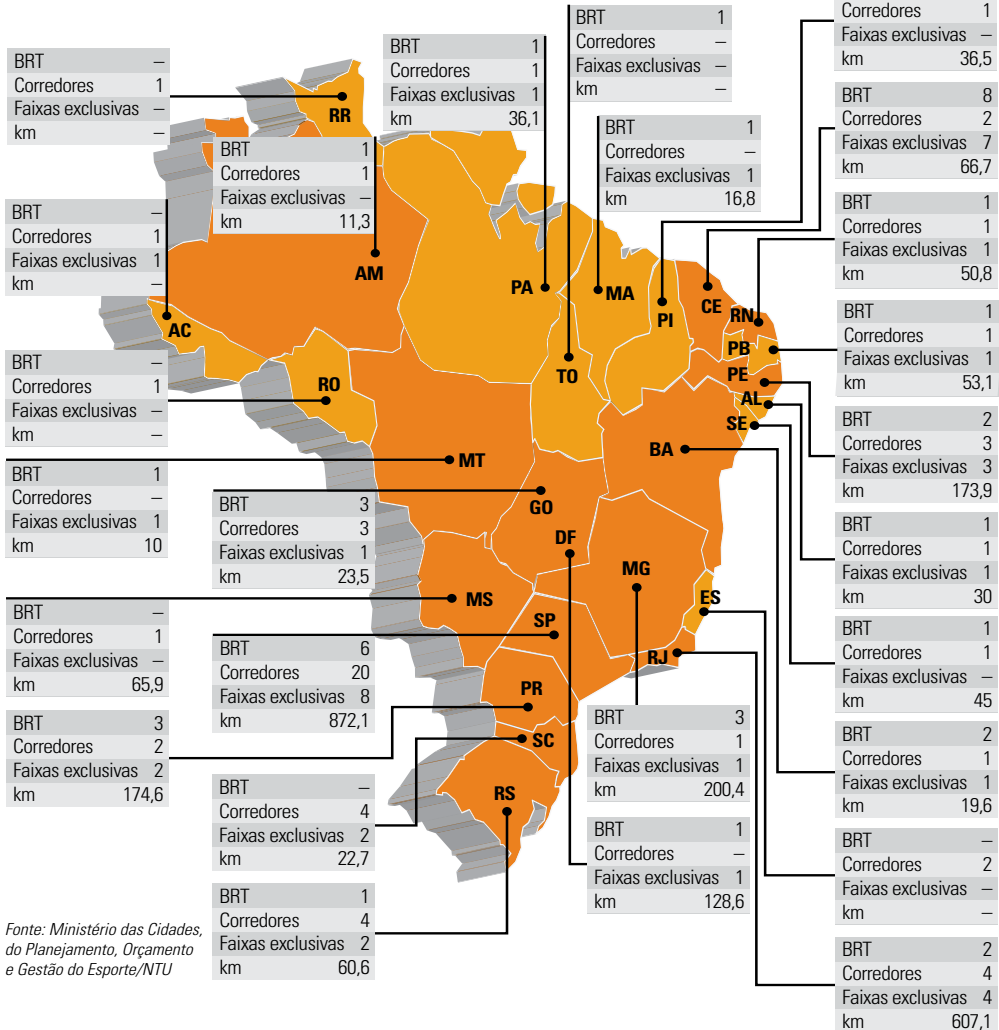
implantação de sistemas BRT, corredores e faixas exclusivas em 26 estados e 81 cidades brasileiras, o que dá um total de 2.710 quilômetros.

Segundo Cunha, há atualmente 414 projetos em andamento no país que priorizam o uso do ônibus para o transporte da população. Desse total, 53 estão em obras, sendo que 15 são sistemas BRT, 34 são corredores e quatro são faixas exclusivas. Estão previstos 24 projetos que envolvem a implantação de seis corredores BRT e 18 faixas exclusivas.

Estão em processo de execução seis projetos, sendo dois BRT e quatro corredores. Em ação preparatória existem 186 projetos, sendo 45 BRT, 120 corredores e 21 faixas exclusivas. Em licitação há nove projetos, sendo dois BRT e sete corredores. Em fase de licenciamento há somente um projeto para a construção de sistemas de BRT.

Dos 414 projetos em andamento, 132 já estão em

MAPA NACIONAL DO TRANSPORTE



Fonte: Ministério das Cidades, do Planejamento, Orçamento e Gestão do Esporte/NTU

operação, sendo 19 em sistemas BRT, 28 em corredores e 85 em faixas exclusivas. Os três projetos que estão concluídos – dois sistemas BRT e um corredor –, ainda não entraram em operação.

SISTEMAS BRT – O Paraná é o estado que tem o maior número de projetos de BRT, totalizando 83,1 quilômetros. São ao todo 16, sendo 13 em Curitiba, dois em Londrina e um em São José dos Pinhais.

No Estado de São Paulo são 12 projetos de sistemas de BRT, de 117 quilômetros. São três na capital, dois em Campinas, três em Jundiaí, um em São José dos Campos, dois em Sorocaba e um na Praia Grande.

No Rio de Janeiro, dos 12 projetos de 403,4 quilômetros, 11 estão na capital e um na cidade de Niterói. No Ceará são oito projetos de 26,2 quilômetros para Fortaleza. Em Minas Gerais são sete, de



Otávio Cunha Filho: a rede multimodal não pode ser concorrente, tem que ser uma rede única, interligada

48 quilômetros, sendo três em Uberaba, três em Belo Horizonte e um em Uberlândia. Em Goiás são seis projetos, três em

Goiânia, um em Aparecida de Goiânia e dois em Luziânia, totalizando 10,5 quilômetros.

O Distrito Federal tem cinco projetos em andamento para Brasília, com um total de 73,7 quilômetros. Em Pernambuco são quatro projetos de BRT de 52,9 quilômetros, três para Recife e um para Caruaru. O Estado do Pará possui quatro projetos para Belém, de 19,9 quilômetros.

Na Bahia estão definidos três projetos – dois para Salvador e um para Feira de Santana. No Maranhão, os três projetos em andamento são para São Luís, com um total de 12,4 quilômetros de corredores. No Rio Grande do Sul os três projetos de BRT são para Porto Alegre. Alagoas tem dois projetos para Maceió e Tocantins, dois projetos para Palmas. Os dois estados não informaram o tamanho dos corredores de BRT que serão construídos. ■



ÚNICA PARADA PARA COMPRAS EM TRANSPORTE PÚBLICO INTELIGENTE

O design robusto das soluções embarcadas da **Advantech** são perfeitas para aplicações em frotas de ônibus. Ao equipá-los com estes computadores, nossos clientes podem monitorar de forma proativa o diagnóstico veicular e manter a comunicação em tempo real entre administradores do sistema, garagens, terminais e quadro de funcionários. Estes sistemas aumentam imensamente a segurança do transporte público para a tripulação e passageiros.



Computador Veicular compacto



Roteador Wi-fi



Tela Inteligente de Motorista



Câmera Veicular robusta



Display de Anúncio para passageiros

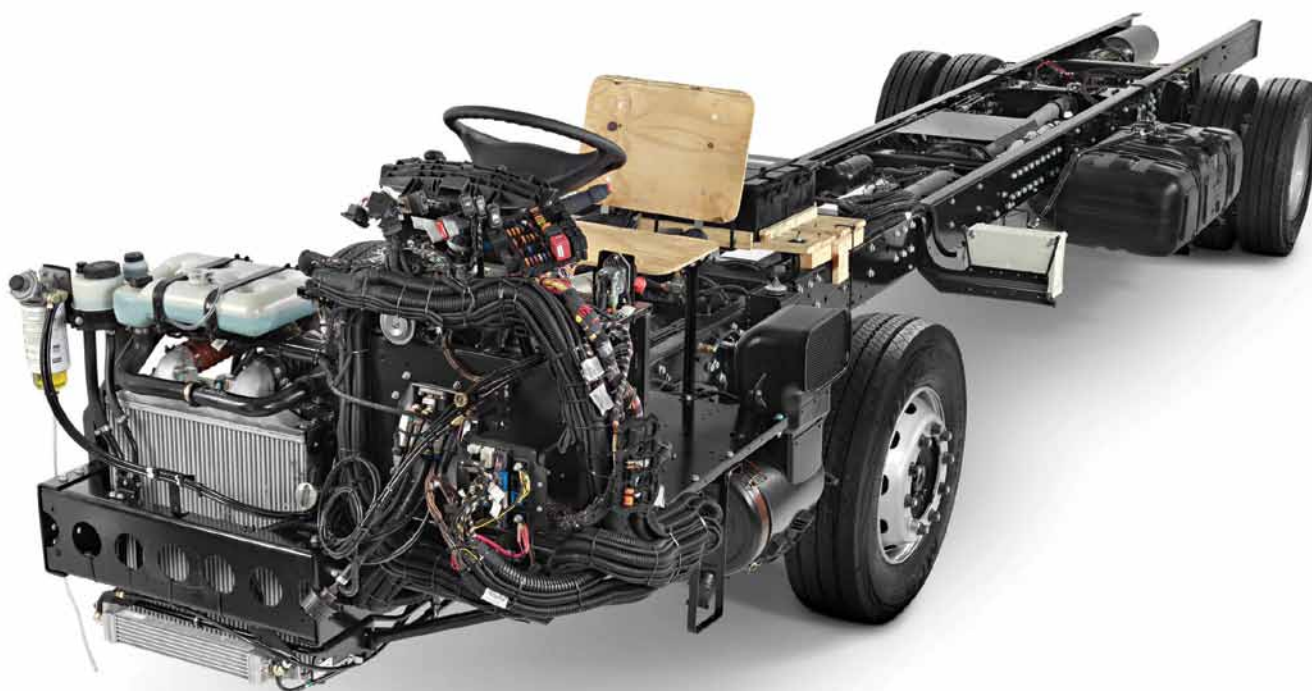


Sistemas para CCO e Garagem

Chassis Mercedes-Benz têm eixo traseiro mais leve

O novo eixo traseiro modelo R 390 estampado substitui o HL 4 de carcaça fundida para os chassis para ônibus da linha OF de 15 e 17 toneladas para facilitar a montagem e a manutenção

■ SONIA MOARES



A Mercedes-Benz passa a equipar os chassis de ônibus da linha OF de 15 e 17 toneladas de peso bruto total (PTB) com o novo eixo traseiro R 390 estampado, substituindo o modelo HL 4 de carcaça fundida. Segundo Curt Axthelm, gerente sênior de marketing de produto ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, o produto estampado se destaca pela redução de peso, mantendo, porém, a mesma robustez. “Além disso, ele facilita a montagem e manutenção, assegurando ainda baixo nível de ruído e alta durabilidade. Isso

potencializa os benefícios para os clientes”, destaca o gerente.

Axthelm explica que os eixos traseiros R 390 na versão 10.5/22.5 (aplicados nos chassis OF de 15 toneladas e na versão 11.5/22.5 (para os chassis de 17 toneladas), ambos com suspensão metálica, são reconhecidos no mercado pela robustez e resistência nas severas aplicações do transporte urbano intermunicipal e rodoviário de curtas distâncias. Este novo eixo já é aplicado nos chassis OF 1721 L e OF 1724 L com suspensão a ar.

Orlando Zibini, engenheiro de marketing de produto da Mercedes-Benz do Brasil afirma que a empresa trabalha com a coleta de informações de campo para desenvolver continuamente novos projetos, priorizando sempre a aplicação de melhorias em seus produtos. “A Mercedes-Benz está em constante evolução e procura inovar nos componentes de maior valor aos clientes. Este novo eixo traseiro R 390 é um exemplo. É um componente da marca com conceito moderno, de fácil manutenção e de alta confiabilidade”,

Curt Axthelm: "Novo eixo R 390 se destaca pela redução de peso, mantendo a mesma robustez da versão HL 4"

detalha o engenheiro.

Zibini esclarece que o modelo anterior já atendia o cliente e agora os novos eixos trazem mais aperfeiçoamento que facilitam na manutenção e a possibilidade de novos conjuntos de coroa e pinhão visando ao maior desempenho. "O novo eixo praticamente manteve o peso em relação ao anterior, garantindo rigidez estrutural necessária ao trabalho pesado e houve um aumento da capacidade técnica do eixo R 390 -10.5/22.5 em 500 kg", explica.

Segundo Zibini, os novos eixos permitem a montagem de outras reduções (coroa e pinhão), adequando melhor o trem de força do veículo (motor + câmbio +



redução do eixo traseiro). "A diferença básica entre os dois tipos de eixo é que o modelo fundido possui vários moldes,

onde as diversas partes da carcaça são preparadas pelo processo de fundição (o metal aquecido e na forma líquida é despejado nos moldes para a produção da peça) para posterior usinagem e montagem. Já no eixo estampado, a carcaça é submetida ao processo de prensagem (o metal frio é colocado em uma prensa de alta capacidade), no qual o procedimento de prensagem/estamparia do material é realizado, para posterior usinagem e montagem", esclarece Zibini.

Axthelm afirma que os chassis de ônibus da Mercedes-Benz se destacam no mercado pelo reduzido consumo de combustível, baixo custo operacional e de manutenção. "Além disso, asseguram alto índice de disponibilidade na severa operação do transporte urbano de passageiros. Ou seja, eles rodam mais, garantindo produtividade e rentabilidade para os clientes." ■

Lucro Garantido!

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



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

SEG CASH[®]
Comércio de Sistemas de Segurança

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

Peça à sua Encarroçadora
(Gaveta-cofre "SEGCASH")

www.segcash.com.br

Transcal adquire 21 chassis Iveco 170S28

Os ônibus serão usados para o transporte na região metropolitana de Porto Alegre e para fretamento

■ WAGNER OLIVEIRA



O chassis Iveco 170S28 ganhou reforço estrutural para dar resistência extra nas operações

Após mais de uma década de atuação no mercado brasileiro de caminhões, a Iveco agora mira o potencial de ônibus pesados no Brasil, país que tem um dos maiores mercados mundiais para coletivos de passageiros. A empresa tem por alvo os operadores urbanos e de fretamento, aplicações de grandes fatias para a indústria automobilística.

Depois de lançar o chassis 170S28 para aplicação urbana e rodoviária na exposição Fetransrio em novembro passado, um dos maiores eventos do ônibus, a Iveco Bus, divisão de ônibus da CNH Industrial, já fez diversas vendas para grandes frotistas.

Uma delas foi a venda de 21 unidades do chassis 170S28 para a Transcal, empresa de transporte de passageiros do Rio Grande do Sul. Do total entregue, seis unidades serão para transporte urbano, com carroceria Neobus MegaPlus, e 15 para fretamento,

com carroceria Neobus New Road.

A Transcal já possui 20 veículos da marca e transporta aproximadamente 50 mil passageiros por dia na região metropolitana de Porto Alegre. "O fechamento do negócio é a confirmação de que temos um produto de alta qualidade, pronto para atender o setor de transportes", afirma Humberto Spinetti, diretor de negócios de Ônibus e Veículos de Defesa da Iveco para a América Latina. "Continuamos investindo para oferecer um veículo moderno, confiável e com a durabilidade comprovada para atuar nesse segmento."

Projetado e fabricado no complexo industrial da Iveco, em Sete Lagoas (MG), o modelo de 17 toneladas chega para atender demandas de aplicações para transporte urbano e intermunicipal.

O veículo passou por mais de 1,2 milhão de quilômetros em testes realizados pela Iveco para validação dos

componentes e constatação da disponibilidade de uso do chassis. Além disso, o 170S28 rodou, em condições reais de uso, 600 mil quilômetros na fase de testes com transportadoras.

De acordo com a engenharia da Iveco Bus, o chassis 170S28U apresenta evoluções tecnológicas para oferecer ao cliente a garantia de um produto robusto. Com um reforço estrutural, o projeto foi pensado para dar resistência extra ao veículo nas aplicações urbanas e de fretamento, facilitando a manutenção e diminuindo, por exemplo, o tempo de treinamento dos funcionários que farão a revisão dos ônibus.

A força do modelo da Iveco Bus deve-se ao motor N67, da FPT Industrial, com seis cilindros em linha. O propulsor de 6,7 litros, com sistema SCR, atende às normas do Proconve-P7 e é capaz de gerar potência máxima de 280 cv, a maior do segmento.

O torque chega a 950 Nm, já disponíveis na faixa de 1.250 a 1.950 rpm. A curva plana de torque e a grande disponibilidade de força em baixas rotações garante, de uma só vez, mais economia de combustível e mais conforto para o motorista, evitando constantes trocas de marchas.

Segundo Spinetti, desenvolver um veículo de transporte de passageiros envolve tecnologia avançada para garantir conforto e bem-estar a bordo. O chassis 170S28 foi projetado também com esse foco.

A transmissão utilizada é ZF, manual, de seis marchas, com escalonamento compatível com as operações urbanas e rodoviárias. O sistema permite uma condução mais suave e melhor desempenho operacional, sem deixar de lado a economia de combustível. ■

Colhemos bons frutos em Limeira.



A tecnologia de monitoramento da M2M Solutions está presente em uma das cidades mais desenvolvidas de São Paulo.

A mobilidade urbana de Limeira faz parte do portfólio de monitoramento e gestão de frotas da M2M Solutions.



m2m
SOLUTIONS

mobilidade urbana
m2msolutions.com.br

Norma deve ajudar transporte a reduzir acidentes

Empresas analisam benefícios da ISO 39001, que no futuro poderá reduzir valor gasto com seguro

■ WAGNER OLIVEIRA



Os transportadores brasileiros demonstram interesse na aplicação da ISO 39001, norma internacional de certificação em gestão de segurança viária. Ainda em fase de tradução para o português, a norma é mais um passo para as empresas do transporte de cargas e passageiros a reduzir o monstruoso número de acidentes e mortes

no trânsito do Brasil, um dos piores do mundo. A norma também pode ajudar as empresas a reduzir o valor do seguro.

Em um debate promovido pela Volvo do Brasil na sede da Associação Nacional do Transporte de Carga e Logística (NTC&L), em São Paulo, lideranças do setor e representantes de várias empresas manifestaram

interesse de se ter no Brasil uma norma que oriente o setor a reduzir acidentes, que produzem até 45 mil mortos por ano.

De acordo com dados da Polícia Rodoviária Federal, em 2014, aconteceram 166.223 acidentes em rodovias federais que cortam o país. Deste total, 28.871 envolveram veículos comerciais, resultando em 7.844 feridos e 1.436 mortos.

A introdução da norma faz parte de um conjunto de ações apoiadas pela Volvo para fortalecer no Brasil a visão do "Zero Acidentes", adotada recentemente pelo Grupo Volvo, que tem como ideal de futuro zerar os acidentes envolvendo os seus produtos.

"Esta é uma visão ousada, mas sabemos que a soma de ações e a disposição das empresas do setor de se engajar neste desafio de zerar acidentes envolvendo produtos da marca, trará avanços para aumentar a segurança no trânsito", afirmou Solange Fusco, diretora de comunicação do grupo

SOLUÇÕES EM ILUMINAÇÃO PARA SUA FROTA

Com 25 anos de experiência, a FRT produz e desenvolve equipamentos eletrônicos para ônibus. Nossa tecnologia é 100% brasileira, atendendo ao mercado nacional e internacional.



CLARIAR

Vida útil estimada em 10 anos -

Resistente a trepidação (sem filamentos) -

Não necessita descarte especial -

Proteção contra inversão de polaridades -

Única com LED de alta potência -

+55 81 3081.1850
vendas@frt.com.br
www.frt.com.br



Volvo América Latina.

O presidente da NTC & Logística, José Hélio Fernandes, disse que as empresas do setor já se empenham na profissionalização, mesmo que sejam em parte prejudicadas pela deficiente infraestrutura viária.

Para Fernandes, a norma, que não é impositiva, chega como mais uma forma de contribuição ao setor. "A segurança é um assunto que não só interessa ao transportador, mas ao conjunto da sociedade. Trata-se de um trabalho de persistência", declarou.

Flavio Benatti, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo (Fetcesp), afirmou que a redução dos acidentes faz parte da sustentabilidade do negócio.

Benatti disse ainda que está em licitação a compra de cem simuladores de direção para as escolas do Serviço Social do Transporte (Sest) e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat), entidades que também preside. "Com isso, buscamos melhorar a gestão das empresas, diminuindo a sinistralidade e contribuindo também com a norma 39001", comentou.

Eduardo Lucena, responsável pelo transporte e logística da Raizen, um dos maiores embarcadores do Brasil, disse que, após quatro anos de operação, a empresa

veio a registrar um acidente fatal em janeiro deste ano. "Por causa disso, perdemos bônus e tivemos que rever toda a nossa operação", afirmou.

Lucena salientou que a empresa tem como conduta não entrar em negócios que resultem em perdas humanas. "Já deixamos de participar de projetos onde não há sustentabilidade. O grupo tem como norma o respeito à vida", afirmou.

Manoel Souza Lima Jr., presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), afirmou que a Lei dos Caminhoneiros já foi um avanço ao garantir maior tempo de descanso para motoristas. "A norma, junto com a nova lei, será decisiva para a redução dos acidentes no Brasil", acrescentou.

A norma ISO 39001 estabelece o roteiro para implementação de um sistema de gestão para que empresas e empresários do setor de transporte avancem em práticas de segurança viária.

Como a norma, lançada no exterior em 2012, ainda não foi traduzida no Brasil, um manual distribuído pela Volvo antecipa detalhes dos requisitos exigidos para sua implantação e mapeia ações a serem adotadas.

O objetivo é oferecer aos transportadores

e operadores de transporte uma visão do caminho que devem percorrer para a adoção de um sistema próprio e organizado para a gestão da segurança viária.

A decisão de lançar o Manual da ISO 39001 veio dos seminários regionais promovidos pelo Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST). "Nosso objetivo, ao lançar o manual, foi ir além da discussão, disponibilizando a essência do conteúdo em um documento de orientação para as empresas interessadas em implementar a norma", disse Anaelse Oliveira, responsável pelo Programa Volvo de Segurança no Trânsito.

Para ela, mais que a certificação, as empresas que adotarem a ISO 39001, terão avanços na gestão viária, se tornarão mais competitivas além de prestar benefícios inestimáveis para a sociedade.

"Estima-se que dezenas de empresas já tenham sido certificadas no mundo. No Brasil, a receptividade à chegada da ISO está sendo muito boa, o que nos leva a crer que cedo veremos empresas nacionais certificadas. As empresas que já possuem outras ISO (9000, 14001), certamente não encontrarão grandes dificuldades de implementá-la", afirmou Paulo Cesar Gottlieb, da TRS Engenharia, responsável pelo manual. ■

FRT LIGHTDOT

ITINERÁRIO ELETRÔNICO

GARANTIA 5 ANOS!

- Controle automático de intensidade -
- Programação por wi-fi -
- A maior garantia do mercado (5 anos*) -
- Melhor preço e durabilidade -

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

Produto beneficiado pela legislação de informática

Michelin lança a marca BFGoodrich no Brasil

Pneus radiais da marca americana para ônibus e caminhões começam a ser produzidos no Brasil para disputar segmento de preço da faixa intermediária

A Michelin apresentou os pneus radiais para ônibus e caminhões e ônibus BF Goodrich, a centenária marca americana. Os novos pneus radiais são indicados para clientes que buscam produtos com preços mais acessíveis, sem abrir mão da qualidade e confiança oferecidas pela Michelin, e já estão disponíveis nas revendas de todo o país ainda este mês. A segunda marca do Grupo Michelin, mais conhecida principalmente por seus pneus para caminhonetes 4x4 e automóveis, chega ao mercado nacional para equipar o segmento de caminhões e ônibus.

“Os pneus radiais BFGoodrich complementam a nossa oferta de produtos no Brasil, para conquistar um número maior de clientes. O lançamento é parte integrante de nossa estratégia de crescimento, anunciada pela empresa há pouco mais de um ano, que tem como meta renovar, até 2018, 85% do portfólio da Michelin nos segmentos rodoviário, urbano e misto no transporte de carga e passageiros”, afirma

Feliciano Almeida, diretor de marketing e vendas de pneus de caminhão e ônibus da Michelin para América do Sul.

“Repleta de vitórias, a BFGoodrich, presente nos Estados Unidos e Europa, é uma marca centenária, referência em ralis, que tem sua história contada por grandes conquistas nas mais importantes competições do mundo. É essa tecnologia que vamos levar aos nossos novos pneus para caminhão e ônibus, oferecendo mais desempenho e segurança para as estradas brasileiras”, completa o executivo.

A partir do segundo semestre, os novos pneus BFGoodrich, desenvolvidos para as condições de uso das estradas brasileiras, serão produzidos também na fábrica de Campo Grande, no Rio de Janeiro.

Ainda com foco na criação de valor para os clientes, a Michelin oferece o serviço Recapagem Recamic para os pneus BFGoodrich, em todo o território nacional.

Feliciano Almeida: estratégia da Michelin é renovar 85% do seu portfólio em todos os segmentos até 2018



Pneu radial ST 250 da BFGoodrich

A proposta maximiza o aproveitamento da carcaça e reduz o consumo de matéria-prima, segundo a empresa.

DESAFIOS

— “Os novos pneus BFGoodrich são recomendados para utilização em todas as posições, para veículos em uso regional e rodoviário. Destinam-se a clientes, grande parte deles transportadores autônomos e pequenas e médias frotas, que buscam um produto que tenha a performance alinhada ao preço inicial. Com

bom resultado quilométrico, é uma marca especializada em superar desafios com desempenho e segurança”, explica Alessandra Rudloff, gerente de marketing Brasil de pneus de caminhão e ônibus da Michelin.

Conforme a fabricante, os pneus BFGoodrich oferecem os benefícios mais valorizados pelos clientes desse segmento, que são o desgaste uniforme do produto, a aderência em solo seco e molhado, a dirigibilidade e o controle do veículo, a recapabilidade da carcaça e a resistência a agressões e picotamentos. ■



Chegaram os Terminais de Autoatendimento da Empresa 1.

A solução ideal para ampliar sua rede de vendas e recarga de cartões.



Rede de vendas 100% automatizada

Software de monitoramento em tempo real do funcionamento do equipamento e seus dispositivos, com alertas automáticos de utilização e capacidade.

Feitos sob medida

Os equipamentos podem ser montados de acordo com a necessidade de cada operação.

Dispositivos opcionais



DISPENSADOR DE CARTÕES



LEITOR DE CÓDIGO DE BARRAS



LEITOR DE QR CODE



PIN PAD



ACEITADOR DE MOEDAS



ACEITADOR DE CÉDULAS



IMPRESSORA



DISPLAY DE PUBLICIDADE

+55 31 3516 5200

 **Empresa 1**
Solução Integrada em Transporte

empresa1.com.br

Goodyear apresenta ferramenta para frotista

Control Max permite monitoramento remoto, além de manter controle sobre pressão e sulco à distância

■ WAGNER OLIVEIRA



Para ampliar o serviço a frotistas de ônibus e caminhão, a Goodyear do Brasil lançou o Control Max, uma solução que permite o monitoramento, gerenciamento e controle completo de toda a vida útil do pneu – componente que representa o segundo maior custo em uma frota, só atrás do gasto com combustível.

Composto por software e ferramentas que podem ser totalmente integrados a outros sistemas de controle de frotas, o Control Max permite o monitoramento do uso dos pneus dos veículos, emitindo relatórios analíticos fundamentais para o controle do estoque, montagens, rodízios, reparos e trocas.

O software do Control Max trabalha em conjunto com a ferramenta Probe, que permite a medição da profundidade dos sulcos e a pressão dos pneus. Os dados são enviados diretamente para o programa, que pode ser utilizado em sintonia com o sistema Android para consulta via internet.

“Esta ferramenta chega para dar maior profissionalização à tarefa de gerenciamento”, afirmou Fabio Garcia, gerente

de marketing para pneus comerciais da Goodyear. “Imagine uma pessoa que tenha que anotar em uma prancheta todos os dados manualmente. Por ser uma ação humana, pode sempre provocar imprecisão dependendo do estado de espírito da pessoa. O Control Max elimina erros, na medida em que tudo é processado remotamente.”

O controle eletrônico patrimonial é feito via identificação individual de cada pneu por radiofrequência (RFID, na sigla em inglês). Todas as informações podem ser acionadas e gerenciadas via internet, em tempo real, de qualquer lugar do mundo, por computador, tablet ou celular.

O sistema também tem uma versão capaz de reconhecer o pneu por chip, que pode ser instalado durante a fabricação ou colado na carcaça no mercado de reposição. Com isso, fica mais fácil o controle do patrimônio.

Até hoje, muitos frotistas sofrem com desvio de equipamentos – alguns com a conivência dos próprios funcionários. O chip dificulta a ação criminosa na medida em que possibilita o acompanhamento por

qualquer pessoa com acesso à internet.

De acordo com Garcia, o Control Max também pode ser integrado a outros sistemas de gerenciamento de frotas, permitindo o monitoramento do uso dos pneus e emitindo relatórios essenciais para controle de estoques.

Segundo o gerente de marketing para pneus comerciais da Goodyear, o lançamento do Control Max vai ao encontro das pesquisas de mercado realizadas junto aos frotistas, que apontaram o desejo de contar com uma ferramenta tecnológica capaz de gerenciar com eficiência a vida útil dos pneus de suas frotas.

“Nossa solução é perfeita para isso, pois permite o gerenciamento completo de todos os processos, contribuindo para o maior controle do patrimônio e dos custos operacionais, bem como para o aumento da vida útil dos pneus”, afirmou.

A Goodyear não divulgou preços do serviço, que variam de acordo com o tamanho da frota. “Autônomos podem se beneficiar do Control Max fazendo a manutenção dos pneus nos nossos truck centers”, disse Garcia. ■



Não dá pra brincar na hora de escolher o seguro para você ou para sua empresa.

Somente quem tem experiência e sabe do assunto pode oferecer a você e à sua empresa, as melhores soluções do mercado, com total dedicação e atenção dos nossos profissionais. Procure um dos nossos corretores e descubra as vantagens e diferenciais que temos a oferecer na contratação dos seus seguros, para que sua tranquilidade e segurança falem sempre mais alto; afinal de contas **o nosso negócio é seguro.**

Faça o cadastro do DPVAT da sua empresa com os nossos corretores.

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

www.paluama.com.br



PALUAMA
CORRETORA DE SEGUROS

Caem as vendas de veículos para transporte de empregados

Com a retração econômica, a indústria em geral e o setor de construção civil estão realinhando as negociações, ou até cancelando contratos, de fretamento para seus funcionários

■ AMARILIS BERTACHINI

As vendas de ônibus para o segmento de fretamento contínuo caíram acentuadamente neste início de ano, principalmente para o nicho de empresas que presta serviço para o setor de construção civil e para indústrias em geral. No caso da construção civil, a retração deve-se aos atrasos na execução de grandes projetos de obras públicas, o que minguou o volume de funcionários contratados. Entre as indústrias, foram atingidos principalmente setores cuja atividade vem sendo mais afetada pela conjuntura econômica, reduzindo a produção e demitindo funcionários, como é caso da própria indústria automobilística.

“O setor encontra-se retraído. Estimamos que 80% das empresas não estão fazendo aquisições de novos veículos, mantendo-se estável ou até diminuindo a frota. Outros 20% estão fazendo somente aquisições necessárias para o cumprimento de contratos com exigência de ano de fabricação dos veículos”, declara Claudinei Brogliato, presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), com base em pesquisa realizada junto às empresas associadas.

Além de contratos cancelados, as empresas de fretamento têm sido procuradas por seus clientes para negociar realinhamentos dos serviços contratados e redução de turnos. Segundo Brogliato, mais de 80% do setor relatam queda no

faturamento, sem que isso signifique uma redução nos custos. “Assim, as empresas perderam parte do faturamento por realinhamento de linhas, férias coletivas, suspensão temporária do contrato de trabalho, redução de turnos, sem que isso implique a redução de seus custos fixos, o que gera um descompasso entre receita e despesa”, alerta o executivo da Fresp.

A maior retração vem da indústria automotiva e da metalúrgica em geral que são, por excelência, grandes empregadores de mão de obra e geralmente oferecem o benefício do transporte por fretamento. Nestes casos, segundo Brogliato, há muito mais uma diminuição dos serviços prestados e, conseqüentemente, do faturamento, do que propriamente cancelamento dos contratos. “Mas, nos clientes menores, há casos de cancelamento de contratos”, assinala.

No caso de contratos cancelados, a situação impacta ainda mais um segmento que já vem sofrendo nos últimos anos: o de comercialização de veículos usados. “Os ônibus excedentes estão sendo disponibilizados para venda, sem muito sucesso, afinal a crise é

democrática e atingiu a todos”, analisa Brogliato. De acordo com ele, parte das empresas que possui estrutura própria dedicada ao fretamento eventual relata que este setor ainda não mostrou queda significativa e busca alternativas na área do turismo para movimentar a frota e melhorar o faturamento.

O setor tem esperança de mudanças neste cenário até o final de 2015, “ainda que singelas”, mas mudanças mais consistentes só deverão acontecer em 2016.

“Com o PIB (Produto Interno Bruto) caindo, as indústrias reduzindo o volume de produção e de pessoas trabalhando, diminui a necessidade de fretamento para os funcionários”, avalia Silvio Munhoz, diretor de vendas de ônibus da Scania do Brasil. “Os dois grandes consumidores de fretamento, a indústria e as obras civis, caíram muito e só vão retomar quando toda a economia retomar”, diz, citando exemplos como o de grandes polos petroquímicos, cujas obras estão paralisadas e de projetos, como o da refinaria Abreu e Lima.

A atual frota de ônibus para fretamento está estimada em 24.987 veículos, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (Antt). ■

Claudinei Brogliato:
80% das empresas não estão comprando novos veículos e 20% compram só para cumprir exigências de contrato



SOLUM

LIBERDADE PARA QUALQUER ROTA.
APOIO POR TODO O PERCURSO.



VOLKSBUS chassi 9.160 OD Plus



Faça revisões em seu veículo regularmente

O Solum foi concebido com inéditos conceitos de design, ergonomia, conforto, segurança e eficiência.



FÁBRICA

Caxias do Sul
Fone (54) 3220-1550

DISTRIBUIÇÃO E PÓS-VENDAS

Apta Caminhões e Ônibus
Grande São Paulo
Fone (11) 4359-9000
Litoral SP
Fone (13) 3465-2000

www.amdimplementadora.com.br



AMD

Parceira desde a partida

Fretamento ganha visibilidade

Empresas prestadoras do serviço de fretamento comemoram inclusão de banco de dados do setor no Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIM), que é usado por gestores de transporte e trânsito

■ AMARILIS BERTACHINI

A busca por uma mobilidade urbana mais ordenada, principalmente nas grandes cidades do país, passa, obrigatoriamente, pelo conhecimento de todos os atores desse cenário. A tarefa que vem sendo trabalhada nos últimos anos, de fazer com que o segmento de fretamento ganhe visibilidade junto aos gestores de transporte e trânsito, galgou um significativo degrau no final de fevereiro, quando um banco de dados do setor passou a fazer parte do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIM), da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

“É preciso que sejamos bem conhecidos por aqueles que nos regulamentam. Saber como funciona nossa operação, o que nossos clientes precisam em termos de mobilidade, o que podemos oferecer e como compor essa equação de necessidades e possibilidades dentro das questões que envolvem a mobilidade e a fluidez do trânsito das cidades é essencial para planejar e obter melhores resultados”, declara Regina Rocha, diretora-executiva da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), destacando que o SIM é uma importante ferramenta de busca de informações por parte dos gestores de transporte e trânsito.

Segundo Regina, a inclusão só veio a ocorrer este ano devido à escassez do espaço viário e da necessidade de elaboração

dos planos de mobilidade, razões que levaram a Fresp a detectar a importância de se disseminar esse conhecimento sobre o serviço de fretamento de forma mais ordenada, ampla e acessível ao público alvo.

A expectativa é que essas informações possam contribuir para uma melhor ordenação do serviço de fretamento, com normas e legislações que permitam atender da melhor forma os clientes e estimular mais pessoas a deixar seus veículos em casa e se locomover por transporte coletivo.

Na avaliação da executiva, esse banco irá, aos poucos, criar mais corpo e especialistas passarão a se interessar em estudar mais profundamente o setor, contribuindo para sua melhoria. Além disto, boas práticas serão divulgadas e com isso poderão ser viabilizadas em várias regiões do país. “Essa troca de experiência e conhecimento proporcionada pelo SIM permitirá um grande crescimento de todos os envolvidos com ganhos para a sociedade como um todo e para o transporte coletivo público”, afirma Regina.

Segundo a diretora da Fresp, houve certa

dificuldade para coletar informações do segmento porque o setor de fretamento, a exemplo de outros setores privados, não possui essa prática de compartilhar dados. “Acreditamos que outro ponto positivo da iniciativa será criar essa prática – compartilhar informações –, algo que gerará crescimento com qualidade para todos”, diz Regina.

O trabalho apresentado é amplo e demonstra com dados as vantagens do sistema de fretamento. A intenção é mostrar que os benefícios não ficam apenas para os contratantes dos serviços, ou seja, as empresas, mas todos os usuários, e a sociedade em geral, saem ganhando, uma vez que a contribuição resulta em melhorias no trânsito, na saúde pública e no meio ambiente.

Na plataforma são detalhadas as análises preliminares dos dados obtidos de oferta e demanda; estimativa dos consumos e custos relativos à operação, a emissão de relatórios analíticos e comparativos; e a integração às informações constantes no site da ANTP. Outros aspectos interessantes, como legislação e estudos, também foram disponibilizados de forma que a pessoa interessada possa encontrar uma farta gama de todas as informações necessárias para analisar e comparar a atividade de fretamento de diversas regiões do país. Segundo Regina, a intenção é que esse banco de dados cresça gradativamente, com uma participação mais efetiva dos órgãos reguladores, estimulados pela iniciativa e atentos em buscar em seus municípios o mesmo tipo de informação.

A inserção do tema no SIM é resultado



“É preciso que sejamos bem conhecidos por aqueles que nos regulamentam”, diz Regina Rocha, da Fresp

de uma parceria feita entre a Fresp e o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento de Curitiba e Municípios do Paraná (Sinfretiba).

Na avaliação de Eduardo Vasconcelos, consultor da ANTP, o transporte coletivo sempre foi mal visto pelo poder público, por supostamente dificultar o trânsito, mas ele defende que o fretamento é uma boa alternativa ao transporte individual. "Em sistemas muito congestionados como o de São Paulo, a organização de uma oferta planejada de serviços especiais de ônibus e de serviços de fretamento pode dar uma contribuição muito importante para reduzir o grau de congestionamento e os impactos negativos a ele associados", afirma.

O SIM, que existe desde 2003 e foi desenvolvido em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e

Social (BNDES), é um banco de dados e informações com grande credibilidade. Ele permite que os setores públicos federal, estaduais e municipais acompanhem os diferentes aspectos econômicos e sociais envolvidos na dinâmica do transporte e trânsito urbanos dos municípios brasileiros com população superior a 60 mil habitantes.

SUBSTITUIÇÃO DO CARRO – Uma pesquisa de opinião encomendada pelo Sindicato das Empresas de Transporte por Fretamento e por Turismo da Região Metropolitana de São Paulo (Transfretur) ao consultor em engenharia de trânsito, Horácio Figueira, mostrou que 39% dos usuários de estacionamentos pagos trocariam seus veículos – carro ou moto – pelo serviço de transporte por fretamento na capital paulista.

Na avaliação do Transfretur, o resultado

da amostra – que teve um total de 750 entrevistados em 151 estacionamentos no centro expandido de São Paulo – comprovou que o cidadão busca por melhor qualidade de vida e conforto, mas que o pouco incentivo das empresas e a falta de apoio dos órgãos públicos são os maiores entraves para essa mudança. "Enquanto as autoridades competentes não perceberem que o fretamento é uma alternativa viável, colaborativa para a mobilidade urbana, e continuarem deixando nosso setor cada vez mais de lado, as cidades vão ficar sempre lotadas de carros e, conseqüentemente, o trânsito caótico", afirma Jorge Miguel, diretor-executivo do Transfretur, segundo o qual, algumas empresas estão começando a ter outro olhar para o fretamento, entendendo que contribui significativamente para o aumento da produtividade do funcionário, além de reduzir gastos. ■

**Tecno Suporte**
Indústria Metalúrgica Ltda



"A Tecno Suporte busca a qualidade em cada detalhe.

A tecnologia aplicada aos seus produtos atende com eficiência as necessidades da indústria automotiva, tornando cada item produzido pela empresa, o componente ideal para a garantia do bom funcionamento dos aparelhos de ar condicionado.

Avenida Mariland, 135
Caxias do Sul - RS, 95057-460
54 3229.5699
www.tecnosuporte.ind.br

GELADEIRAS PARA ÔNIBUS

ELBER
GELADEIRAS



FUNCIONAMENTO BIVOLTS 12 E 24 VCC

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



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

Empresas de tecnologia buscam homologação junto à Antt

Agência quer receber informações de todas as operações do transporte rodoviário já a partir de janeiro de 2016, através da captação remota de dados, do embarque ao desembarque de passageiros

■ AMARILIS BERTACHINI

Além da indústria de ônibus, a regulamentação das autorizações das linhas rodoviárias interestaduais e internacionais de transporte de passageiros vai impactar diferentes segmentos ligados à cadeia dessa operação. Um deles é o de tecnologia, mais precisamente o que engloba as empresas de telemetria que desenvolvem soluções para o monitoramento da frota.

Isto porque a Agência Nacional de Transportes Terrestres (Antt), já começou os preparativos para, a partir de janeiro de 2016, passar a receber informações estruturadas de todos os trajetos. Isto significa ter o controle à distância das operações do sistema rodoviário, através da captação remota de todas as informações, desde o embarque até o desembarque dos passageiros.

Se a medida assusta os prestadores do serviço por se comparar à implantação de um "Big Brother" sobre as operações do transporte rodoviário de passageiros, ela também representa um mercado que se abre para as empresas de telemetria.

Na avaliação de José Tabone Júnior, diretor de Telemetria da Associação Brasileira das Empresas de Gerenciamento de Riscos e de Tecnologia de Rastreamento e Monitoramento (Gristec) junto à Antt, esse mercado pode ser mensurado pela estimativa de uma frota composta por entre 100 e 110 mil ônibus que terá que ser adaptada às novas regras, incluindo aí parte de linhas intermunicipais e de fretamento que entrarão na regulamentação governamental. Como diretor da Gristec, que representa 75



Tabone Júnior: a Antt está passando para as empresas de ônibus a responsabilidade de que elas tenham fornecedores certificados

empresas do setor, ele participou da reunião com a Antt que iniciou a estruturação das regras a regerem a questão.

Ele explica que, como base, a agência dividiu a questão em dois blocos: um de sistemas embarcados, que envolve o rastreamento e o monitoramento do veículo e de eventos, e outro chamado de sistema não-embarcado, que cuida das questões ligadas ao acesso de passageiros, bilhetagem, faturamento, enfim, a parte monetária.

Os recursos de tecnologia no sistema não-embarcado serão usados, por exemplo, para monitorar uma linha registrada

que sai de um determinado terminal rodoviário; uma das hipóteses das novas regras é que não poderá haver entrada de passageiros ao longo desse trajeto, só será permitido o desembarque, e todos os pontos de parada onde descerão pessoas terão de estar registrados, assim como casos em que a linha tenha parada em uma cidade intermediária. Esse controle vai evitar evasão de faturamento, uma vez que é comum a prática de ônibus pararem ao longo da estrada para o embarque informal de passageiros.

"Eles querem que funcione como nos aviões, que quando sobem têm uma lista dos passageiros que embarcaram. Mesmo que aterrise em outros lugares, sempre é feito o controle de entrada e saída dos passageiros", explica Tabone Júnior.

No caso do transporte de fretamento, chamado de regular, algumas exigências não serão incluídas, porque não há necessidade, neste caso, de um sistema não-embarcado, uma vez que neste serviço os passageiros são sempre os mesmos que pegam o ônibus diariamente, a lista com os nomes das pessoas já é conhecida, mas, mesmo assim, as empresas de fretamento terão que registrar essas linhas, o percurso e onde estão os pontos de parada. Isto porque há algumas peculiaridades de cada mercado como na cidade de São Paulo, onde os ônibus de fretamento podem andar em uma artéria, mas não podem parar para pegar pessoas nessa artéria principal.

De acordo com ele, a Antt apresentou

um rol de solicitações do que quer e em que formato precisa receber as informações. A agência está recebendo para análise os processos de homologação das empresas interessadas em participar do sistema.

“Entendemos que existe um grande espaço para as empresas de rastreamento começarem a abrir um novo segmento ou ampliarem o segmento de telemetria, que é a medição da performance do motorista”, declara Tabone Júnior, referindo-se a um dos pontos dessa questão que é o monitoramento do tempo de direção dos motoristas, para cumprir a lei da jornada de trabalho e tempo de direção. O tempo de direção é uma questão que muitas das empresas de rastreamento já atendem normalmente em suas aplicações, comenta o executivo.

“Eles querem, na verdade, fazer com que tudo isto ganhe uma forma mais estruturada, que chegue em informações para

a agência”, avalia Tabone Júnior. Ele disse que após a primeira reunião feita com a Antt, em janeiro, a conversa foi relatada aos associados da Gristec e foram incluídas algumas sugestões do que os empresários do setor acham que a telemetria pode fazer em benefício do sistema, como o controle de velocidade e o rastreamento de acidentes.

Para os fornecedores do setor, a preocupação é que essas soluções estejam de acordo com as normas e regras de funcionalidade e de segurança do país. Por exemplo, os equipamentos eletrônicos que trabalham com rastreamento têm que ter registro na Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel). A regulamentação obriga a certificação e evita que se façam soluções caseiras.

Segundo o executivo, dentro dessa portaria a Antt está passando para as empresas

de ônibus a responsabilidade de que elas tenham fornecedores certificados, dentro das normais vigentes. A participação da agência será apenas a de divulgar os nomes das empresas que estiverem homologadas, ou seja, que foram aprovadas para informar os dados dos sistemas embarcado e não-embarcado, mas é a empresa de ônibus que terá que ter o cuidado de assegurar que seu fornecedor está homologado.

No total, a estimativa é de existem hoje no país mais de 300 empresas nessa área, muitas delas de atuação regional. Neste caso, as soluções regionalizadas muitas vezes têm problemas de cobertura e de assistência técnica quando são usadas em outros estados e é esse tipo de problema que a Antt quer evitar. “A preocupação da Antt é que uma informação não chegue até ela porque não foi rastreada de alguma forma”, ressalta Tabone Júnior. ■



Acervo Digital OTM - acesse

A história dos últimos 50 anos do transporte no Brasil.

1963

www.acervodigitalotm.com.br

2015



Aumenta o número de ônibus e caminhões nas estradas brasileiras

Levantamento do Sindipeças com base em emplacamentos aponta que o Brasil atingiu 41,5 milhões de veículos em circulação no ano passado

■ WAGNER OLIVEIRA

Apesar da forte crise na indústria automobilística, a frota de ônibus e caminhões vem aumentando desde 2007. De acordo com dados do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), a frota de ônibus fechou 2014 com 387.656 unidades, aumento de 3,4% ante os números de 2013. Já a de caminhões somou 1.859.642, uma variação positiva de 5,1% em relação ao ano anterior. Os dados são apurados com base nos emplacamentos de veículos registrados no Departamento Estadual de Trânsito (Detran) de todas as unidades federativas.

No total, a frota circulante nacional, incluindo automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus somou, no ano passado, 41,5 milhões de unidades, um aumento de 3,7% na comparação com a base de 2013. Foram registrados também mais de 13 milhões de motocicletas nas ruas em 2014, total 0,5% maior que o apurado no ano anterior.

Com a forte retração de vendas, o Brasil deverá assistir a um crescimento menor e maior envelhecimento dos veículos em circulação neste ano. Projeção da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) prevê que o mercado interno deverá cair 13,2% neste ano em relação a 2014. "É um ano muito difícil para os fabricantes", disse Luiz Moan, presidente da Anfavea.

Com o aumento no número de ônibus, a idade média dos coletivos caiu para 9 anos e 2 meses – em 2010, a frota de 285.332 veículos tinha 9 anos e 7 meses de vida, em média. A idade dos caminhões em circulação também diminuiu em 2014, com 9 anos e 4 meses. Em 2010, tinha 10 anos e 1 mês.

Já a idade dos carros aumentou, segundo o Sindipeças. No ano passado, a frota circulante de veículos de passeio era de 8 anos e 9 meses – em 2010 foi de 8 anos e 7 meses. A de comerciais leves ficou igual entre 2010 e 2014 – 7 anos e 7 meses.

De acordo com o relatório anual do Sindipeças, a frota circulante brasileira está predominantemente concentrada em cinco estados: São Paulo, com 36,8% do total; Minas Gerais, 10,4%; Rio de Janeiro, 9%; Rio

Grande do Sul, 8,5%; e Paraná, com 8,1%. Juntos, esses cinco estados somam 72,8% de todos os autoveículos que transitam no país.

O estado com a menor frota é Roraima, apenas 0,1% do total. O Distrito Federal tem 2,29% da frota nacional, superando estados como o Ceará (1,84%), Espírito Santo (1,63%), Mato Grosso do Sul (1,26%) e Mato Grosso (1,09%).

Dos mais de 41 milhões de autoveículos, quase 14% são importados. Tal participação vem se mantendo nos últimos anos e, em 2014, somou 5,77 milhões de unidades.

Em 2014, os veículos movidos a bicombustível representaram mais da metade da frota total, e os veículos a gasolina, 34,3%. Somados, chegam a quase 90% de todos os automotores circulantes. Já a frota movida apenas a álcool vem diminuindo ano a ano, e os autoveículos a diesel têm se mantido em aproximadamente 10% do total que circula no país. Os autoveículos movidos a GNV, os tetrafuel e os híbridos elétricos não são representativos.

Apesar disso, o diesel ainda é combustível mais consumido no Brasil, com 46% do consumo, devido ao transporte de cargas, tanto pelo transporte rodoviário quanto pelo ferroviário.

A relação entre a população residente e a frota de autoveículos em 2014 foi de 4,9 habitantes por veículo. Na comparação entre 2014 e 2004, essa relação declinou 40%. Em países desenvolvidos, como os Estados Unidos, a relação é de 1,5 habitante por veículo. São Paulo tem números parecidos com os de países desenvolvidos, já que possui em média 2 habitantes por veículo. ■

Idade da frota circulante

Idade	Ano	Frota	Frota acumulada
01	2014	2.887.086	
02	2013	3.684.166	16.849.395
03	2012	3.622.200	41%
04	2011	3.384.574	
05	2010	3.271.369	
06	2009	2.908.285	
07	2008	2.607.780	10.893.851
08	2007	2.210.363	26%
09	2006	1.691.580	
10	2005	1.475.843	
11	2004	1.383.930	
12	2003	1.153.659	6.255.561
13	2002	1.224.068	15%
14	2001	1.304.068	
15	2000	1.189.836	
16	1999	960.468	
17	1998	1.109.602	5.746.757
18	1997	1.354.735	14%
19	1996	1.171.120	
20	1995	1.150.832	

Idade média dos ônibus

9 anos e 2 meses



Get ready!

for the biggest event in public transport



**WORLD CONGRESS
AND EXHIBITION**
MILAN 8-10 JUNE 2015

smile *in the* city

www.uitpmilan2015.org



Supporting Organisations



Local Hosts



Juiz de Fora torna-se exemplo na Itália

No congresso da UITP em Milão, em junho deste ano, a Cittati apresenta como sua plataforma para cidades inteligentes, SmartCitta, solucionou problemas de mobilidade em Juiz de Fora

■ AMARILIS BERTACHINI



Foto: Carlos Mendonça

O CittaMobi informa a localização do ônibus em tempo real e os problemas de cada linha

A cidade mineira de Juiz de Fora será tema de destaque na Itália, em uma apresentação sobre mobilidade urbana durante o congresso mundial da UITP (União Internacional de Transporte Público), que este ano acontece de 8 a 10 de junho em Milão. Com uma população de 550 mil habitantes e uma frota de 584 ônibus, o sistema de transporte urbano de passageiros de Juiz de Fora tornou-se modelo de sucesso para o mundo.

O foco da apresentação é mostrar como foi possível melhorar o sistema de transporte público da cidade através da integração e colaboração dos três players da mobilidade urbana: o órgão gestor, as operadoras e os passageiros.

Segundo Paulo Fraga, diretor comercial de operações da Cittati Tecnologia, empresa que desenvolveu a plataforma SmartCitta usada em Juiz de Fora, o que motivou o desenvolvimento desse novo projeto de ITS (Sistema Inteligente de Transporte) foi a necessidade de reverter o papel do órgão gestor, de simplesmente fiscalizar e aplicar multas aos operadores, para um novo papel de colaborador para a melhoria da operação. Ele explica que é um desafio estabelecer um processo de governança que promova a confiança entre órgão gestor de transporte e operadores, com o objetivo de melhorar o sistema como um todo.

Com a solução SmartCitta, o órgão

gestor passa a ter informação em tempo real sobre a operação de todos os ônibus da cidade ao mesmo tempo em que passa a informar ao operadores sobre a situação do trânsito ao longo das linhas, gargalos operacionais, eventuais ocorrências, como acidentes, lançando as informações na plataforma SmartCitta. Deste modo, todos ficam avisados dos fatos a tempo de tomar providências como, por exemplo, o operador enviar reforço de frota para um determinado ponto ou para o próprio gestor autorizar um desvio de itinerário para contornar complicações no trânsito.

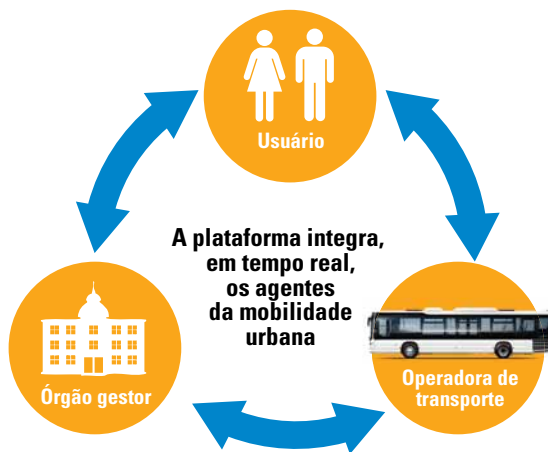
Já os usuários – são cerca de nove milhões de passageiros/mês – contam com um aplicativo, o CittaMobi, que informa a localização do ônibus em tempo real e avisa sobre os problemas de cada linha afetada. A comunicação pode ser transmitida diretamente para os painéis afixados nos pontos de ônibus, no mapa de previsão web ou no celular. Além disso, o próprio usuário pode reportar na plataforma qualquer ocorrência na rede, assim como postar sua percepção sobre o conforto, a qualidade do serviço e a limpeza dos veículos, por exemplo. Segundo Fraga, o CittaMobi já soma hoje um milhão de usuários nas 13 cidades em que está disponível.

A ferramenta da Cittati para cidades inteligentes começou a ser implantada em Juiz de Fora há cerca de um ano e meio, com o objetivo de resolver questões de

entrosamento entre o órgão gestor, a Secretaria de Transporte de Juiz de Fora (Settra) e a Astransp, a associação dos empresários de ônibus.

Fraga explica que o órgão gestor da cidade estabeleceu os requisitos básicos para uma solução de monitoramento que as empresas tiveram que adquirir e o grupo de empresas operadoras decidiu contratar uma solução tecnológica com âmbito mais vasto que, além de sistema de gestão de frota, incluiu uma plataforma de mobilidade para melhorar o planejamento e mobilidade urbana na cidade.

Cruzando dados do GPS e da bilheteria eletrônica, foi possível identificar o comportamento de mobilidade do passageiro. Através desta informação, foi possível identificar e modificar cerca de 70%



das rotas na cidade proporcionando uma melhor oferta de ônibus para os passageiros. Também foram solucionados mais de 900 casos de comboio (ônibus enfileirados) em diferentes pontos das 279 linhas da rede de transporte municipal.

O executivo, que está encarregado de fazer a palestra no evento da UITP, afirma que, de um modo geral, melhorou a percepção do usuário em relação à qualidade e ao tempo de espera no transporte público do município.

SALVADOR – No final de maio, a plataforma da Cittati começou a operar, oficialmente, também na cidade de Salvador (BA), junto com a inauguração do Centro de Controle Operacional (CCO), em Amaralina, para monitoramento em tempo real dos ônibus do município, via GPS. Com o novo CCO, 2.700 ônibus passam a ser monitorados nas 600 linhas de Salvador, para acompanhar em tempo real o sistema operado por três concessionárias: Plataforma, OT Trans e Salvador Norte. ■

Peças de **Reposição** para ar-condicionado Linha **Ônibus**

www.rsbu.com.br

rs bus

RSBUS COMPONENTES AUTOMOTIVOS
54 3027.7989
Caxias do Sul - RS
rsbus@rsbus.com.br

RDC Realizamos a cobrança e todas as necessidades na área de sinistros de sua Empresa

Atuamos efetivamente na cobrança de sinistros nos casos onde a empresa não é responsável pelo ocorrido. Equipe especializada para localização de segurados, marcação de vistoria, peritos especialistas em sinistros de ônibus. Até 3 anos de ocorrência. **Tudo isso sem interferir, nem prejudicar o departamento jurídico de nossos clientes.**

Atuamos em todo território nacional.

CONSULTE-NOS : 011 2414-3888

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

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2015 & TRANSPÚBLICO



PRIORIDADE AO COLETIVO PARA
UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

MARQUE NA AGENDA
1-3 / SETEMBRO / 2015
TRANSAMÉRICA EXPO CENTER, SÃO PAULO (SP)

REALIZAÇÃO



ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS

ORGANIZAÇÃO



MARCELO FONTANA
PRODUÇÕES E EVENTOS

APOIO EDITORIAL



APOIO INSTITUCIONAL



Confederação
Nacional do
Transporte



Divisão de Estudos de Transporte Coletivo - Estado de São Paulo



Comitê Metropolitan de Transportes



PROGRAMAÇÃO PRELIMINAR

1º/09 (TERÇA-FEIRA)

10:00 - Encontros dos Colégios da NTU
12:00 - Credenciamento
14:30 - Abertura da Feira Transpúblico 2015
22:00 - Fechamento da Feira

02/09 (QUARTA-FEIRA)

FEIRA TRANSPÚBLICO

09:00 - Abertura
22:00 - Fechamento

SEMINÁRIO NACIONAL NTU

10:00 - Abertura

10:30 - Painel “Prioridade ao coletivo para uma mobilidade sustentável”

O evento começa com uma apresentação de cases que trazem soluções de prioridade ao transporte coletivo e os resultados concretos dessas ações. O painel é seguido por debates com representantes do poder público federal e municipal, dos comerciantes, das operadoras de transporte público e da sociedade civil.

12:30 - Debates

13:00 - Almoço

14:30 - Painel “O futuro da mobilidade sustentável: tendências mundiais”

Palestra da pesquisadora Susan Zielinski, diretora do projeto SMART, da Universidade de Michigan (EUA), que introduz o debate sobre a evolução da mobilidade urbana. Secretários de transportes de cidades brasileiras com projetos inovadores e sustentáveis contribuem com suas ideias e propostas.

16:00 - Debates

16:30 - Palestra “Cenário econômico nacional e perspectivas”

Carlos Alberto Sardenberg, jornalista e comentarista econômico da Rede Globo e CBN, fala sobre o atual cenário da economia brasileira e mundial e os desafios e oportunidades no momento de crise.

18:00 - Encerramento

03/09 (QUINTA-FEIRA)

FEIRA TRANSPÚBLICO

09:00 - Abertura
22:00 - Fechamento

SEMINÁRIO NACIONAL NTU

OFICINA DE TECNOLOGIA VEICULAR

Especialistas, operadores e representantes da indústria vão apresentar e discutir os cenários e tendências relacionadas a diversos temas de interesse do setor de transportes, como alternativas energéticas e inovações tecnológicas em motores, chassis e carrocerias.

10:00 - Oficina 1

12:00 - Almoço

14:00 - Oficina 2

15:30 - Oficina 3

17:00 - Encerramento

INFORMAÇÕES:

[61] 2103-9293
SEMINARIO@NTU.ORG.BR
WWW.NTU.ORG.BR

Já estão abertas as inscrições para o 47º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas



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



Híbridos Volvo transportam população durante evento internacional

Três ônibus híbridos, um deles double decker, circularam na cidade de Itajaí (SC), durante a escala da regata mundial Volvo Ocean Race em abril, levando a população dos bairros à Vila da Regata. Durante o dia, os veículos fizeram o transporte de estudantes das escolas públicas até o local do evento, onde participaram de atividades de educação ambiental de trânsito. No final de semana os ônibus circularam das 14 horas às 23 horas.

“A Itajaí Stopover tem como característica a sustentabilidade



social, econômica e ambiental, trazendo resultados positivos para o município. O transporte da população nos ônibus

híbridos contribui para atingirmos a meta de redução de carbono durante o evento”, afirmou Alexandre Santos,

presidente do Comitê Central Organizador da Itajaí Stopover.

Na edição de 2011/2012 da Volvo Ocean Race, Itajaí recebeu o prêmio de parada mais sustentável da regata, um dos mais cobijados entre as cidades-sede da competição. Itajaí se destacou pelo engajamento da população nas ações de educação e preservação ambiental e pelo recorde de público. “Em 2015, ampliamos ainda mais nosso plano de sustentabilidade. Somos a parada com a pegada mais sustentável da competição”, reforçou Alexandre.

Princesa dos Campos renova frota com veículos Comil



A Princesa dos Campos, uma das importantes empresas de transporte da região sul e sudeste do país, renova a sua frota com dois ônibus da Comil. Os veículos, modelo

Campione HD, foram os primeiros adquiridos pela empresa para operação de longas distâncias. Estão equipados com chassi Volvo modelo B420R 6x2 e motor Euro 5

com câmbio automático. Entre os diversos itens de conforto e segurança, destacam-se o ar condicionado, geladeira, sistema de áudio e vídeo, câmera de ré, iluminação interna por lâmpadas de led e conector USB em cada poltrona.

As carrocerias possuem em sua configuração outros diferenciais, como bagageiro sobre o rodado traseiro interligado com o bagageiro do entre eixos e entrada única para passageiros e condutores, eliminando a porta de acesso do motorista.

Desde o início da parceria, a empresa de transportes urbanos e rodoviários adquiriu mais de 30 veículos

produzidos pela Comil, entre os modelos Svelto, Campione 3.45 e Campione 3.65.

Florisvaldo Hudinik, diretor-presidente da Princesa dos Campos, esclarece que diversos fatores motivaram a escolha do veículo, como a credibilidade da Comil, uma empresa sólida, com quase 30 anos de mercado e bem recomendada por outras empresas de ônibus pesquisadas. “A carroceria do modelo HD que foi adquirida é um projeto especial com alguns itens diferenciados e que, nas primeiras análises, foi considerado de excelente qualidade e adequado às necessidades da empresa”, afirma.



Campinas recebe 41 novos ônibus articulados

A Volvo Bus Latin America entregou 41 ônibus articulados para a VB Transportes e Turismo, empresa que opera o sistema de transporte de Campinas (SP).

Os veículos possuem 18 metros, capacidade para 160 passageiros e estão equipados com o gerenciador de frotas da Volvo, que oferece um raio-x completo da operação dos ônibus. Tem caixa de câmbio automática, freio a disco e EBS, sistema de controle eletrônico dos freios que oferece mais eficiência e estabilidade às frenagens. Possuem também controle de aceleração inteligente que garante que somente a potência necessária seja empregada nos arranques e retomadas de velocidade,

reduzindo ainda mais o consumo de combustível.

“São características que aumentam a eficiência do sistema de transporte, garantem mais segurança à operação, conforto aos passageiros e ainda reduzem o consumo de combustível e as emissões de poluentes”, afirma Euclides Castro, gerente de ônibus urbanos da Volvo Bus Latin America.

“Com estes novos veículos, a idade média da frota cai para 3,8 anos, e alcançamos 81% de acessibilidade”, relata Paulo Barddal, diretor de comunicação e marketing da Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Campinas (Transurc), à qual a VB é associada.

Corredor BRT facilita acesso ao aeroporto internacional do Rio

O sistema BRT já mostrou ser a maneira mais prática e barata de chegar ao aeroporto internacional do Rio e vem sendo procurado por quem deseja evitar os congestionamentos, já que os ônibus articulados circulam em pistas exclusivas.

Nos horários de pico os ônibus mantêm intervalos de sete

minutos e nos demais horários de 15 minutos. Além das estações de origem e destino, atendem as de Fundão (UFRJ), Vicente de Carvalho (integrada ao Metrô) e Manaceia (Matureira, integrada aos trens), onde os passageiros, mesmo que tenham ingressado por outras estações, podem acessar o serviço.

Grifibus moderniza produção de tecidos para ônibus

A brasileira Grifibus, especializada em materiais de tapetaria exclusivos para ônibus urbanos, de turismo e minivans de transporte executivo, utiliza módulos do Dzyon ERP para gerenciamento de 100% de sua cadeia de produção.

Fundada em 1991, a Grifibus iniciou a parceria com a provedora de tecnologia Dzyon em 2007, quando surgiu a necessidade de modernizar e agilizar seus processos internos de administração. Hoje, a produção

de cerca de cinco mil peças mensais tem total integração com o servidor e acesso remoto. O sistema controla ainda demandas de outra empresa do grupo, a Ônibus Chic, especializada na venda de peças para ônibus.

“A estrutura do software é excelente e com diversos recursos, incluindo os rápidos cruzamentos de dados tão necessários à gestão do nosso negócio”, afirma Daniele Morelli Santana, diretora executiva da Grifibus.

ClickBus abre quiosque de vendas no terminal Tietê

A ClickBus inaugura o seu segundo quiosque de vendas de passagens no terminal rodoviário do Tietê, em São Paulo, em parceria com a Socicam Terminais de Passageiros, empresa responsável pela administração do empreendimento. O primeiro ponto de venda foi aberto na rodoviária Novo Rio, no Rio de Janeiro.

Neste ponto de venda são atendidos, com exclusividade, os clientes que apresentarem um documento de identidade e o voucher da confirmação de compra das viagens Cometa, Catarinense, Expresso do Sul, Itapemirim, Viação 1001, Expresso Brasileiro, desde que tenham realizado a compra nos canais da ClickBus e Socicam. O quiosque tem funcionamento

diário (incluindo feriados), das 9 h às 22 h. Nos demais horários, o procedimento continua o mesmo, com os bilhetes sendo retirados nos guichês das empresas de ônibus.

“O lançamento do segundo quiosque, no terminal Tietê, é mais um passo importante para a ClickBus. É o que faltava para fechar o ciclo entre a compra da passagem pela empresa e o embarque do passageiro no ônibus. Hoje, a compra online de passagens de ônibus representa apenas 1% e acreditamos que a conveniência de evitar filas e poder retirar a passagem rapidamente ajudará no processo de migração do offline para o online,” afirma Cesário Martins, executivo-chefe e fundador da ClickBus.

Apta vende 12 ônibus para a Translitoral do Guarujá



visual, além do espaço apropriado para acompanhamento de cão-guia.

A acessibilidade da frota é complementada nos terminais do Ferry Boat e Vicente de Carvalho, que possuem rampas para facilitar o acesso às bi-

A Apta Caminhões e Ônibus, concessionária da MAN Latin America, vendeu 12 ônibus para a Translitoral, empresa que opera o transporte público do Guarujá (SP).

Os novos ônibus, modelos Volksbus 17.230, estão equipados com motor eletrônico que reduz em até 80% a emissão de poluentes em relação ao motor diesel convencional. Os veículos possuem box com cintos de segurança para cadeira de rodas e seu ocupante, assentos preferenciais para idosos, gestantes, pessoas com crianças de colo, obesos e pessoas com deficiência

lheterias, sanitários, telefone público e plataformas de embarque e desembarque.

A renovação da frota permitiu à Translitoral ampliar o índice de acessibilidade dos seus veículos. Em 2008, apenas 45% dos coletivos contavam com acessibilidade. O percentual passou a aumentar a partir de 2009, quando subiu para 54%, chegando a 76% em 2010. Em 2011 saltou para 82%, chegando a 98% neste ano. A frota operacional do município conta atualmente com 153 veículos, dos quais 109 foram renovados nos últimos cinco anos.

Volvo Bus fecha parceria com a Ericsson

A Volvo Bus Latin America fechou parceria com a Ericsson para a customização do sistema de ITS (Intelligent Transportation System) ITS4Mobility da Volvo para oferecer maior eficácia ao transporte público e contribuir na melhoria da mobilidade no mercado latino-americano.

“Estamos somando a expertise da Ericsson no desenvolvimento de tecnologia de ponta para aprimorar um produto que temos e ampliar a nossa oferta de soluções para a melhoria da mobilidade urbana nas cidades”, afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

Segundo a Volvo, a Ericsson será responsável pelo desenvolvimento, implantação, suporte e manutenção da solução de Gestão de Tráfego e Informação para passageiros que será oferecida comercialmente pelas duas empresas na América Latina. A solução deve ser desenvolvida por profissionais de pesquisa e desenvolvimento da Ericsson no Centro de Inovação

Ericsson localizada em Indaiatuba, no interior de São Paulo.

“Esta parceria é evidência das transformações que estão facilitando tanto os aspectos de vida no dia a dia à medida que entramos na sociedade em rede. Tanto as operadoras de transportes quanto seus usuários podem se beneficiar com o aumento do uso da tecnologia e, juntos com a Volvo Bus Latin America, estamos possibilitando isso”, afirma Sérgio Quiroga, presidente da Ericsson Latin America.

Para os operadores, a vantagem é acompanhar a frota em tempo real e ter informações como o tempo de percurso, pontualidade e quantidade de ônibus nos trajetos, o que permite redistribuir os veículos de acordo com o modelo mais adequado para atender o fluxo de passageiros por rota e horário. Já os passageiros é o de ter acesso em tempo real aos horários de chegada dos ônibus aos pontos de cada uma das linhas.

► Como agilizar a inspeção, manutenção e montagem de seus veículos pesados?

Com as soluções SAUR, fica mais ágil e ergonômico!

Projetados para gerar um trabalho mais dinâmico, preciso e seguro, os Trucklifts (Plataforma e Elevador em Coluna) possibilitam a inspeção, a manutenção e a montagem dos mais variados veículos de carga e passageiros. Enquanto as Niveladoras de Docas compensam a diferença de altura entre os caminhões e o piso dos armazéns, tornando as operações de carga e descarga mais rápidas.



► Confira as diferentes soluções desenvolvidas em www.saur.com.br

Av. Presidente Kennedy, 4025 - Bairro Arco Íris • Panambi • RS
Telefones: +55 55 3376.9300 / +55 19 3518.7200
e-mail: site@saur.com.br

SAUR 
A LÍDER EM MOVIMENTO.

Maiores & Melhores

DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

SUA EMPRESA PODE ESTAR ENTRE
AS MAIORES E MELHORES DO PAÍS

Envie seu balanço até
31 DE AGOSTO
DE 2015
E PARTICIPE!



A exemplo dos anos anteriores, a OTM EDITORA, que publica as revistas Transporte Moderno e Technibus, dá início à preparação da edição especial

MAIORES DO TRANSPORTE & MELHORES DO TRANSPORTE.

O sucesso das edições e de suas premiações é a análise criteriosa dos balanços das empresas participantes.

Sua empresa também está convidada a participar.

É só preencher o questionário através do link www.otmeditora.com.br/cadastro-maiores-melhores, anexar o balanço anual do exercício de janeiro a dezembro de 2014, com o ATIVO, PASSIVO e DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS. O prazo para a entrega dos balanços expira em 31 de agosto de 2015.

Lembramos que a participação é gratuita.

A sua colaboração é muito importante, para que possamos continuar com o nosso compromisso de levar aos leitores informações técnicas valiosas para medir a evolução e o desempenho de cada área do setor de transporte.



www.otmeditora.com.br | otmeditora@otmeditora.com.br | 55 11 5096-8104

Patrocínio:



BOM agregará mais 1 milhão de usuários em São Paulo

Cartão de transportes também passa a ser aceito nas mais de 150 estações do Metrô e da CPTM na Grande São Paulo

■ WAGNER OLIVEIRA

O Cartão BOM de transportes que até então era aceito apenas nos ônibus que operam nas linhas intermunicipais dos 39 municípios da Região Metropolitana de São Paulo, no corredor São Mateus/Jabaquara e em sua extensão Diadema/Berrini, já pode ser adquirido por usuários da capital paulista que circulam nos trilhos do Metrô e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), nas mais de 150 estações.

A expectativa é a de ampliar em mais 1 milhão o número de clientes do BOM que hoje passa dos 5,5 milhões. Além de pontos de venda espalhados pela Grande São Paulo, que serve a mais de 150 mil clientes por mês e mais de 700 pontos de recarga, a empresa ampliou sua rede de atendimento.

Mesmo com os quiosques nas estações do Metrô e CPTM – Itaquera, Osasco, Sacomã, Campo Limpo, Grajaú e Capão Redondo, as lojas no bairro Vila Mariana e Pinheiros e nas cidades de Guarulhos, São Bernardo do Campo, Osasco, Arujá, Taboão e Suzano – a intenção é dobrar o número de pontos de atendimento de rede



própria até o fim de 2015.

O cartão, hoje utilizado diariamente por mais de 2 milhões de passageiros, conta ainda com o diferencial de entrega em domicílio para os novos clientes e ainda recarga fácil no site do BOM e consulta de saldo pelo Facebook.

“O BOM é um dos maiores e mais complexos sistemas de bilhetagem eletrônica do mundo”, disse Rubens Fernandes Gil Filho, presidente executivo da Autopass. “Anualmente são mais de 600 milhões de passageiros transportados que podem usufruir das mais diversas vantagens oferecidas.”

O cartão pode ter a recarga feita pela internet e em diversos pontos espalhados por toda Região Metropolitana de São Paulo. Também está disponível em redes de vendas e máquinas de ATM. Consultas de saldo e compra de créditos também podem ser feitas por meio de aplicativo em celular.

METRA – O último dos 22 ônibus da Metra que passaram por um processo de reparos e de modernização já está em circulação, reforçando a frota da empresa para o atendimento de passageiros do Corredor ABD (São Mateus-Jabaquara e Diadema-Berrini).

De acordo com o gerente de manutenção da Metra, João Carlos Barbosa, os 22 ônibus passaram por melhorias no sistema elétrico e nas partes de funilaria e mecânica. “Internamente, o piso de madeira foi trocado por piso de borracha. Os ônibus também ganharam iluminação e lanternas de Led, além de um painel de comando modernizado e uma nova pintura, com layout bem mais moderno”, conta Barbosa.

O projeto, que teve início no segundo semestre de 2014, terminou agora, justamente no mês em que a Metra completa 18 anos de atuação.

A empresa do ABC Paulista tem uma frota de 270 ônibus, que opera pelos 33 km do Corredor ABD – sendo 30 km exclusivos para o uso dos seus ônibus. Toda a operação da Metra abrange nove terminais, 110 paradas e 13 linhas que atendem passageiros das zonas sul e leste de São Paulo e também das cidades de Mauá, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema. ■



Parte da frota de 270 ônibus da Metra voltou a operar após passar por modernização

The logo for 'Brasil Fret' is contained within a teal speech bubble shape. 'Brasil' is written in white, and 'Fret' is written in yellow below it.

Brasil
Fret

A stylized graphic of a hand with fingers pointing towards the right, rendered in shades of teal, orange, and yellow.

FRETAMENTO UN

EM TEMPOS DE CRISE ECONÔMICA, A UNIÃO, CRIATIVIDADE E APERFEIÇOAM

Pensando nisso é que a **ANTTUR – Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento** e a **FRESP – Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo**, decidiram se unir e realizar nos dias

20, 21 e 22 de outubro de 2015, os seus tradicionais eventos **BRASIL FRET** e **16º ENCONTRO DAS EMPRESAS DE FRETAMENTO E TURISMO**, no Hotel Tauá em Atibaia/SP. Realizando o encontro em conjunto, a **ANTTUR** e **FRESP**, têm como objetivo

REALIZAÇÃO:

The logo for ANTTUR features the letters 'UU' in a stylized blue font above the word 'ANTTUR' in a bold, blue, sans-serif font.

ANTTUR

Associação Nacional dos Transportadores
de Turismo e Fretamento

The logo for FRESP features the word 'FRESP' in a bold, blue, sans-serif font with a red and yellow swoosh underneath.

FRESP

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



20, 21 e 22
OUTUBRO
de 2015
HOTEL TAUÁ
ATIBAIA | SP

16º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo

IDO PARA VENCER

ENTO DAS AÇÕES SÃO RECEITAS INDISPENSÁVEIS PARA ATINGIR O SUCESSO.

atingir níveis de excelência, com otimização de gastos, redução de custos e ganho de competitividade, sem perder a qualidade nos serviços prestados. Em um formato novo, o evento, além da programação no auditório principal, contará com palestras técnicas paralelas,

para aprimorar a capacitação e contribuir para as boas práticas em diversos setores de suas organizações empresariais. Para as empresas fornecedoras do setor, é uma grande oportunidade de estar próximo aos seus clientes. Um time de peso com poder de decisão.

APOIO EDITORIAL:



ORGANIZAÇÃO:



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



6 edições + 4 Anuários:

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



+



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

R\$ 250,00



6 edições + 3 Anuários:

Anuário do Ônibus, Gestão de Frotas e Maiores & Melhores



+



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

R\$ 225,00

Para mais informações ligue:
11-5096-8104

ou pelo e-mail:
assinaturas: circulacao@otmeditora.com.br



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

Começou a operação do VLT em São Vicente

Sem cobrança de tarifa, o VLT da Baixada Santista iniciou a operação provisória ao longo de 6 km da linha em São Vicente



O VLT, empreendimento do governo paulista com gestão da EMTU/SP, começou na última semana de abril a Operação Precursora, sem cobrança de tarifa, ao longo de sete estações em São Vicente, na Baixada Santista.

Dois veículos, um em cada sentido, operam de segunda a sexta-feira, das 13h às 16h, atendendo a sete estações das 15 previstas para o trecho Barreiros-Porto. Em cada sentido, o percurso de pouco mais de 6 km é percorrido em 24 minutos por veículos operados por condutores treinados pelo fabricante. A velocidade média, prevista nesta fase, é de 20 km/h.

A circulação de um veículo de características operacionais inéditas em cidades brasileiras exigiu da EMTU/SP cuidados especiais com a segurança dos usuários e moradores dos bairros ao longo do trajeto, além da orientação necessária aos motoristas dos veículos que trafegam pela região.

Faixas foram colocadas em dez cruzamentos ao longo do trecho de operação do VLT e também próximo às sete estações, com os dizeres “Atenção ao cruzar a via” e “Acesso à plataforma somente no local indicado”. Folhetos foram distribuídos à população com informações sobre a Operação Precursora e procedimentos de segurança recomendados ao acessar as plataformas e cruzar a via por onde circula o VLT.

Sete fiscais da regional da EMTU/SP na Baixada Santista estão distribuídos nas estações. Outros dois fiscais circulam de carro pelo trecho durante o horário da Operação Precursora.

Ao mesmo tempo, agentes de trânsito da prefeitura de São Vicente dão apoio à operação, principalmente nos cruzamentos, para organização do tráfego e orientação dos pedestres.

A Operação Precursora precede a operação comercial do VLT, prevista para

dezembro de 2015. Em 2014, de 18 de novembro a 18 de dezembro, aconteceu a Operação Visita Controlada, quando o primeiro VLT recebeu 1.500 pessoas que conheceram o sistema viajando entre as estações Mascarenhas de Moraes e José Monteiro, em São Vicente.

OBRAS EM EXECUÇÃO – O trecho Barreiros-Porto do VLT, com 11 km de extensão, está com 95% das obras concluídas em São Vicente e 60% em Santos. No momento estão sendo montadas a infraestrutura do Pátio Porto e a via permanente, além das edificações que fazem parte do conjunto destinado à manutenção dos VLTs. No estacionamento, já há espaço para dez VLTs.

Os próximos passos do empreendimento serão a conclusão das obras do túnel José Menino, entre São Vicente e Santos, e das estações Pinheiro Machado, Nossa Senhora de Lourdes e Porto, em Santos. Está prevista também a assinatura do contrato com a concessionária que será responsável pela operação do Sistema Integrado Metropolitano (SIM). Para setembro a previsão é de conclusão do pátio do VLT, edifício administrativo, edifício da subestação de alimentação elétrica e guaritas do pátio.

Três VLTs já estão na Baixada Santista. Está agendada para a segunda quinzena de maio a chegada de mais três veículos, perfazendo o total de seis. Serão os primeiros montados no Brasil, na fábrica de Três Rios (RJ). Até dezembro de 2015 chegarão à Baixada Santista 17 VLTs. Os outros cinco veículos previstos em contrato devem chegar até março de 2016.

Características dos VLTs da Baixada Santista: 2,65 m de largura por 44 m de comprimento e 3,20 m de altura; capacidade para 400 usuários; velocidade média de 25 km/h (a máxima é de 80 km/h); ar condicionado e piso 100% baixo, para facilitar a movimentação de usuários com dificuldade de locomoção. ■

Produção de chassis e carrocerias recua no quadrimestre

Ajuste econômico provoca queda acima de 25% no negócio do ônibus, que projeta cenário melhor para o segundo semestre

■ WAGNER OLIVEIRA



A produção e a venda de ônibus novos acompanham o declínio do mercado em geral. Interligada, a produção nacional de carrocerias também acompanhou a queda das montadoras.

De acordo com a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), foram licenciados entre janeiro e abril 6.767 chassis de ônibus – queda de 26,1% em relação ao mesmo período de 2014. No acumulado até abril, a produção total foi de 9.747 unidades, o que representa redução de 26,6% ante as 13.276 fabricadas nos quatro primeiros meses do ano passado.

“Os veículos comerciais, assim como o restante do mercado, sofrem bastante no primeiro semestre com o ajuste econômico”, afirmou o presidente da Anfavea, Luiz Moan. “Esperamos uma inversão do cenário a partir do segundo semestre, quando as regras, após aprovação das medidas de restrição orçamentária pelo Congresso, estarão mais claras para poderemos definir nossas ações.”

Algumas marcas conseguiram uma recuperação de vendas no mês de abril quando os dados são comparados aos resultados registrados em março. A Agrale teve uma alta

de 29,5%, a Volvo de 12,3%, e a Scania de 27,3%.

Já no acumulado de janeiro e abril, apenas a Iveco, com alta de 59,6%, e a Internacional, com 64,3% (com uma base de comparação baixa), conseguiram ampliar vendas ao longo de 2015.

Líder do mercado, com 3.313 ônibus licenciados entre abril e janeiro, a Mercedes-Benz apresentou uma queda de 13,8% em comparação ao mesmo período de 2014, quando produziu 3.848 unidades.

Em segundo lugar no mercado, a MAN emplacou 1.521 chassis de ônibus no quadrimestre. Em relação ao mesmo período do ano passado, quando licenciou 2.442 chassis, a redução foi de 37,7%.

Já a Volvo vendeu 451 chassis entre janeiro e abril, o que representa uma diminuição de 12,8% ante o volume de 517 unidades comercializadas no mesmo período de 2014.

A produção nacional de carrocerias para ônibus registrou uma queda de 29,7% no primeiro quadrimestre do ano, baixando das 9.124 unidades fabricadas entre janeiro e abril de 2014, para 6.414 feitas em igual período deste ano. Pouco mais de 60% da

produção destinou-se ao segmento de transporte urbano de passageiros, com 3.894 unidades. Para ônibus rodoviários foram feitas 1.286 carrocerias, ou 20% do total, 447 para ônibus intermunicipais e 787 para micro-ônibus.

Somente em abril, quando saíram da linha de produção 1.414 carrocerias, a retração foi de 38%, frente a 2.282 registradas em abril do ano passado. As exportações de carrocerias para ônibus no mês de abril somaram 233 unidades e no acumulado do primeiro quadrimestre deste ano foram produzidos para o mercado externo 853 veículos.

Segundo levantamento feito pela Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), entre as sete empresas associadas, a Marcopolo e a Marcopolo Rio somaram a maior produção, de 2.588 unidades entre janeiro e abril deste ano. A Marcopolo Rio fabricou 1.292 ônibus urbanos, enquanto a unidade gaúcha da Marcopolo produziu 190 urbanos, 646 rodoviários, 250 intermunicipais e 210 micro-ônibus no período.

Em segundo lugar está a Caio Induscar, com 1.473 unidades produzidas, sendo 1.322 para ônibus urbanos, 100 rodoviários e 51 micro-ônibus. Em seguida, aparece a Neobus, com 779 carrocerias, das quais 421 para veículos urbanos, 96 rodoviários e 262 micro-ônibus. A Comil produziu 719 unidades, divididas em 399 para uso urbano, 157 rodoviário, 64 intermunicipal e 99 micro-ônibus. A Mascarello industrializou 690 carrocerias, das quais 270 para uso urbano, 122 rodoviário, 133 intermunicipal e 165 micro-ônibus. A Irizar fabricou 165 carrocerias para ônibus rodoviários. ■



DIFERENCIAL PARA FROTAS

INTELIGÊNCIA E PERFORMANCE PARA SEU NEGÓCIO

◆ A Ituran inova mais uma vez, disponibilizando a solução adequada para Monitoramento de Frotas focado em **Ônibus**. Qualquer que seja o seu negócio, a Ituran é sua parceira, garantindo eficiência e gestão de custo com os mais avançados recursos de Telemetria.

SOLICITE RASTREADOR PARA FROTAS

CONFIRA AS VANTAGENS



PREÇO
COMPETITIVO



IMUNE AO
JAMMER



RASTREADOR
SEM FIO



RECURSOS
DE TELEMETRIA



GERENCIAMENTO
DE FROTAS



AVALIAÇÃO ATIVA
DO MOTORISTA



MONITORAMENTO
ONLINE



IDENTIFICAÇÃO
DO MOTORISTA



RELATÓRIOS
DIVERSIFICADOS



SOLUÇÕES
PERSONALIZADAS

Ligue agora e solicite uma visita!

0800 33 FROTA

◀ 0800 33 37682

0300 77 FROTA

◀ 0300 77 37682



www.ituran.com.br

URBANOS SEMINOVOS: FAÇA UM BOM NEGÓCIO E COMECE A FATURAR.

APACHE VIP

MERCEDES-BENZ OF-1721 /
VOLKSBUS 17.210
ANOS 2003 E 2004
4 PORTAS



CAIO MILLENNIUM

MERCEDES-BENZ O-500M ELETRÔNICO/
VOLKSBUS 17.260 OD
ANOS 2003 E 2004
4 PORTAS

FIAT DUCATO TETO ALTO

ANO 2004,
BAIXA KM.
(Ex Atende)



APACHE VIP

MERCEDES-BENZ OH 1621 /
VOLKSBUS 17.240 OD 2004
3 PORTAS



CAIO PICOLO

MERCEDES-BENZ 2002
2 PORTAS



TEMOS MAIS MODELOS, CONSULTE.



VIP | VENDA DE ÔNIBUS

Sempre as melhores ofertas do mercado. Carros revisados (mecânica e elétrica), estofamentos e pneus em bom estado de conservação e com documentação em ordem. Piso de alumínio revestido com passadeira. Único dono. Contamos com estoque médio de 300 veículos de diversos anos, marcas, modelos e valores.

**Venha conhecer nossa loja e fechar um excelente negócio.
A cada venda um novo amigo, um novo parceiro.**

Estrada M'Boi Mirim, 387
Guarapiranga - São Paulo - SP
CEP-04905-020

11-5514-6877
ss.luciano@ig.com.br

Samuel Simas Luciano
Gestor de negócios
Vivo: [11] 9 9988.2124 | TIM: [11] 9 6425.6789
Nextel: 9 4748-9304 - ID: 55*9*60012

