



TRANSPÚBLICO 2015 REAFIRMA CONFIANÇA DA INDÚSTRIA DE ÔNIBUS NO MERCADO

Lançamentos e novas estratégias
marcam participação da Marcopolo, Comil, Caio, Mascarello,
Mercedes-Benz, MAN, Volvo e BYD

Debate da NTU estimula
cidades a desenvolver ações pela mobilidade

Fabus vê reação das exportações,
mas tem poucas esperanças para 2015

Neobus colhe resultados ao comandar
as próprias vendas e pós-vendas

Tecnologias embarcadas trazem
qualidade de vida e atraem passageiros

Vila Galvão dá outra cara a Guarulhos
com a operação de articulados

Os cem anos
da ZF Friedrichshafen



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

Transpúblico reflete a importância do ônibus

Por mais dificuldades que esteja enfrentando, o ônibus tem e sempre terá um papel fundamental na economia brasileira. É por meio dele que milhões de pessoas se deslocam para estudar, trabalhar, passear e fazer negócios, seja nos grandes centros ou nos rincões deste vasto país.

O ônibus também garante trabalho e renda para muitos brasileiros. Também é, indiscutivelmente, uma das melhores alternativas para mobilidade nas cidades entupidas e poluídas pelo transporte individual.

Toda essa importância justifica esta quinta edição da Transpúblico, evento exclusivo que representa a força e o dinamismo desse setor.

Neste desafortunado ano de 2015, a Transpúblico ainda se apresenta como um espaço ideal para discussão dos problemas e busca de alternativas para a recuperação do mercado nacional, que, ninguém duvida, tem um enorme potencial pela frente.

Não fosse assim, 50 expositores de diversos segmentos da indústria, tecnologia, serviços e varejo não se reuniriam em São Paulo para divulgar suas marcas e produtos em um momento tão delicado com queda de vendas e produção, que, infelizmente, refletem na perda de empregos e negócios.

Para estancar o pessimismo, a Mercedes-Benz apresenta na feira dois chassis de última geração do transporte urbano. Também é seguida pela MAN, com dois novos chassis, e Volvo, que dá ênfase ao seu sistema eletrônico de gerenciamento de frota. Na vanguarda da eletricidade, a chinesa BYD mostra em primeira mão o ônibus elétrico articulado de 18,9 metros.

Entre as encarroçadoras, há novidades da Marcopolo, Caio e Comil, que apresentam novos modelos de ônibus. A Mascarello aproveita a Transpúblico para reforçar a divulgação de sua linha de rodoviários.

Como todas as edições, empresas que oferecem tecnologias para gestão, monitoramento e bilhetagem movimentam a feira. Assim como também é de importância a participação de revendas, fornecedores de peças, manutenção e diversos outros produtos ligados à cadeia produtiva do ônibus.

Costuma-se dizer que, sem o caminhão, o Brasil para. Sem o ônibus, o Brasil nem sairia de casa. E a Transpúblico só vem confirmar a importância e força que o ônibus tem no desenvolvimento nacional.

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

Nywgraf

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. 703 a 710
Campo Belo - CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)
www.revistatechnibus.com.br

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



SUMÁRIO

SEMINÁRIO

NTU reúne peritos na Transpúblico 2015 para debater questões que incentivam alternativas para a mobilidade 6

TRANSPÚBLICO 2015

Encarregadoras

• Com 50 expositores da indústria, varejo, operação e serviços, feira incentiva negócios em um ano difícil 10

• Ao reorganizar governança interna, Comil faz na feira o lançamento do rodoviário Campione Invictus 1200 14

• Dos cinco recém-lançamentos, Marcopolo destaca o articulado Torino Express e o rodoviário Paradiso 1350 18

• Posicionada entre as líderes de produção de ônibus, Caio lança o Solar 3400 para aplicações diversas 22

• Mascarello reforça informações sobre sua linha de rodoviário e aposta na Roma M4 durante os três dias do evento 24

Montadoras

• Mercedes exhibe os chassis OF 1519 e O500 UDA e projeta retomada do segmento rodoviário em novembro 28

• MAN expõe os chassis Volksbus 17.230, com suspensão pneumática integral e o 18.280 Low Entry automático 30

• Volvo oferece sistema de telemática para gerenciamento da frota, ajudando frotista a obter eficiência operacional 32

TECNOLOGIA

• Tacom destaca o CIT-São, sistema formado por módulos de restreamento, gestão e telemetria 36

• Clever Devices inicia testes no Brasil com sistema de informação de transporte implantado na cidade de Chicago 38

FABUS

Exportações começam a crescer, mas não salvam produção, que pode cair até 50% por conta do mercado interno 40

ESTRATÉGIA

Neobus toma para si vendas e serviços de pós-vendas em São Paulo e Minas para ficar mais próxima do cliente 44

INDÚSTRIA

Para evitar demissões devido à queda do ritmo de produção, Irizar treina funcionários brasileiros na Espanha 46

INTERNACIONAL

• Marcopolo começa a mudar o perfil da produção na Índia, que começa a adotar o ônibus de maior dimensão 48

• Iveco chega aos 40 anos como uma das marcas mais respeitadas na produção de veículos comerciais 50

• Em seu maior negócio da modalidade, Scania fornece 147 ônibus a gás para o BRT Transcaribe, da Colômbia 52

• Com uma história de inovação e pioneirismo desde a sua fundação, ZF Friedrichshafen chega ao centenário 54

EXPORTAÇÃO

• Volvo vende 105 ônibus para o operador Este Es Mi Bus, um dos maiores do transporte urbano de Bogotá 56

• Marcopolo vende 25 unidades do Torino para a Austral, um dos maiores operadores da capital angolana 58

ENTREVISTA

Paulo Porto Lima, presidente da Abrati, fala sobre os projetos da entidade, que completa 20 anos de atuação 60

FRETAMENTO

Suspensão de contratos faz com que empresas interrompam novas compra e busquem opções no turismo 62

TECNOLOGIA EMBARCADA

Novos sistemas deixam ônibus mais funcionais com conectividade aos passageiros e conforto a motoristas 66

OPERADOR

Vila Galvão coloca em operação ônibus articulado em Guarulhos para modernizar sistema de transporte 74

BILHETAGEM

Cartão BOM ultrapassa marca de 5 milhões de unidades emitidas e lança novo aplicativo 78

MOGI DAS CRUZES

CS Brasil adquire 26 novos ônibus com chassis Mercedes-Benz e carrocerias Caio 80

TRANSPORTE PÚBLICO

• Pesquisa realizada pela ANTP em 2014 apurou que 75% da população aprova serviços prestados pela Metra 82

• A Volare entrega Escolarbus V8L 4x4 ao governo de Santa Catarina para uso em três cidades 84

• Com 430 chassis vendidos em Salvador, Mercedes amplia share no mercado de ônibus na cidade 86

BILHETAGEM

A partir da ITS Tecnologia, RedeTrans agrega diferentes tecnologias de transporte a soluções de bilhetagem 88

• Pássaro Marron expande serviços eletrônicos para 19 linhas rodoviárias controladas pela EMTU 90

TECNOLOGIA

Fretado Alphaville testa solução de Fretget que disponibiliza dados sobre horários de passagem dos ônibus 92

MERCADO

Com retração de 28,6% de janeiro a julho, vendas de chassis de ônibus não param de cair 130

SEÇÕES

Editorial 3 | Panorama 94 | Urbano 96 | Guia de expositores 110

Para ver o que existe de mais avançado no transporte em sistemas BRT, você vai ter que olhar por outro ângulo.

Chassis de ônibus Mercedes-Benz. Pensando no coletivo. Pensando no futuro.

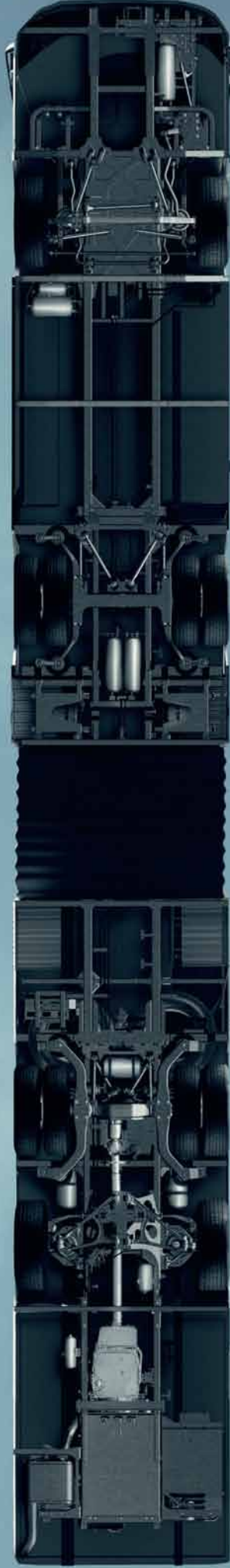
120
ANOS DE
ÔNIBUS
NO MUNDO

Quando a Mercedes-Benz desenvolve um chassis de ônibus, ela pensa em tudo: das necessidades dos clientes ao conforto dos passageiros. É por isso que ela oferece a linha mais completa de chassis em sistemas BRT. Produtos que entregam eficiência, rentabilidade e que garantem maior desempenho, economia e respeito ao meio ambiente. Porque para a Mercedes-Benz, investir em tecnologia é investir na qualidade do produto, buscando melhores resultados para o cliente e para o transporte nas metrópoles.



mercedesbenzombus

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



Uma marca do Grupo Daimler.



Na cidade somos todos pedestres.



Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.





Prioridade ao transporte coletivo em debate

Com a participação de especialistas de todo o mundo, empresários do setor de transporte coletivo por ônibus reúnem-se em São Paulo para discutir medidas prioritárias para a mobilidade urbana do futuro

■ AMARILIS BERTACHINI

Dar prioridade ao transporte coletivo de passageiros para alcançar uma mobilidade sustentável é o tema principal deste ano no Seminário Nacional da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbanos (NTU), que acontece de 1º a 3 de setembro em São Paulo.

O objetivo é promover uma discussão sobre as medidas de prioridade ao serviço de transporte urbano por ônibus que vêm sendo adotadas em diversas cidades brasileiras. “Hoje nós temos algumas medidas em operação, mas a grande parte delas ainda está em fase de projeto, ou em obras, e a maior preocupação do nosso setor é que essas obras e esses projetos se tornem realidade”, defende Marcos Bicalho, diretor administrativo e institucional da NTU. Essas ações se iniciaram ainda no ano de 2007, com o nascimento dos programas de aceleração de crescimento (PAC) do governo federal.

Entre os destaques do seminário, há um painel que vai discutir a mobilidade urbana no futuro, com a abordagem de experiências de outros países. Para falar sobre o assunto, foi convidada a pesquisadora Susan Zielinski, diretora do projeto “Smart” da Universidade de Michigan (EUA), que se dedica a desenvolver esse tipo de projeto em algumas cidades pelo mundo. Além da

apresentação de Susan, alguns secretários de transporte de municípios brasileiros também expõem suas ideias e propostas nesse painel.

Os cerca de 800 participantes previstos para o evento têm nesse fórum a oportunidade de fazer uma avaliação do momento econômico do país e saber mais sobre as perspectivas da economia com o jornalista e comentarista econômico Carlos Alberto Sardenberg que faz uma palestra sobre o atual cenário de economia brasileira e mundial e os desafios e oportunidades que se apresentam neste momento de crise.

O último dia do seminário está reservado para uma oficina de tecnologia veicular onde os empresários do setor de transporte urbano de passageiros colocam em discussão a relação das empresas operadoras de ônibus com a indústria de veículos. O objetivo é abordar diferentes aspectos da fabricação de chassis e carrocerias e também debater quais são as perspectivas de mudanças na matriz energética do setor, incluindo uma avaliação sobre as dificuldades e a atual realidade dos combustíveis alternativos disponíveis.

COLÉGIOS – De acordo com o diretor da NTU, a grande novidade do evento deste ano é o relançamento dos colégios da entidade, que são uma antiga iniciativa nascida na década de 90 que deixou de vigorar por mais de dez anos. “É uma oportunidade para reunirmos grupos técnicos em torno de alguns temas do setor”, destaca Bicalho. São quatro colégios em funcionamento: um técnico, que trata mais da parte de engenharia e transporte; um de advogados, especializado na área jurídica; um de comunicação social e marketing; e um

Marcos Bicalho: a continuidade dos investimentos em infraestrutura é fundamental para melhorarmos a qualidade do serviço



Balço geral dos projetos de priorizaço do transporte púlico urbano | Útima atualizaço: 30/06/2015

Tipo	Cidades *	Projetos	Extensõ (km)	Status							
				Em operaço	Obras	Licitaço	Aço preparatória	Licenciamento	Previsto	Em execuço	Concluído
BRT	33	93	1.119,9	18	16	4	44	1	6	2	2
Corredor	61	194		949,3	28	34	7	120	-	-	41
Faixa Exclusiva	34	129	1.149,5	86	4	-	21	-	18	-	-
Total	79	416	3.218,7	132	54	11	185	1	24	6	3

* Algumas cidades são contempladas com Sistemas BRT, Corredores e Faixas Exclusivas simultaneamente.

Fontes: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos-NTU; Ministério das Cidades; Ministério do Esporte; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Embarq-Global BRT Data; Levantamento na mídia

colégio de gestão de pessoas.

O objetivo desses colégios é reunir técnicos de empresas e entidades para debater temas específicos de cada uma dessas áreas. Após o relançamento desses colégios no evento, será estabelecido, para cada um deles, um plano de trabalho e o desenvolvimento de alguns projetos de interesse do setor.

Segundo Bicalho, esses colégios haviam parado de existir porque à época de sua criação ainda não existiam as ferramentas de interação virtual que estão disponíveis hoje e os membros dependiam muito de reuniões presentes para dar andamento às atividades. “Em um determinado momento começou a ficar um pouco difícil para as empresas poderem manter um membro presente em todas essas reuniões e decidiu-se por dar uma esfriada nessas atividades. Mas hoje, com as ferramentas de internet e aplicativos disponíveis, vamos retomar esses colégios e focar na interação virtual que acreditamos que vá facilitar o desenvolvimento das atividades.

TRANSPÚBLICO – Em paralelo ao seminário acontece a já tradicional feira Transpúblico, onde os fabricantes de ônibus expõem seus mais modernos e recentes modelos. “Este ano a feira está um pouco menor, em decorrência da realidade econômica que estamos vivendo”, assinala Bicalho. Na avaliação do diretor da NTU, que representa cerca de 1.800 empresas operadoras de ônibus urbanos de todo o país, os empresários do setor estão satisfeitos com a qualidade dos veículos fabricados

no Brasil. Isso não basta, entretanto, para que os operadores retomem as compras de novos veículos para renovação e expansão de suas frotas.

De 2013 para 2014, a frota nacional de ônibus urbanos envelheceu e teve um aumento na idade média dos veículos em torno de 4,5%, passando de 4,45 para 4,65 anos, nas nove maiores capitais do país. “Mesmo assim ainda está abaixo de uma idade média suportável que seria de 5 anos”, pondera Bicalho.

Ele acredita que a baixa renovação da frota ainda é reflexo daquelas manifestações de junho de 2013. “Naquele momento de pressão social tivemos redução tarifária em nível acima da desoneração tributária que o setor obteve e algumas cidades ainda enfrentam desequilíbrios econômico-financeiros em função disso”, declara. Bicalho afirma que para cortar custos a primeira coisa que o empresário decide fazer é parar de investir na renovação da frota. “Isso é um sinal de que o setor ainda não se equilibrou e com essa retração da economia a situação piora ainda mais porque, além do desequilíbrio há uma desconfiança de como será o futuro, o que reduz a vontade e a coragem do empresariado de investir nessa renovação”, avalia.

Ele pondera que na medida em que vai melhorando a infraestrutura viária, abre-se espaço para utilizar veículos de maior valor agregado, com maior capacidade de transportar mais passageiros e com avanço nas condições de conforto, incluindo melhorias como com ar-condicionado, suspensão a

ar e câmbio automático.

Ele lembra que hoje há uma rede de transporte nas cidades que demanda o uso dos mais diversos tipos de veículos, dos miniônibus até o ônibus biarticulado. O sistema inclui desde o serviço estrutural, que naturalmente demanda carros de maior capacidade de passageiros, até os alimentadores e os serviços alternativos que atendem a áreas de difícil acesso.

PASSAGEIROS – Enquanto a frota de ônibus urbanos ficou mais velha, o número de passageiros no transporte coletivo por ônibus caiu 2% de 2013 para 2014, com a perda de, aproximadamente, 300 mil passageiros nas nove principais capitais brasileiras que correspondem a 40% da demanda nacional pelo transporte público por ônibus. O motivo desse êxodo de passageiros a NTU credita, entre outras razões, à degradação da qualidade do serviço de ônibus devido aos congestionamentos e à falta de infraestrutura adequada. “É por isso que apostamos tanto na necessidade de se dar continuidade aos investimentos, para podermos sair dessa curva estagnada e tentarmos obter uma recuperação dos níveis de demanda”, enfatiza.

A NTU acompanha a movimentação do número de passageiros desde 1994, logo depois da implantação do Plano Real e desde então o estudo registrou dois períodos distintos. O primeiro período, que foi de 1995 até por volta de 2004, mostrou uma queda de 35% na demanda de passageiros por ônibus. A partir de 2005, o



setor manteve uma série de oscilações entre quedas e altas de demanda, que são consideradas pela NTU como uma certa estabilidade.

INFRAESTRUTURA – As principais preocupações dos operadores de transporte público atualmente estão ligadas à necessidade de garantir a continuidade dos investimentos em melhorias na infraestrutura. “Depois de quase 20 anos com o governo federal fora dos investimentos na infraestrutura do transporte urbano por ônibus tivemos uma retomada a partir de 2007, mas nós acreditamos que ainda precisamos avançar bastante nesse aspecto. A continuidade dos investimentos em infraestrutura é fundamental para melhorarmos a qualidade do serviço”, afirma o executivo.

O segmento de transporte coletivo por ônibus tem hoje mais de 400 projetos, incluindo os que já estão em operação e os que ainda estão em obras ou em estudos. Esses projetos estão espalhados em mais de 70 cidades e envolvem mais de 3 mil quilômetros de faixas exclusivas, corredores e sistemas de BRT (Bus Rapid Transit), conforme dados da NTU.

GRATUIDADES – Outra bandeira do setor é a questão do custeio das gratuidades. O número de viagens gratuitas cresce por volta de 1% ao ano, o que representa cerca de 120 milhões de viagens grátis, ou com desconto, por ano. Segundo Bicalho, atualmente 18% do valor das tarifas são para custear as gratuidades de diversos segmentos sociais. A NTU defende que esse custo não deveria ser embutido nas tarifas e, sim, coberto com fontes de custeio específicas para cada situação. No caso dos estudantes, por exemplo, com fonte de recursos de educação e no caso dos idosos com fonte de recursos da assistência social, de forma que o setor de transporte não fique sobrecarregado com essas

gratuidades e não tenha que repassar isso para seus usuários. “Na realidade, existe aí uma injustiça porque só uma parcela da população acaba pagando por esses benefícios que deveriam estar sendo divididos por toda a sociedade”, comenta.

Outras questões não evoluíram muito desde as manifestações de 2013, como é o caso da subvenção do serviço. “Está muito claro que transporte de qualidade custa mais caro e para que a gente possa avançar na questão da qualidade nós dependemos, em primeiro lugar, de uma infraestrutura adequada e, em segundo lugar, de uma complementação dos custos operacionais de forma que o custo do serviço não venha a ser um limitador da qualidade”, diz.

Na maioria das cidades brasileiras – com exceção de poucas, como São Paulo e Brasília, que têm um índice de subvenção um pouco mais significativo – a tarifa tem que cobrir a totalidade dos custos de operação. Na visão de Bicalho, como o valor tem que ser baixo para não onerar a população, a tarifa acaba sendo um limitador da qualidade. “Com a subvenção pública pode-se descolar uma coisa da outra: a tarifa pública paga pelo usuário, da tarifa de remuneração da empresa operadora. Esta equação já é feita nos serviços metroferroviários e é o que nós estamos buscando para os serviços de ônibus, para não termos mais o preço da passagem como limitador da qualidade do serviço”, defende.

A proposta que está mais adiantada nesse sentido é a de utilizar os recursos da Cide (Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico) incidente sobre a gasolina para subvencionar o transporte público. “A Cide tem algumas destinações estabelecidas na Constituição Federal e para mexer nisso é preciso alterar a Constituição, abrindo a possibilidade de usar esses recursos para subvencionar a operação do transporte público e também para investir em infraestrutura.

Hoje já existem algumas propostas legislativas tramitando no Congresso Nacional que fazem essa alteração na destinação dos recursos da CIDE. Isto é uma maneira de fazer com que o transporte individual realizado pelos automóveis subsidie o transporte coletivo. É uma experiência que já existe em várias cidades do mundo”, destaca Bicalho. Ele relata que há várias outras formas que permitem formar um fundo para subvencionar os serviços de transporte público coletivo, como através do IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) ou de uma taxação dos estacionamentos nos centros das cidades.

PLANOS DE MOBILIDADE – Mesmo precisando de recursos, três anos após a divulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que determinou a obrigatoriedade dos municípios apresentarem planos de mobilidade para receberem recursos federais, somente 6% dos municípios atenderam a esta obrigação, cujo prazo expirou em abril deste ano. Os municípios que não apresentaram seus planos passam a sofrer restrições para obter recursos a fundo perdido do governo federal para investimentos em mobilidade urbana. Entre as 27 capitais brasileiras, somente nove apresentaram os planos de mobilidade urbana.

“Ainda é um quadro bastante incipiente, mas o Ministério das Cidades tem feito esforços no sentido de orientar as cidades, inclusive com algumas linhas de financiamento específicas para que elas possam desenvolver esses planos”, relata Bicalho. Ele acredita que o prazo não deverá ser prorrogado porque é uma forma de pressionar os municípios a encaminharem essa solução. “A NTU considera fundamental o desenvolvimento desses planos porque é uma forma de podermos voltar à atividade de planejamento e, com isso, garantir uma maior continuidade nas obras e nos investimentos”, ressalta. ■

30 anos no mercado de ônibus urbanos:
robustez, conforto e durabilidade no dia a dia.

Reduzir a velocidade, preservar a vida.



www.comil.com

Foto: Grupo Volvo América Latina



Conheça um ônibus da Comil e surpreenda-se!
Saiba mais em www.comilonibus.com.br.



0800 643 0534
Cada vez mais perto de você.

O ônibus na medida certa
para sua empresa.



 @comilonibus  @comilonibusoficial



Evento em São Paulo busca reanimar mercado do ônibus

Feira reúne 50 marcas e atrai 7.000 visitantes ligados à indústria, serviços e operação em um período marcado por forte retração nas vendas e produção devido ao contexto de crise econômica e política

A Transpúblico 2015 reúne este ano 50 expositores de 1 a 3 de setembro no Transamérica Expo Center, em São Paulo. Entre eles, estão as marcas mais representativas da operação e gestão, indústria, revendas e serviços ligados ao mercado do ônibus. Num período de conturbação econômica, o evento se transforma em uma referência para motivar negócios no setor.

Paralelamente à feira, que deve atrair cerca de 7.000 visitantes, realiza-se o seminário da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), cujo tema é "Prioridade ao coletivo para uma mobilidade sustentável". O seminário propõe prioridade ao transporte coletivo para ter mobilidade sustentável, gerando mais qualidade de vida.

Para essa prioridade ser alcançada, é necessário que as cidades direcionem investimentos à infraestrutura viária em prol do transporte público. "Hoje nós temos muitas medidas, mas a maior parte ainda está na fase de projeto ou obras", diz Marcos Bicalho, diretor administrativo e institucional da NTU. "Queremos que tudo isso se torne realidade."

Mesmo com a atual queda da atividade econômica, os expositores têm muito para mostrar. Estão em evidência chassis de ônibus urbano e rodoviário, além de novos modelos de carrocerias. Em evolução constante, também há empresas que disponibilizam sistemas eletrônicos de gestão e controle da jornada de trabalho, frota e bilhetagem. Também há serviços de

manutenção, peças, equipamentos e suporte financeiro.

Entre as grandes montadoras presentes, a Mercedes-Benz aposta na perspectiva dos negócios ao fazer projeção para os próximos 15 anos. "O mercado do ônibus é bastante promissor e começará a se recuperar a partir de 2016", afirma Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Para Barbosa, há uma clara postergação de compra em razão da redução dos incentivos do governo para o financiamento de veículos. O índice que antes cobria até 100% do financiamento com juros de 2,5% ao ano mudou para 70% com juros de 9,5% para empresas de pequeno porte. As grandes companhias só podem financiar 50% com juros de 10%.

Na Transpúblico 2015, a montadora expõe dois chassis Mercedes-Benz. Trata-se do OF 1519 e do O500 UDA. Com PBT de 15 toneladas, o OF 1519 permite variações de comprimento. Esta versatilidade possibilita aplicações tanto em linhas urbanas como no fretamento, com carrocerias de até 11 metros.

Já o O500 UDA é o superarticulado composto por quatro eixos, sendo o último eixo direcional. Recebem carrocerias de até 23 metros e são capazes de transportar até 200 passageiros. É equipado com um motor eletrônico OM 457 LA, de 354 cavalos. O modelo O 500 UDA é ideal para operar em corredores e em vias segregadas.

O presidente da Volvo Bus, Luiz Carlos Pimenta, projeta uma pequena recuperação no segmento de ônibus urbano em 2016 em razão das eleições municipais. Para o executivo, o transporte rodoviário pode ter alguma retomada de vendas a partir de março de 2016. Para o fretamento, não há perspectiva no curto prazo.

"Não me lembro de ter visto algo tão ruim no mercado brasileiro", enfatiza Pimenta. "Por enquanto, os três maiores segmentos – urbano, rodoviário e fretamento – estão parados por conta da indecisão dos operadores, que deixaram de fazer encomendas à indústria em razão do conturbado quadro econômico e político", afirma Pimenta.

Mas nem por isso a montadora de chassis abre mão da aproximação com os seus clientes. Na feira da Transpúblico 2015, a Volvo apresenta no seu estande novidades em soluções telemáticas. Disponíveis já em várias cidades do mundo, o gerenciador de frota ITS4mobility melhora a eficiência operacional do operador.

"É uma ferramenta que coloca a tecnologia a favor dos negócios dos nossos clientes", ressalta Pimenta. "As informações geradas pela ferramenta ajudam o operador a traçar estratégias para diminuição dos custos e, conseqüentemente, aumento da rentabilidade."

A MAN também apresentará dois chassis na feira. O Volksbus 18.280 Low Entry agora está disponível com transmissão automática Voith Diwa 5. Com balanço

dianteiro adaptável e oferecido com entre-eixos de 3.000 mm, o veículo permite diferentes alternativas de carrocerias, que garantem uma maior diversificação na aplicação.

O Volksbus 17.230 OD, com suspensão pneumática integral alia maior conforto com a economia e o desempenho de um veículo aceito no mercado. O modelo está equipado com motor MAN D08 de quatro cilindros. O ônibus é o único da categoria que não necessita da adição do Arla 32. Apresenta tanque de combustível com bocal reposicionado para facilitar o acesso ao abastecimento.

A chinesa BYD apresenta na feira o ônibus elétrico articulado de 18,9 metros movido à bateria. Com uma autonomia de mais 170 quilômetros com uma carga única e a capacidade de acomodar até 120 passageiros, o modelo é inédito no mercado nacional. O produto promete chamar a atenção por sua dimensão para um veículo movido a eletricidade.

A BYD é um dos maiores fabricantes de baterias recarregáveis de ônibus elétricos do mundo. Também está presente em setores de alta tecnologia relacionados às energias limpas. Suas baterias são utilizadas em automóveis, ônibus, caminhões, empilhadeiras, veículos utilitários e instalações de armazenamento de energia.

Entre as encarregadoras, a Marcopolo divulga aos visitantes o lançamento recente de cinco ônibus – três urbanos, intermunicipal e rodoviário. Entre esses modelos, dois estão expostos na Transpúblico: o urbano articulado Torino Express e o rodoviário Paradiso 1350, da família G7.

De acordo com Paulo Corso, diretor de operações comerciais da Marcopolo, os dois modelos em exibição na Transpúblico foram pensados para oferecer maior conforto e segurança aos passageiros, além de propor menores custos operacionais e de manutenção para o operador. Além disso, proporcionam maior ergonomia e praticidade para a tripulação.

Com a sua estratégia de aumentar participação no segmento rodoviário, a Mascarello apresenta na exposição modelos da família Roma. Um dos destaques está no Roma M4. “Ainda tempos muito espaço para crescer no rodoviário”, diz Antonio Jacel Duzanowski, diretor comercial da Mascarello. “Por isso estamos realizando investimentos para tornar o modelo cada vez mais conhecido dos operadores e pequenos empresários.”



De acordo com Jacel, o Roma M4 foi projetado para unir custo-benefício à estética, conceitos que a empresa considera diferencial na sua categoria. A qualidade do acabamento permite maior conforto interno. Mesmo equipado com motor dianteiro, o Roma M4 mantém o silêncio no habitáculo, item inerente a qualquer ônibus rodoviário.

O diretor comercial reforça os pontos de destaque da carroceria Mascarello no rodoviário. “É um produto altamente desenvolvido e de uma estabilidade incomparável. Nossa linha já é reconhecida por oferecer atributos que os clientes desejam, ou seja, conforto, estabilidade, confiabilidade e segurança”, enfatiza.

A Comil faz o lançamento na feira do Campione 1200, um rodoviário. Além

disso, já prepara o lançamento de uma nova versão do modelo para 2016. O modelo em exposição é montado sobre chassi Volvo B 380R 6x2 Euro 5, com rodas de alumínio. A carroceria de 14 metros tem disposição para 46 lugares.

A fabricante de carroceria também terá em seu estande um modelo urbano Svelto pertencente à empresa Plataforma, do grupo Evangelista, de Salvador (BA). O grupo baiano comprou 232 Svelto e 12 micros Piá Urbano. Segundo a Comil, desde setembro do ano passado, foram comercializadas outras 160 carrocerias urbanas.

“Para se manter competitiva neste cenário de mercado, a Comil vem buscando readequar sua estrutura, tanto de despesas quanto de pessoas, mas o principal objetivo é manter a capacidade produtiva visando atender ao mercado na sua retomada”, afirma Deoclécio Corradi, presidente da empresa.

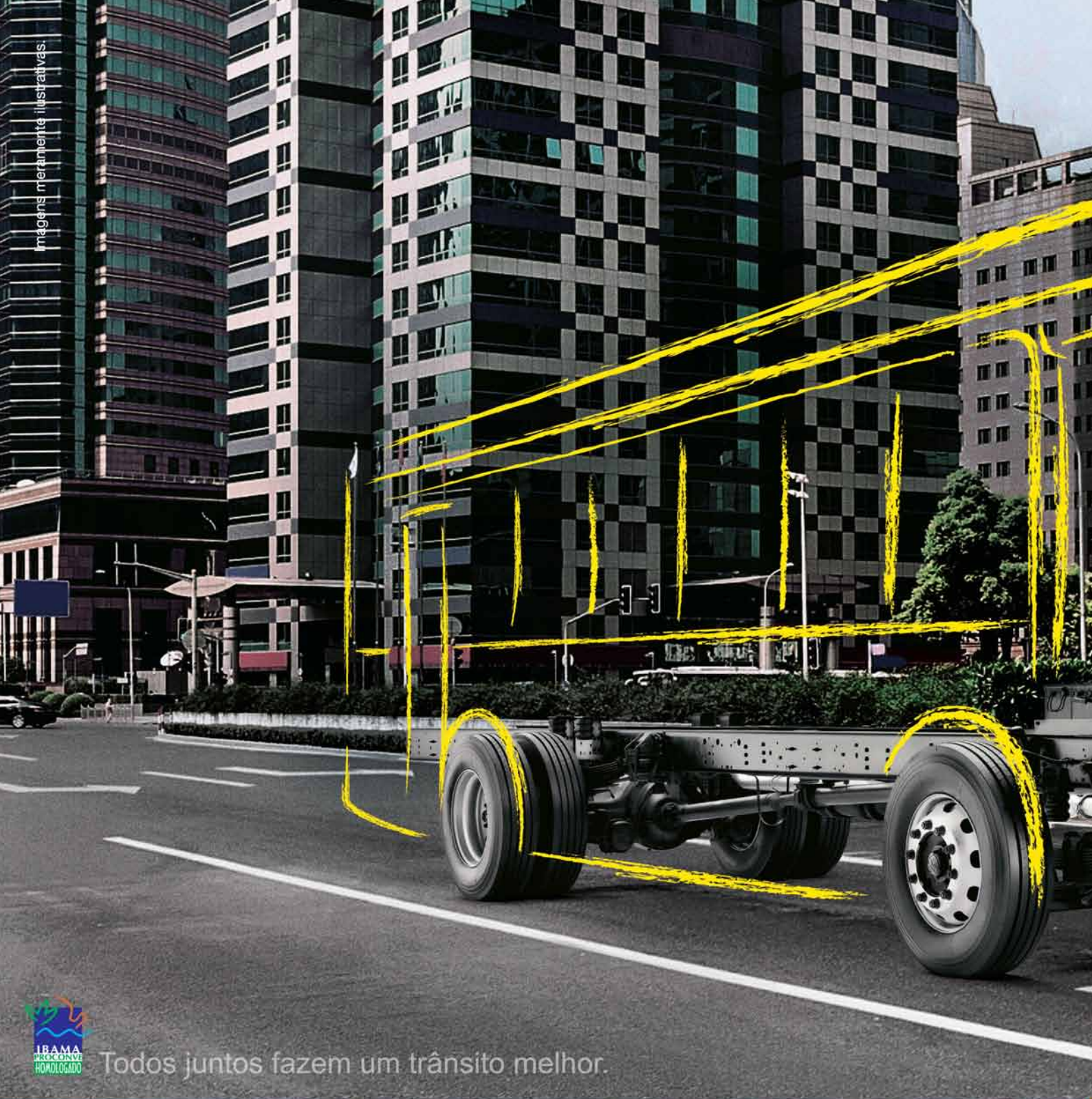
Neste ano, a Transpúblico reforça a participação de concessionárias. A Divina e a Sambaiba, representantes da Mercedes-Benz, estão presentes. A Apta/AMD representa a MAN. O Grupo VIP, operador paulistano, traz ônibus usado em suas linhas.

A Transpúblico 2015 também traz marcas reconhecidas em prestação de serviços de rastreamento, monitoramento, além de soluções e plataformas eletrônicas para a operação do ônibus. Entre os expositores, estão Alltec, BGM Rodotec, Empresa 1, Etrabras, FRT, Goal e Gwtrans. Entre sistemas de bilhetagem, há a presença da Tacom, Consórcio Metropolitano de Transportes (Autopass/Bom) e Cittati.

Como fabricantes de componentes, peças e sistemas, destacam-se a Hubner, Palfinger, ZF, Autonet, RS Bus. Entre os fornecedores de combustíveis e óleos lubrificantes, está a Ipiranga. A Caruana representa o setor financeiro e de seguros.

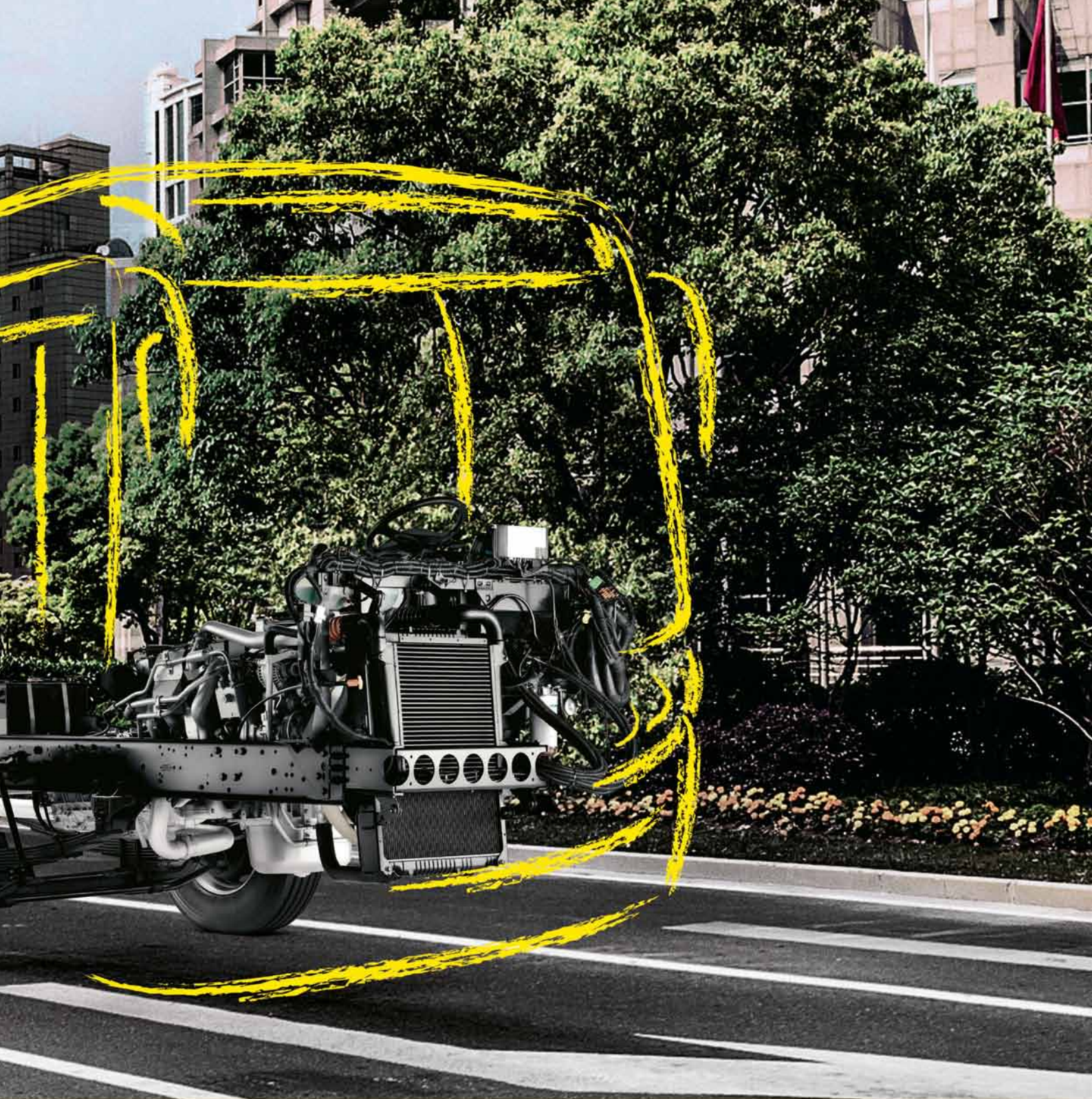
Veja a lista completa dos expositores e produtos que oferecem na Transpúblico 2015 na página 110 desta edição. ■

Imagens meramente ilustrativas.



Todos juntos fazem um trânsito melhor.





Os ônibus e micro-ônibus da marca Volkswagen podem ser usados em qualquer tipo de transporte. São robustos e confiáveis para atuar nas operações: urbana, fretamento, escolar, turismo e rodoviária. Consulte a Rede de Concessionárias e conheça nossos chassis feitos sob medida para a sua empresa.

Volksbus. Na medida para o seu negócio.





Comil se reorganiza para ganhar competitividade

Após profissionalizar sua gestão, a Comil faz o caminho inverso e a família Corradi reassume a liderança dos negócios para manter a governança e adequar a produção à nova realidade da economia

■ AMARILIS BERTACHINI

Manter a casa arrumada é sempre importante, mas em época de crise arrumar a casa representa adequar-se a uma nova realidade para manter a competitividade do produto e a participação de mercado. Pois é mais ou menos isso o que a Comil, uma das principais fabricantes de carrocerias para ônibus do país, vem fazendo ao longo dos últimos meses. Depois desta empresa tradicionalmente familiar ter percorrido o caminho da profissionalização, com a família colocada um pouco na retaguarda, os dirigentes decidiram trilhar o caminho inverso. Deoclécio Corradi e seu irmão Dairto Corradi retomaram seus papéis de liderança na direção e reassumiram a responsabilidade de gerir a área comercial da companhia.

“A empresa não deixou de ter governança, mas a família se posicionou de novo”, explica Deoclécio Corradi. A primeira fase de mudanças na empresa começou em 2008 quando, buscando uma maior

profissionalização da gestão, os acionistas decidiram criar o Conselho de Administração, do qual faziam parte os acionistas da companhia e dois conselheiros consultivos independentes. Desde então, Deoclécio deixou a presidência da companhia para atuar como presidente do Conselho de Administração, assim como os demais acionistas deixaram seus cargos executivos da empresa para atuar como conselheiros.

“Como presidente do conselho eu atuava nas questões estratégicas da companhia e no monitoramento do desempenho dos executivos que na época foram contratados para conduzir a gestão do dia a dia da Comil”, conta Deoclécio.

Em junho do ano passado, diante da retração do mercado, iniciada com as passetas do movimento Passa Livre em 2013, o Conselho de Administração decidiu que seriam necessárias mudanças na gestão da companhia para enfrentar este novo cenário adverso do mercado de ônibus. A partir

de então, Deoclécio passou a acumular três funções na encarroçadora: manteve o posto de presidente do conselho e acumulou os cargos de diretor comercial e presidente da Comil. A responsabilidade pela diretoria comercial ficou compartilhada com o irmão Dairto, conselheiro e acionista da Comil. Segundo Deoclécio, os demais acionistas também voltaram a acompanhar mais de perto o dia a dia da empresa, participando das reuniões de gestão.

Uma nova equipe de executivos assumiu as demais diretorias da empresa e foi estruturada uma importante alteração na atuação dos gerentes comerciais de todo o mercado nacional. Antes, eles atuavam como gerentes de linha de produtos atendendo ao país inteiro e hoje atuam como gerentes regionais, divididos em três grandes áreas: uma que cobre a região sul; outra que engloba o Estado de Minas Gerais e o Centro-Oeste, o Norte e o Nordeste; e uma terceira que abrange os estados de

São Paulo e Rio de Janeiro. Os gerentes das duas últimas áreas ficam baseados em São Paulo e o gerente da região sul está instalado no município de Erechim (RS), onde fica a sede principal da Comil.

Paralelamente à equipe responsável pelo mercado interno, a encarregadora conta com mais dois gerentes focados no mercado externo, sendo que um deles também acumula a gerência de vendas a governo. Segundo Deoclécio, a empresa possui representantes no mercado externo em toda América Latina e, em abril deste ano, firmou um acordo com um novo representante para o Oriente Médio.

“Como presidente da Comil e junto com os demais diretores e conselheiros, estamos buscando adaptar a empresa o mais rápido possível ao novo cenário de mercado: baixa demanda, pressão inflacionária dos fornecedores, estagnação do preço de venda das carrocerias e restrição de financiamento aos nossos clientes. Além disso, voltamos nossa atenção para a otimização de nossas plantas produtivas, tanto em Erechim como em Lorena (SP), buscando obter o que cada uma pode oferecer de melhor em termos de qualidade de produto e prazos de entrega. Tudo isso visa tornar a empresa mais competitiva e ter a capacidade de produção disponível capaz de atender ao mercado quando o cenário econômico retomar”, relata o presidente da empresa.

Outro ajuste feito na Comil foi levar de volta para a produção interna da empresa algumas partes e peças que haviam sido terceirizadas, entre elas poltronas e chicotes elétricos. “Não vejo justificativa para fazermos fora daqui. Fazer fora tem algumas vantagens, mas em compensação a carga tributária brasileira incide violentamente sobre tudo e vai ficando mais caro. Voltamos a fazer internamente para

garantir mais empregos e para sermos mais competitivos”, justifica Deoclécio.

“Logo que inauguramos a nova fábrica de ônibus de Lorena a economia só ia para trás. Acharmos por bem tomar estas medidas para reduzir custos, incluindo a diminuição no número de funcionários. Mas não deixamos de investir em coisas importantes, como na renovação de nossos modelos de ônibus”, declara Deoclécio. No ano passado, a Comil apresentou ao mercado a renovação de dois de seus modelos rodoviários: o Campione e o Versátil.

TRANSPÚBLICO – Para este ano, a empresa preparou o lançamento do modelo Campione Invictus 1200, um rodoviário mostrado em primeira mão em seu estande na feira Transpúblico que acontece em São Paulo no início de setembro. Além disso, já prepara o lançamento de uma nova versão de rodoviário para 2016. O Campione Invictus 1200 lançado na Transpúblico foi montado sobre chassi Volvo B 380R 6x2 Euro 5, com rodas de alumínio. Esta carroceria de 14 metros conta com 46 lugares em poltronas “Executiva Soft”, com carregadores USB individuais, sistema de áudio e vídeo com uma tela frontal



“A empresa não deixou de ter governança, mas a família se posicionou de novo”, diz Deoclécio Corradi

de 18 polegadas, mais três telas fixas no porta-pacotes, de 15 polegadas, além de geladeira e sanitário na traseira do veículo. É equipado com sistema de ar-condicionado com 140.000 BTU.

Entre os diferenciais do Invictus está o motor traseiro, sua altura maior e o perfil de ser um carro ajustado para grandes distâncias, para linhas principais. É um ônibus para transportar entre 46 e 50 passageiros, dependendo do espaçamento interno que a linha exige e de acordo com o chassi escolhido. O modelo vai ser fabricado na planta industrial da Comil em Erechim (RS). Todos os modelos rodoviários da Comil são produzidos em Erechim e os urbanos na planta de Lorena.

Além do Campione Invictus 1200, a Comil expõe nesta edição da Transpúblico um modelo urbano Svelto pertencente à empresa Plataforma, do grupo Evangelista, de Salvador (BA). O grupo adquiriu 232 Svelto e 12 micros Piá Urbano no último ano. Segundo dados da Comil, desde setembro de 2014 foram comercializadas outras 160 carrocerias urbanas para as empresas ODM e OT Trans, que também atendem ao sistema de transporte de passageiros de Salvador.

O Svelto exposto na feira foi construído sobre chassi Volkswagen 17.230, com câmbio automatizado, tem 13,2 metros de comprimento, três portas com elevador central e conta com 40 lugares sentados, mais posto de cobrador e posto para ca-deirantes.

50.000 ÔNIBUS – Este ano é também especial para a Comil porque a empresa atingiu a marca de 50 mil ônibus fabricados. O marco foi comemorado com a produção de um modelo top da empresa: um Campione DD (Double Decker) que no mês de julho foi entregue à operadora Costa Sul. Além de ser cliente da Comil desde 2006 e ter 100% de sua frota com veículos da marca, a Costa Sul também comemora em 2015 o aniversário de 15 anos da empresa.

O ônibus foi montado sobre chassi Volvo B 420R 6x2 Euro 5, configurado com 40 lugares com poltronas-leito turismo no salão superior, além de um lugar para a rodomoça. Esse salão superior também possui um móvel em MDF com pia, geladeira e forno elétrico para uso do serviço de bordo.

Já o salão inferior conta com três conjuntos de sofá com mesa de jogos com capacidade para 12 pessoas e outro sofá com mesa de apoio para seis pessoas. Nesse salão inferior foi instalada uma tela de 32 polegadas e iluminação de cortesia em Led azul. O veículo tem também sistema interativo de áudio e vídeo.

“Este ônibus de número 50.000 é um marco importante, principalmente para uma cidade pequena como Erechim, pela quantidade de empregos e de serviços que a empresa gera e pela qualidade técnica do ônibus DD. É um carro top, que temos vendido para toda a América, incluindo o México. Um marco desse porte reforça a marca, é um atestado de capacidade técnica”, destaca Deoclécio.

Este ano também é de certa forma especial para a encarroçadora porque faz 30 anos que a família Corradi adquiriu em leilão a Indústria de Carrocerias Serrana (Incasel), que havia decretado falência após 35 anos de funcionamento e que deu origem à Comil. Em 2016 a Comil vai comemorar 30 anos desde que iniciou suas atividades.

MERCADO – De acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), a Comil encerrou 2014 com 11% de market share, maior nível desde 2011. Esse percentual foi obtido pelo aumento da participação da Comil no segmento urbano, sendo que uma das principais razões para que isso ocorresse foi a entrada em operação da planta de Lorena, dedicada a este segmento, o que possibilitou à empresa ter acesso a novos mercados e clientes.

O segmento rodoviário foi responsável por 17% do volume de carros faturados em

2014, porém no primeiro semestre de 2015 representou 10% do volume faturado.

O segmento de urbanos representou 46% do volume faturado em 2014 e este ano subiu para 59% do total registrado no primeiro semestre de 2015.

Já o segmento de fretamento, que em 2014 foi responsável por 27% do volume faturado da Comil, caiu no primeiro semestre deste ano para 16%. “Foi o segmento que apresentou a maior queda, praticamente não existe mais compra de fretamento, que era um dos segmentos em que a Comil era mais forte”, observa o presidente da empresa.

No primeiro semestre deste ano a produção da Comil sofreu um declínio de 27% sobre igual período do ano passado, ficando um pouco abaixo da queda histórica do mercado de 32% no mesmo período, segundo dados da Fabus. A empresa fabricou 1.059 carrocerias de janeiro a junho deste ano.

Na avaliação de Deoclécio, os fatores que levaram a essa queda de produção, no caso dos urbanos, começaram com as manifestações de 2013, quando os prefeitos anunciaram a redução da tarifa em 20 centavos. Em sua opinião essa decisão dos municípios foi precipitada porque a população estava mais preocupada em reclamar do país do que dos 20 centavos da tarifa. A redução tarifária tirou a remuneração do empresário que começou a comprar menos porque sofreu com a redução da margem de seu negócio e de sua capacidade de investimentos.

Já no segmento de rodoviários, ele atribui a queda de produção a fatores que se iniciaram desde quando houve a mudança da motorização de Euro 3 para Euro 5, o que teria atrapalhado o mercado. Ele conta que muitos clientes anteciparam a compra para não precisar comprar Euro 5 e “entupiram” de encomendas as encarroçadoras, que por sua vez tiveram que contratar mais funcionários, em muitos casos pessoas desqualificadas, mal treinadas, porque a produção aumentara muito. Só que depois de estocados com

modelos Euro 3, os empresários não precisavam mais comprar os veículos Euro 5 e “ninguém comprava mais nada”.

Depois disso surgiu a questão do financiamento, que durante um determinado período ofereceu condições supervantajosas, o que concentrou as vendas durante esses meses e depois paralisou o mercado. “O mercado não pode ser feito em bo-lhas, ele precisa se ajustar e quando estiver ajustado o governo tem que parar de mexer”, diz Deoclécio. Ele acredita que atualmente o principal impedimento para as vendas de ônibus é a incapacidade do cliente de tomar novos financiamentos, devido aos juros altos.

Deoclécio estima que a Comil encerrará 2015 com uma queda de produção superior aos 27% registrados no primeiro semestre do ano porque não há nada que indique que o mercado possa melhorar. “Talvez algumas empresas do segmento rodoviário comecem a comprar (como reflexo da regulamentação da operação das linhas interestaduais e internacionais) e por isso estamos com o lançamento do Campione Invictus 1200 pronto, e já podemos começar a produzir. Os clientes para os quais estamos mostrando o carro, estão elogiando. A qualidade da Comil é inquestionável”, afirma Deoclécio.

De acordo com o presidente da empresa, as exportações da Comil tiveram bons resultados no primeiro semestre deste ano, ajudadas pelo dólar alto. “Temos feito bons negócios com a Argentina, Peru, Uruguai, Chile e alguma coisa para o México”, relata. Cerca de 30% do faturamento da encarroçadora estão se formando com as exportações. Os modelos mais vendidos para o exterior são os Campione.

“Para manter a companhia competitiva neste cenário de mercado a Comil vem buscando readequar sua estrutura, tanto de despesas quanto de pessoas, mas o principal objetivo é manter a capacidade produtiva visando atender o mercado na sua retomada”, afirma Deoclécio Corradi. ■

MENOS PESO DE CHASSI, MENOS CONSUMO DE COMBUSTÍVEL

CPAC

Pratique a
matemática
Volvo



Todos juntos fazem um trânsito melhor.



Desenvolvidos em aço LNE-60, os chassis da linha rodoviária Volvo pesam de 400 a 800 kg a menos que os das marcas concorrentes. Um diferencial que, aliado à maior potência do motor eletrônico D11C, gera mais economia de combustível nos transportes de longa distância. O B450R é o chassi mais potente e seguro do mercado brasileiro, oferece mais conforto e gera menos cansaço ao motorista. Com aplicações de 340 a 450 cv, a Volvo tem as melhores opções para sua frota rodar cada vez mais longe pelas estradas do Brasil.

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

B450R VOLVO

www.volvo.com.br/onibus

Ônibus Volvo. Qualidade de vida no transporte



Marcopolo expõe seus novos modelos em São Paulo

Encarroçadora gaúcha lançou cinco novos modelos este ano – três urbanos, um intermunicipal e um rodoviário – e aproveita a Transpúblico para exibir dois desses veículos, o articulado Torino Express e o rodoviário Paradiso 1350

■ AMARILIS BERTACHINI



O articulado Torino Express chega a 23 m de comprimento e é 5 cm mais largo que o Torino

A Transpúblico deste ano é uma oportuna vitrine para a Marcopolo divulgar seus lançamentos feitos em 2015. Entre os cinco novos modelos desenvolvidos pela empresa este ano, dois estão no estande da encarroçadora gaúcha: o novo Torino articulado, chamado de Torino Express, e o rodoviário Paradiso 1350, da família G7.

Além dos dois novos modelos, a Marcopolo expõe na feira um Torino convencional, com motor dianteiro, configurado no padrão da cidade de Campinas (SP) e equipado com elevador para passageiros com deficiência física. O veículo está com pintura do cliente da empresa, a Tuca (Transportes Urbanos Campinas).

O articulado Torino Express escolhido para a mostra está configurado no “padrão

Rio”, ou seja, no padrão do BRT (Bus Rapid Transit) do Rio de Janeiro. Tem 18,5 metros de comprimento e sistema de ar-condicionado. Segundo informações da Marcopolo, o Torino Express foi desenvolvido para circular tanto nos corredores de BRT quanto em vias segregadas convencionais. O comprimento pode ir até 23 metros, mas um dos principais diferenciais do modelo é a largura interna de 2,55 metros, que é cinco centímetros maior do que a versão convencional do Torino, ampliando o espaço interno para circulação dos usuários.

De acordo com Paulo Corso, diretor de operações comerciais da Marcopolo, o Torino Express foi concebido com o objetivo de oferecer maior conforto e segurança aos passageiros e proporcionar menores

custos operacionais e de manutenção para os operadores. Além disso, oferece maior ergonomia e praticidade para o motorista e o cobrador.

O visual externo da carroceria buscou um ar moderno e ganhou conjuntos óticos traseiro e frontal que incluem luz diurna para proporcionar mais segurança no trânsito urbano. Internamente, o painel de instrumentos se destaca com tela colorida de LCD de 3,5 polegadas. O modelo agrega o sistema Multiplex (funções conjugadas de todos os equipamentos do ônibus) redesenhado e o sistema de ar-condicionado é opcional.

O salão interno tem iluminação em lâmpadas Led e poltronas modelo City, ergonômicas, com novos apoios de cabeça (opcional) que facilitam a movimentação dos passageiros, ou pode contar com a opção de poltronas com encosto alto. Para maior conforto térmico e acústico foi instalado um insuflador de ar para motorista e cobrador e um janelão com sistema de captação de ar mais eficiente. A posição do motorista também foi redesenhada, com ampla área para o painel de controle e console com porta-objetos.

Na decoração desse salão de passageiros foi feito um assoalho dividido em painéis removíveis e os pés das poltronas são do tipo cantilever, que possibilita fazer reparos no piso sem a necessidade de remover as poltronas. Esse detalhe ajuda a reduzir o custo de manutenção

e facilita a limpeza.

O outro lançamento apresentado no estande da Marcopolo é o Paradiso 1350, um modelo lançado no México, em 2012, e que chega este ano ao país com o objetivo de conquistar os operadores de viagens rodoviárias de média e longa distâncias. O veículo se destaca por seu bagageiro mais amplo, com 20,7 metros cúbicos de espaço para bagagem e 1.350 cm de saia lateral.

O Paradiso 1350 segue as características que marcaram os demais modelos da família G7, com elevado padrão de conforto, segurança e ergonomia, alto padrão de acabamento e design arrojado e completa a família de rodoviários da Geração 7 da Marcopolo: Viaggio 900, Viaggio 1050, Paradiso 1050, Paradiso 1200, Paradiso 1600 Low Driver e Paradiso 1800 Double Decker.

O exemplar exposto na feira está configurado com 44 poltronas tipo leito-turismo em couro, tem sanitário e sistema de ar-condicionado. O Paradiso 1350 é o primeiro ônibus da Marcopolo que oferece como opcional as novas poltronas fabricadas pela empresa, até então inéditas no mercado nacional, com largura de 1.060 mm, mais ergonômicas e confortáveis e com a opção de novos revestimentos.

Na parte externa, a carroceria ganhou espelhos retrovisores e conjunto ótico com lâmpadas Led – nas luzes de direção e de posição diurnas – que ampliam a segurança durante as viagens, aumentam a eficiência luminosa e têm maior vida útil.

Internamente, a iluminação também é em Led, com luzes indiretas, que criam um ambiente de conforto e sofisticação e que pode ser ainda mais incrementada com a introdução de um equipamento opcional de cromoterapia no salão. As lâmpadas Led também estão nas luzes de leitura dos novos porta-focos, com acionamento por toque. O conjunto tem saídas individuais para ar-condicionado, plug para fone de ouvido e controle de volume do som. Os amplificadores



O Paradiso 1350 tem alto padrão de acabamento e poltronas com 1.060 mm de largura

de áudio são individuais e integrados ao porta-focos.

Além de um avançado sistema de renovação do ar natural, o equipamento de ar-condicionado do Paradiso 1350 proporciona maior eficiência na climatização de todo o ambiente devido à instalação de novos dutos integrados ao teto e do chicote elétrico separado, que permite melhor funcionamento do conjunto.

O veículo é equipado com sistema Multiplex e a cabine do motorista recebeu um novo painel que incorpora todos os instrumentos relacionados ao funcionamento mecânico do veículo, mais display de câmera de ré e de câmeras internas.

O novo Marcopolo Paradiso 1350 tem 14 metros de comprimento e 2,6 metros de largura. Pode ser montado sobre diferentes marcas de chassis, nas configurações 6x2.

MERCADO – Nos últimos oito anos, a Marcopolo lançou mais de 100 diferentes modelos e versões de ônibus em todo o mundo, o que representa quase um novo

veículo por mês. Mesmo com a retração do mercado interno, que apresentou uma queda de 32% na produção de carrocerias para ônibus no primeiro semestre de 2015, a encarroçadora decidiu manter seu ritmo de renovação das linhas e apresentou ao mercado nacional cinco novos modelos: o Torino Express, o Torino Low Entry, o Torino com motor traseiro, o Novo Ideale e Paradiso 1350.

Atualmente, a Marcopolo tem uma participação de mercado de 38% no segmento urbano – acima da média histórica da empresa, de 33% –, de 60% no rodoviário e de 25% no nicho de micro-ônibus.

Entre janeiro e julho deste ano, a produção da Marcopolo (Marcopolo + Marcopolo Rio) somou 4.316 unidades, volume 27,5% abaixo do registrado em igual período do ano passado, conforme levantamento da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus). A estimativa para este ano é que a empresa encerre 2015 com uma queda de, aproximadamente, 30% em sua produção, em comparação ao ano passado. ■

Terminais de autoatendimento ATMvx1500.



Agilidade total para acabar com as filas.

O ATMvx1500 é o terminal de autoatendimento com interface otimizada para atendimentos em volume. Com recargas realizadas em menos de dez segundos, é ideal para lugares de grande fluxo. Rápido, prático e seguro, o ATMvx1500 possui o melhor custo-benefício para ampliar a sua rede de venda e recarga de cartões e está em plena operação em cidades como Belo Horizonte e Salvador.

INTEROPERABILIDADE

Integrado ao SBE e reconhecido como um ponto de venda convencional, o ATMvx1500 é compatível com diferentes sistemas de bilhetagem, melhorando a gestão das operações.

OPCIONAIS PARA CUSTOMIZAÇÃO:

- Dispensador de cartões;
- Fornecimento de troco;
- Recebimento de moedas;
- Leitora de cartão de crédito;
- Impressora de recibo;
- Câmera de filmagem.

+ de
100
equipamentos
em operação



Entre em contato e facilite suas vendas.
+55 (31) 3348-1000 | www.tacom.com.br



Caio lança o Solar 3400

Posicionada entre as líderes de produção de ônibus urbanos, a encarroçadora de Botucatu surpreende e lança na Transpúblico um modelo para uso rodoviário, fretamento e turismo

■ AMARILIS BERTACHINI



O Millennium BRT Superarticulado tem 23 metros de comprimento

A encarroçadora Caio Induscar aproveitou a Transpúblico de 2015 para lançar o modelo Solar 3400, um ônibus para uso rodoviário, fretamento e turismo que tem como apelo um design moderno e alto padrão de qualidade.

O veículo foi concebido para o segmento rodoviário de médias e longas distâncias e considerado multifuncional porque pode ser utilizado para fretamento durante a semana e para turismo nos finais de semana.

O Solar 3400 tem como apelos o bagageiro maior, devido à sua altura, e a maior leveza graças ao uso de variados materiais, o que reflete em menor custo e maior produtividade. Isto representa menor desgaste de pneus, consumo menor de combustível e maior autonomia.

O veículo é uma nova versão do já conhecido Solar. A Caio tem também em sua linha o rodoviário Solar 3200, para curtas e médias distâncias. De acordo com informações da empresa, as duas versões serão

mantidas para atender às diversas finalidades de utilização do mercado.

Além do Solar 3400, a empresa sediada em Botucatu (SP) expõe em seu estande da feira alguns modelos de ônibus urbanos, segmento em que é uma das líderes de mercado. Entre eles está o Apache VIP, o modelo mais vendido pela empresa no mercado nacional e que no ano passado ganhou uma nova atualização. Segundo informações da empresa, a nova versão vem obtendo excelente aceitação no mercado. O modelo é indicado para uso em centros urbanos, mas por possuir motor dianteiro pode trafegar também em solos difíceis. A carroceria alia design, robustez e baixo custo de manutenção. Pode ser encarroçado sobre chassis de todas as montadoras.

Outro veículo da Caio em exibição na Transpúblico é o Millennium BRT Superarticulado, já conhecido no mercado, principalmente no transporte público da capital

paulista, onde esses carros circulam desde o início de 2013. Esse modelo, com estrutura em aço, se diferencia por ter 23 metros de comprimento e pode ser encarroçado em chassis da Mercedes-Benz.

De janeiro a julho deste ano, a Caio produziu um total de 2.416 ônibus, um volume 46,4% menor do que a produção registrada em igual período de 2014, conforme informações da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus). O resultado segue a retração que vem atingindo todas as indústrias do setor que fechou em queda de 32,6% na produção acumulada nos primeiros sete meses do ano, em comparação ao mesmo período do ano passado.

A empresa prefere não comentar quais são as expectativas e previsões de mercado para 2015. "Temos feito dezenas de projeções, que se frustraram. Utilizamos alguns recursos, na tentativa de atravessar este momento, acreditando que a crise ficaria mais suave, mas o mercado não

está respondendo da maneira esperada. Por isso, no momento, preferimos não divulgar nenhuma projeção e expectativas.", declara Maurício Lourenço da Cunha, diretor industrial da empresa.

"A economia de nosso país passa por um período difícil, refletindo-se em todos os níveis do mercado, como na indústria automotiva, principalmente no segmento de ônibus. Cerca de 20% da produção de ônibus praticamente desaparecerá pelos próximos dois anos, impactada pela paralisação do programa Caminho da Escola, que é 100% dependente de recursos do governo federal", prevê Cunha. Ele afirma também que há uma queda em torno de 47% no restante do mercado de ônibus em 2015 (empresas operadoras, permissionárias de transportes urbanos, rodoviários, micros, fretamento), que enfrenta dificuldades de crédito, receio de novos investimentos e defasagens tarifárias.

Sobre a expectativa do mercado de que a regulamentação das autorizações para operação das linhas rodoviárias interestaduais e internacionais viesse a aquecer a demanda, o executivo diz que ainda não

O Apache Vip é o modelo mais vendido pela Caio



há um reflexo positivo dessa regulamentação em curto prazo. As regras foram determinadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na Resolução Nº 4.770/2015, publicada no dia 30 de junho.

Já sobre a licitação para as linhas de ônibus urbanos de São Paulo, Cunha diz que a empresa aguarda o resultado e, caso haja compras, terá um impacto positivo para a Caio, "que tem as operadoras da cidade de São Paulo como clientes muito importantes."

Segundo Cunha, a produção para o mercado externo, comparada ao mesmo período de 2014, também fechou os primeiros

meses do ano em queda, de 44%. "A taxa do dólar e a logística são fatores que influenciam positiva ou negativamente", diz o diretor da Caio. Os principais países que receberam produtos Caio em 2015 foram: Chile, Costa Rica e Paraguai. Mas a empresa vende também para os mercados da África do Sul, Angola, Equador, Jordânia, Líbano, Nigéria, Peru, República Dominicana, Taiti, Trinidad e Tobago, Uruguai e México. Os modelos da Caio mais vendidos para o exterior são o Mondego, o Foz 2400, o Apache Vip e os rodoviários 3400 e 3600.

Atualmente a fabricante ocupa uma área de 101 mil metros quadrados construídos em um terreno de 445 mil metros quadrados em Botucatu, também no interior paulista. Essa planta tem capacidade de produção de 40 ônibus por dia.

A empresa está em fase final de implantação de uma nova fábrica de ônibus em Barra Bonita, no interior de São Paulo. Inicialmente, serão produzidos na nova planta industrial os veículos de motor dianteiro. Quanto à previsão de produção, a empresa ainda está cautelosa para fazer previsões e a diretoria diz que prefere aguardar uma normalização do mercado para divulgar essa programação. ■



Maurício Cunha: o mercado não está respondendo da maneira esperada

Rodoviário é aposta da Mascarello

Na exposição Transpúblico, empresa dá ênfase à família Roma, que tem potencial de vendas em aplicações de fretamento e rodoviário de curtas e médias distâncias



Roma M4, idealizado para fretamento de curtas e médias distâncias

Com a sua estratégia de aumentar participação no segmento rodoviário, a Mascarello apresenta na Transpúblico 2015 modelos da família Roma. Um dos destaques está no Roma M4. "Ainda tempos muito espaço para crescer no rodoviário", diz Antonio Jacel Duzanowski, diretor comercial da Mascarello. "Por isso, estamos realizando investimentos para tornar o modelo cada vez mais conhecido dos operadores e pequenos empresários." A Mascarello também exibe o Gran-Micro-City e o Gran Via.

De acordo com Jacel, o Roma M4 foi projetado para unir custo-benefício à estética, conceitos que a empresa considera diferencial na sua categoria. A qualidade do acabamento proporciona maior conforto interno. Mesmo equipado com motor dianteiro, o Roma M4 mantém o silêncio no habitáculo, item inerente a qualquer ônibus rodoviário.

"O Roma M4 é um veículo com estilo

inovador, idealizado para fretamento de curtas e médias distâncias, que exijam severa aplicação do veículo com grande capacidade de bagageiro", diz o diretor comercial. "Seu amplo interior expressa conforto com variedade de cores, acabamento soft e iluminação Led."

O para-choque traseiro possui luz de neblina composta da mesma tecnologia Led. A cabine tem sistema de refrigeração individual para o motorista. O painel ganhou comandos posicionados de forma mais ergonômica que privilegiam o conforto do motorista. Espelhos carenados e maçanetas dos bagageiros anatômicas facilitam a operação.

Situada em Cascavel (oeste do Paraná), a Mascarello investe este ano R\$ 6 milhões para atualizar linhas de produto. Modelos urbanos e rodoviários passam

por reestilização na dianteira e traseira para ganhar linhas e características mais modernas, com atualização de componentes eletrônicos.

O diretor comercial reforça os pontos de destaque da carroceria Mascarello no rodoviário. "É um produto altamente desenvolvido e de uma estabilidade incomparável. Nossa linha já é reconhecida por oferecer atributos que os clientes desejam, ou seja, conforto, estabilidade, confiabilidade e segurança", enfatizou.

Em seu complexo fabril em Cascavel, há uma ala exclusiva para o rodoviário. Segundo Jacel, são 40 unidades por mês, mas existe capacidade instalada para 120 unidades/mês. Juntando todas as categorias – rodoviário/fretamento, urbano e os midis, micros e miniônibus –, a capacidade atual é de 20 unidades por dia.

Confiando no crescimento do segmento rodoviário, o Grupo Mascarello está pronto para aumentar ainda mais a produção do rodoviário assim que o mercado se recuperar – projeção que os executivos da empresa já fazem para o segundo semestre de 2016.

A Mascarello também está próxima da fabricação de sua carroceria de número 20.000, o que é um marco para uma jovem empresa. “Só não haverá comemoração porque os tempos estão difíceis”, brincou Jacel. “Mas não deixa de ser um feito importante para empresa que foi fundada há tão pouco tempo e conta com profissionais muito comprometidos com a qualidade e o futuro dessa empresa.”

A Mascarello tem fabricação própria de peças e componentes. São poltronas, janelas, tampas, portas, portinholas, fibra dianteira e traseira, fibra de teto, fibra do painel, revestimento externo de alumínio, estrutura tubular, chapas de chassi e acabamento interno de plástico. Todos esses componentes são essências na produção de uma carroceria.

Para tornar mais conhecida sua linha de produtos no mercado nacional, Jacel aposta na maior divulgação da linha rodoviária Roma. “Vamos divulgar e apresentar mais o nosso produto aos operadores”, antecipou. “A família Roma está em compasso com o que há mais moderno no mundo, inclusive em relação aos produtos europeus, que no passado estavam a nossa frente. Atualmente, não há mais defasagem.”

Tanta confiança no rodoviário vem do fato de que as empresas que operam no rodoviário estão com uma frota defasada. Atualmente, a idade

média desses ônibus é de dez anos. “No passado, as empresas de transporte de passageiros rodoviários tinham uma frota com idade média de três anos. Hoje, está muito defasada e há espaço para crescer”, disse.

Jacel lembra que, ao adotar o regime de autorização para as empresas que atuam no segmento rodoviário, o governo federal passa a exigir uma frota com idade mínima de cinco anos. “Tudo isso deve esquentar esse segmento, que ficou muito tempo adormecido devido à indefinição da União sobre o modelo de concessão das linhas interestaduais.”

Agora, com a definição do novo marco regulatório, Jacel acredita em uma nova fase de desenvolvimento. “O rodoviário, principalmente para distâncias médias de até 600 quilômetros é imbatível”, acredita o executivo.

A linha fretamento/rodoviário/turismo da Mascarello tem os modelos Roma M2, Roma M4, Roma R4, Roma R6 e Roma R8, com opções de encarroçamento em todos os chassis fabricados pelas marcas atuantes no Brasil nesses segmentos – Agrale, Mercedes-Benz, MAN, Scania,

Volvo e Iveco.

Para a sua linha ficar ainda mais completa, a Mascarello está desenvolvendo o seu modelo Double Decker, que pode ser lançado no próximo ano. “O DD supre uma fatia de menos de 5% do mercado, mas é importante termos esse modelo em nossa grade para atendermos a todas as necessidades do mercado nacional”, disse.

CONJUNTURA – O diretor comercial da Mascarello afirmou que a empresa vive a mesma aflição do mercado em relação à atual conjuntura econômica. “Estamos nos adequando para sobreviver”, afirmou.

Para ele, o mercado do ônibus passa pelo mesmo processo de outros setores da econômica. “A instabilidade é provocada pela falta de confiança. Até que passe o momento de incertezas, os dois pés têm de estar no freio”, reforçou.

Para Jacel, o cenário econômico vai começar a melhorar a partir do segundo semestre do ano que vem. É quando, acredita, vão estar definidas as encomendas de cidades que estão atualmente em fase de licitação de seus sistemas de ônibus, como São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre.

Nesse período também devem começar a operação de sistemas de BRT em atual fase de finalização em várias cidades do país. “Passado esse período de turbulências, as coisas vão começar a acontecer, pois há uma grande demanda reprimida. Até lá, é preciso prudência e paciência para não cometermos erros”, comentou.

Segundo Jacel, a Mascarello já é uma marca com respeitabilidade em várias praças, como Porto Alegre, Florianópolis, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília e Fortaleza. Também está disposta a entrar em São Paulo, se algum cliente demandar seus produtos. ■



Antonio Jacel Duzanowski:
“Ainda temos muito espaço para crescer no rodoviário”

RENTAB E CON



Faça revisões em seu veículo regularmente

Century

PB

i6



www.irizar.com.br

ILIDADE FORTO



i6 Plus

Mercedes-Benz tem em mira o segmento rodoviário

Mercedes projeta que o mercado de ônibus venda 16 mil unidades em 2015 e aposta na reação do segmento rodoviário a partir de novembro pela necessidade de renovar a idade média da frota

■ SONIA MORAES

Confiante na recuperação do mercado brasileiro e na retomada do segmento de ônibus, a Mercedes-Benz leva para a Transpúblico dois modelos de chassis o OF 1519 e o O500 UDA.

Com 15 toneladas de PTB (peso bruto total), o chassi OF 1519 foi desenvolvido para aplicações urbanas e de fretamento, mas pode receber uma carroceria de até 11,3 metros. Este veículo é equipado com motor OM 924 LA, de quatro cilindros de 185 cv de potência. Possui caixa de câmbio exclusiva da Mercedes-Benz (MB G-60) de seis marchas com um novo escalonamento entre elas, o que proporciona um melhor desempenho tanto no arranque quanto em velocidades mais elevadas. A carcaça de alumínio assegura menor peso ao veículo e as baterias de 170Ah (livre de manutenção) garantem energia para o funcionamento dos diversos equipamentos eletrônicos do veículo (validadores, monitores, etc) Já a tecnologia BlueTec 5 Mercedes-Benz permite reduzir os gases contaminados, através de uma reação química com o AdBlue, em um catalisador de redução seletiva (SCR). Além do catalisador, a combustão do motor foi aprimorada, o que resulta em uma queima mais eficiente de combustível e uma emissão mais limpa.

A novidade neste veículo é a nova disposição do filtro de ar do lado direito que facilita a montagem do compressor do sistema de ar-condicionado e proporciona maior largura da porta dianteira. O novo eixo traseiro estampado R 390 para 10,5



Chassi OF 1519 pode receber carroceria de até 11,3 m

toneladas se destaca pela redução de peso mantendo a mesma robustez. Outra vantagem é a facilidade da montagem e manutenção, baixo nível de ruído e alta durabilidade.

Com unidades injetoras individuais para cada cilindro, esta tecnologia, segundo a Mercedes, proporciona maior economia de combustível e alto torque em baixas rotações.

Segundo a montadora, o chassi OF 1519 é a junção de qualidade, segurança e conforto que os operadores precisam para alcançar a excelência em transporte e mobilidade urbana. O top brake, freio motor auxiliar, garante ao chassi OF 1519 uma potência adicional de frenagem de 30% conjugado com o sistema borboleta, que proporciona maior segurança nas operações e aumenta a vida útil dos freios.

Todos os veículos são equipados com tacógrafo, odômetro, relógio, conta-giros, indicadores de temperatura do líquido de arrefecimento, da pressão do óleo do motor, da pressão pneumática do sistema de freios e do nível do tanque de combustível.

O chassi O 500 UDA é um superarticulado de quatro eixos, sendo o último eixo direcional, para carrocerias de até 23 metros capazes de transportar mais de 200 passageiros. Este veículo está equipado com motor eletrônico OM 457 LA, de 354 cv de potência de alta durabilidade e baixo custo de manutenção. É ideal para operar em corredores e em vias segregadas com estações de embarque em nível da calçada, transportando uma demanda maior de passageiros com conforto, segurança e qualidade.

A caixa automática com retarder proporciona maior conforto ao passageiro e maior segurança na operação. O novo eixo traseiro HO7 de 13 toneladas garante um aumento de 6% na capacidade de carga, além de poder levar mais passageiros.

Os chassis O 500 para ônibus superarticulados asseguram facilidade de operação e manutenção. Segundo a Mercedes, estes ônibus são operacionalmente rentáveis durante todo o período de sua utilização diária e não apenas nos horários de pico, aumentando assim as vantagens para os operadores e gestores dos sistemas de transporte urbano de passageiros.

MERCADO – Com fraco movimento nos negócios, o que levou a uma retração de 28% no volume emplacado no acumulado de janeiro a julho, o mercado de ônibus deverá encerrar 2015 com 16 mil unidades vendidas, o que fará o setor retroceder ao patamar dos últimos dez anos, mantendo o Brasil em terceiro lugar no ranking mundial, atrás da China e da Índia. Essa é a previsão de Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

“Em 2015 houve uma postergação de compra, por causa de indefinições com relação à redução dos incentivos do governo para o financiamento dos veículos, mas o mercado de ônibus é bastante promissor e deverá se recuperar gradativamente a partir de 2016”, prevê Barbosa.

O índice de financiamento de um veículo comercial que antes era de 100% com taxa de juros de 2,5% ao ano, caiu para 70% e a taxa de juros subiu para 9,5% ao ano para as pequenas empresas. As grandes empresas podem financiar 50% do valor do produto pagando uma taxa de juros anual de 10%.

A confiança na recuperação do mercado de ônibus, segundo o diretor da Mercedes, está atrelada à perspectiva de avanço nos negócios nos próximos 15 anos, já que este setor possui uma frota envelhecida, composta de 570 mil ônibus com idade média de 15 anos.

O segmento rodoviário, que teve uma queda de 45,5% no acumulado de janeiro a julho, segundo dados do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), mostra-se bastante promissor, na visão de Barbosa, devido à necessidade de renovação da frota, que possui idade média de 8,7 anos. A partir de 2016 a idade desses ônibus deverá cair para sete anos, em 2017 para seis e em 2018 para cinco anos.

Walter Barbosa prevê vendas de 16 mil ônibus em 2015

Chassi O 500 UDA, um superarticulado para carrocerias de até 23 m



“Isso representa 6.000 unidades nos próximos três anos”, calcula o diretor da Mercedes.

Na opinião de Barbosa, a retração do segmento rodoviário ocorreu devido à expectativa com relação à nova determinação da Agência Nacional de Transportes (ANTT) para a prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros que passou a ser sob o regime de autorização e não mais por concessão. “Mas tenho certeza que este setor começará reagir a partir de novembro”. Neste mercado a Mercedes tem 49% de participação.

Outro segmento que o diretor da Mercedes aposta em uma recuperação é o de urbanos, que têm maior representatividade no mercado de ônibus contribuindo com 50% nas vendas totais deste produto no país. “Este segmento foi o que teve menor impacto, com queda de 12%, neste ano de dificuldade econômica, porque em algumas cidades as compras acabaram acontecendo pela necessidade de renovar



as frotas para atender os contratos de licitação”, explica Barbosa. “Mas o mercado de urbanos vai manter-se comprador sempre com ou sem crise.”

Somente a cidade de São Paulo deverá comprar 2.500 ônibus urbanos até 2018 com a nova licitação aberta pela prefeitura que inclui também a substituição de ônibus menores pelos modelos grandes para reduzir a frota circulante e melhorar a mobilidade da cidade. “Entre outubro e novembro será possível saber quem serão os ganhadores desta licitação”, afirma Barbosa.

No segmento de urbanos a Mercedes tem 70% de participação nas vendas totais do país e 90% na cidade de São Paulo. E a empresa é uma forte concorrente desta nova licitação com o seu modelo superarticulado de 23 metros. “Este modelo tem sido visto como uma opção interessante pelos empresários”, diz Barbosa.

De todos os modelos de ônibus comercializados no Brasil é o do segmento escolar que causou o maior impacto neste mercado, segundo Barbosa, com queda de 65,8%. “Este é um segmento muito expressivo e desde 2000 representa de 18% a 25% de todo o volume de ônibus emplacado no mercado brasileiro”, afirma o diretor da Mercedes. O rodoviário representa 10% e o fretamento 15%.

Barbosa comenta que, para a Mercedes, o Brasil é o mercado mais importante para a companhia em negócios de ônibus, pois é aqui que são desenvolvidos os chassis que abastecem todo o mundo. A Alemanha faz o ônibus completo. “Apesar do volume exportação de ônibus estar maior que em 2014, mesmo assim não compensa a queda da empresa do mercado interno, apenas minimiza o impacto”, declara o diretor. ■

MAN apresenta dois chassis para aplicações variadas

Com caixa automática e sistema que facilita a acessibilidade, os novos modelos geram mais eficiência e conforto na operação urbana, fretamento e utilização em aeroportos



Chassi Volksbus 17.230 OD, com suspensão pneumática integral

A MAN apresenta dois modelos de chassis de ônibus na Transpúblico 2015. Para aproveitar a visita de mais de sete mil pessoas à exposição de ônibus, grande parte deles operadores de transporte público, a montadora exibe o Volksbus 18.280 Low Entry e o Volksbus 17.230 OD. O projeto desses dois modelos busca facilitar os vários tipos de aplicação permitidos pelas inúmeras possibilidades de configurações.

O chassis 18.280 Low Entry está disponível agora com transmissão automática Voith Diwa 5, que atende às demandas de um mercado cada vez mais exigente por opções tecnológicas avançadas. Com balanço dianteiro adaptável e oferecido com entre-eixos de 3.000 mm, o veículo permite diferentes alternativas de carrocerias, que comportam melhor à necessidade da operação. Ainda possibilita ter portas em ambos os lados.

O chassis é equipado com motor MAN D08 EGR de seis cilindros e 280 cv. O cliente pode optar entre a transmissão automática Voith Diwa 5 e ZF Ecolife. Vem ainda com suspensão pneumática. Concebido em sinergia com um projeto europeu da MAN, o veículo apresenta conceitos de construção e soluções tecnológicas voltadas para as operações urbanas com veículo acessível de padrão mundial.

“O projeto do 18.280 tem sinergia com o projeto europeu para aprimorar o conforto, mas é feito no Brasil com peças nacionais”, ressaltou Antonio Cammarosano, diretor de vendas nacionais da MAN Latin America. “O modelo, que já está disponível e operando no Sul do país, tem tido uma grande aceitação de operadores urbanos ou em vias segregadas.”

Além da operação urbana visando à ampliação da acessibilidade, o modelo é ideal

para tráfego na movimentação de passageiros nas áreas internas dos aeroportos para tráfego entre o avião e a área de check-in. “Esse modelo facilita o embarque nos aeroportos, cujas pistas não oferecem calçadas para embarque. O “ajoelhamento” do veículo tem de ser feito em plena pista. Esse mesmo processo é facilitado quando se tem uma calçada rebaixada na operação urbana”, disse o executivo.

Segundo Cammarosano, como nesta configuração urbana não há degraus para entrar e as portas são largas, o tempo de parada nos pontos é menor, resultando em aumento de produtividade e redução na duração do percurso. O Volksbus 18.280 conta ainda com novas funcionalidades eletrônicas. “Quando você ajoelha, equivale a chegar ao nível da calçada para entrada e saída, inclusive para o cadeirante”. Com isso, o chassis leva vantagens sobre os



Chassi 18.280 Low Entry, disponível também com transmissão automática Voith Diwa 5



modelos tradicionais.

O Volksbus 17.230 OD, com suspensão pneumática integral, alia maior conforto com a economia e o desempenho de um veículo já consagrado no mercado. O modelo está equipado com o motor MAN D08 de quatro cilindros e é o único em sua categoria que não necessita de Arla 32. Apresenta tanque de combustível com bocal reposicionado para facilitar o acesso ao abastecimento e posição para construção da carroceria.

Está dotado de conjuntos de freios de 410 mm, que proporcionam ao veículo atributos como maior durabilidade das lonas destes componentes, acarretando menor número de paradas para manutenção. A transmissão é combinada ao Smart Ratio, solução exclusiva da MAN Latin America para controle eletrônico de um eixo de dupla velocidade, que se adapta à aplicação, influenciando diretamente no consumo do veículo.

O Volksbus 17.230 com suspensão a ar e motor dianteiro concilia uma série de funcionalidades, como em cidades com muitos acidentes geográficos. É o caso de Belo Horizonte (MG). "A gente tem visto dificuldade em algumas operações, nas quais se exige motor traseiro, mas não há pavimento adequado em razão dos aclives e ângulos de ataque em valetas, por exemplo", reforçou Cammarosano.

De acordo com ele, a exigência do gestor fazia com que o motor traseiro sofresse com raspagens no asfalto. "A capital mineira, em razão da sua acentuada topografia, durante muitos anos tentou usar o motor traseiro em vão. "Agora, estão migrando para o motor dianteiro com

suspensão a ar", disse o executivo.

Na avaliação dele, quando se tem uma região com muitos aclives, o motor traseiro, na configuração acima de 12,8 metros, costuma raspar no asfalto. "Com o 17.230 OD você não tem este tipo de problema. Colocando a suspensão a ar nele, passa a se ter um conforto de um motor traseiro, por causa da suspensão", afirmou.

O 17.230 OD é um veículo que tem uma gama de aplicações maiores. A suspensão integral tem quatro bolsões atrás e dois à frente. Serve para aplicação intermunicipal e fretamento. Futuramente, a MAN planeja lançar o chassi 17.260 OD, motor dianteiro (já existe com suspensão metálica), também equipado com suspensão "full air" para aplicações rodoviárias curtas, como o fretamento.

Para melhorar ainda mais a funcionalidade dos chassis, a MAN Latin America reforçou a segurança de seu sistema auxiliar de partida em rampa, conhecido como EasyStart, para os veículos automatizados V-Tronic. O dispositivo permite travar os freios dianteiros e traseiros do veículo por até três segundos em rampa. Basta que a função esteja habilitada por meio de um botão específico.

IDADE MÉDIA – Segundo Cammarosano, a exigência de renovação da frota, que tem o tempo de idade média determinada pelo gestor, vai acabar impactando na

recuperação do mercado do ônibus nos próximos meses. Para ele, é uma questão de tempo para o mercado reagir.

Segundo sua avaliação, existe postergação de compra em razão de expectativa do operador em relação à queda na taxa de juros. "Neste momento, o empresário espera por uma caída. Mas quando ele se der conta que a taxa de juros não vai cair, ele acaba comprando os veículos por necessidade", aposta.

Para o executivo, quando se estuda o mercado, verifica-se que a crise se dá mais por conta da falta de encomendas do governo que do setor privado. "O ônibus registra uma grande queda, mas mais por conta da encomenda de ônibus por parte do governo do que do setor privado. O maior exemplo é o Caminho da Escola, programa que não fez nenhuma licitação em 2015", declarou.

O mercado de ônibus este ano, avaliou Cammarosano, vai ter queda considerável. Mas pela natureza do negócio, tende a ser menos afetado do que o caminhão, cuja influência política e econômica é diferente da do ônibus. "O ônibus estipula no edital a idade média. Quando se diz que é cinco anos, vai ter de manter a idade média de cinco anos por contrato. Isso faz com que os ônibus urbanos se renovem. Então, a queda de ônibus urbanos tende a ser menor que outros segmentos", estimou. ■

Gerenciador de frota e de tráfego são os destaques da Volvo

Previsão do presidente da Volvo Bus Latin America é que o mercado de ônibus feche 2015 com o emplacamento de 13 mil chassis, o que representa uma queda de 52,7% sobre os 27.542 veículos vendidos em 2014

■ SONIA MORAES

Atenta à necessidade de melhorar a eficiência no transporte e a mobilidade no trânsito, a Volvo Bus expõe na Transpúblico duas soluções de telemática – o gerenciador de frota e o ITS4mobility, programa de gerenciamento de tráfego para frotas urbanas –, serviços que já estão disponíveis em várias cidades do mundo.

O sistema de gerenciamento de frotas auxilia os operadores de transporte de passageiros no acompanhamento da operação, contribuindo para decisões que garantam maior eficiência e segurança à operação e rentabilidade aos negócios. “É uma ferramenta que coloca a tecnologia a favor dos negócios dos clientes, pois oferece a eles informações que os ajudam a traçar uma estratégia para reduzir os custos operacionais e, conseqüentemente, aumentar a rentabilidade”, afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

Para facilitar a ativação do sistema, a Volvo disponibiliza um hardware instalado de fábrica a todos os seus ônibus rodoviários e híbridos. Nos modelos urbanos, o equipamento é um item opcional. Com este pacote de soluções de telemática, o transportador terá um controle mais eficiente sobre a sua frota, tendo acesso ao consumo de combustível, emissão de poluentes, horas rodadas, velocidade média da frota ou por veículo e o perfil de condução do motorista. É possível acompanhar a posição do ônibus em tempo real, identificando atrasos, problemas ou desvios de rotas, e gerar um histórico de posições.



“Com essas informações em mãos, os empresários podem adotar ações para aumentar a performance tanto do veículo quanto do motorista, o que garante mais conforto e segurança ao passageiro, e redução de custos com consumo de combustível e manutenções”, explica Vinícius Gaensly, responsável pela área de telemática da Volvo Bus Latin America.

No modo eventos, o operador acessa informações que mostram as condições do veículo e códigos de falha. Já por meio do módulo perfil de condução há a possibilidade de identificar o comportamento do motorista, revelando a marcha usada, a rotação e a aceleração.

O sistema de gerenciamento de frotas pode ser instalado nos chassis rodoviários e urbanos. São quatro opções – relatórios,

eventos, posição e perfil de condução – que podem ser adquiridas combinadas ou separadamente, de acordo com a necessidade do cliente.

Com este equipamento, o operador pode investir no treinamento dos motoristas com base em informações concretas, que auxiliam a identificar pontos de melhoria de acordo com o perfil de condução de cada um deles. “A maneira de conduzir influi diretamente no consumo de combustível e na vida útil das peças. Os treinamentos melhoram o desempenho do motorista, contribuindo para reduzir o consumo de combustível e aumentar a vida útil dos componentes e o conforto dos passageiros”, afirma Gaensly.

Outra solução de telemática que a Volvo já oferece ao mercado brasileiro é o

ITS4mobility, programa de gerenciamento de tráfego para frotas urbanas. Sua função é monitorar a circulação da frota de ônibus em tempo real e oferecer, aos operadores, informações sobre o percurso, pontualidade, quantidade de veículos no trajeto e velocidade média por linha. “A análise dessas informações permite um melhor planejamento do sistema de transporte, o que garante mais eficiência, mobilidade e rentabilidade”, diz Gaensly.

Estas informações, segundo Pimenta, permitem identificar pontos críticos e fazer melhorias para aumentar o rendimento do transporte urbano e a mobilidade do trânsito, garantindo mais eficiência e rentabilidade. “Um sistema de transporte de passageiros eficiente precisa contribuir, acima de tudo, com a melhoria da vida das pessoas. Em consequência, nós trabalhamos para oferecer aos sistemas de transporte produtos e soluções que contribuam para sua eficiência”, afirma o presidente da Volvo Bus Latin America.

Aos passageiros o sistema fornece, em tempo real, informações sobre os horários de chegada dos ônibus aos pontos de parada de cada uma das linhas que circulam. As mensagens são enviadas pela internet, em totens espalhados em locais estratégicos, call center e mensagem de texto via celular. Desta forma, o usuário do transporte público pode planejar melhor o seu tempo de deslocamento, evitando atrasos e longos períodos de esperas.

“As informações vão além da tabela de horários, pois informa com precisão e em tempo real o horário dos veículos. O passageiro é informado sobre o horário do próximo ônibus e do seguinte. Assim, se ele não conseguir pegar o primeiro, sabe qual é o horário do próximo”, esclarece Gaensly.

Este gerenciador de tráfego já é utilizado na Europa, Canadá e África do Sul. No Brasil este programa está em operação

Luis Pimenta: há alguns negócios, mas é muito pouco, e estão concentrados em grandes grupos que possuem um pouco mais de segurança

desde 2009 na cidade de Goiânia e em 2012 foi indicado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) como exemplo de boas práticas para a mobilidade urbana na área de serviços de informação metropolitana.

Chamado de Serviço de Informação Metropolitano (SIM), este sistema é operado pelo Consórcio da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTC) da cidade de Goiânia e oferece informações aos passageiros do transporte urbano e gerencia as atividades de gestão, operação e manutenção dos terminais de integração, além de controlar e monitorar toda a frota. Segundo a Volvo, desde a instalação do sistema, houve redução de custos, a produtividade operacional aumentou em 55% e os clientes do transporte urbano estão mais satisfeitos. O ITS4mobility opera com veículos de qualquer fabricante já sendo utilizado inclusive em operações multimodais (VLT-ônibus-barcas). O pacote de soluções de telemática da Volvo pode ser adquirido pelo operador por meio de contratos integrados à compra do veículo ou separadamente.

MERCADO – Diante de um cenário bastante conturbado, com indefinições políticas e forte retração econômica, a estimativa do presidente da Volvo Bus Latin America, é que o mercado de ônibus termine 2015 sem qualquer perspectiva de reação em curto prazo. “O primeiro semestre

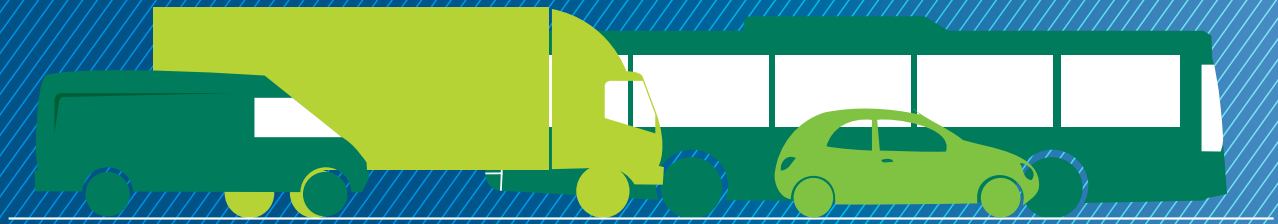


O sistema fornece, em tempo real, informações sobre os horários de chegada dos ônibus aos pontos de parada de cada linha

foi decepcionante e agora, com as coisas que estão ocorrendo, além da situação econômica do país estar do jeito que está, o que desmotiva os investimentos, ainda há dois efeitos acontecendo no transporte urbano que está impedindo qualquer retomada consistente. Há uma queda no número de passageiros transportados e uma nova compressão da tarifa, além dos juros altos”, detalha Pimenta.

Em uma visão otimista o presidente da Volvo Bus calcula que o mercado de ônibus 2015 feche com o emplacamento de 13 mil chassis de ônibus, incluindo os modelos pesados e os semipesados, o que representará uma queda de 52,7% em comparação a 2014 quando foram vendidos no país 27.542 ônibus. “Não lembro de ter visto algo tão ruim no mercado brasileiro”, declara Pimenta. “Os três segmentos – urbano, rodoviário e fretamento – estão parados e não tem alívio para a indústria e o mais sério é a tamanha indecisão.”

Para esclarecer o impacto desta indecisão, o presidente da Volvo comenta: “Quando o cliente está perto de faturar a compra sai uma notícia no jornal aí ele guarda a caneta e tira uma semana para pensar, e volta tudo novamente”, relata Pimenta. “As pessoas estão muito inseguras. Até tem alguns negócios, mas é muito pouco, são negócios muito concentrados em grandes grupos que possuem um pouco mais de segurança.” ■



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:



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

Tacom traz inteligência para os transportes



Empresa mineira destaca o CIT-Sao, um sistema formado por módulos de rastreamento, gestão e telemetria, que melhora a produtividade da frota

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Tacom apresenta, durante a Transpúblico 2015, o funcionamento, em tempo real, de um sistema integrado para a gestão do transporte público. Composto por módulos de rastreamento, gestão operacional, do condutor e telemetria, o sistema de gestão CIT-Sao é uma ferramenta completa para o ganho de produtividade e redução de custos operacionais das empresas operadoras do transporte público. “A solução possui uma interface desenvolvida para que o operador tenha o controle e a condição de agir na hora certa”, explica Marco Antônio Tonussi, diretor comercial da Tacom.

Para o monitoramento da frota, os veículos são apresentados no mapa digital da cidade e no sinótico multilinhas. Há

ainda um painel de viagem que apresenta o cumprimento da programação, comparando as viagens e horas realizadas com as programadas. O operador, sempre em tempo real, pode identificar a tripulação embarcada, definir a previsão do prazo de cumprimento da viagem e a necessidade de veículos de reforço, além de avaliar a necessidade de eliminação de veículos e o empenho da frota, podendo fazer a reprogramação conforme o andamento. O painel também acompanha o índice de passageiros por quilômetro (IPK) de cada viagem.

Ocorrências como desvios de rota, excessos de velocidade, acionamento do botão de pânico e freadas bruscas são apresentadas detalhadamente no mapa digital

e no painel de alarme, com recursos que monitoram a gestão das exceções e permitem a configuração dos procedimentos de ação. A comunicação do CCO (Centro de Controle Operacional) com o motorista por meio do painel do condutor torna mais rápida a solução das ocorrências. Os módulos de telemetria e gestão do condutor – com o indicador automático de dirigibilidade – também refletem diretamente nos custos operacionais, monitorando aspectos relativos à condução dos veículos, ao consumo e ao desgaste da frota.

Segundo Tonussi, um dos grandes diferenciais da Tacom é o desenvolvimento de soluções integradas de Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS). “São soluções de gestão, bilhetagem, biometria

facial, filmagem embarcada e informações ao usuário que operam em sistemas de diferentes dimensões, em várias partes do país”, diz.

CCO – O centro de controle operacional do consórcio do transporte municipal de Belo Horizonte, um dos projetos de maior destaque da Tacom, possibilita a integração de todos os sistemas da cidade: o sistema de bilhetagem (CIT-Sbe); de biometria facial para controle de cartões com benefícios (CIT-Image); de gestão online (CIT-Sao); de filmagem digital embarcada (BUSZoom) e o sistema de informação ao usuário (CIT-Siu). A tecnologia Tacom está também presente nos CCO do sistema metropolitano da capital mineira e da BHTrans.

Na capital mineira, os operadores realizam o acompanhamento online de toda a frota, em tempo real, permitindo ações corretivas imediatas. O sistema informa a localização dos veículos e identifica eventos que podem influenciar no cumprimento da programação, como atrasos, adiantamentos e headways (intervalos entre a passagem dos trens) inadequados. O sistema também previne e monitora exceções e aspectos referentes à condução dos veículos, como excesso de velocidade, curva acentuada e freada brusca, e possibilita a comunicação em tempo real com o motorista.

O CCO de Belo Horizonte conta com tecnologia de rastreamento por meio de



O CCO de Belo Horizonte conta com tecnologia de rastreamento, por meio de um mapa digital

um mapa digital que identifica os dados cadastrados no sistema, como garagens, itinerários, cabeceiras, pontos de parada, pontos de referência, velocidade mínima e máxima por trecho da via, oferecendo diferentes visualizações da operação. Além da localização no mapa digital da cidade, os operadores têm a visualização dos veículos no itinerário linear para melhor análise de headway, comboio e retenções. Existe a possibilidade de acompanhar várias linhas simultaneamente, o que torna mais eficiente a gestão da frota.

A operação é visualizada também

segundo indicadores de desempenho da frota. O sistema apresenta o cumprimento do quadro de marcha e de horário, comparando viagens e horas de trabalho realizadas e programadas. O operador visualiza a tripulação embarcada, a previsão de cumprimento de viagem, veículos de reforço, eliminação de veículos e o empenho da frota, e pode fazer a reprogramação conforme o andamento. O sistema acusa ainda ocorrências tais como desvio de rota, excesso de velocidade e botão de pânico. Ao final de cada viagem o sistema avalia o desempenho do condutor. ■



Acervo Digital OTM

www.acervodigitalotm.com.br

1963

2015



Clever Devices inicia testes no Brasil

Sistema de informação aos usuários implantado na cidade de Chicago, nos Estados Unidos, é um dos mais acessados de toda a América do Norte e dá informações precisas ao passageiro sobre os horários dos ônibus

■ AMARILIS BERTACHINI

Diante do crescimento da demanda por soluções tecnológicas que contribuam para a mobilidade urbana em todo o país, o Brasil tornou-se um mercado atraente para empresas estrangeiras que enxergam aqui um potencial de expansão para seus negócios.

Uma dessas empresas é a americana Clever Devices, com sede em Woodbury, em Nova York. A empresa está com sua solução para frotas de ônibus sendo testada por uma operadora do transporte público da cidade de São Paulo. Segundo Maurício Consulo, diretor de desenvolvimento para a América Latina da Clever Devices, diante da recente licitação colocada pela prefeitura paulistana, a operadora Viação Santa Brígida decidiu testar o sistema da empresa. Para a Clever Devices, esse projeto-piloto é uma oportunidade de exibir suas soluções no país, uma vez que a SPTrans, gestora do transporte público paulistana, exige que as empresas interessadas em participar da concorrência mostrem seus sistemas funcionando. Além deste projeto em andamento na capital paulista, a empresa vai iniciar, em breve, outro piloto com uma operadora da Região Metropolitana de São Paulo, segundo Consulo.

“Dentro de um processo de maior internacionalização que a Clever Devices está buscando, vemos o Brasil como o principal mercado. O país é um mercado emergente com demanda muito grande por sistemas inteligentes de transportes (ITS)”, declara o executivo, acrescentando que medidas

adotadas no transporte público de cidades brasileiras, como Recife (PE) e, mais recentemente, São Paulo, mostram que existe preocupação dos governantes com essa questão da mobilidade urbana.

A Clever Devices é uma empresa verticalizada em soluções de ITS, com foco em ônibus, trens e balsas, com 26 anos de experiência nessa área. No segmento de ônibus, a empresa fornece toda a parte de tecnologia embarcada e também as aplicações necessárias, incluindo o computador embarcado e a interface com o motorista, integrando os subsistemas, como, por exemplo, os displays internos, as televisões, as câmeras, o contador de passageiros e os anúncios de voz.

De acordo com Consulo, a empresa começou a focar no mercado brasileiro há cerca de cinco anos e, desde então, vem desenvolvendo parcerias estratégicas com fornecedores locais de câmeras, displays de Led e outros componentes que fazem parte de seus sistemas. Ele afirma que hoje a empresa já está capacitada para atender a qualquer demanda de solução para frotas de ônibus no mercado nacional.

CHICAGO – Nos Estados Unidos, a tecnologia da Clever Devices está presente em alguns dos principais sistemas de transporte público do país e, ao todo, em mais de



SmartYard, sistema de controle da frota no pátio da garagem

250 cidades na América do Norte. A empresa forneceu toda a parte de ITS para as cidades de Chicago, Nova York e Washington, por exemplo.

No caso de Chicago, segundo maior sistema de transporte público dos Estados Unidos, a cidade tem hoje um dos maiores sistemas de informação aos usuários de toda a América do Norte. São 1.865 ônibus que fazem 19 mil viagens por dia e transportam 300 milhões de pessoas por ano.

A Clever Devices iniciou a solução de ITS em Chicago em 2001. A cidade, que tem 11.104 pontos de parada de ônibus, tomou a iniciativa de trabalhar com displays de Led em alguns pontos estratégicos para mostrar a hora em que o próximo ônibus vai passar. “Com isso, o sistema público de transporte por ônibus em Chicago melhorou muito. A percepção de qualidade do serviço pelo usuário também aumentou”, afirma. Ele conta que hoje o usuário sabe

A EXPERIÊNCIA DA VIAÇÃO SANTA BRÍGIDA

A Viação Santa Brígida, que opera linhas municipais da região oeste da cidade de São Paulo, implantou o equipamento da Clever Devices em dez carros de uma de suas linhas. Os testes começaram no início do mês de julho e terão duração de seis meses. Segundo Daniel Luis Coutinho, supervisor de bilhetagem eletrônica da Santa Brígida, a empresa escolheu a Clever Devices por ser uma empresa referenciada nesta tecnologia embarcada há 26 anos e com um histórico de 40 mil equipamentos instalados. “A empresa nos surpreendeu com os recursos oferecidos para gestão de frota e tráfego”, comenta Coutinho.

O projeto tem como objetivo implantar uma UCP (Unidade Central de Processamento) embarcada, integrando alguns equipamentos de tecnologia embarcada, como validador, GPS (com nova tecnologia), letreiro e wi-fi. O sistema dispõe também de anunciador de próxima parada por voz, mídia, comunicação entre operador e centro de operação através de canal de voz ou mensagens, direção assistida através de telemetria extraída da CAN Bus que gera informações para gestão dos setores de manutenção, operação e treinamento, tudo isto vinculado ao SIM (Sistema Integrado de Monitoramento), explica Coutinho.

A avaliação da Santa Brígida até o momento é de que “o sistema traz substanciais benefícios relacionados ao conforto,



Para a Santa Brígida, o sistema da Clever Devices traz benefícios relacionados ao conforto, acessibilidade e comunicação com o usuário

acessibilidade e comunicação do usuário. Do mesmo modo, proporciona indicativos precisos à tomada de decisão e benefícios ao tráfego, confiabilidade de frota, autonomia e segurança”.

A Santa Brígida tem hoje uma frota de 861 veículos. A telemetria já era algo presente no grupo, do qual fazem parte também as empresas Auto Viação Urubupungá, Viação Cidade de Caieiras e Urubupungá Transportes e Turismo. A operadora vai aguardar os resultados finais dos testes para decidir se adotará o sistema da Clever Devices em definitivo e se implantará a solução também em outras empresas do grupo.

exatamente a que horas o ônibus vai passar e não precisa ficar parado no ponto esperando o veículo chegar.

A Clever Devices criou uma API, uma tradutora entre sistemas, e a deixou pública, de maneira que qualquer pessoa pode buscar os dados para saber a que horas o ônibus vai chegar a seu ponto de parada. “Isso popularizou muito o uso da tecnologia”, comenta Consulo. Tanto que o site que mostra os horários de chegada dos

ônibus é um dos sites mais acessados atualmente na cidade de Chicago.

Toda a inteligência do sistema é da Clever Devices. A empresa instala o computador de bordo e os displays de Led dentro dos ônibus, cria toda a interface com os pontos de ônibus e também anúncios de voz dentro dos veículos de Chicago, além de todos os softwares necessários no CCO (Centro de Controle Operacional).

WASHINGTON – Outro case interessante é o da capital Washington onde a Clever Devices iniciou a implantação da solução de ITS em 1999 e hoje sua tecnologia faz toda a parte de controle da frota, desde a garagem até a operação da rua. A solução fornecida à autoridade de trânsito da cidade permite controlar onde está estacionado o ônibus dentro da garagem, como está a saúde do veículo, se ele está apto a ir para a rua ou se não pode circular porque precisa de manutenção. Define também que tipo de manutenção o carro precisa. Possibilita, ainda, definir qual motorista vai dirigir qual ônibus. “Com esse controle de pátio é possível fazer uma gestão efetiva da frota, evitando quebras nas ruas, porque é possível impedir que um ônibus com problemas vá para as ruas”, relata o executivo.

A solução também evita a chamada quilometragem morta pela manhã, quando muitas vezes um manobrista tem que movimentar dois ou três ônibus para tirar o que está estacionado atrás deles. Com este sistema, toda a logística da garagem é otimizada, evitando improvisos e reunindo antecipadamente todas as informações sobre cada ônibus: onde ele está estacionado, quem vai dirigi-lo e todos os dados referentes à saúde do veículo.

“Depois que ele vai para a rua continuamos monitorando o ônibus: onde ele está, a que velocidade circula, qual o seu destino, quantas pessoas estão dentro do ônibus, fazemos toda a solução de Washington”, ressalta Consulo.

Se um dos veículos em circulação começa a apresentar qualquer problema, um sinal é emitido para a central de controle e o gestor pode pedir que aquele ônibus seja recolhido para a garagem. Porém, antes de ele ser recolhido, já é possível conhecer informações sobre o problema que o veículo está apresentando.

A garagem tem uma inteligência própria e o sistema integrado permite gerenciar a frota dentro da garagem e na rua. ■



Ônibus 'Made in Brazil'

Enquanto as exportações de ônibus brasileiros crescem com a aprovação da qualidade do produto nacional e puxadas pela alta do dólar, a produção para o mercado interno despencou e pode chegar a uma queda de 50% até o final deste ano

■ AMARILIS BERTACHINI

O Brasil pode se orgulhar de produzir um dos melhores ônibus do mundo. Segundo avaliação de José Antonio Martins, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), em termos de modelos de ônibus rodoviários, os veículos fabricados no país não ficam em nada a dever para os europeus e são bem melhores que os dos Estados Unidos.

A única ressalva feita por Martins — que também é vice-presidente de relações institucionais da Marcopolo, a maior fabricante do segmento no país — é que “às vezes os ônibus europeus podem apresentar maior evolução na parte de componentes mecânicos”. “Na Europa eles usam alguns ônibus com suspensão a ar independente na frente, o que nós não temos aqui no

Brasil. Em termos de chassis eles têm alguns tipos cuja tecnologia é um pouco superior à nossa. Mas em termos de carroceria eu diria que nossos ônibus rodoviários não ficam a dever em nada”, compara o executivo. Outra diferença é que a Europa, em geral, não utiliza os veículos de tamanho médio que ainda são usados no Brasil, com motor dianteiro.

Com referência aos ônibus americanos ele afirma que no segmento de rodoviários o Brasil está bem à frente e quando se trata de ônibus urbanos os produtos feitos para circular nos sistemas nacionais de BRT (Bus Rapid Transit) são tão bons ou melhores que os modelos BRT de ônibus americanos e europeus. “Eu diria que na alta tecnologia, como os BRT, BRS (Bus Rapid

Service), articulado ou biarticulado, não tem nenhum mais moderno que os nossos. Nós temos tecnologia para produzir qualquer tipo de ônibus”, orgulha-se.

Há uma situação conjuntural que reflete e acaba diferenciando o perfil de ônibus que circula no Brasil dos que são usados na Europa e nos Estados Unidos. Muitas das empresas que operam os sistemas de transporte coletivo daqueles mercados são de propriedade estatal, conseqüentemente se a empresa dá lucro ou prejuízo o governo cobre as despesas. “Eles não olham qual é o custo do ônibus. Então hoje eles usam ônibus com célula de combustível, ônibus híbridos, a bateria, que têm um custo muito mais alto”, destaca Martins. Já no Brasil a quase totalidade das empresas

do setor é de propriedade privada, com raríssimas exceções como é o caso da Carris, de Porto Alegre (RS).

“A tarifa de ônibus é dada pelo poder concedente. Como empresa privada, ela tem um limite de preço para comprar o produto que lhe dê rentabilidade. Se ela for comprar um ônibus que custa, por exemplo, R\$ 1 milhão para levar num trânsito complicado como o nosso, onde não há vias segregadas, onde a infraestrutura viária é péssima e o ônibus anda a 10 ou 15 km/h, um veículo que leva 500 a 800 passageiros por dia não vai se amortizar nunca com a tarifa que existe hoje. No Brasil, nós não temos o ônibus que nós precisaríamos e que gostaríamos de ter, temos o ônibus que nós podemos ter em virtude das tarifas”, declara Martins.

Ele diz que os ônibus que atualmente circulam nos corredores dedicados, como os modelos BRT que podem ser vistos em sistemas como os de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e alguns em Porto Alegre, são veículos cujo uso deve se expandir – principalmente com a concorrência recém-aberta em São Paulo, que reforça os modelos de alta capacidade no transporte municipal. “São ônibus de altíssima tecnologia, que não ficam devendo nada para os ônibus europeus, porém esses carros têm que andar em corredores e vias segregadas, atingir uma velocidade comercial de, no mínimo, 27 a 30 km/h, do contrário ele não vai poder levar o número de passageiros necessário para justificar e amortizar o preço do ônibus com a tarifa existente hoje. Este é o grande problema que existe no Brasil. Repito: temos o ônibus que podemos ter e não o ônibus que gostaríamos de ter e que temos capacidade de produzir”, comenta.

A qualidade dos ônibus produzidos internamente é atestada também pelas exportações. Hoje o país vende ônibus para América Latina, começando do México para baixo, em toda a região do Caribe,



José Antonio Martins: nestes meus cinquenta anos de janela no transporte, eu nunca vi um cenário tão dramático

América Central e América do Sul.

O mercado mexicano tornou-se alvo não só das exportações brasileiras, mas as indústrias de ônibus também decidiram investir nesse país e montar fábricas locais, como fez a própria Marcopolo, a Neobus e a Caio, além da Busscar, que encerrou suas atividades aqui no Brasil. O mesmo acontece com a Colômbia e a Argentina. “São mercados onde as empresas brasileiras já estão internacionalizadas; é lógico que não há condições de exportarmos nosso ônibus completo para lá, porque já estão sendo fabricados nesses países”, assinala o executivo. Para os Estados Unidos o Brasil ainda não exporta ônibus. Segundo Martins, o mercado americano é difícil, com muitas restrições.

A África também vem se tornando um bom mercado para o produto brasileiro e também despertou o interesse das fabricantes que acabaram se instalando no país, como é o caso da própria Marcopolo que tem uma fábrica em Joanesburgo, África do Sul. “Para exportarmos para além da África temos o problema do frete que é muito elevado, o que nos inviabiliza de exportar ônibus completos para distâncias como Oriente Médio ou Extremo

Oriente”, diz Martins. Mesmo assim, o Oriente Médio vem sendo visto pelas empresas do setor como uma nova possibilidade.

Além da qualidade do produto, as exportações têm sido alavancadas pela alta do dólar, que vem aumentando a competitividade do ônibus brasileiro no exterior. Pelos cálculos de Martins, com o dólar na atual faixa de R\$ 3,45 (cotação da data de fechamento desta reportagem), as exportações brasileiras de carrocerias para ônibus devem fechar 2015 com uma alta de 5% a 6% sobre o ano passado.

A expectativa é que esse percentual seja ainda maior porque as previsões de mercado apontam para novas altas do dólar, o que tornaria o ônibus brasileiro ainda mais competitivo. “Estamos passando agora por uma espécie de conflito político entre o poder legislativo e o poder executivo, o que tem criado expectativa e dúvida no que se refere à capacidade que o país tem de manter o grau de investimento. Se perdermos o grau de investimento, o dólar deve atingir patamares superiores a R\$ 4 o que, para a exportação do ônibus, seria ótimo. Nossa exportação vem melhorando mês a mês e nós esperamos encerrar este ano com valor positivo em termos de 5% a 6%, comparado ao ano passado, apesar de prevermos uma crise no mercado interno”, analisa Martins.

MERCADO – Essa crise no mercado interno deve derrubar a produção de ônibus do país em mais de 35% até o final do ano. O primeiro semestre já fechou com uma queda recorde de quase 32% (31,5%), com a produção de 9.332 carrocerias.

Os dados acumulados de janeiro a julho mostram uma queda de 32,6% na comparação com igual período de 2014. Enquanto no ano passado foram produzidas 16.111 carrocerias de janeiro a julho, nos

FREADA NO CAMINHO DA ESCOLA



Os problemas na economia do país frearam também o programa federal Caminho da Escola rural, que nos últimos anos vinha dando fôlego à indústria do ônibus, com grandes volumes de encomendas de veículos para o transporte de alunos de áreas rurais. Essa retração econômica barrou também os avanços que estavam sendo conquistados na versão Caminho da Escola urbano.

Este ano, o programa não abriu qualquer nova licitação. De acordo com José Antonio Martins, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), este ano houve apenas uma tomada de preços para 4.500 unidades, mas nada se concretizou. Ele conta que esteve em reunião em Brasília com o presidente do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), Antonio Idilvan de Lima, mas ele teria afirmado que o órgão está sem recursos sequer para pagar o que já deve aos fabricantes de ônibus e que, diante disso, não poderia abrir novas licitações para compra de mais ônibus escolares. Dentro desse programa, o país já tem 44 mil ônibus rurais entregues.

De acordo com informações de Martins, o governo deve cerca de R\$ 180 milhões só para a Marcopolo e mais de R\$ 100 milhões para a Caio, desde outubro do ano passado. “Ele (o presidente do FNDE) me

disse que não paga não porque não quer, mas porque o Tesouro não repassa as verbas necessárias para saldar os débitos que o órgão tem com as fabricantes de ônibus”, conta Martins. De acordo com o executivo da Fabus, o presidente do órgão teria dito: “Se eu não consigo pagar o que já estou devendo a vocês,

como é que nós vamos pensar em novas concorrências?”

Diante disto, a versão do Caminho da Escola urbano também está parada. “Estamos trabalhando junto ao governo. As mudanças políticas atrasaram. Foi feita uma nova audiência pública, há uns quatro ou cinco meses, quando se traçou um plano de sequência do Caminho da Escola urbano, porém isso não seguiu adiante”, explica. Mas Martins conta que já está com nova reunião agendada com o Ministério da Educação (MEC) para recompor o levantamento do que efetivamente vai surgir de oportunidade para o Caminho da Escola urbano voltar a se viabilizar.

“É um grande nicho de mercado, hoje existem 100 mil veículos operando nas áreas urbanas, transportando crianças em carros absolutamente inadequados, em vans, kombis, paus de arara, qualquer tipo de veículo, sem nenhuma especificação técnica, sem nenhum critério de segurança, sem qualquer conforto; as nossas crianças são levadas dessa maneira. Estamos propondo ao governo que se siga o mesmo padrão do Caminho da Escola rural, em que as especificações foram dadas pelo Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia) e pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas)”, defende Martins.

primeiros sete meses de 2015 a indústria de ônibus colocou no mercado nacional apenas 10.855 unidades, conforme levantamento feito pela Fabus.

“Esta é a situação: uma situação terrível; nestes meus cinquenta anos de janela no transporte eu nunca vi um cenário tão dramático, tão desconfortável e com tanta desconfiança como este em que nós estamos hoje. É um absurdo, mas é a realidade”, declara Martins.

Ele destaca que se comparada ao mercado de 2013 a queda na produção de carrocerias este ano pode atingir 50%. “Em 2013 nós fabricamos uma média de 29 mil carros para o mercado interno. Este ano, se as coisas não piorarem até o fim do ano, nós devemos fabricar entre 14 mil e 15 mil unidades. É uma barbárie”, diz.

Ele atribui essa queda de 50% em relação a 2013 às “brigas políticas”, à desconfiança que existe entre os empresários sobre o que vai acontecer no país e à falta de um financiamento adequado do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), como o que vigorou durante um período, com juros de 6% ao ano, financiamento de 100% do produto, com dez anos para pagar. Hoje a linha de crédito do BNDES financia 70% do valor do ônibus para as empresas pequenas e 50% para as grandes e para completar essa diferença os empresários têm que arcar com juros de 17% ao ano. “Não tem quem aguente isso. Já estive em três ou quatro reuniões com a diretoria do BNDES, nas quais pedimos um financiamento com juros mais civilizados para ver se conseguimos fazer com que o mercado desperte um pouco”, conta Martins.

“Apenas o mercado externo vem melhorando, o interno vem afundando cada vez mais. As exportações são nossa esperança para o ano, mas elas não têm condições de fechar esta imensa cratera que o mercado interno deixou”, lamenta Martins. ■



Paradiso 1350

mkt08/15

EFICIÊNCIA E SOFISTICAÇÃO



- Bagageiros com ampla capacidade.
- Poltronas com conector USB individual.

- Posto do motorista redesenhado.
- Sinalização externa em LED e luz de posição diurna.

Cinto de segurança salva vidas.

Imagens meramente ilustrativas. Consulte o representante de sua região para saber mais sobre os modelos e suas configurações.

www.marcopolo.com.br - nas redes sociais: OnibusMarcopolo

 **Marcopolo**



Autonomia nas vendas e pós-vendas gera bons resultados para a Neobus

Com equipes próprias, empresa assume comando das operações em São Paulo e Minas Gerais para aumentar relacionamento e fidelidade à marca

■ WAGNER OLIVEIRA

A Neobus já colhe os bons resultados por decidir trazer “para dentro de casa” a estrutura de vendas e pós-vendas em São Paulo e Minas Gerais, estados em que atuava somente por intermédio de parceiros locais. “Em pesquisas internas, já estamos constatando maior satisfação dos nossos clientes”, afirma Ronaldo Fontolan, diretor comercial da encarroçadora.

Um desejo antigo da Neobus, a estratégia de assumir o controle total das próprias vendas e os serviços de pós-vendas começou no ano passado. A empresa montou equipes de manutenção e comercial para dar uma base ampla de suporte aos clientes nos dois estados com expressiva atuação da empresa.

O objetivo é estabelecer estreitamento de relações e, com isso, aumentar a fidelidade à marca. “Com nossas visitas, os clientes recebem uma assistência qualificada. Além

disso, conseguimos antever os problemas e recomendar ações preventivas. Nessa interação, tudo é feito de forma mais ágil e profissional”, garante.

Segundo Fontolan, a presença constante e o atendimento do fabricante na garagem do cliente proporcionam maior rentabilidade ao operador. “Nosso trabalho pró-ativo acaba influenciando uma gestão qualificada do operador por ter uma frota muito mais disponível.”

Em São Paulo, a Neobus montou cinco unidades móveis para atendimento ao cliente – quatro furgões e um micro-ônibus, que fazem manutenção, serviços de pré-assistência e demonstrações técnicas para melhor aproveitamento dos veículos. Em Minas Gerais, há dois furgões com equipes próprias de técnicos e vendedores, além de parceiros designados.

As “oficinas móveis” da Neobus transportam equipamentos e peças utilizados para a manutenção de toda a linha de produtos, que vai de ônibus rodoviários, urbanos e de fretamento. Os modelos incluem desde micro-ônibus a BRTs.

As equipes especializadas são compostas de técnicos, a maior parte deles formada dentro da própria Neobus. Além de checar componentes da carroceria e parte elétrica, os técnicos também fazem a instrução sobre o correto uso dos veículos, o que nem sempre é possível na entrega técnica de um ônibus novo.

De acordo com o diretor comercial, com equipes próprias, a Neobus passou a entender mais a necessidade de seus clientes e ter mais substância na atualização de produtos ao ouvir sugestão e recomendação de operadores especialistas em diversas aplicações



do transporte de passageiros.

No Estado de São Paulo, a encarroçadora tem uma carteira de clientes pulverizada. A partir da base em Campinas, a empresa atende a cerca de 150 frotistas proprietários de veículos Neobus. Dos 30 mil ônibus em circulação no estado, a Neobus estima ter um market share de 11%. "Temos uma presença muito significativa aqui e São Paulo", afirma.

Fontolan diz que, por enquanto, o modelo de atendimento de venda e pós-venda com supervisão direta da Neobus vai ficar concentrado em São Paulo e Minas, estados onde não eliminou totalmente a parceria com terceirizados. "No restante do país, vamos manter a parceria de representação, que também recebe apoio técnico da Neobus", diz.

O diretor comercial da Neobus considera que o modelo de autonomia das vendas e pós-vendas seja uma tendência no mercado do ônibus, embora, ainda seja expressiva a participação de representantes autorizados. "O nosso esforço caminha sempre no sentido de oferecer o melhor para os nossos clientes", afirma.

CONTEXTO – De acordo com o diretor comercial, a nova estratégia comercial da Neobus é incorporada em um contexto econômico muito difícil para fabricantes de ônibus. "Estimativas já dão conta de um mercado de 15 mil ônibus", projeta Fontolan. "É muito pouco para um país imenso

Ronaldo Fontolan: o segmento que atualmente dá "mais alegria" é o rodoviário

como o Brasil, onde o ônibus tem um papel importante na mobilidade das pessoas."

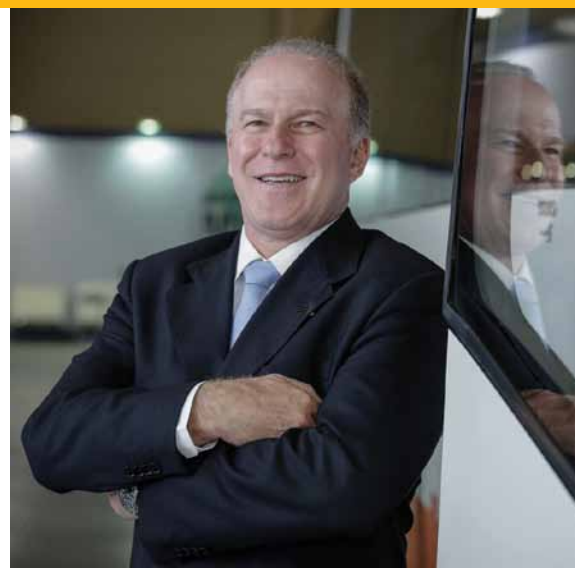
Para Fontolan, a crise afeta em cheio a operação do ônibus na medida em que diminui o número de passageiros, tanto no rodoviário quanto no urbano. "Isso acaba afetando toda a cadeia, causando estragos na produção", diz. No cenário de inflação, há pressão por reajustes de preços sem que os clientes aceitem repasses. "É um desafio constante", revela.

O diretor comercial diz que a empresa resolveu investir e acreditar em plano de autonomia nas vendas e pós-vendas mesmo em um cenário mais difícil. "Não dava para voltar atrás", revela. Para ele, o atual modelo de negócios já está gerando dados positivos, na medida em que os clientes já começam a perceber os bons resultados na prestação de serviços.

Segundo Fontolan, o segmento que atualmente dá "mais alegria" é o rodoviário, onde a empresa começa a emplacar muitas encomendas, principalmente, depois de sair a regulamentação para a operação das linhas interestaduais. "Já temos uma base de 170 clientes e estamos muito satisfeitos com a aceitação do nosso produto", diz.

O diretor comercial da Neobus afirma que a interrupção das encomendas dos ônibus do programa federal Caminho da Escola afetou a indústria de ônibus. "Esse programa já produziu 40 mil ônibus. É um número fantástico. A indústria passou a ficar dependente dele", considera.

Fontolan avalia que, se o governo federal conseguir superar a crise política, a economia poderá voltar a se



recuperar no ano que vem. "É preciso o crescimento de 1,75% do PIB para haver um estímulo de compra de bens duráveis, como os ônibus. Sem esse crescimento, fica muito difícil a recuperação", acredita.

A história da Neobus começou em 1991, com a produção de componentes para a indústria automotiva. Em 2000, a empresa passou a se dedicar, de forma integral, ao desenvolvimento de veículos para transporte de passageiros, iniciando com a produção do micro-ônibus. A partir daí, passou a desenvolver uma ampla gama, atendendo amplas aplicações.

Atualmente, a Neobus possui mais de 2.000 colaboradores. Além das unidades de Caxias do Sul (500 mil m²) e Três Rios (140.000 m²), também atua no México com unidade fabril própria em uma área de 20.000 m².

Nas três unidades, a empresa se dedica à produção de ônibus com base nas necessidades do passageiro, do motorista, frotista e do pequeno empresário do transporte. São modelos desenvolvidos para o transporte de passageiros, trânsito urbano, rodoviário para médias e grandes distâncias, fretamento de empresas, escolar e executivo.

"Estamos voltados para o desenvolvimento de veículos que representem verdadeiras alternativas para os segmentos em que atua. A Neobus está sempre apresentando novidades que contribuem com a evolução do mundo do ônibus", finaliza Fontolan. ■



Equipes próprias de pós-venda e venda da Neobus visitam clientes em São Paulo e Minas

Irizar treina funcionários na Espanha

Para evitar demissões em consequência da redução no ritmo de produção, encarroçadora envia funcionários para uma reciclagem na Espanha, onde podem conhecer novas técnicas de montagem de carrocerias

■ AMARILIS BERTACHINI



Matriz da Irizar, na região basca de Ormaiztegi, no norte da Espanha

A fabricante de carrocerias para ônibus Irizar fez dos limões uma limonada. Diante da crise econômica nacional – que para a indústria de ônibus representou uma queda de 32% na produção destes primeiros sete meses do ano – a empresa decidiu evitar demissões em decorrência da redução no ritmo de produção e enviar seus funcionários para um período de treinamento e especialização em sua matriz na região basca de Ormaiztegi, no norte da Espanha.

“Esta é, e sempre foi, uma preocupação muito grande da Irizar: a manutenção do emprego de seus colaboradores, garantindo com isto o moral e estima da equipe elevada, bem como refletindo positivamente no entorno em que está inserida”, explica Mikel Ecenarro, diretor-geral da Irizar Brasil.

A decisão de enviar os funcionários para a matriz na Espanha foi tomada quando a demanda no mercado brasileiro começou a cair significativamente, justamente como

uma forma de evitar perdas de mão de obra especializada com possíveis demissões.

São 85, de um total de 550 funcionários, que estão passando por essa experiência. Esses profissionais foram escolhidos de acordo com as necessidades da empresa e em linha com a disponibilidade pessoal de cada um.

O primeiro grupo ficou na fábrica da Irizar da Espanha por um período de 90 dias e retornou no dia 31 de julho. A segunda equipe de funcionários permanecerá na matriz de setembro até novembro próximo. A Irizar cobre todos os custos para esses funcionários que continuam recebendo seus salários normalmente, com todos os direitos previstos na legislação trabalhista, uma vez que essa reciclagem é um “on job training”. Os familiares desses profissionais permanecem no Brasil e recebem o apoio necessário da Irizar Brasil.

“O principal objetivo dessa iniciativa não

é aprender e sim reciclar os conhecimentos na produção dos produtos Irizar e no conceito de gestão da Irizar, estando juntos na linha de produção, acompanhando todo o processo no dia a dia, validando novos gabaritos e novas técnicas de montagem das carrocerias”, explica o diretor.

Na volta, esses profissionais estarão mais capacitados e prontos para atender às expectativas da retomada de demanda no próximo ano. “A expectativa de empresa para quando retornarem, é que estejam com as energias renovadas na certeza de que são capazes de sobreviver às crises e cada vez mais conscientes do que é o Grupo Irizar e do seu real potencial e transmitam e apliquem isto no seu ambiente de trabalho na fábrica brasileira, elevando mais a qualidade de nossos produtos aqui produzidos”, declara o diretor.

Segundo Mikel Ecenarro, esta não é a primeira vez que a Irizar adota esse tipo de iniciativa. “Sempre enviamos grupos para reciclagem e para dar suporte de treinamento na mão de obra das outras plantas, como as do Marrocos e do México”, relata.

Atualmente, a produção da Irizar no Brasil representa cerca de 20% da capacidade instalada do grupo no mundo e é exclusivamente de ônibus rodoviários, com os modelos i6, i6 Plus, Pb e Century.

Nos primeiros sete meses deste ano a Irizar fabricou 313 carrocerias, 12% a menos que a produção de igual período do ano passado. A fábrica da marca fica em Botucatu, no interior de São Paulo, onde ocupa 22.000 metros quadrados de área construída e tem capacidade instalada para produção de quatro unidades por dia. No ano passado, a Irizar fabricou um total de 635 unidades. ■

Ônibus Agrale

Segurança e economia no transporte de pessoas.

JJ proequipe

Todos juntos fazem um trânsito melhor



2 ANOS
GARANTIA
ou 200 mil km para
o trem de força



A Agrale investe em tecnologia para produzir chassis para ônibus totalmente adaptados às necessidades do mercado. Por isso é líder há mais de 15 anos no mercado de chassis para Microbus. Já a linha Midibus é formada por chassis compactos, que apresentam baixo custo operacional e fácil manutenção, ideais para operações urbanas, intermunicipais e fretamento. Agora a Agrale está levando toda a sua tradição para o mercado de 17 toneladas, oferecendo chassis com melhor relação peso/potência, garantindo alto desempenho, economia e rentabilidade para o seu negócio.



Marcopolo cresce na Índia

Em sua parceria com o grupo Tata, encarroçadora gaúcha prevê mudança no perfil da frota de ônibus urbanos e lança novos modelos rodoviários na Índia

■ AMARILIS BERTACHINI



Entrega de um lote de ônibus novos Tata/Marcopolo na cidade de Delhi

O curioso mercado da Índia, onde o transporte coletivo de passageiros se caracteriza pela frota de micros e miniônibus, começa a dar sinais de mudança no sentido de aumentar a circulação de veículos maiores nas principais cidades do país.

Começam a surgir os ônibus de 12 metros de comprimento e já se fala em veículos maiores e até em articulados. “Está começando um movimento de ônibus que chamamos de MCV (Medium Commercial Vehicle), que já pode ser visto em várias cidades. A tendência é de se usar ônibus maiores”, declara Ruben Antonio Bisi, diretor de negócios internacionais da indústria gaúcha de carrocerias para ônibus Marcopolo, que tem duas fábricas da Índia, em uma joint venture com o grupo indiano Tata.

Hoje a Índia é o segundo maior produtor de ônibus do mundo, atrás apenas da

China, e se caracteriza por um mercado bastante fragmentado, com predominância de miniônibus, de sete a nove toneladas, e de micro-ônibus, de cinco toneladas.

O mercado indiano também sofreu com a retração da economia mundial, mas mesmo assim os volumes são gigantescos. Foram licenciados no ano passado 53 mil novos ônibus, resultado considerado abaixo da média. O volume padrão do mercado gira em torno de 60 mil a 65 mil unidades por ano, segundo Bisi. A Marcopolo tem em torno de 15% de participação nesse volume.

Uma das peculiaridades desse mercado é que as empresas que operam o transporte urbano são estatais e muitas prefeituras têm suas próprias fábricas de ônibus. Elas compram o chassi das montadoras e fabricam seu próprio veículo. “Isto porque há alguns anos não existiam na Índia grandes

fabricantes de ônibus. Então, algumas prefeituras ainda compram localmente de empresas de propriedade do estado. Nestes casos, é difícil convencê-los a comprar um ônibus completo de terceiros porque muitas prefeituras ainda têm sua própria fábrica e precisam dar emprego para a população”, conta Bisi.

Ele calcula que hoje talvez entre 15% e 20% dos ônibus da Índia ainda são feitos nessas fábricas municipais que concorrem diretamente com a Tata Marcopolo Motors, que tem duas plantas industriais na Índia, uma em Lucknow e outra em Dharwad. A Marcopolo faz as carrocerias de ônibus sobre o chassi fabricado pela Tata que vende tanto para o mercado interno, quanto para exportação. A produção da Marcopolo é toda direcionada para a Tata e praticamente tudo é feito localmente. Segundo Bisi, a empresa não leva partes ou componentes de ônibus do Brasil para a fábrica indiana.

A primeira unidade industrial da Marcopolo no território indiano foi a de Lucknow. A decisão de ir para aquele mercado surgiu depois que a empresa traçou um planejamento estratégico, lá por volta de 2003, em que decidiu que era importante estar presente nos mercados mais relevantes, como China, Rússia e Índia. A empresa procurou a Tata, que já tinha uma fábrica de ônibus funcionando na Índia, e após um período de negociações fizeram a joint venture, com assinatura do contrato em maio de 2006.

O início de produção foi no final de 2007. “Começamos lá no norte, em Lucknow, dentro da própria Tata, para atender a um pedido de 1.600 ônibus para a cidade de Delhi, porque a Tata, junto conosco, ganhara uma concorrência para esse fornecimento”,

relembra o executivo da Marcopolo.

Depois de avaliar outras cinco diferentes localidades, a Marcopolo decidiu instalar uma segunda unidade fabril no estado de Karnataka, na cidade de Dharwad, em 2008.

Hoje a planta industrial de Lucknow ocupa uma área de 11.400 metros quadrados e tem certa especialização em ônibus a gás, devido a uma grande base de produtos a gás feitos nessa na fábrica, e em produtos de grande porte, como os low-floor, low-entry e os ônibus de 12 metros de comprimento. “Também estamos produzindo micro-ônibus a gás lá em Lucknow”, conta Bisi. A fábrica de Lucknow tem cerca de 700 funcionários.

Já a fábrica de Dharwad ocupa uma área de 100 mil metros quadrados e é mais especializada em micros e miniônibus, no segmento de veículos a diesel. A capacidade de produção é de 18 mil unidades por ano, mas, segundo Bisi, a produção nunca chegou a atingir a capacidade total porque o mercado de lá, quando a Marcopolo começou em 2008, logo se deparou com a recessão mundial. A fábrica de Dharwad tem perto de 4.500 funcionários.

Nos últimos anos, porém, a produção da Marcopolo na Índia vem aumentando ano a ano. Em 2013 a empresa fabricou 11.800 unidades, em 2014 fez em torno de 11 mil ônibus e neste primeiro semestre produziu 7.500 veículos, um crescimento de 23,6% sobre as 6.035 unidades feitas em igual período do ano passado. “Estamos estimando, para este ano, chegar a 15 mil unidades”, prevê Bisi.

Ele atribui essa previsão de crescimento ao fato de o ano passado ter sido “muito ruim” e às oportunidades de negócio que estão surgindo este ano. De acordo com ele, o governo federal indiano fez um programa de incentivo à compra de ônibus através do qual ele compra os veículos e dá para as prefeituras. “Lá o estado é responsável pelo transporte, então ele tem um ‘federal funding’, (recursos do governo



As fábricas indianas da Marcopolo produziram 11 mil ônibus em 2014

federal) e este ano eles liberaram um valor mais expressivo para dar mais transporte para os indianos. O transporte público é um dever do estado, assim como saúde e educação”, assinala Bisi.

Outra oportunidade do mercado indiano de ônibus é o transporte interestadual, que começa a despontar. Hoje praticamente toda a movimentação de pessoas é feita por ferrovias; o país tem 63 mil quilômetros de ferrovias e poucas rodovias interligando as cidades. Mas o governo está desenvolvendo um projeto com a construção do chamado Golden Quadrilateral, com 10 mil quilômetros de autopistas e que vai impulsionar um movimento que já se inicia de transporte interestadual e intermunicipal por rodovias.

A frota de ônibus indiana é basicamente de urbanos; os rodoviários representam apenas em torno de 2 mil a 3 mil novas unidades por ano. “É um mercado insignificante perto do volume total, mas é um mercado crescente”, observa Bisi.

“Vamos começar a entrar em outros segmentos, já estamos lançando os rodoviários em feiras e acho que no ano que vem entramos no mercado de rodoviários”, relata Bisi. A Marcopolo lançou nesse mercado veículos equivalentes aos modelos Paradiso e Audace, com outros nomes para facilitar a pronúncia hindi.

QUALIDADE – Quando a Marcopolo começou a fabricar ônibus na Índia, os

veículos eram bastante simples, com estruturas feitas para durar de três a cinco anos. Depois desse tempo de vida, os operadores indianos optavam por retirar a carroceria e fazer uma nova. “Nós levamos um conceito de produtos com mais longa duração, como é aqui no Brasil, ou seja, com estruturas de aço galvanizado, chapeamento em alumínio, o produto dura mais”, conta o diretor.

Ele diz que hoje boa parte do mercado já substituiu esse conceito e afirma que a Marcopolo foi em parte responsável por introduzir algumas novidades, como o isolamento termoacústico. “Nós puxamos o mercado para cima. Eles vinham fazendo produtos de baixo valor agregado e baixo custo e nós melhoramos um pouco o transporte”, afirma.

Uma das diferenças do produto feito no mercado indiano é que eles preferem que a frente e a traseira sejam estampadas em aço ou alumínio porque consideram mais fácil para fazer reparos. No Brasil, a frente e a traseira são feitas em fibreglass. “Eles não têm habilidade para trabalhar com fibra, então exigem que a frente seja estampada, como em um automóvel, mas é uma questão cultural, não é que seja mais barato ou melhor”, avalia Bisi, acrescentando que em sua opinião um reparo em fibra é até mais fácil de ser feito do que em chapa de aço, mas é a cultura deles que define isso. ■

A marca Iveco chega aos 40 anos

Marca do grupo italiano CNH Industrial, a Iveco fabrica veículos comerciais e militares, motores e outros componentes na Europa, China, Austrália, Brasil, Argentina e África, com atividades comerciais em mais de 160 países

Chegar aos 40 anos é um marco importante para uma grande marca que contribuiu consideravelmente para a evolução do transporte comercial mundial. Seus veículos se tornaram presentes em estradas de todo o mundo e que hoje transmitem uma mensagem de tecnologia e de transporte sustentável.

A Iveco é uma marca da CNH Industrial, uma das líderes mundiais no setor de bens de capital, e conta com linhas de produção na Europa, China, Austrália, Brasil, Argentina e África, com atividades comerciais em mais de 160 países.

Para celebrar esse aniversário, a Iveco criou um logotipo especial em homenagem à ocasião, que representa um veículo estilizado com o slogan “40 years of Iveco, 150 years of experience” (40 anos de Iveco, 150 anos de experiência). O logotipo aparecerá em todas as comunicações por escrito da marca até o final de 2015.

Grande parte das celebrações está sendo apresentada em um site específico da Iveco, em 14 idiomas. Esse aniversário especial também foi comemorado com um vídeo, que pode ser assistido online e narra os principais eventos da história da Iveco, década a década, de 1975 até hoje.

A Iveco é uma marca que demonstrou capacidade de adotar uma abordagem ousada de mudança ao longo dos anos. Graças à atenção contínua dada à inovação e às novas tecnologias, a Iveco se tornou uma das líderes europeias na área de tração alternativa, antecipando soluções que contribuirão para reduzir ainda mais o

impacto ambiental no setor dos transportes e se tornando a parceira ideal para o transporte sustentável.

A empresa lançou seu desafio no mercado em 1975, quando foi criada da união das cinco principais empresas europeias da época, com experiência de mais de 150 anos em projetos e fabricação de veículos industriais: Magirus-Deutz, Fiat, Lancia, Unic e OM. Uma visão global com raízes internacionais, formada pela fusão de cinco empresas já existentes, cada uma das quais tendo feito sua própria importante contribuição para a história do setor de veículos comerciais na Europa a partir do final do século 19: a Fiat Veículos Industriais de Turim, na Itália; OM de Bréscia, na Itália; Lancia Veículos Especiais de Bolzano, na Itália; Unic de Puteaux, na França, e Magirus-Deutz de Ulm, na Alemanha.

Em 1986, como parte desse patrimônio, a Iveco Ford Truck, nasceu como uma joint

venture (e efetivamente uma fusão) com a divisão de caminhões da Ford da Europa. Em 1990, a Iveco adquiriu a Pegaso, uma fabricante de veículos industriais espanhola.

Ao longo de sua história, a Iveco obteve reconhecimento internacional e várias honras, incluindo três prêmios “International Truck of the Year” (Caminhão Internacional do Ano) – pelo Eurocargo em 1992, EuroTech em 1993 e Stralis em 2013. Além disso, o New Daily recebeu recentemente o prêmio de “International Van of the Year 2015” (Van internacional do ano de 2015).

A Iveco sempre canalizou sua energia aos maiores nomes do esporte internacional, como a gigante dos esportes automobilísticos, a Scuderia Ferrari, e a equipe de rugby nacional da Nova Zelândia, os All Blacks, assim como às principais iniciativas das quais o público ainda se lembra muitos anos depois.

Um exemplo é o famoso projeto Overland, lançado em 1995 com uma expedição Roma-Nova York, durante a qual o uso da tecnologia Iveco desempenhou um importante papel na promoção de uma imagem positiva dos caminhões em todo o mundo. Esse desafio continua com o Dakar, o mais famoso rali off-road do mundo, que atrai milhões e é oficialmente patrocinado pela Iveco. A marca continua seu patrocínio à equipe Petronas De Rooy Iveco em suas aventuras pela América do Sul. A Iveco venceu o Dakar em 2012 com a Equipe De Rooy, conquistando o primeiro, segundo e sexto lugares. Uma aventura lendária. ■



INOVAÇÃO PARA SUA EMPRESA. CONFORTO E SEGURANÇA PARA SEUS PASSAGEIROS

Tecnologia, segurança, melhor custo operacional e consciência ambiental. A ZF reúne tudo isso na fabricação de sistemas de transmissão, eixos de piso baixo, embreagens, amortecedores e componentes de chassi para ônibus urbanos e rodoviários. Por isso se tornou uma referência mundial no segmento, com inovação permanente para um mundo em constante mobilidade. www.zf.com.br



MOTION AND MOBILITY

nucleotcm

100 MOTION
YEARS AND
MOBILITY



Cartagena adota ônibus a gás Scania para reduzir emissões

Venda dos veículos a gás para o BRT Transcaribe, de Cartagena de Indias, é o maior negócio da Scania de ônibus com essa tecnologia em todo o mundo e deverá refletir em uma redução de até 90% na emissão de poluentes

■ AMARILIS BERTACHINI



Ônibus Scania Euro 6 a gás: veículo tem 80% dos componentes similares ao diesel

Um dos destinos paradisíacos do Caribe, a cidade colombiana de Cartagena de Indias, dá o bom exemplo na área de mobilidade urbana e sustentabilidade com a implantação de uma frota de ônibus a gás para reduzir os índices de emissão de poluentes no local, que é considerado Patrimônio Histórico e Cultural da Humanidade pela Unesco.

As empresas operadoras do Transcaribe, o sistema de BRT (Bus Rapid Transit) de Cartagena, adquiriram 147 ônibus a gás com tecnologia Euro 6 da Scania para substituir parte da frota existente hoje, que conta com mais de 1.500 ônibus.

Segundo Víctor Raúl Martínez, diretor-geral da SÍ99, uma das principais sócias das empresas Transambiental e Sotramac,

operadoras do sistema BRT, os ônibus antigos passarão por um programa de "charrización" (sucateamento) e darão lugar aos 658 novos veículos previstos para todo o sistema Transcaribe.

"O sistema Transcaribe vai representar um marco para a cidade, pois será seu primeiro BRT. A ideia é que o Transcaribe seja o sistema mais moderno da América Latina", declara Martínez.

Esta é a primeira vez que Cartagena de Indias usa ônibus a gás. Atualmente os veículos que circulam na cidade são movidos a diesel e os ônibus Scania serão as primeiras a fazer o transporte público com combustível alternativo, o gás natural veicular. Os primeiros 18 ônibus padron e outros três articulados chegaram em Cartagena

na penúltima semana de julho e foram levados para a cidade de Pereira, onde fica a Busscar Colômbia, para serem encarregados. As demais unidades estão chegando aos poucos, entre agosto e outubro deste ano.

Para o operador Sotramac a Scania está entregando 58 ônibus articulados de 18 metros modelo K 310 IA 6x2/2, com capacidade para 160 passageiros, e para a Transambiental são 89 ônibus padron de 12 metros, modelo K 280 IB 4x2, para 90 passageiros. O valor do investimento não foi revelado, mas, segundo as operadoras, a aquisição foi feita sem financiamento do governo local.

Esses 147 ônibus vão rodar em uma rota troncal e em mais 14 rotas alimentadoras e seis pré-troncais. A demanda total do sistema deverá ser de 450 mil passageiros por dia.

Os veículos a gás têm autonomia de mais de 300 quilômetros. Para o abastecimento e manutenção dos ônibus está sendo construído, como parte do sistema, o chamado Pátio Portal, que servirá como uma grande garagem para os ônibus. Nesse local, os veículos passarão por revisão e manutenção e também serão abastecidos com o gás da Surtigas, empresa local distribuidora de gás natural.

A Scania será responsável pela manutenção dos veículos. "Nas garagens dos clientes a Scania instalará uma oficina com as peças necessárias para garantir maior disponibilidade dos ônibus. Outro diferencial são os nossos mecânicos que trabalham nas oficinas dos clientes; eles são

altamente qualificados para cumprir os mais rígidos padrões da Scania”, diz Benoit Tanguy, diretor-geral da Scania na Colômbia. Com a Sotromac, a Scania assinou um acordo de programa de manutenção de dez anos. Já para as unidades da Transambiental a manutenção será feita durante cinco anos pela empresa sueca.

Pelos cálculos das operadoras, a expectativa é que o projeto ofereça uma economia entre 65% e 70% em gastos de combustível, em comparação com a operação atual. Esse cálculo baseia-se no uso dos veículos dedicados a gás natural e também na redução do número total de veículos da frota. Esses dados são comparáveis com os estudos que foram realizados no Metro de Medellín (sistema de ônibus da cidade de Medellín) do benefício econômico de usar gás natural, uma operação na qual se registra uma economia de 61%.

A venda dos 147 veículos a gás para a Colômbia é o maior negócio da Scania com ônibus dessa tecnologia em todo o mundo. “A tecnologia Scania Euro 6 a gás foi lançada em 2013 na Europa e desde então vários países como Suécia, Noruega, e França já a adotaram para o transporte urbano. Na América Latina começamos a introduzir a tecnologia no ano passado e estamos realizando demonstrações em vários países, como México, Brasil e Peru”, declara Tanguy. “Conseguimos, com os



Benoit Tanguy: a Scania instalará uma oficina com as peças necessárias nas garagens das operadoras

nossos motores Euro 6 dedicados a gás, com ciclo Otto, uma mínima emissão de contaminantes e ruído. Comparados aos veículos que atualmente rodam em Cartagena, a redução dos poluentes é de mais de 90%”, complementa.

Sobre a possibilidade de a Scania vir a fabricar ônibus semelhantes no Brasil, Tanguy avalia que, como os veículos da montadora contam com 80% dos componentes similares ao diesel, nacionalizar a produção é uma questão de tempo e diz que a empresa está trabalhando para isso. “A Scania acredita que o gás natural e o biogás são combustíveis com muito potencial para fazer parte da matriz energética para transporte urbano na região. Dadas as grandes reservas de gás natural, o preço

baixo do combustível comparado ao diesel, e o crescimento de investimentos na rede de distribuição em países como Colômbia, Peru, México e Brasil, por exemplo, entendemos que o gás natural é o combustível ideal para projetos de mobilidade urbana sustentável”, declara.

TRANSMISSÕES – A ZF será a fornecedora das transmissões automáticas Ecolife com seis marchas para a frota de ônibus Scania vendidos para a Colômbia. “A concretização da venda das transmissões, que representa 100% da nova aquisição, foi realizada em parceria com a Scania Colômbia e levou aproximadamente seis meses. Por meio de comprovações técnicas do produto nos operadores, a equipe de desenvolvimento de novos negócios da ZF apresentou e esclareceu todos os benefícios e vantagens da transmissão automática ZF Ecolife de seis velocidades”, declara Alexandre Marreco, gerente de desenvolvimento de novos negócios da ZF.

De acordo com ele, o equipamento fornecido inclui o retardador primário integrado, sistema que auxilia a frenagem em até 8 km/h, e evita o uso intensivo dos freios de serviço durante a operação, aumentando a segurança e a vida útil dos componentes do sistema de freios e pneus e reduzindo a emissão de fuligens no meio ambiente.

Segundo Marreco, as expectativas de novos negócios para a ZF na Colômbia são positivas. Além de Cartagena, outras cidades da região norte do país, como Medellín e Santa Marta, estão optando por tecnologias alternativas como o gás para o plano de renovação e ampliação de suas frotas de ônibus.

As novas compras de ônibus baseiam-se nas recomendações do plano de ascensão tecnológica do país, que contempla novas tecnologias alternativas como veículos híbridos, elétricos e a gás. A ZF já mantém um escritório comercial e de serviços de aftermarket em Bogotá, para atender às demandas da capital do país, além das cidades de Cali e Medellín. ■



Terminal da Si99 em Bogotá: frota atual de Cartagena conta com mais de 1.500 ônibus

ZF Friedrichshafen comemora seu centenário

Uma história extraordinária que começou em setembro de 1915 com uma inovação pioneira na área de tecnologia aeronáutica e chega aos dias de hoje como uma empresa automotiva mundialmente reconhecida



A finalização da integração da TRW Automotive no Grupo ZF, em maio, criou a terceira maior fornecedora de autopeças do mundo, com volume de vendas superior a 30 bilhões de euros (mais de 40 bilhões de dólares) e mais de 130 mil colaboradores. Com a incorporação da TRW, o Grupo ZF oferece um portfólio amplo e complementar de produtos nas áreas de sistemas de transmissão e tecnologia de chassi, bem como sistemas eletrônicos e de segurança, com uma carteira balanceada de clientes regionais no segmento premium e no mercado de grande volume, registrando forte presença nos principais mercados automobilísticos da Europa Ocidental, dos Estados Unidos, da Ásia-Pacífico e América do Sul.

“A história da ZF é um exemplo de como é possível aproveitar oportunidades de negócios se trabalharmos juntos”, declara Stefan Sommer, CEO da ZF. “É por isso que todos os colaboradores da ZF podem se sentir orgulhosos – não importando se trabalham no departamento de engenharia ou na produção, em uma divisão alemã que sempre pertenceu à empresa ou em uma unidade integrada posteriormente.”

Mas tudo começou no dia 9 de setembro de 1915 com a fundação da Zahnradfabrik GmbH, com sede na cidade de Friedrichshafen, na Alemanha, há cem anos. A crônica da ZF relata a rica história de desenvolvimento de uma companhia, que evoluiu de suas raízes como fornecedora especializada em componentes para o

setor de aviação e se tornou uma empresa global em tecnologia da mobilidade. A Zahnradfabrik foi estabelecida às margens do Lago de Constança, no sul da Alemanha, a partir da Luftschiffbau Zeppelin GmbH (a famosa fabricante de dirigíveis), na época sediada na região e proprietária da nova companhia, com o objetivo de desenvolver, testar e produzir engrenagens e transmissões para aeronaves, veículos e barcos motorizados.

Poucos anos depois, a ZF começou a oferecer sua tecnologia para as montadoras, tornando-se uma das principais fornecedoras de transmissões do setor automobilístico, que ainda estava em fase de expansão na Alemanha. Aplicando seu know-how próprio e adquirindo licenças, a ZF ampliou sua linha de produtos que incluía sistemas de direção para veículos de passeio e comerciais na década de 1930, bem como unidades de acionamento para tratores e navios. Contudo, antes e durante a Segunda Guerra Mundial, a produção da ZF foi afetada em suas três unidades alemãs.

Em 1946, após o final da guerra, a ZF retomou a fabricação de seus produtos – começando com as transmissões para tratores e veículos comerciais. Seu potencial de inovação facilitou à companhia conquistar novos segmentos de mercado, iniciando a produção em série de seu primeiro câmbio automático escalonado para automóveis em 1965, tecnologia em que, atualmente, 50 anos mais tarde, a ZF é líder mundial. Paralelamente, a empresa começou a

expandir sua presença internacional construindo uma fábrica no Brasil em 1958, sua primeira unidade fora da Alemanha, seguida dos centros de fabricação local nos Estados Unidos (1979) e na China (1993). A ZF também realizou ampliações e incorporações de empresas como oportunidade de crescimento, como em 1984, ano em que a sociedade comprou o Grupo Lemförder, entrando nos negócios globais de componentes de chassis e, posteriormente, de sistemas de chassis para veículos de passeio e comerciais. Em 2001, com a integração da Mannesmann Sachs AG, a ZF incluiu componentes de transmissões e chassis para automóveis e veículos comerciais em sua linha de produtos, o que aumentou o valor agregado e possibilitou à empresa lançar mais inovações no mercado, que hoje estão fortemente associados ao nome ZF, como o sistema adaptativo de amortecimento CDC (Continuous Damping Control) e a tecnologia híbrida.

Hoje o portfólio da ZF inclui produtos de sistemas de transmissão e tecnologia de chassis, como câmbios, componentes de transmissões e chassis, bem como módulos e sistemas completos de eixos e sistemas de segurança ativa e passiva. A tecnologia da ZF é utilizada em automóveis, veículos comerciais, máquinas de construção e agrícolas, veículos ferroviários e propulsão marítima. A tecnologia de energia eólica e os componentes eletrônicos são outros segmentos de atividades da empresa.

ZF DO BRASIL – Em 15 de agosto de 1958, em São Caetano do Sul, a ZF iniciou as obras para a construção da primeira planta da companhia fora da Alemanha, na mesma época em que a indústria



automotiva começava a crescer significativamente no Brasil.

O primeiro produto fabricado pela planta no país foi a transmissão fornecida para o veículo DKW Vemag, já em 1959. Em menos de uma década, a ZF do Brasil também começou a atuar fortemente no segmento de veículos comerciais produzindo transmissões e direções. Poucos anos depois foi iniciada a produção dos reversores marítimos para embarcações de trabalho e lazer, que representou um sinal da diversificação de atuação da empresa.

Com a produção aumentando continuamente, a capacidade da unidade localizada no ABC chegava perto do limite, e a solução encontrada foi abrir uma nova planta no país em 1981. Assim, a ZF do Brasil inaugurou o complexo industrial de aproximadamente 700 mil m² em Sorocaba, interior de São Paulo, que em

pouco tempo já fabricava uma nova linha de produtos, composta por eixos e transmissões para máquinas agrícolas. Em 1997, toda a produção de São Caetano do Sul foi transferida para a planta sorocabana.

Com o crescimento do mercado e o aumento do portfólio de produtos na região da América do Sul, a ZF ampliou a quantidade de plantas produtivas no continente, passando a contar com as unidades de São Bernardo do Campo e Araraquara, onde são produzidas embreagens para veículos comerciais e de passeio, respectivamente, e de São Francisco, Argentina, que produz amortecedores. Além disso, a ZF possui escritórios comerciais em Buenos Aires (AR) e Bogotá (CO).

Atualmente, a ZF na América do Sul é líder na maioria dos segmentos de mercado em que atua, produzindo e comercializando transmissões manuais, automatizadas, automáticas e eixos para veículos comerciais; sistemas de embreagem e componentes de chassis para carros de passeio e veículos comerciais; eixos e transmissões para máquinas agrícolas e construção, bem como sistemas de propulsão marítima para embarcações. Para dar suporte de peças e serviços a toda essa gama de produtos, a ZF conta com uma ampla rede de concessionárias e distribuidores em todo o território sul-americano.

Em breve, uma área dedicada à história da companhia bem como seus mais recentes produtos e tecnologia será instalada no ZF Forum, a nova sede corporativa em Friedrichshafen, que, a partir de 2016, terá um espaço reservado para uma exposição permanente e diferentes mostras temáticas, abertas ao público em geral. ■

Volvo vende 105 ônibus para o transporte urbano de Bogotá

Os 50 modelos híbridos e 55 convencionais movidos a diesel foram adquiridos pela Este Es Mi Bus, uma das operadoras de transporte urbano da capital da Colômbia

■ SONIA MOARES



A Volvo Bus Latin America amplia a sua participação no transporte público de Bogotá com a venda de 105 ônibus para a Este Es Mi Bus, um dos operadores de transporte urbano da capital da Colômbia. São 50 modelos híbridos e 55 convencionais movidos a diesel que irão circular em linhas alimentadoras do Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), o sistema TransMilenio que são os corredores BRT (Bus Rapid Transit) da cidade.

A aquisição dos novos veículos faz parte do programa de renovação da frota da Este Es Mi Bus, que já possui 700 ônibus operando no sistema de transporte público de Bogotá, se adequando ao plano de renovação tecnológica do sistema de transporte de capital colombiana, que prevê a substituição dos atuais veículos por outros menos poluentes.

Com esta venda, a Volvo reafirma sua

liderança no país no segmento pesado de transporte de passageiros, que já supera os 2.300 ônibus em operação na Colômbia.

“Conseguimos contribuir para a decisão da cidade e do TransMilenio, apoiado por nossos clientes, de adotar um sistema de transporte sustentável e oferecer uma melhor qualidade de vida aos cidadãos de Bogotá. Os ônibus que vendemos são modelos diesel com tecnologia de baixas emissões e veículos híbridos, o que mostra o compromisso da Volvo com a economia de combustível, a redução das emissões e a diminuição de ruídos, não só na capital, mas em toda a Colômbia”, afirma Alexandre Selski, gerente comercial da Volvo Bus Latin America na Colômbia.

A aquisição dos ônibus híbridos inclui um pacote completo de serviços de pós-venda que garantem à empresa a segurança e a tranquilidade necessária para a operação

dos veículos. “Os nossos ônibus contam com um contrato de manutenção e monitoramento das baterias, garantindo assim uma operação de qualidade”, diz Selski.

Segundo o gerente, a Volvo possui uma completa linha de produtos para suprir as exigências e necessidades dos passageiros, operadores e autoridades da Colômbia que tem como meta atingir uma mobilidade sustentável e eficiente.

PREVISÃO – Além dos 105 ônibus vendidos para a Este Es Mi Bus, a Volvo prevê exportar mais 200 ônibus para a Colômbia e encerrar o ano com cerca de 300 unidades comercializadas naquele país, onde tem 65% de participação de mercado. “Na Colômbia este ano será muito fraco por causa da eleição para prefeito, mas vamos fazer boas vendas e manter a participação de mercado”, afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

O presidente da Volvo Bus afirma que em números absolutos a exportação da empresa não melhorou e deve fechar 2015 com volume igual ao ano anterior. “Neste momento o volume exportado está maior que o vendido no mercado brasileiro, que tem queda de mais de 60% nos pesados e de 35% nos semipesados”, esclarece Pimenta. “Depois de muitos anos, viramos a posição e temos sobrevivido da exportação, compensando a queda no país. Estamos mantendo uma participação crescente nos principais mercados, como o Chile, Peru, Colômbia, Equador, América Central e Caribe.” ■




Cinto de segurança salva vidas.

A paixão por transportar começa pelos detalhes.



As linhas envolventes expressam o estilo inovador, os vinhos marcantes acompanham as últimas tendências de design. Este é o ROMA R6, o carro rodoviário de médias e grandes distâncias concebido com amplo compartimento de bagagens, podendo ser encarregado em chassis 4x2 e 6x2. Ideal para a linha executiva. Seu interior oferece conforto, qualidade com acabamento soft e iluminação em LED SMD. Os faróis máscara negra e as lanternas traseiras também são em LED.

 onibusmascarello
www.mascarello.com.br



Mascarello

Luanda renova frota com ônibus Torino da Marcopolo

Operador da capital de Angola compra ônibus brasileiros para organizar e dar conforto ao transporte urbano e rodoviário



A empresa Angoaustral adquiriu 15 modelos Novo Torino para rodar na capital angolana

A Marcopolo fez a entrega de 25 unidades do ônibus urbano do modelo Novo Torino para a empresa Angoaustral, um dos maiores operadores do transporte coletivo da cidade de Luanda, em Angola. Os veículos fazem parte do programa de renovação de frota da operadora angolana e serão utilizados no transporte urbano da cidade.

Segundo Ricardo Portolan, gerente de exportações da Marcopolo, o negócio é muito importante porque demonstra a forte presença da empresa na África. “Angola e o continente africano representam um grande mercado

para os produtos brasileiros. Nos últimos anos, o país tem adquirido mais veículos, tanto rodoviários quanto urbanos”, enfatiza o executivo.

Os ônibus Marcopolo Novo Torino, com chassi Volkswagen VW 17.230, têm capacidade para 48 passageiros sentados e configuração com duas catracas. Os veículos foram concebidos para oferecer conforto e segurança para os passageiros, menores custos operacional e de manutenção para o operador, além de mais ergonomia e praticidade para motorista e cobrador.

Com visual moderno e tecnologia

aplicada a favor da funcionalidade, o modelo possui maior largura interna, o que garante amplo espaço para circulação, novos conjuntos óticos traseiro e frontal que incluem luz diurna, proporcionando mais segurança no trânsito urbano, e painel de instrumentos com tela colorida de LCD de 3,5 polegadas. Internamente, conta com iluminação em Led, poltronas City mais ergonômicas, que facilitam a movimentação dos passageiros, e nova decoração.

A Angoaustral é um dos maiores operadores do transporte urbano do país africano. Desde o início desta década, os gestores de Luanda vêm investindo para organizar o sistema da capital de Angola, tido como caótico. Os novos

ônibus aprimoram o conforto e dão regularidade às viagens.

Com a desvalorização do real, as exportações brasileiras para os países africanos tendem a melhorar. “Temos feitos muitos esforços para levar os produtos nacionais a outros continentes”, afirmou Luiz Moan, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. “A África, sem dúvida, é um grande mercado potencial para os nossos veículos, inclusive, pelas mesmas dificuldades de infraestrutura.” Além da Marcopolo, rodam em Luanda modelos da também brasileira Neobus. ■



*Você sempre sabe
aonde quer chegar.
Nós te levamos até lá.*

Em meio a tantas direções e oportunidades que as cidades reservam, a Volare sente orgulho de percorrer junto o caminho das pessoas e poder levá-las para mais perto de seus destinos.



Vinte anos de Abrati

■ AMARILIS BERTACHINI

A entidade que representa as empresas operadoras de linhas rodoviárias de ônibus em todo o país está fazendo 20 anos. A Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati) foi fundada em 1995, após um amplo entendimento entre empresários que até então eram representados por duas entidades distintas: a Rodonal e a NTR.

Dessa união nasceu uma entidade mais forte e representativa que desde então vem se dedicando à defesa dos interesses das empresas de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. O primeiro presidente da Abrati foi Walter Lemes Soares, que ocupou o cargo de 1995 a 1999.

Além de acompanhar assuntos de interesse do transporte rodoviário de passageiros junto ao governo federal e aos poderes legislativo e judiciário, a Abrati promove a elaboração de estudos técnicos e pesquisas de opinião pública sobre os



Paulo Porto Lima, presidente da Abrati

sistemas interestadual e internacional e edita publicações informativas, criando subsídios para as empresas do setor

elevarem a eficiência da operação.

De acordo com Paulo Porto Lima, presidente do Conselho Deliberativo da Abrati, ao longo das últimas duas décadas o setor evoluiu, principalmente, no campo da tecnologia e nos itens conforto e segurança. Os veículos sofreram mudanças que aperfeiçoaram o produto não só no nível de conforto como no nível de segurança. “Os ônibus brasileiros hoje nada ficam a dever aos produzidos em países de primeiro mundo”, afirma.

Em relação ao atual mercado, Porto Lima diz que 2014 foi um ano em que se registrou uma leve queda nos números do segmento que tem sido seguida em 2015. “Tenho a expectativa de que agora no segundo semestre esses índices terão alguma melhoria”, prevê.

Em entrevista exclusiva à revista Technibus, Porto Lima expõe como a entidade e o setor evoluíram ao longo dos anos e quais as expectativas para o futuro.

Technibus – *Qual tem sido o papel da Abrati nestas últimas duas décadas?*

Paulo Porto Lima – O trabalho principal da Abrati é atuar de forma diária e constante na defesa dos interesses do setor de transporte rodoviário de passageiros. Essa defesa inclui a participação de representantes do segmento em grupos de trabalho com setores governamentais e privados com vistas a trazer um maior entendimento do que é o sistema e suas complexidades, dado o tamanho do território nacional e o

alcance de mais de 5.500 municípios pelas empresas de transporte interestadual de passageiros. E passa também pela necessária interlocução junto aos órgãos reguladores com contribuições técnicas sobre os vários temas relacionados à atividade. A ideia é prosseguir na mesma linha de ação.

TB – *Quais foram as maiores conquistas do setor de transporte rodoviário de passageiros nos últimos 20 anos?*

Paulo Porto Lima – Foi o aprimoramento

de um segmento da economia que já atuava bem, merecendo sempre bons índices de avaliação nas pesquisas de satisfação junto aos usuários e que apresenta um dos mais baixos percentuais de reclamação junto aos Procons e outros organismos de fiscalização e controle. Esse aprimoramento se deu com a introdução de modernas técnicas de gestão, investimentos em programas de qualidade, em novas tecnologias e em renovação de frota. É importante destacar também a grande capilaridade do

sistema, que hoje atende a mais de 5.500 municípios.

TB – *Na sua avaliação, quais foram as maiores transformações do serviço prestado pelas operadoras do setor nesse período?*

Paulo Porto Lima – As evoluções aconteceram no campo da tecnologia e nos itens conforto e segurança. Hoje várias empresas possuem totens nas rodovias para venda de passagem e disponibilizam seus sites para que o passageiro possa realizar sua compra com mais conforto. Além disso, muitas delas já dispõem de modernos centros de monitoramento das viagens, de onde é possível controlar todo o percurso, mostrando que ações estão sendo realizadas pelo motorista e as posições online de cada ônibus. Destaco ainda a construção de várias salas VIP, em diversos terminais, por algumas das empresas.

TB – *Em termos de qualidade do serviço, que comparação pode ser feita entre o que é oferecido atualmente aos passageiros e a forma como isso era feito há duas décadas?*

Paulo Porto Lima – Os veículos utilizados em nossas operações sofreram muitas mudanças que aperfeiçoaram o produto não só no nível de conforto como no nível de segurança. Os ônibus brasileiros hoje nada ficam a dever aos produzidos em países de primeiro mundo. Haja vista que o produto nacional é exportado para diversos países.

TB – *Em sua opinião, os objetivos que levaram à criação da Abrati em 1995 foram alcançados? Esses princípios se mantêm ou hoje o foco da entidade é outro?*

Paulo Porto Lima – Foram alcançados, sem a menor dúvida. Os princípios são os mesmos, ou seja, defesa intransigente do setor e a união dos transportadores em torno dos objetivos comuns à categoria.

TB – *Os problemas com o transporte clandestino continuam sendo um desafio em*

sua gestão? O que vem sendo feito para sanar esta questão?

Paulo Porto Lima – O transporte clandestino realmente causa muitos danos aos transportadores regulares, à imagem do setor e, principalmente, aos usuários que se aventuram nesse tipo de transporte, uma vez que os usuários não são segurados, como no regular, e em caso de acidente não recebem acompanhamento e assistência do transportador clandestino. Por não pagarem impostos, não seguem as regras da ANTT quanto à manutenção, troca de motoristas e obrigatoriedade de manter pontos de parada e apoio, com ônibus reserva e pessoal de manutenção, os operadores ilegais acabam ganhando uma vantagem competitiva sobre o setor regular. Para se ter uma ideia temos relatos divulgados pela imprensa de linhas longas, onde uma companhia regular usa de quatro a cinco motoristas, enquanto os clandestinos usam apenas um motorista. Lamentavelmente, a Abrati pouco pode fazer diretamente em cima desse problema, pois essa atribuição é das autoridades constituídas. Compete a elas coibir essa prática danosa, até por ser previsão legal.

TB – *Qual a sua avaliação sobre a situação atual dos terminais rodoviários? E o que precisaria ser melhorado?*

Paulo Porto Lima – Temos terminais de primeiro mundo, administrados pela iniciativa privada, mas a grande maioria, principalmente no interior do país, ainda precisa ser melhorada.

TB – *O que mudou na política tarifária nos últimos 20 anos e como está hoje o equilíbrio das tarifas para as linhas rodoviárias?*

Paulo Porto Lima – A missão de formular a tarifa e seus reajustes é atribuição da ANTT. Ainda operamos com alguma defasagem sobre os custos reais dos insumos e estamos trabalhando para superar essa questão.

TB – *A mudança do regime de permissão*

para o de autorização para operação das linhas interestaduais e internacionais foi criticada por algumas correntes que viram uma forma de manter o status quo. Como o senhor avalia essa mudança nas regras após tantos anos de espera pela licitação?

Paulo Porto Lima – O novo regulamento prevê que numa primeira fase as atuais empresas permissionárias se habilitem no processo. Após esse momento, outras companhias que hoje não fazem parte do sistema poderão também participar e fazer as solicitações em trechos a serem definidos pela ANTT.

TB – *O Brasil é signatário da resolução da ONU que trata da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, como estão os índices de acidentes com ônibus rodoviários e como a questão de segurança evoluiu ao longo dos últimos anos para esse setor?*

Paulo Porto Lima – O índice de acidentes com ônibus regulares é bastante baixo. Essa ocorrência se verifica mais nos clandestinos em virtude das precárias condições de manutenção dos ônibus e do descumprimento das regras trabalhistas dos motoristas com relação à carga de trabalho.

TB – *Sobre a renovação da frota de ônibus rodoviários, como a política de financiamento contribuiu para rejuvenescer a frota nacional e como os empresários estão fazendo agora que os juros aumentaram?*

Paulo Porto Lima – Isso depende da estratégia de cada empresa e poderá ser melhor na razão em que as linhas de crédito dedicadas conseguirem atender adequadamente à demanda do setor.

TB – *Até quando vai seu mandato e que ações foram mais relevantes em sua gestão, até o momento?*

Paulo Porto Lima – Meu mandato vai até maio de 2016. Não tenho como destacar fato relevante específico, pois aqui o trabalho é desenvolvido pelo Conselho Deliberativo e pela diretoria, tratando-se assim de um trabalho coletivo. O mérito é de todos. ■

A frota dedica-se agora ao turismo

Suspensão e realinhamento de contratos fazem empresas de fretamento brecaem aquisição de novos ônibus, colocarem veículos usados à venda e buscarem novas alternativas na área de turismo

■ AMARILIS BERTACHINI



Tel Fretamento e Turismo: retração de 10% nos serviços contínuos e de 15% no eventual

É praticamente unanimidade entre as fabricantes de ônibus dizer que o segmento do transporte de passageiros que mais está sofrendo com a crise político-econômica do país é o setor de fretamento. As compras de ônibus pelas empresas de fretamento estão praticamente paradas.

O baixo ritmo da atividade industrial, que tem refletido em demissões de funcionários, foi agravado pelo escândalo das construtoras que levou à paralisação de importantes obras públicas em andamento, com a suspensão de contratos de fretamento contínuo. Além de contratos cancelados, as empresas de fretamento estão tendo que fazer realinhamentos de linhas e reduzir turnos para se adaptar.

“Estimamos que 80% das empresas de

fretamento 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 Regina Rocha, diretora-executiva da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp).

Segundo informações da Fresp, mais de 80% do setor relatam redução do faturamento por realinhamento de linhas, férias coletivas, suspensão temporária do contrato de trabalho e redução de turnos, sem que isso implique a redução de seus custos fixos, o que gera um descompasso

entre receita e despesa”, explica Regina.

A maior retração vem das indústrias automotiva e metalúrgica que são grandes empregadoras de mão de obra e costumam oferecer o benefício do transporte por fretamento. “Nestes casos, há muito mais a diminuição dos serviços prestados e, conseqüentemente, do faturamento do que propriamente o cancelamento dos contratos. Mas, nos clientes menores, há casos de cancelamento de contratos”, relata a executiva.

Com esse ajuste de contratos, sobram veículos nas garagens e os ônibus que se tornam excedentes estão sendo disponibilizados para venda, porém sem muito sucesso, “afinal a crise é democrática e atingiu a todos”, conta Regina.

Tecnologia embarcada que ajuda na eficiência da mobilidade urbana.



Tursan Turismo: empresa chegou a medir uma ociosidade de 60% dos assentos

Parte das empresas que possui estrutura própria dedicada ao fretamento eventual relata que esse segmento ainda não mostrou queda significativa e as operadoras estão buscando alternativas na área do turismo para movimentar a frota e melhorar o faturamento.

Na opinião de Regina, o maior desafio atual está na superação desse momento de crise econômica. Ela diz que embora as empresas do setor sempre busquem trabalhar com uma estrutura enxuta, agora está sendo necessário rever todos os processos e analisar onde mais é possível cortar gastos para equilibrar o orçamento. "O setor tem esperança de mudanças no cenário já no final de 2015, mesmo que singelas. Acreditamos que mudanças mais consistentes ocorrerão somente em 2016", prevê Regina.

Para a Tursan Turismo, empresa que opera com fretamento contínuo (90%) e eventual (10%) na Região Metropolitana do Vale do Paraíba, na região fluminense e sul fluminense, houve uma redução de 42% no número de viagens, grande parte por causa do corte de turnos de trabalho.

"Sempre procuramos diversificar nossa operação pelos diversos setores da economia, operando com indústrias automobilísticas na linha leve e pesada, autopeças,

química, siderurgia, petrolífera e de distribuição. Apesar de sentirmos uma retração em todos esses segmentos, o petrolífero e o automobilístico são os mais afetados", declara Marcos Lacerda, diretor corporativo da Tursan Turismo. No setor petrolífero, diz ele, alguns contratos foram cancelados.

Em termos de comparação, ele afirma que em 2014 a empresa trabalhava com uma taxa de ocupação dos veículos que variava entre 85% e 96% e agora, em 2015, com o advento de férias coletivas e layoff, a empresa chegou a medir uma ociosidade de 60% dos assentos. A empresa tem uma frota com idade média de 2,5 anos e pouco mais de 400 veículos, sendo 85% compostos por veículos convencionais de



Regina Rocha, diretora da Fresp:
"a crise é democrática e atingiu a todos"

A **Sectrans** é a pioneira e única empresa no mercado com sistema de download de imagens via wireless, com tecnologia 3G e 4G para monitoramento on-line de frota.

Os benefícios para a mobilidade urbana são muitos.



Sistema Urbano Mais Dinâmico

Dá suporte ao empresário nas decisões sobre a operação da frota.



Gestão de Fraudes

Reduz em até 90% as fraudes, gerando alto impacto de valor para seus clientes.



Maior Segurança

Monitoramento on-line das viagens permitindo ações imediatas da gestão da empresa.



Controles Integrados

Produz relatórios e índices de performance customizados para cada cliente.

Acesse www.sectrans.com.br e conheça as soluções para sua frota operar com mais eficiência e segurança.



Segurança em todos os sentidos

FROTA PAULISTA REJUVENESCE

Uma pesquisa feita pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apontou que o Estado de São Paulo tem a frota circulante de ônibus de fretamento mais jovem do país, com idade média de 7,86 anos.

De acordo com Regina Rocha, diretora-executiva da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp) isso se deve a uma política pública direcionada à limitação da idade da frota em operação que já vem sendo implantada há alguns anos no Estado de São Paulo. “Essa medida também foi seguida por alguns municípios, fortalecendo a proposta. Paralelamente, trabalhamos por linhas de crédito mais adequadas, o que ajudou muito esse salto de qualidade”, declara Regina.

De acordo com informações da Fresp, a entidade informa e orienta seus membros quanto aos cuidados que devem ser tomados para manter a frota mais moderna e segura, o que, além dos benefícios gerados para o operador e para o passageiro, colabora também com o meio ambiente e com a saúde da população.

Esse movimento ganhou força com a regulamentação da ANTT definindo o limite de 15 anos de vida útil para os veículos de fretamento em todo o território nacional. A norma entrou em vigor no dia 6 de agosto e as empresas terão até dez anos para efetivarem as adequações na esfera federal. “Esta é uma medida que trará ainda mais segurança ao passageiro, menos emissões e maior valor agregado ao serviço de transporte profissional. Somente no Estado de São Paulo estimamos mais de 20 mil veículos (ônibus, micros e vans) cadastrados para a atividade de fretamento

em âmbito metropolitano e intermunicipal”, afirma a diretora da Fresp.

Sobre a regulamentação da ANTT, publicada no final de junho, Regina diz que muitas demandas do turismo foram, enfim, contempladas, o que permitirá fomentar essa atividade. “A flexibilização da alteração da lista de passageiros, a permissão de embarques múltiplos dentro de um mesmo estado, a própria autorização para utilização de veículos menores em viagens de curta distância são alguns dos exemplos que permitirão atender melhor às demandas do turismo” declara.

Ela acrescenta que a informatização também é uma aliada nessa questão e muitos dos documentos de porte obrigatório não precisarão mais seguir com a viagem, o que deverá facilitar a vida das empresas e incentivar ao setor a buscar novos clientes ou retomar negócios que, até então, não podiam ser realizados.

O Estado de São Paulo possui 1.593 empresas do setor cadastradas na Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) e na Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

São 502 empresas autorizadas pela Artesp a realizar o transporte por fretamento intermunicipal, com 13.535 veículos cadastrados. Em 2014, foram realizadas pelas empresas de fretamento intermunicipal 66.664 viagens, com 2.220.159 passageiros transportados.

Na EMTU/SP há 9.582 ônibus cadastrados no fretamento da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), 6.112 na Região Metropolitana de Campinas (RMC), 1.993 na Região Metropolitana do Vale do Paraíba RMVP/LN e 1.442 Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS).

motor dianteiro.

Para superar essas dificuldades de mercado, os gestores da Tursan estão

refazendo o orçamento de 2015, alterando a estratégia e convocando fornecedores para apresentar soluções que venham

a aumentar a produtividade e diminuir os custos.

Para a Tel Fretamento e Turismo, que faz fretamento contínuo (94% para indústrias, empresas e órgãos públicos) e eventual (6%) na Região Metropolitana de Campinas e na Região Metropolitana da Baixada Santista, até o momento a retração foi de 10% nos serviços contínuos e de 15% no eventual. “Possivelmente ainda vamos ter uma queda neste número”, prevê Mario Noschese, diretor superintendente da Tel Fretamento e Turismo.

Ele conta que na carteira de clientes dos serviços de fretamento contínuo, os setores mais afetados foram os de informática, metalúrgico e automobilístico, totalizando uma retração média de 10%. Já nos serviços eventuais, houve uma queda de 15% em viagens de turismo e lazer.

Até o momento a Tel não sofreu qualquer cancelamento de contratos, mas passou por uma redução de contratos com o corte de turnos de trabalho, de funcionários e adoção de períodos de férias coletivas, com a consequente diminuição de viagens.

Ele diz que em 2014 a empresa transportava 11.000 passageiros por mês e em 2015 esse volume baixou para 10.000 passageiros/mês.

“Neste momento de uma anunciada crise e uma visível instabilidade da economia, estamos trabalhando em conjunto com nossos clientes na otimização da operação. Em consequência desta otimização, estamos internamente reduzindo custos, integrando equipes, e também renegociando contratos com nossos fornecedores”, declara Noschese.

A Tel Fretamento e Turismo tem uma frota com idade média de 4,4 anos, com 250 veículos, sendo 20 micros urbanos escolares adaptados, 45 micro-ônibus rodoviários com ar-condicionado, 45 vans com ar-condicionado e 120 ônibus rodoviários executivo com ar-condicionado.

Um mundo de soluções para empresas Inteligentes.



A M2M Solutions possui o sistema mais completo para a gestão da sua frota. Com mais robustez e melhor navegabilidade, o M2M Frota reúne os principais indicadores operacionais necessários para medir a eficiência e a produtividade da sua operação. Para manter a sua empresa na frente, com alta performance e excelentes resultados, ligue para a M2M Solutions e conheça as melhores e mais avançadas soluções do mercado.

Ônibus plugados



APP Meu Ônibus, da M2M, permite ao usuário planejar o deslocamento pela cidade

Novas tecnologias mudam a cara do transporte público por ônibus, melhorando a qualidade do serviço com conectividade para os passageiros, melhor dirigibilidade para os motoristas e maior eficiência operacional para as empresas operadoras

■ AMARILIS BERTACHINI

As novas tecnologias que vêm sendo implantadas nos ônibus, principalmente as ligadas à conectividade, estão mudando a forma como conhecíamos o transporte coletivo há até pouco tempo. A transmissão de dados e informações em tempo real tem possibilitado melhor organização de todo o sistema de transporte coletivo nas grandes metrópoles, resultando em ganho para todos os envolvidos no transporte de pessoas: maior conforto e menor tempo de viagem para os passageiros, melhores condições de trabalho para os motoristas e uma operação mais eficiente para as operadoras do setor.

Para uma indústria que começou adaptando chassis de caminhões para o transporte de passageiros e hoje produz desde luxuosos modelos rodoviários até gigantes urbanos biarticulados, a última década está sendo marcada por ônibus cada vez

mais sofisticados, que acoplam soluções de monitoramento que permitem aos gestores da frota conhecer, em tempo real, o que está acontecendo com cada ônibus e em cada linha sob sua responsabilidade.

A M2M Solutions é uma das empresas que têm se destacado nesse segmento, principalmente desde que, há cerca de três anos, implantou o sistema do Centro de Controle Operacional (CCO) do BRT (Bus Rapid Transit) Transoeste, no Rio de Janeiro. “Com os novos corredores de BRT, a demanda por soluções de ITS (Sistema Inteligente de Transporte) tem aumentado. Oferecemos uma suíte completa de aplicações voltadas para sistemas de BRT, fruto da experiência desenvolvida durante os três anos de operação do BRT carioca”, declara Messias Santos, CEO da M2M Solutions.

O principal sistema da empresa para o segmento de ônibus é o M2M Frota, que foi renovado (antes se chamava FrotaWeb) e é composto por diversos módulos para o sistema de monitoramento e gestão de frota. Com ele, as empresas e órgãos públicos conseguem planejar e controlar as viagens de modo mais eficiente, obter informações precisas sobre o aproveitamento dos veículos, monitorar áreas de controle e deslocamento, comunicar-se diretamente com os motoristas, sinalizar mudanças e ocorrências significativas para a operação, ilustrar de forma dinâmica o desempenho das linhas, gerar análises estatísticas, e oferecer informações aos usuários através de painéis e aplicativos inteligentes. “O resultado é um menor custo de operação e uma percepção clara para o usuário e tripulação da melhoria da qualidade do serviço,

do conforto e segurança das viagens”, defende Santos.

Segundo o executivo da M2M, usando o programa chamado de Copiloto os motoristas também se beneficiam diretamente da tecnologia. Através de um tablet instalado no interior dos veículos, eles conseguem saber se estão operando dentro dos parâmetros de segurança e regulação das linhas.

Para o usuário final a novidade da empresa é o Meu Ônibus, um APP disponível para Android e iOS que permite planejar o deslocamento pela cidade. Além das informações de pontos, linhas e previsão de chegada, o grande diferencial é um canal de comunicação direta entre as empresas, ou órgãos gestores, e os usuários, que possibilita a publicação de notícias, avisos urgentes ou qualquer outro evento relevante para o sistema.

A empresa tem fornecido soluções para o transporte coletivo de passageiros também de outros países da América Latina e para Portugal, na Europa. “Todos buscam a melhoria de qualidade da mobilidade urbana e otimização dos recursos. Em momentos de crise, eficiência pode significar sobrevivência”, diz.

“A tecnologia embarcada revolucionou a gestão das frotas, principalmente para o transporte coletivo. Graças a ela, o órgão gestor, as empresas e os usuários têm uma visão abrangente – e em tempo real – do que acontece em todas as linhas e com cada veículo, individualmente. Hoje é possível planejar, controlar e otimizar os recursos e, ao mesmo tempo, elevar a qualidade dos serviços prestados. Com tecnologia é possível se fazer muito mais com muito menos”, conclui o executivo.

Messias Santos acredita que nos próximos anos o governo manterá na agenda de prioridades as questões referentes ao transporte público. “Em ambientes de crise, o empresariado, o poder público e a sociedade buscam eficiência. A tecnologia é o melhor caminho para atingir essa eficiência de maneira rápida e consistente.



Bus-Watch, da Rei, dá a localização dos veículos e registra vídeos e eventos que ocorreram com o veículo, para posterior análise.

Dentro desse cenário, a M2M traz soluções que atendem empresários, usuários e órgãos gestores”, ressalta.

SAFECONECTA – Outro player que vem se destacando no segmento de ITS é a SafeConecta, empresa que resultou da fusão das operações da carioca GPS Conecta com a gaúcha Safebus e que, juntas, passaram a deter cerca de 70% do market share do Rio de Janeiro. Foi o sistema de monitoramento da SafeConecta que recentemente virou notícias na mídia em uma reportagem sobre um assalto realizado em um ônibus no Rio. As imagens foram capturadas através de câmaras com wi-fi instaladas dentro do ônibus e que transmitem imagens em tempo real para um banco de dados, georreferenciando o local exato da ocorrência.

Um dos diferenciais da SafeConecta é a fabricação própria de seus equipamentos e softwares. “Não trabalhamos com produtos de terceiros”, afirma Giuliano Forlin, diretor comercial da SafeConecta. Com essa solução desenvolvida 100% pela empresa toda a inteligência de saída de terminais e passagens em pontos estratégicos está no próprio software e não embarcada no rastreador, o que torna mais fácil para o usuário conseguir mapear uma parada, por exemplo. Além de poder mapear todas as entradas e saídas de todos os terminais e pontos estratégicos escolhidos, o gestor da

frota pode também disponibilizar um aplicativo para o usuário final dos ônibus de sua empresa, para que ele acompanhe o tempo estimado para a chegada do ônibus ao seu destino. A ideia é que o operador fidelize o usuário com esse aplicativo.

O sistema da SafeConecta permite verificar cumprimento de horário, desvio de rota, tempo de baliza, passagem por pontos e a situação do veículo, com o controle em tempo real de mais de 80 itens de um carro, desde a temperatura do óleo até o nível de combustível, frenagens e curvas bruscas.

A empresa tem uma projeção de crescimento de 48% para 2015 e hoje conta com uma carteira de 150 empresas de ônibus usando sua solução, o que representa cerca de 14 mil veículos monitorados pelo seu sistema.

REI – De acordo com Umberto Zoncada, diretor da Rei Soluções em Tecnologia Embarcada, o assunto mobilidade urbana tem envolvido órgãos públicos, empresários do setor e toda a sociedade e, diante disto, a procura por tecnologia vem aumentando consideravelmente. A empresa é uma multinacional, a matriz fica em Omaha/Nebraska, nos Estados Unidos, que atua no Brasil desde 2002, no desenvolvimento e fabricação de produtos de tecnologia embarcada para ônibus nas áreas de entretenimento – sistemas de áudio, vídeo e

acessórios – e de segurança – sistemas de monitoramento por gravadores e câmeras.

“A Rei Brasil atende a este mercado com soluções em tecnologia embarcada que proporcionam cada vez mais aos usuários viagens confortáveis, com melhor entretenimento e também com maior segurança, trazendo resultados consideráveis para os empresários e investidores”, afirma Zoncada.

Na linha de entretenimento, a empresa desenvolveu DVD Players e monitores especificamente para aplicação em veículos de transportes de passageiros. “Nossos monitores se destacam pelo desempenho, excelentes ângulos de visão e qualidade de imagem através de sua tecnologia TFT Led”, afirma o diretor da Rei.

De acordo com Zoncada, a área de engenharia da empresa está desenvolvendo meios para aumentar a integração entre todos os dispositivos móveis hoje usados, como smartphone, notebook e tablet. “Além do nosso wi-fi Router, já homologado pela Anatel e que vai levar tecnologia 4G para os ônibus, muito em breve lançaremos novidades que vão permitir maior integração entre os dispositivos móveis e o transporte coletivo de passageiros”, declara.

No segmento de segurança, a Rei tem o Bus-Watch, um sistema digital de

monitoramento que dá a localização dos veículos e registra vídeos e eventos ocorridos, para posterior análise. Segundo Zoncada, foram desenvolvidas câmeras especificamente para aplicação em veículos de transportes e que possuem excelente resolução. Os equipamentos utilizam um disco rígido (HD) removível de 1TB para o armazenamento das gravações, possibilitando o registro e a consulta de mais de um mês de gravações em alta definição. A descarga das gravações pode ser feita através de rede wi-fi, já que o produto possui a placa integrada em seu módulo de gravação.

“Estamos desenvolvendo melhorias para tornar nossos produtos cada vez mais atrativos para o mercado brasileiro e, neste sentido, temos em desenvolvimento uma solução de software que vai permitir a visualização das imagens, o registro de ocorrências em um banco de dados em um sistema totalmente integrado ao produto”, revela o diretor da Rei.

A empresa fornece em larga escala para as encarroçadoras ou diretamente para frostistas e empresas de transporte coletivo de passageiros, sejam elas de ônibus rodoviários, urbanos, metropolitano, fretamento ou turismo. Atende a todo o território nacional e à América Latina, com a comercialização

dos seus produtos e serviços.

Entre seus clientes estão Marcopolo, Caio, Grupo JSL, e empresas de transporte coletivo de passageiros do grupo Translitoral, Viação Bertioga e Guaiúba Transportes, todas no litoral paulista.

Entre os cases de destaque está o da empresa de Ônibus Rosa Turismo, responsável pelo transporte urbano de passageiros nas cidades de Tatuí e Itapetininga, ambas no interior de São Paulo. “Na Empresa Rosa temos a satisfação em dizer que estamos operando em 100% da frota, composta por mais de 100 veículos, nos quais completamos três anos de operação no final deste ano”, conta Zoncada.

A empresa fornece seus produtos também para a MobiBrasil, de Recife (PE), onde a solução de segurança está presente em 100 ônibus articulados, com mais de 18 metros de comprimento. Esses ônibus pertencem ao BRT (Bus Rapid Transit) de Recife e são responsáveis pelo transporte de milhares de passageiros todos os dias.

“O mercado brasileiro está em pleno amadurecimento e já notou a necessidade de investir em produtos e em soluções tecnológicas que garantam a qualidade, a disponibilidade das imagens e informações capturadas. Apesar da atual conjuntura

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@frrt.com.br
www.frrt.com.br



político-econômica acreditamos que as perspectivas para os próximos anos são boas e, por isso, nossa decisão é de continuarmos investindo e ampliando nossas operações”, conclui o executivo.

ALLTEC – A Alltec Tecnologia, de Recife (PE), desenvolvedora e fornecedora de CFTV embarcado (circuito fechado), com controle de passageiros em tempo real, tem recebido consultas semanais de empresas do segmento que procuram novas possibilidades para atender a alguma demanda específica. “A concorrência e a busca pela redução dos custos são componentes que estimulam a necessidade de soluções tecnológicas”, declara Claudio Cardoso, diretor comercial da empresa.

O produto da Alltec que já é amplamente conhecido no mercado nacional é o chamado Canguru, um robusto sistema de CFTV embarcado, com câmeras à prova de água e três anos de garantia. Possui um software para leitura e gerenciamento das imagens, que possibilita a gestão das ocorrências com integração total entre as diversas garagens ou consórcios, via web.

A empresa também acaba de iniciar as vendas do Canguru VIP (VIP - Validador Inteligente de Passageiros) que foi

desenvolvido para o controle e gerenciamento dos tempos e movimentos dos serviços de fretamento e de transporte escolar, possibilitando o controle do passageiro, desde o momento em que ele embarca até a sua descida no destino final. Isto possibilita aos gestores saber se um funcionário de sua indústria embarcou no seu ponto de partida e o sistema envia uma mensagem para a fábrica. Caso o funcionário não tenha embarcado, o gestor terá tempo de se reorganizar para cobrir a falta desse funcionário e, com isso, ele pode evitar até mesmo uma quebra de produtividade na máquina operada por essa pessoa ausente. Nessa mesma linha, no caso do transporte escolar, a solução permite que os pais possam ter controle sobre os movimentos dos seus filhos no caminho até a escola, e possam ter certeza que a criança chegou em segurança ao interior da escola.

Cardoso revela também que a Alltec está instalando as primeiras 100 unidades do Canguru Telemetria, que tem como foco principal o acompanhamento das informações disponíveis na porta CAN dos veículos. O sistema dá foco especial ao controle do volume de combustível efetivamente queimado pela bomba injetora, para maximizar o controle desse insumo que é o

mais pesado na composição do custo do transporte de passageiro e de carga.

Segundo Cardoso, a Alltec está perto de alcançar a marca de 80 mil equipamentos instalados, fornecidos a fabricantes de carrocerias para ônibus ou diretamente a clientes de todos os portes, em todo o país.

“Nos últimos dois anos, o transporte de passageiros virou vitrine para os protestos de pessoas desgostosas com os governos, foi alvo fácil para algumas ações de facções criminosas e também ações pouco coerentes de políticas públicas, que prejudicaram substancialmente a rentabilidade do sistema, de maneira geral. No primeiro semestre de 2015, tivemos uma boa recuperação nos números, mas o ano de 2014, foi realmente um ano perdido para nosso segmento, na minha opinião. O segundo semestre de 2015 está assustando a todos e ficamos na torcida para que alguma coisa boa possa acontecer, para que não tenhamos mais um ano de retração no mercado, apesar de muitas licitações do transporte estarem sendo concluídas nesse período”, analisa Cardoso.

MOBITEC – Na opinião de Guilherme Demore, diretor da Mobitec, empresa que fornece itinerários com tecnologia Led SMD,



**GARANTIA
5 ANOS!**

**ITINERÁRIO
ELETRÔNICO**

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.

unidades de controle, sistema de próxima parada, soluções para integração com validadores e câmeras de monitoramento, nos próximos anos o país terá um novo cenário tecnológico aplicado ao transporte coletivo, puxado fortemente por São Paulo. “A SPTrans e a EMTU têm trabalhado fortemente para isso, emitindo editais que estabelecem um patamar suficiente para atender às demandas. Os requisitos técnicos estão acima da expectativa, com o objetivo claro de criar um sistema robusto e confiável. Outros órgãos gestores como EPTC de Porto Alegre, URBS de Curitiba, SMTR e Detro do Rio de Janeiro vêm seguindo no mesmo rumo. Os problemas a serem resolvidos são muito similares nas capitais onde atuam estes órgãos gestores, o que poderá tornar-se uma norma federal para todas as capitais, porém respeitando as particularidades de cada região”, declara Demore.

Em sua avaliação, no Brasil o setor de transporte coletivo tem relevância econômica e política, sendo um importante fator social por permitir acesso ao mercado de trabalho ou até mesmo como forma de protesto. “Fica evidente que para gerenciar grandes frotas, num cenário de poucos recursos, o uso da tecnologia é imprescindível. Cada vez mais as empresas precisam otimizar as operações com a menor frota possível, mantendo praticamente a totalidade dos ônibus gerando receita, pois é o principal investimento de capital das empresas. Em resumo, é preciso obter da frota de ônibus sua receita máxima, transportar o maior número de passageiros e evitar gastos de manutenção. O conjunto de tecnologias aplicadas permite conhecer as condições de trabalho em tempo real, por um lado otimizando o transporte de passageiros pelo gerenciamento da operação, por outro evitando interrupções de trabalho causado por problemas de manutenção.

Um dos destaques da nova linha de itinerários da Mobitec é o SmartLed que, por ter Led SMD, possui maior eficiência

luminosa, com maior nitidez para o usuário enxergar o destino. O foco desta linha é ser sustentável: o produto reduz em até 20% o consumo de energia em relação a outros painéis de Led. Isso significa menos consumo de combustível e, portanto, menor custo operacional para frotistas, pois esta tecnologia gerencia a energia de maneira mais racional, através de vários estágios de potência, incluindo o estado “stand by”, com redução extrema de consumo.

Além disso, esses painéis são 40% mais finos e 50% mais leves que a linha anterior da empresa, e possuem ampla flexibilidade no posicionamento e em sua instalação no interior do veículo. Outro fator importante é a flexibilidade de formatos; a empresa oferece uma variação da linha, o SmartLed Multilinhas, que possui as mesmas características técnicas, porém foi projetado para ser instalado na lateral do ônibus, permitindo que os usuários do transporte público consigam ler uma lista de destinos que fazem parte da rota do veículo e facilitando a mobilidade.

Além de grandes clientes no Brasil, a Mobitec fornece também para clientes no Uruguai (Cutsa), Chile (todas as empresas do sistema Transantiago), Colômbia (todas as empresas do sistema Transmilenio), Peru (Cruz del Sur, Ormeño) e México (Volvo e Polomex).

BRAPAX – Na avaliação de Graziela da Silva, coordenadora comercial da Brapax Sistemas para Transporte de Passageiros – empresa de Campo Bom, no Rio Grande do Sul, que fornece sistemas elétricos de movimentação e controle de portas e seus periféricos para veículos de transporte de passageiros – a procura por novos



Sistema de câmeras de ré

componentes ligados à tecnologia embarcada nas frotas de ônibus tem crescido, principalmente no segmento de transporte urbano, tanto para ônibus quanto para vans.

“Atualmente nota-se uma preocupação muito grande dos gestores de frotas pelo aumento da segurança dos passageiros e consequente redução dos riscos de danos materiais e, principalmente, pessoais. Os órgãos gestores do transporte têm trabalhado muito no sentido da regulamentação de todo o sistema de transportes. Isto contribui muito para a inovação da tecnologia embarcada”, declara Graziela.

Graziela destaca que a operação de embarque e desembarque de passageiros em horários de pico é crítica. “Ao mesmo tempo em que é preciso agilidade, deve-se garantir a integridade física do passageiro, é aí que entra a engenharia da Brapax”, afirma. Ela ressalta que a norma NBR15570 prevê, entre outros pontos, que o veículo não se movimente com as portas abertas e que as mesmas não possam ser acionadas com o carro em movimento. O sistema elétrico de movimentação de portas da Brapax não só gerencia esta função como também inibe que a programação seja burlada por terceiros interessados em desativar o sistema de segurança. O módulo eletrônico

SigomMOBILE

Um novo sentido para o uso de smartphones no transporte.



O selo **O fim do pagamento em dinheiro no transporte** reafirma o compromisso da Empresa 1 com a excelência do transporte público, por meio da tecnologia.

contém um dispositivo que, ao perceber a alteração do circuito original, não permite que o ônibus se movimente.

Além disto, todas as portas equipadas com sistema elétrico da Brapax têm um dispositivo antiesmagamento de passageiros. Isto significa que se o motorista acionar o botão de fechamento das portas e as mesmas detectarem a presença de um passageiro, elas automaticamente voltarão a abrir, permitindo o movimento do passageiro e impedindo acidentes com pessoas e seus objetos. “Muitas vezes este tipo de acidente ocorre em função do motorista não ter a visão de todas as portas ao mesmo tempo. Nosso objetivo é retirar esta responsabilidade do ser humano e passar para o mecanismo controlado eletronicamente”, explica a executiva.

Ela destaca que, no caso de sistemas elétricos de portas, uma vez as portas fechadas e o carro em movimento o travamento das mesmas será mecânico (cremalheiras) não havendo a possibilidade de abertura das portas de maneira involuntária ou por ação de esforço ou pressão dos passageiros. Sistemas de movimentação de portas com este conceito estão disponíveis para ônibus rodoviários, micros, urbanos e vans.

Os sistemas da Brapax são fornecidos para fabricantes de ônibus, de acordo com a escolha feita pelos frotistas (ônibus ou vans), que são os que tomam a decisão de ter o produto em suas frotas.

“Acreditamos que o mercado siga em retração até o final de 2016. Passamos pela maior queda de produção de ônibus no Brasil dos últimos dez anos e também há queda na fabricação de vans. As linhas de crédito estão mais escassas, os juros maiores e os empresários inseguros para grandes



Projetos para instalação de sistemas de câmeras aumentou mais de 120% do ano passado para cá

investimentos. Porém, acreditamos que o sistema de transporte evolua no seu todo, que se invista mais no conforto e na segurança dos passageiros e que as normas também estejam alinhadas com a segurança. Os passageiros querem um sistema de transporte melhor e muitos empresários estão atentos a estes movimentos e, mesmo em meio ao mercado em queda, têm investido”, declara Graziela da Silva.

AXIS – Segundo Paulo Ramon Ramos, gerente de distribuição e vendas da Axis Communications no Brasil, a demanda por novos projetos para instalação de sistemas de câmeras aumentou mais de 120% do ano passado para cá. O crescimento do número de empresas interessadas em instalar o monitoramento por vídeo em seus veículos tem acontecido não só em ônibus, mas também em trens, viaturas de polícia e até empilhadeiras. Ele conta que um cliente decidiu instalar câmeras embarcadas nas empilhadeiras da empresa depois que descobriu que os funcionários “tiravam racha” com as empilhadeiras.

A Axis aproveitou sua participação em uma das maiores feiras de segurança eletrônica da América Latina, realizada no início deste ano em São Paulo, para expor o que chamou de Ônibus Inteligente, uma solução de segurança direcionada ao transporte público. O ônibus foi equipado com câmeras ocultas e transmitia imagens em tempo real para uma central de monitoramento instalada ao lado do pavilhão de exposições.

O equipamento da Axis faz a leitura facial dos passageiros que embarcam no veículo e, caso identifique algum suspeito, emite

alarmes para o motorista e para centrais de segurança.

Segundo Ramos, podem ser instaladas de uma a quatro câmeras por ônibus para visualização de elementos estratégicos, como o motorista, a catraca, portas da frente e traseira, de modo a monitorar as pessoas que entram e saem do veículo e gravar imagens para posterior conferência, até mesmo no caso de um acidente. As imagens são gravadas dentro da própria câmera e podem ser transmitidas em tempo real ou podem ser descarregadas em um servidor quando o ônibus retornar à garagem.

Empresa de TI fundada em 1984 na Suécia, a Axis tem no Brasil sua solução de vídeo para segurança e monitoramento instalada em uma operadora com frota de 360 ônibus, mas, segundo Ramos, ele não tem autorização para revelar o nome de seu cliente.

MIX TELEMATICS – A Mix Telematics tem duas soluções que atendem ao segmento de ônibus urbanos. A ferramenta de telemetria chamada de MiX FM Essential Telemetry avalia o perfil de direção do motorista, freadas, acelerações e velocidade. Já a MiX FM Premium Telemetry é uma solução mais avançada de telemetria que permite avaliar mais profundamente o perfil de direção do motorista e a eficiência do veículo e faz a integração com periféricos externos, se necessário. Além de identificar o perfil de direção, registrar freadas, acelerações, a velocidade por trecho, curvas bruscas e monitorar o consumo de combustível, a ferramenta avalia mais 48 variáveis do motor.

Segundo Alexandre Fagundes, gerente de marketing e contas globais da Mix Telematics, o centro dessas duas soluções é uma plataforma web de rastreamento e análise de dados que permite avaliar a performance em tempo real da frota e dos motoristas e emitir relatórios de tendências e análise dos dados ao longo do tempo. ■



**A CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO INOVA MAIS UMA VEZ
COM A IMPLANTAÇÃO DO NOVO SISTEMA
DE CONTROLE BIOMÉTRICO FACIAL**

Vila Galvão moderniza transporte coletivo em Guarulhos

Empresa coloca em circulação articulados em linhas municipais para melhorar a mobilidade e a eficiência operacional

■ WAGNER OLIVEIRA



Novos ônibus movidos a biodiesel apresentam “emissão zero” em Guarulhos

A Empresa de Ônibus Vila Galvão dá mais um firme passo para modernizar o transporte público de Guarulhos, cidade de maior população e importância econômica do Estado de São Paulo, depois da capital.

Em um ano em que a crise econômica

frustra e adia planos, a empresa coloca em circulação 50 novos ônibus – 20 articulados destinados a Bus Rapid Transit (BRT) e 30 convencionais alongados.

Os modernos veículos não só causam impacto positivo na população como

melhoram a mobilidade e reduzem a emissão de poluentes no município de 1,3 milhão de habitantes. Também aperfeiçoam a eficiência operacional na medida em que transportam mais passageiros com menor custo.

A decisão do investimento coube ao empresário José Roberto Iasbek Felício, 41 anos, executivo responsável pela administração da Vila Galvão, empresa que é um dos braços do Grupo NIFF.

“Realizar o investimento em um instante desfavorável como esse mostra nosso compromisso de sempre buscar proporcionar um transporte coletivo de maior qualidade”, afirma Felício, tido no meio empresarial como uma das jovens lideranças mais atuantes do setor. “Não podemos nunca deixar de acreditar nesse negócio.”

O investimento da Vila Galvão, mesmo nome de um tradicional bairro da cidade, foi de R\$ 21,9 milhões – sendo R\$ 13,5 milhões na aquisição dos 20 articulados, ao custo de R\$ 675 mil por unidade.

Na compra dos 30 convencionais alongados, o aporte foi de R\$ 8,4 milhões, ao custo de R\$ 280 mil cada um. Os recursos vieram do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), através de contratações de Finame no Banco Mercedes-Benz.

Os modernos veículos reforçam os laços que a Empresa de Ônibus Vila Galvão constrói em Guarulhos. Em 2016, a companhia completa 50 anos de operação na cidade. Em 2001, a empresa foi adquirida pelo empresário José Roberto Felício, pai do atual executivo. Após falecimento do patriarca, em maio de 2004, o filho administra a empresa em parceria com os três irmãos e a mãe.

Desde o comando dos atuais proprietários, a Vila Galvão vem incorporando soluções e procedimentos para otimizar cada vez mais a operação que transporta 150 mil passageiros/dia nas linhas municipais de Guarulhos, e 71 mil/dia nas rotas metropolitanas entre Guarulhos e capital.

Ferramentas atualizadas para gestão de frota e pessoal, certificações internacionais como a ISO 9000 e ISO 14000, e atualizados sistemas de bilhetagem eletrônica fazem parte dos padrões administrativos da Vila Galvão. Tecnologias como GPS, biometria facial para controle de acessos, câmeras de vídeo e sistema de controle de segurança FRT "Anjo da Guarda" também reforçam os controles de sua operação.

Toda a frota de 406 ônibus operacionais, sendo 216 metropolitanos e 190 municipais da empresa, é acessível a cadeirantes e movida a biodiesel. Nos 50 novos ônibus, que detêm tecnologia Euro 5, a adição do Arla 32 ao biodiesel deixa a emissão "zero" de poluentes, contribuindo para a redução de gases em uma das cidades mais industrializadas do Estado de São Paulo.

Com 19 metros de comprimento, os novos veículos articulados têm chassi Mercedes-Benz O-500 MA, equipados com motor traseiro OM 457 LA de 360 cv. O câmbio automático Voith de 4 velocidades tem retarder integrado. A suspensão é pneumática, os freios ABS e a velocidade é limitada eletronicamente em 60 km/h.

A carroceria dos articulados é Marcopolo Viale BRT, com capacidade de 160 lugares, com cinco portas, sendo três do lado direito e duas do lado esquerdo, configuração ideal para atendimento a corredor central. A carroceria é equipada com duas plataformas elevatórias para cadeirantes da marca Dhollandia e conta ainda com monitoramento por sistema de GPS e câmera de reconhecimento facial no validador para impedir fraudes nas gratuidades.

Os recém-adquiridos ônibus convencionais alongados têm chassi Mercedes-Benz OF-1721, com motor Euro 5 de 210 cv, freios ABS e câmbio manual de 6 velocidades. As carrocerias são Marcopolo Torino, com 13,2 metros de comprimento, acessível com duas plataformas elevatórias para cadeirantes.

Os convencionais alongados também possuem cinco portas, sendo três do lado direito



Dono da Vila Galvão, José Roberto lasbek Felício, investe na eficiência da operação

e duas do lado esquerdo, com capacidade para 95 passageiros. Conta ainda com monitoramento por sistema de GPS e câmera de reconhecimento facial no validador, além de quatro itinerários eletrônicos da marca Translux, sendo dois frontais e dois laterais.

GRUPO – A renovação constante dos ônibus é uma das premissas para o sucesso da administração da Vila Galvão. A idade média da frota municipal é de 3,5 anos, e a metropolitana de 5 anos. O mesmo conceito vale para as outras empresas do grupo.

José Roberto divide com os irmãos Thiago, Roque e Christiane, e a mãe Neida, sua grande incentivadora, a administração das empresas que integram o Grupo NIFF. Além da Vila Galvão, pertencem à família as empresas Rápido D'Oeste (Ribeirão Preto, SP), ABC Transportes Coletivos Vale do Paraíba (Taubaté, SP), Viação Arujá (Arujá, SP) e Cisne Branco Transportes e Turismo (São Luís, MA).

Em Guarulhos, a Vila Galvão possui modernas instalações e um quadro de 2,1 mil empregados. A garagem principal, localizada em um endereço estratégico da cidade, às margens da rodovia Presidente Dutra, possui terreno de 45 mil metros quadrados. A empresa possui uma segunda garagem no bairro de Lavras, na região norte da cidade, para operação exclusiva das linhas

municipais da área 2 do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Guarulhos.

A garagem da Dutra, principal rodovia do país, tem uma das mais modernas instalações entre as empresas de ônibus urbano. A unidade é 100% autosuficiente com relação ao tratamento de água utilizada nas instalações, que recebe tratamento de ferro e flúor.

A água utilizada na garagem, após passar por uma estação de tratamento, é reaproveitada na lavagem de veículos, e antes de ser descartada, também passa por cuidados, sendo devolvida limpa à natureza. Existe também um sistema para captação de água das chuvas, que passa a utilizar a mesma preferencialmente antes de ser usada a água tratada. Todos esses cuidados fazem da Vila Galvão uma empresa referência no setor de transporte de passageiros por ônibus.

A operação em Guarulhos exige uma operação qualificada, pois o município é a porta de entrada do Brasil, já que abriga o maior aeroporto internacional da América Latina em fluxo de passageiros. Linhas da empresa oferecem transporte aos usuários do terminal aéreo localizado em Cumbica.

Operando na área 2, uma das três regiões em que a prefeitura dividiu o transporte público de Guarulhos, os ônibus da

CRISE REDUZ NÚMERO DE PASSAGEIROS

A crise econômica vem afetando as empresas de ônibus urbano por todo país. De acordo com José Roberto Iasbek Felício, executivo responsável pela administração da Empresa de Ônibus Vila Galvão, o número de passageiros nas linhas da empresa caiu, em média, 6% neste ano.

“O desemprego em vários setores da economia afeta o transporte coletivo, já que menos pessoas acabam circulando em um momento de retração das atividades produtivas”, diz Felício. “Para agravar, o setor vem enfrentando um quadro de elevados aumentos nos custos fixos, na compra de insumos e combustíveis, pressionados pela inflação.”

O executivo diz que tem levado as preocupações aos gestores dos sistemas de transporte onde opera. “Aqui em Guarulhos, temos encontrado uma compreensão das autoridades quanto à necessidade de readequar a oferta de linhas e ônibus à atual demanda”, declara. “Temos de tomar atitudes sensatas, mas sem prejudicar a essência do atendimento.” Felício diz que a empresa também é obrigada a fazer ajustes no seu quadro de pessoal.

O empresário afirma que tem conversado com muitos empresários, fabricantes e com as lideranças de entidades e associações ligadas ao setor, como Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) e Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

Também mantém diálogo com gestores e técnicos ligados ao Ministério das Cidades quanto à necessidade urgente de se criar alternativas para ajudar as empresas do setor a reorganizarem os seus fluxos de caixa. “Precisamos de iniciativas que revertam o mais rápido possível esse quadro”, afirma.

Uma das propostas que o empresário vem discutindo com maior ênfase é a possibilidade de uma reavaliação dos contratos de Finame, firmados entre os operadores de ônibus e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

“Neste momento de muita dificuldade, as autoridades poderiam interceder por criar uma carência e um alongamento nos prazos de financiamento. Não seria dinheiro novo”, explica. “Assim, as empresas conse-

guiriam um fôlego para atravessar o atual período de turbulências, fazer um caixa e se reorganizar, podendo inclusive voltar a encomendar novos ônibus da indústria, que também está parada”. Felício considera ideal a concessão do prazo de dois anos de carência nos contratos em vigência.

Atualmente, as empresas devedoras e com dificuldades de geração de caixa não estão tendo outra alternativa senão recorrerem a bancos e tentar renegociar ou alongar suas dívidas, para não ficarem inadimplentes.

Na opinião de Felício, seria uma oportunidade para o BNDES mostrar sua “grandeza e seu papel social, apoiando em um dos momentos mais críticos, e com juros aceitáveis, um setor que transporta sonhos de dezenas de milhões de brasileiros, e que não pode parar.”

Além disso, acredita Felício, o governo estará ajudando a cadeia produtiva do setor de transporte de passageiros, criando um ambiente mais favorável para reaquecer os negócios entre as empresas de ônibus, fabricantes de chassis, de carrocerias e equipamentos.

Vila Galvão têm ligações com quase todas as localidades da cidade. Além disso, suas linhas metropolitanas fazem ligação entre Guarulhos e São Paulo alimentando as estações do Metrô Tucuruvi, Tietê e Armênia.

Vale lembrar que Guarulhos é um município altamente industrializado. Várias empresas de porte nacional e internacional estão instaladas ali. Por isso, é preciso de uma empresa de porte para que transmita confiabilidade a diversos trabalhadores no trajeto casa-trabalho.

ACONTECIMENTO – A apresentação dos ônibus mobilizou a comunidade da política municipal e até estadual em Guarulhos. A cerimônia que reuniu autoridades

e personalidades não só marca a chegada de modernos ônibus, como também simboliza uma parceria mais afinada entre os órgãos gestores e o operador na busca por melhores soluções.

Para otimizar a operação, a prefeitura de Guarulhos vem realizando trabalhos para tornar a infraestrutura viária mais adequada a veículos de grande porte. Retificações de vias, eliminação de valetas e construção de estações de transbordo, além de demarcação de faixas exclusivas são algumas das ações que já vêm ocorrendo.

Por outro lado, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU), administrada pelo governo do Estado, está construindo um corredor com

extensão de 22,5 quilômetros. Com isso, busca agilizar a ligação de ônibus entre a capital e a região metropolitana.

O secretário de Transportes e Trânsito de Guarulhos, Atilio André Pereira, diz que a administração municipal se esforça para oferecer um transporte de qualidade. Ele destaca a implantação do Bilhete Único, que dá direito a integração no período de duas horas, e a implantação de terminais de ônibus.

“Em 2010, a cidade não tinha nenhum terminal”, lembra. “Atualmente, Guarulhos conta com seis e nós vamos ter mais. A cidade mudou para melhor. Além disso, vamos construindo outras saídas, com os articulados, que terão também faixas



Sebastião Almeida, prefeito de Guarulhos, quer ações contínuas pela mobilidade

sequer um terminal e só contava com pontos de ônibus espalhados.”

De acordo com o prefeito, que elegeu o tema “mobilidade urbana” como prioridade em toda sua gestão, Guarulhos

tem atualmente seis terminais que organizam os ônibus e dão segurança à população. “Temos as vias preferenciais, que podem parecer pequenas, mas que significam muito, porque geram menos estresse, e isso vale muito. Vamos continuar avançando no transporte e na qualidade de vida da população”, diz o prefeito.

exclusivas em avenidas centrais”, diz o secretário.

O prefeito de Guarulhos, Sebastião Almeida (PT), compara a entrega dos novos ônibus a uma nova etapa na constante batalha em prol da mobilidade. “A entrega dos novos veículos é mais uma ousadia que começou lá atrás, quando a cidade não tinha

A exemplo de São Paulo, o transporte público de ônibus em Guarulhos também requer subsídios em razão do bilhete único e das gratuidades.

Os novos 50 ônibus já estão operando em linhas que ligam regiões periféricas ao centro da cidade. Do total, 18 ônibus articulados fazem a linha 453 – Terminal São João/Centro (via Tiradentes) e mais 7 convencionais alongados com cinco portas (dos dois lados);

A linha 433 – Terminal São João/Terminal Vila Galvão (via Anel Viário) – linha do corredor Taboão – Vila Galvão recebe dois veículos articulados e dez novos convencionais alongados (porta esquerda, totalmente acessíveis);

Já a linha 434 – Terminal São João/Centro (via Cumbica) teve a substituição de 13 carros convencionais adaptados por 13 novos veículos convencionais alongados. ■

A marca que domina TECNOLOGIA BUS-WATCH® é REI

bee creative

* Depende do misteador 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

Cartão BOM ultrapassa a marca de 6 milhões de unidades emitidas

Para celebrar o resultado, os gestores do Cartão BOM apresenta um novo aplicativo para celulares, chamado de BOM MOB, e também lançam uma ampla campanha publicitária para TV, rádio e internet

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

O Cartão BOM, que permite o acesso aos ônibus da Região Metropolitana de São Paulo e aos trens do Metrô e da CPTM (Companhia de Trens Metropolitanos), ultrapassou a marca histórica de seis milhões de cartões emitidos, ainda no primeiro semestre de 2015. Com o cartão, mais de dois milhões de passageiros são transportados diariamente pelo sistema, que conta com cerca de cinco mil veículos em circulação, além do acesso às mais de 150 estações do Metrô e da CPTM. Para comemorar um volume tão expressivo, haverá muitas novidades, como o lançamento de um aplicativo para consultar e adquirir créditos pelo celular e a ampliação dos pontos de atendimento.

A Autopass, gestora do BOM em parceria com o CMT (Consórcio Metropolitano de Transportes), lançou também uma campanha focada nas histórias vividas pelos clientes do cartão que circulam no sistema de transporte da Região Metropolitana de São Paulo, um dos maiores e mais complexos da América Latina. A peça chave da campanha é o filme de 60 segundos, com o jingle "Muita história para contar", amplamente veiculado na TV Globo durante



tudo o mês de agosto. O comercial mostra como o uso do cartão facilitou o cotidiano dos passageiros. "No vídeo, optamos por apresentar como é o dia a dia dos nossos clientes, e como é fácil se deslocar utilizando o Cartão BOM" afirma Roberto Sganzerla, assessor de Comunicação e Marketing da Autopass e do CMT.

Além do comercial, a campanha também conta com diversos spots veiculados ao longo da programação diária das rádios Bandeirantes, Nativa e Band FM, em que

os ouvintes poderão conferir o jingle e também escutar histórias reais de passageiros que utilizam o BOM. As narrativas serão publicadas no blog do Cartão BOM, que também terá um espaço para dar voz aos clientes, permitindo que todos compartilhem suas experiências. A campanha será exibida em todas as redes sociais, além de mídia de ônibus e mobiliário urbano. A peça publicitária é uma criação da agência Olé Brasil e produção da Content4leads.

Além das nove lojas e dos nove quiosques já existentes, a expectativa é inaugurar mais cinco quiosques do Cartão BOM até o final do ano nas estações do Metrô

Vila Prudente, Tatuapé, Tucuruvi e nas estações Barra Funda e Ferraz de Vasconcelos da CPTM. "A intenção é inaugurar novos pontos do Cartão BOM para facilitarmos, ainda mais, a vida de quem utiliza o transporte coletivo", complementa Rubens Fernandes Gil Filho, presidente executivo da Autopass.

Segundo João Antônio Setti Braga, presidente do Conselho Diretor do CMT, o Cartão BOM procura estar sempre mais perto do cliente para facilitar o seu uso.



Rubens Gil Filho: estratégia é oferecer produtos e serviços vinculados a mídias sociais

Ele explica que a gestão do produto é um desafio constante, pois há sempre novas funcionalidades e facilidades que podem ser oferecidas aos passageiros. “Há pouco mais de dez meses, fizemos a integração tarifária com o Metrô e a CPTM, o que possibilitou um desconto importante para os passageiros. Foi uma conquista para nós, mas ainda há muito que avançar”. Segundo Setti Braga, o CMT e a Autopass formam “o braço que faz toda a comercialização e remissão do Cartão BOM.”

De acordo com Luiz Augusto Saraiva, presidente do CMT, o Cartão BOM passou a ser aceito também no Corredor Metropolitano ABD - São Mateus/Jabaquara e em sua extensão Diadema/Berrini, e nos sistemas de trens do Metrô e da CPTM. “Essa ampliação, sem dúvida, contribuiu de maneira significativa para que o Cartão BOM pudesse atingir a marca de seis milhões de cartões.”

Setti Braga destaca que ocorreram muitas mudanças desde a época em que o produto foi lançado, ainda em papel. “Em 2007, passamos para o cartão inteligente e, desde então, fomos acumulando novas funções e diferentes usos. A grande inovação foi, sem dúvida, o Cartão BOM+, com bandeira MasterCard, lançado há quase dois anos e que vem se firmando cada vez

mais. Agora, caminhamos para pagamentos via celular e outras tecnologias.”

APLICATIVO – Luiz Augusto Saraiva resalta outras ações importantes para marcar o sucesso do produto. Uma delas é a participação na Transpúblico 2015. “No estande do Cartão BOM, durante o evento, também faremos o lançamento do aplicativo BOM MOB que será um APP exclusivo para o produto onde o cliente poderá consultar o saldo do seu Cartão BOM e BOM+ (Vale-Transporte e Comum) na função transporte e também comprar os créditos de transporte, com cartões de crédito Visa e MasterCard, e carregá-los nos validadores dos ônibus metropolitanos, nos validadores online das estações do Metrô, CPTM e dos terminais do Corredor ABD.

Gil Filho, explica que o novo aplicativo está inserido na estratégia da empresa de oferecer, cada vez mais, produtos e serviços vinculados a mídias digitais e que proporcionem novas formas de interação com o que há de mais moderno, em termos de tecnologia. O BOM MOB é gratuito e pode ser utilizado em qualquer smartphone, com tecnologia iOS (App Store) e Android (Google Play). “O aplicativo possibilita que o cliente consulte o saldo do seu cartão de transporte, compre seus créditos pelo aparelho móvel e faça o pagamento com cartão de crédito”, afirma.

O cliente pode adquirir créditos de R\$ 5 (valor mínimo) a R\$ 100 (máximo) por meio do BOM MOB. Após a aquisição dos créditos, é possível recarregar o cartão imediatamente nas lojas do Cartão BOM, nos validadores de recarga (de parede) das estações do Metrô e nos equipamentos dos terminais da Metra (Corredor Metropolitano ABD). “Se a pessoa preferir, pode recarregar o cartão diretamente no validador do ônibus, após 48 horas”, explica Gil Filho. O lançamento comercial do aplicativo será no dia primeiro de setembro.

Ainda no segundo semestre deste ano, o



Roberto Sganzerla: o comercial mostra como é fácil se deslocar utilizando o Cartão BOM

serviço será ampliado e o pagamento poderá ser feito também por cartão de débito. E para o primeiro semestre de 2016, será possível carregar o cartão através do celular, nos aparelhos que possuam a tecnologia NFC (Near Field Communication). A expectativa da Autopass é que, em cerca de um ano, sejam realizados milhares de downloads do aplicativo, com mais de 100 mil usuários ativos.

O presidente executivo da Autopass afirma que os clientes têm sido receptivos às novas tecnologias. “O BOM+, por exemplo, que além do cartão de transporte também funciona como um cartão pré-pago com bandeira MasterCard, já conquistou mais de 170 mil clientes desde seu lançamento comercial, em janeiro de 2014. É um grande sucesso, que deve conquistar ainda mais adeptos por sua praticidade e inovação”, ressalta.

A Autopass também inovou ao permitir que o cliente solicite o seu Cartão BOM pela internet e o receba em sua casa. “Disponibilizamos ainda o Recarga Fácil, em que a pessoa pode comprar créditos através do site. Outro diferencial é fazer a consulta do saldo do cartão pela página no Facebook. Queremos sempre oferecer aos nossos clientes as mais novas tecnologias”, informa Gil Filho. ■



Novos ônibus na frota de Mogi das Cruzes

CS Brasil adquire 26 novos ônibus com chassis Mercedes-Benz e carrocerias Caio, configurados com catraca dupla para agilizar o embarque e portas antiesmagamento que dão maior segurança aos passageiros

AMARILIS BERTACHINI

A CS Brasil, empresa responsável pelo transporte coletivo de Mogi das Cruzes, município da Região Metropolitana de São Paulo, já colocou em operação os 26 novos ônibus adquiridos no início deste ano para a renovação de sua frota. Os veículos têm chassis Mercedes-Benz 1721, com carrocerias modelo Apache Vip, da fabricante Caio Induscar.

Os veículos, que começaram a circular no dia 25 de julho, têm catraca dupla para agilizar o embarque e reduzir as filas de espera do lado de fora do veículo, o que ajuda a diminuir o tempo total do percurso. Uma catraca é exclusiva para pagamento da passagem com dinheiro, com cartões SIM (Sistema Integrado Mogiano) avulsos e com vale-transporte. A outra catraca aceita pagamento com todos os tipos de

cartão SIM, mas não aceita dinheiro.

Os ônibus foram configurados com portas antiesmagamento para dar maior segurança aos passageiros, com sensores que evitam o fechamento das portas enquanto estiver acontecendo o embarque ou o desembarque de pessoas.

Com 12,7 metros de comprimento e espaço interno 17% maior que o restante da frota, os novos carros são adaptados a cadeirantes, com elevadores para embarque e desembarque com dois sistemas, eletrônico e manual. Em caso de falha do acionamento eletrônico, é possível ativar manualmente o sistema, garantindo o acesso do cadeirante.

A cidade de Mogi das Cruzes tem atualmente cerca de 145 ônibus circulando para atender ao transporte de, em média,

75 mil passageiros por dia. Hoje o preço da passagem em Mogi está em R\$ 3,50. A frota tem idade média de três anos e com a chegada dos novos veículos, a expectativa é de que a média caia para 2,9 anos, bem abaixo da idade média da frota nacional, que fica na faixa de nove anos.

Segundo informações da CS Brasil, empresa que pertence ao grupo JSL, a renovação da frota com o novo perfil de veículos tem o objetivo de ganhar agilidade e oferecer aos usuários viagens mais rápidas. Em linha com esse objetivo, foram alocados colaboradores da Mogi Passes em pontos estratégicos de Mogi das Cruzes, como os terminais de ônibus, vendendo cartões SIM avulsos. A ideia é facilitar o acesso do usuário ao bilhete eletrônico e ao embarque nos ônibus.

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****




**CÂMERAS
A PROVA
D'ÁGUA!**



“ 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. ”

www.vejasuafrota.com.br



Metra recebe maior aprovação dos usuários

Pesquisa realizada pela ANTP em 2014 apurou que 75% da população de São Paulo aprovam o serviço prestado pela empresa no corredor metropolitano ABD, que liga a zona leste à zona sul

■ SONIA MORAES



Objetivo da pesquisa é apurar qual a percepção da população sobre o transporte público

A Metra obteve a maior aprovação dos usuários de transporte público com o serviço prestado no corredor metropolitano ABD, que liga São Mateus na zona leste ao bairro de Jabaquara, na zona sul. Segundo pesquisa de satisfação realizada em 2014 pela Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), o índice de aceitação obtido pela empresa foi de 75%, ficando à frente da Companhia Metropolitana de São Paulo (Metrô), que alcançou 65%. O corredor Expresso Tiradentes, que liga os bairros de Sacomã e Vila Prudente ao Parque Dom Pedro II, teve 57% de avaliação positiva.

Na comparação do valor da tarifa com a qualidade dos serviços, o corredor ABD, que é gerenciado pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU), também obteve a maior

pontuação. Segundo a pesquisa, 61% dos passageiros consideram ótima ou boa a tarifa da Metra. Em segundo lugar, aparece o Metrô, com 42% de satisfação.

A ANTP realiza a pesquisa de satisfação com os usuários do transporte público de São Paulo desde 1985 em parceria com o Metrô, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), São Paulo Transporte (SPTrans), Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss) e o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (Setpesp). O levantamento é feito em duas etapas.

“A pesquisa quantitativa procura explorar vários temas relacionados ao sistema de transporte e à situação atual do país e

a qualitativa, que inclui entrevista no domicílio das pessoas, busca extrair o que está mais latente, captando a imagem que o usuário tem do sistema de transporte”, esclarece Luiz Carlos Mantovani Nespoli, superintendente da ANTP.

O objetivo desta pesquisa, segundo Nespoli, é apurar qual a percepção da população sobre o transporte público de São Paulo para que os órgãos gestores saibam como o usuário avalia o sistema e, a partir deste feedback, tomar as medidas necessárias.

Em cada pesquisa anual a ANTP concentra o seu foco em fatos que têm se destacado na conjuntura atual do país. “É uma visão pontual que se tem do sistema naquele instante e pode medir a percepção da população ao longo do tempo”, afirma o superintendente da ANTP.

Em 2013 a pesquisa teve como foco a mobilidade urbana. “O objetivo era saber como o usuário avalia cada trecho ao longo do seu trajeto, qual a situação das calçadas, a iluminação, as condições da via, para extrair a percepção das pessoas no momento do deslocamento pela cidade”, explica Nespoli. “Abordamos também o problema da violência, a implantação de faixas exclusivas, a segregação de espaços para ônibus e as manifestações da população.”

Em 2014 a pesquisa explorou o momento vivenciado pela população, como a violência nas cidades e no sistema de transporte (no interior dos ônibus e do Metrô). O assédio das mulheres no transporte público, o problema das manifestações e o incêndio dos ônibus. Também

foram abordadas as condições do sistema de transporte, incluindo conforto, regularidade e a pontualidade.

MELHOR PONTUAÇÃO – A Metra, empresa privada, pertencente ao Grupo da Auto Viação ABC, que opera os serviços no corredor metropolitano ABD desde 1997, sendo a primeira concessão de transportes públicos do país, também se destacou em primeiro lugar nas edições anteriores da pesquisa da ANTP.

A Metra atribui o bom índice de satisfação dos usuários à agilidade do serviço, já que opera em um corredor exclusivo com 33 quilômetros de extensão, o que é sentido diretamente pela população. A empresa, que transporta quase oito milhões de passageiros por mês, informa que de cada dez pessoas que utilizam o sistema, apenas 2,5 não aprovam integralmente o serviço.

A empresa destaca que este modelo de negócio representa vantagens aos passageiros no que se refere à melhoria contínua da qualidade do transporte com inovações tecnológicas e modernização de frota visando oferecer maior e melhor capacidade de transporte de passageiros, com mais conforto e qualidade.

Esse tipo de atuação na operação de um corredor segregado, segundo a Metra, garante velocidade e menor tempo de viagem propiciando a adesão de novos passageiros e consequentemente menor utilização dos veículos particulares, que reflete na diminuição do tráfego nas cidades, contribuindo com a redução de emissões de CO₂ na atmosfera e a melhora nas condições de vida, em especial na saúde humana.

Para Maria Beatriz Setti Braga, presidente da Metra os índices de aprovação são frutos das buscas constantes por melhorias no atendimento aos passageiros, investimento em renovação de frota e em bem-estar dos funcionários e mostram que os corredores de ônibus fazem parte das soluções para a melhoria da mobilidade

ÔNIBUS A HIDROGÊNIO CONTINUAM EM TESTE

Os três novos ônibus da Metra movidos a hidrogênio ainda estão operando em teste no Corredor Metropolitano ABD. Segundo a Metra, os oito motoristas, incluindo uma mulher, já receberam treinamento, mas os veículos ainda não estão transportando passageiros.

Com tecnologia 100% brasileira e 65% de componentes nacionais, o novo ônibus hidrogênio, que custa US\$ 1 milhão, foi aprimorado, o que permitiu aumentar a capacidade para 27 passageiros sentados – a mesma capacidade de um modelo convencional a diesel. Na versão anterior podia transportar até 15 passageiros sentados porque quase metade do carro era usada

urbana. “Se houver um bom projeto, com incentivos dos órgãos financiadores, é possível desenvolver um excelente modelo de transporte sustentável em todo o país”, afirma Beatriz.

A Metra tem como estratégia futura desenvolver uma matriz energética alternativa para a operação do transporte coletivo, visando reafirmar a sua preocupação com o meio ambiente e o transporte sustentável. Em 2013 a empresa adquiriu 50 novos ônibus, sendo 30 modelos BRT de 23 metros e 20 trólebus articulados modelo BRT.

CORREDOR ABD – O corredor ABD, que é gerenciado pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU), tem 45 quilômetros de extensão, sendo 33 quilômetros ligando o bairro de São Mateus, na zona leste da capital paulista, ao Jabaquara, na zona sul, passando pelas cidades de Santo André, Mauá (terminal Sônia Maria), São Bernardo do Campo e Diadema, e mais 12 quilômetros entre a cidade de Diadema e a estação Berrini da CPTM, na zona sul de São Paulo.

Neste corredor são transportados diariamente 320 mil passageiros em 13 linhas servidas por 260 veículos, entre

para acomodar o bloco de componentes do sistema de hidrogênio.

Segundo a Metra, os ônibus movidos a célula de hidrogênio seguirá o mesmo padrão de velocidade do corredor ABD, que é de 50 quilômetros por hora. Para esses veículos não existem grandes diferenças entre os trólebus da Metra, mas são modelos silenciosos, tanto na parte interna quanto externa.

A Metra destaca que não existem cuidados especiais, pois em geral o veículo é igual aos que já existem no mercado e se assemelha muito a outras tecnologias limpas já adotadas no corredor operado pela Metra, como os trólebus, os elétricos híbridos e o E-bus movido somente a baterias.

trólebus e ônibus, que rodam cerca de 1,5 milhão de quilômetros por mês, a uma velocidade média comercial de 21 quilômetros por hora, com um intervalo médio de três minutos.

A aproximação com o passageiro é um dos aspectos valorizados pela empresa que, além de possuir um telefone para atendimento, está presente em mídias sociais como Twitter, Facebook, Youtube com o Metra TV e aposta em apresentações teatrais divertidas e educativas dentro dos ônibus abordando diversos assuntos relacionados ao dia a dia dos passageiros.

Além dos trólebus, que não emitem poluente na operação, é no corredor ABD que são testados e operados veículos com tecnologias que reduzem as emissões atmosféricas, como ônibus elétrico articulado com bateria, ônibus elétricos híbridos, ônibus a etanol e ônibus a hidrogênio. Em setembro, será apresentado um ônibus superarticulado elétrico híbrido dual, um veículo elétrico híbrido que opera também como trólebus ou elétrico puro (baterias), fabricado pela Eletra.

A Metra administra nove terminais metropolitanos e 110 paradas ao longo do corredor. ■



Volare entrega Escolarbus 4x4 para Santa Catarina

Redes municipais e estadual catarinenses utilizam ônibus Volare com tração 4x4 para transportar estudantes em locais de difícil acesso

A Volare Montadora de Veículos, unidade de negócios da Marcopolo e líder brasileira na produção de veículos leves para o transporte de passageiros, fez a entrega de três novas unidades do modelo Volare V8L 4x4 Escolarbus para o governo de Santa Catarina. Adquiridos dentro do programa Caminho da Escola do governo federal, os ônibus serão utilizados para o transporte de estudantes das redes municipal e estadual das cidades de Ituporanga, Leoberto Leal e Presidente Nereu.

Sinônimo de veículo para o transporte escolar no Brasil, o Volare Escolarbus foi o primeiro modelo brasileiro concebido especialmente para o transporte escolar,

lançado de maneira pioneira em 1999. Hoje, o Volare Escolarbus transformou-se em referência nacional. Desde a sua cor amarela até a configuração interna e robustez para garantir máxima segurança para os passageiros, cada detalhe é desenvolvido para melhor atender às necessidades deste novo segmento que surgiu no país e garantir aos alunos condução de suas casas até as instituições de ensino, diminuindo a evasão escolar.

O Volare Escolarbus com tração 4x4 foi desenvolvido para trafegar em locais de difícil acesso, muitas vezes sem estradas, onde um veículo com tração convencional não tem condições de ser utilizado.

O veículo conta com um conjunto powertrain diferente dos modelos convencionais, que possuem tração somente nas rodas traseiras. Tem eixo dianteiro tracionado e sistema de transmissão com a opção de utilização 4x2 (somente tração nas rodas traseiras), 4x4 (tração nas rodas dianteiras e traseiras) e 4x4 com reduzida.

O Escolarbus 4x4 possui ângulos de entrada e saída maiores, estepe no bagageiro traseiro, proteção especial para o cárter do motor e para o tanque de combustível. Possui carroceria com saia lateral mais alta, suspensão reforçada, sinalização diferenciada e espelhos que permitem total visualização em torno do veículo, o que

proporciona maior facilidade e segurança em manobras e deslocamentos.

Equipado com motor Cummins ISF 3.8 Euro 5, com 152 cv de potência, o Volare Escolarbus apresenta menor consumo de combustível, garantindo economia e rentabilidade. Tem capacidade para transportar 26 estudantes sentados, assoalho em alumínio, porta ampliada para facilitar o acesso de cadeirantes, janelas com vidro superior móvel e dois renovadores de ar no teto.

Conta ainda com meia parede de separação de vidro atrás do motorista, portapacotes em chapa estampada, lixeiras dianteira e traseira e rádio AM/FM. Para a melhor condução do veículo, o motorista tem à sua disposição poltrona hidráulica, desembaçador e ar quente, sirene e câmera de marcha à ré, alto falantes e sensor de estacionamento na traseira.

Com mais de 10 mil Escolarbus produzidos



Escolarbus 4x4 tem eixo dianteiro tracionado e transmissão com opção de modos 4x2 e 4x4

em oito diferentes modelos (V6L, V8L, W6, W7, W8, W9, W-L e DW9) a Volare possui a mais completa família de miniônibus do mercado. Suas várias configurações

internas permitem que o veículo tenha capacidade para transportar até 50 estudantes, dependendo das necessidades de cada município ou operador. ■

THERMO KING



MOBILIDADE URBANA COM CONFORTO E CONFIANÇA

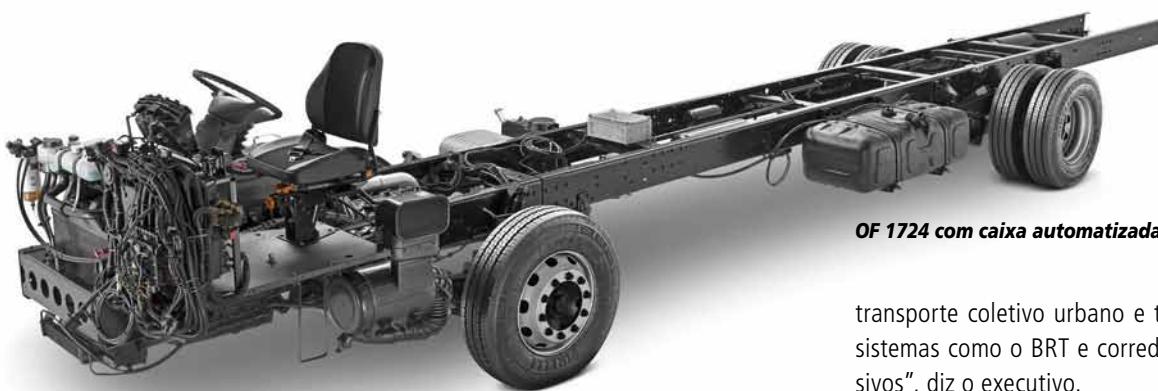
A Thermo King oferece com eficiência e qualidade uma completa linha de produtos para todos os perfis de transportes de passageiros. Rede credenciada em todo o Brasil.

Thermo King é a melhor solução para sua frota! Conte conosco!

Mercedes-Benz fornece mais ônibus para Salvador

Somando os 250 veículos modelos OF 1721 e OF 1724 comercializados em setembro de 2014, a montadora conclui em menos de um ano a venda de 430 chassis para o sistema de transporte coletivo da capital baiana

■ SONIA MORAES



OF 1724 com caixa automatizada

A Mercedes-Benz amplia sua participação em Salvador com a venda de mais um lote de 180 chassis para os consórcios de empresas que operaram o sistema de transporte coletivo da capital baiana. Neste novo negócio estão 120 chassis OF 1721 adquiridos pela Ótima Transportes e 60 unidades do modelo OF 1724 com caixa automatizada pelo Consórcio Salvador Norte (CSN).

Somando os 250 veículos desses mesmos modelos adquiridos em setembro de 2014 por outras empresas que operam o transporte coletivo, a Mercedes-Benz conclui em menos de um ano a venda de 430 chassis para o sistema de transporte coletivo de Salvador, que mantém ativo o seu programa de renovação de frota dos veículos. “Já são 320 unidades do modelo OF 1721 e 110 do OF 1724 em Salvador”, afirma Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. “Salvador é uma praça importante, pois em menos de um ano colocou

700 novos ônibus em operação no sistema de transporte.”

A aceitação cada vez mais expressiva dos ônibus Mercedes-Benz no sistema de transporte coletivo de Salvador, segundo Barbosa, deve-se à reafirmação de atributos amplamente reconhecidos pelos clientes e pelo mercado. “Nossos veículos oferecem robustez e resistência, com qualidade na operação do transporte urbano. Além disso, asseguram menor consumo de combustível, baixo custo operacional e de manutenção, garantindo rentabilidade para os clientes”, detalha o diretor.

Barbosa destaca que esta venda consolida a preferência dos clientes pelos veículos Mercedes-Benz nas renovações de frota de grandes regiões metropolitanas do país, como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Fortaleza, Vitória, São Luís, Brasília e Florianópolis. “Os ônibus da marca asseguram um elevado padrão de desempenho, conforto e segurança, atendendo a todas as demandas do

transporte coletivo urbano e também de sistemas como o BRT e corredores exclusivos”, diz o executivo.

NOVA FROTA – Com o programa de renovação de frota a cidade de Salvador pretende, até o final de 2016, reduzir de oito para 3,5 anos a idade média dos veículos, definindo para os novos ônibus uma padronização visual nas cores azul, amarelo e verde para facilitar a identificação e melhorar a fiscalização, segundo a Secretaria Municipal de Mobilidade (Semob).

Após a assinatura do contrato com Plataforma, Ótima e Salvador Norte, através do modelo outorga onerosa, foi possível garantir arrecadação de R\$ 180 milhões, que serão investidos em iniciativas para melhorar a mobilidade na cidade.

Segundo a Semob, cerca de dois mil ônibus serão adaptados para atender às pessoas com deficiência, assim como os 700 novos que já estão rodando. À medida que forem substituídos, todos terão a entrada de passageiros na dianteira. A nova frota é equipada com motor Euro 5, que emite menos poluentes do que a atual, que possui motor Euro 3. ■

CAIO



Soluções em transporte

Modelos para todas as aplicações



www.caio.com.br

CAIO
INDUSCAR

RedeTrans agrega diferentes tecnologias de transporte

Nova companhia, originada a partir da ITS Tecnologia, desenvolve sistema de integração de diferentes soluções de bilhetagem eletrônica, reduzindo custos dos operadores e ampliando o acesso aos pontos de recarga de créditos

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

A RedeTrans é uma empresa recentemente criada para ser uma rede de venda de créditos de bilhetagem eletrônica de transporte, que atua em diversos meios, como ônibus, metrô, trens e barcas, visando à melhoria da mobilidade urbana. Atualmente, a tecnologia oferecida pela companhia permite que, em um mesmo posto de serviços ou venda (POS), seja possível adquirir créditos para os cartões BOM (Bilhete do Ônibus Metropolitano), BEM (Bilhete Eletrônico Municipal), Legal (de São Bernardo do Campo) e em breve para outros cartões de transporte. A RedeTrans também disponibiliza aplicativos para celulares voltados para o transporte público.

O sistema RedeTrans incorpora as diferentes soluções de bilhetagem eletrônica, ampliando assim os locais onde os usuários podem fazer a recarga de seus cartões de transporte. Além disso, permite que se faça a recarga pelo celular e nas máquinas de autoatendimento. No futuro, o sistema também deverá abranger a comercialização de créditos para outros modais de transporte. “A RedeTrans é a primeira multiemissora e multibandeira de créditos para transporte do Brasil. A proposta é também oferecer créditos para aluguel de bikes, tickets para estacionamentos e tudo que envolver mobilidade urbana”, explica Michel Costa, diretor da RedeTrans.

A RedeTrans surgiu da necessidade de agregar as diversas tecnologias de diferentes fornecedores, facilitando a vida



Michel Costa, diretor da RedeTrans, diz que empresa vai ampliar soluções para toda a mobilidade urbana

dos operadores de transporte e dos usuários. “A empresa é uma evolução da ITS Tecnologia. A RedeTrans é a configuração comercial que foi dada aos sistemas de tecnologia da ITS. Sentimos a necessidade de ajustar comercialmente nossa soluções, por isso foi criada a companhia”, explica Costa, que já atua no mercado de tecnologia para transportes há 13 anos.

Segundo Costa, a ITS Tecnologia foi a primeira empresa do país a desenvolver e implementar um gateway (“porta de entrada ou de ligação” para interligar redes, separar domínios de colisão, ou mesmo traduzir protocolos) de distribuição e pagamento para o segmento do transporte

público de passageiros do país. “A empresa veio para resolver um problema do mercado, que era integrar as tecnologias dos operadores de transporte e dos fornecedores de bilhetagem. Além de trazer mais eficiência ao transporte, ainda resulta em custos menores”, declara.

Para facilitar a integração entre os emissores de crédito e as redes de venda, sejam próprias ou terceirizadas, a empresa criou a plataforma GWTrans, que possui uma camada onde as mensagens são traduzidas e enviadas para os emissores respeitando os padrões individuais para verificar as regras de negócio e realizar a compra de créditos. As respostas são traduzidas novamente para o padrão e enviadas de volta para os integradores. Também foi desenvolvida uma solução completa para gerenciar as redes de venda com relatórios e painéis de bordo (dashboards) intuitivos.

O conjunto de aplicações GWTrans, que é utilizado no sistema RedeTrans, oferece, além de melhorias na operação da rede de vendas, a integração de novos produtos de diferentes emissores nos POS, aparelhos móveis e terminais de autoatendimento, para a implementação de uma rede de vendas de transporte, própria ou terceirizada com todo o controle de limites de créditos, comissionamento e cobrança já integrados. Do ponto de vista técnico, a utilização dessa tecnologia oferece maior segurança de informação e proteção do investimento devido à facilidade de manutenção dos

sistemas desenvolvidos de forma modular e com arquitetura que permite integrar novas funcionalidades sem impacto nas aplicações existentes.

SOFTWARE – A solução GWTrans contempla três soluções de software. O concentrador de transações, que é um software que acolhe as transações recebidas dos terminais e de acordo com tipo de transação faz a solicitação no emissor adequado. Gestão de rede, em que parte do sistema que controla os limites de vendas por credenciado, posto de venda, terminal, comissões, contratos e cobrança (emissão de boleto e processamento dos arquivos de retorno). E um cadastro de informações da rede credenciada, com monitoramento financeiro das vendas, relatórios e gráficos, consultas de transações.

A Recarga Agora é uma solução mobile

para distribuição de créditos eletrônicos de transporte, baseada em tecnologia WebMobile (Mock-UP), sendo compatível com os sistemas Android e iOS, e em breve também para o para Windows Phone. Disponível para celulares com tecnologia NFC (Near Field Communication), para recarga imediata, e para os aparelhos sem essa tecnologia, para recarga em lista nos ônibus ou na rede de vendas. O produto é automaticamente adaptado para venda na web via desktop e integrado com outros aplicativos para celular. “A ideia é fazermos parcerias, oferecendo a solução dentro de outros aplicativos, com taxas de aquisição diferenciadas”, afirma Costa. Um dos mais importantes parceiros da RedeTrans é o Moovit, um aplicativo para transporte público, com mais de 4,2 milhões de usuários no Brasil.

A RedeTrans está integrada com os

principais provedores de bilhetagem eletrônica do país, além de manter parcerias com diversas bandeiras de transporte. A rede de vendas tem como associados: GetNet, Rede Brinks e-Pago e Qiwi. Ao todo, são mais de 200 mil pontos de venda espalhados pelo Brasil e cerca de 4,2 milhões de usuários de aplicativos. A ITS Tecnologia também oferece consultoria segmentada para mobilidade urbana e meios de pagamento para redes compradoras e instituições financeiras, administradoras de cartões de crédito e redes de varejo em diversos segmentos.

De acordo com Costa, a RedeTrans será apresentada ao setor durante a Transpúblico 2015, quando a companhia mostrará ao público todas as suas soluções de rede de vendas de créditos de bilhetagem eletrônica de transporte, que visam à melhoria da mobilidade urbana. ■

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

SEGCASH[®]

Comércio de Sistemas de Segurança

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

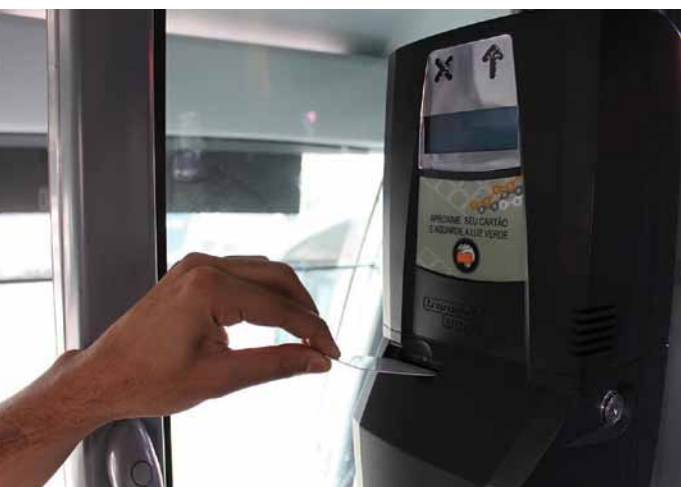
Peça à sua Encarroçadora
(Gaveta-cofre “SEGCASH”)

www.segcash.com.br

Pássaro Marron amplia serviço de bilhetagem eletrônica

O novo sistema já está disponível em 19 linhas rodoviárias controladas pela EMTU e a meta da empresa é adotar o uso do cartão Passe Fácil nas linhas do Vale do Paraíba e Litoral Norte de São Paulo

SONIA MOARES



A Pássaro Marron, empresa que presta serviço de transporte municipal, intermunicipal e interestadual, avança no seu programa de investimento em pagamento eletrônico, com a implantação do sistema de bilhetagem em mais cinco linhas rodoviárias controlada pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), nas cidades de Pindamonhangaba/Taubaté, Jambeiro/Çaçapava, São José dos Campos/Çaçapava, São José dos Campos/Taubaté e Pindamonhangaba/São José dos Campos. O novo serviço, que começou a ser implantado dia cinco de julho, na linha que atende o trecho de Pindamonhangaba à Guaratinguetá, já está disponível em 19 linhas rodoviárias.

O usuário terá acesso ao sistema por meio do cartão passe fácil, que é adquirido gratuitamente (só paga os créditos). Segundo Rodrigo Ferreira, gerente do

projeto, este cartão trará melhorias na prestação de serviço aos usuários e no gerenciamento do sistema de transporte. Também garantirá maior segurança nos ônibus e terminais, com a diminuição do volume de dinheiro a bordo, além da redução no tempo de embarque e desembarque.

“Além da garantia de reembolso do saldo dos créditos em caso de perda e roubo, o cartão garante maior agilidade no embarque e desembarque, mais facilidade e agilidade na recarga e flexibilidade para o usuário, podendo ser usado em qualquer linha rodoviária da EMTU da Pássaro e Litorânea”, esclarece o gerente.

A meta da empresa, segundo Ferreira, é implantar o sistema de bilhetagem eletrônica em todas as linhas rodoviárias da EMTU que a Pássaro Marron e Litorânea atendem (Vale do Paraíba e Litoral Norte).

Ferreira garante que o novo sistema de bilhetagem não causa fila no momento do desembarque dos ônibus. “O que existe inicialmente é uma mudança de cultura, tanto por parte da empresa como dos nossos clientes”, explica o gerente. “Mas enxergamos como uma necessidade a implementação de tecnologia embarcada, pois, além de trazer vantagens para nossos clientes, nos alimenta com informações que nos dará condições de melhorar muito a nossa prestação de serviços e o

gerenciamento do sistema de transporte.”

Desenvolvido pela Transdata Smart, este sistema de bilhetagem da Pássaro Marron, será ativado assim que o usuário embarcar no ônibus e entregar a passagem ou o dinheiro para o motorista. Ele receberá um cartão eletrônico para passar pela catraca que permanecerá com o passageiro até o momento do desembarque.

Chegando ao destino, o passageiro deverá aproximar o cartão no validador conforme instruções descritas no próprio aparelho. Em seguida, é necessário depositar o cartão no local indicado. Um sinal verde se acenderá e o passageiro poderá desembarcar.

O cartão Passe Fácil é dividido em três categorias: comum, estudante e pagante embarcado. O comum é recarregável e intransferível. Para adquirir, é necessário comparecer a uma das agências da Pássaro Marron e Litorânea e fazer o cadastro na hora. A primeira via é gratuita.

O cartão estudante pode ser adquirido por meio do cadastro no site www.emtu.sp.gov.br/passe. Após a liberação da EMTU, deverão comparecer a uma agência mais próxima com os seguintes documentos: uma foto 3x4, RG, CPF e carteirinha da EMTU carimbada pela instituição de ensino no mês vigente.

Já no cartão pagante embarcado o usuário paga a passagem diretamente para o motorista e recebe esse cartão com o trecho a ser seguido. Ao desembarcar, o cartão deve ser depositado no coletor. ■

ABASTEÇA COM SHELL EVOLUX DIESEL S-10 E ECONOMIZE ATÉ 3%*

**LINHA SHELL EVOLUX.
SUA FROTA PRECISA DESTA PERFORMANCE.**



ABASTEÇA E APROVEITE OS BENEFÍCIOS EXCLUSIVOS* DE SHELL EVOLUX DIESEL.

- Economia de até 3% no consumo de combustível.
- Menores custos de manutenção.
- Maior potência e melhor performance do motor.

Disponível nas versões S-10 e S-500.
Saiba mais em www.shell.com.br
e conheça também Shell Evolux Arla 32.
Central de Atendimento: 0800 728 1616.

Shell
Evolux
Diesel S-10



FACEBOOK.COM/W/WTBRASIL

A marca Shell é licenciada para Raízen, uma joint venture entre Shell e Cosan. *Estes benefícios refletem os resultados de testes feitos pela Shell em motores a diesel de caminhões e ônibus com o Shell Evolux Diesel, quando comparado ao diesel comum de mesmo teor de enxofre, podendo variar de acordo com o tipo de veículo.

Aplicativo facilita usuário de fretamento

Fretado Alphaville testa solução da Fretget que disponibiliza informações aos passageiros sobre o horário de chegada do ônibus e adota módulo que reduz tempo gasto na emissão de boletos de pagamento

■ AMARILIS BERTACHINI



A região de Barueri, município da Região Metropolitana de São Paulo, passou por uma grande expansão na última década em decorrência da chegada de novas empresas atraídas pelos incentivos fiscais oferecidos pela cidade. Esse movimento gerou aumento de demanda por serviços de fretamento para transportar trabalhadores da capital paulista e de cidades do interior como Campinas, Americana, Sumaré e Valinhos até o local.

A Fretado Alphaville tem 28 linhas de ônibus que fazem essas regiões e para aprimorar a eficiência do serviço apostou em novas ferramentas de gestão que vêm lhe rendendo resultados positivos. Uma delas foi a adoção do módulo de gestão da Fretget, startup que desenvolve soluções para empresas de fretamento, que reduziu o tempo de emissão dos boletos de cobrança para os passageiros de 15 para

três dias. Segundo Sinézio Beltrão, diretor da Fretado Alphaville, antes dessa ferramenta, todo o processo era mais demorado, desde o cadastro de clientes até a emissão dos boletos de cobrança. Só o cadastro dos passageiros demorava em torno de três a quatro minutos e hoje é feito em 30 segundos. “Posso fazer até pelo celular, o sistema permite total controle de pendências, o que facilita as cobranças e permite melhor uso do tempo de nossos colaboradores”, declara Beltrão.

Agora a empresa está testando um aplicativo que disponibiliza para os passageiros informações sobre onde o ônibus está e em que horário o fretado deve chegar no ponto de espera. “Esse aplicativo foi o que mais nos chamou a atenção. Está sendo muito válido”, conclui Beltrão, que começou a usar essa solução em fevereiro deste ano.

De acordo com Pedro Folim, diretor da Fretget, o chamado “módulo de rastreamento” faz o controle de toda a frota da empresa em tempo real, através de um dispositivo que envia a localização das linhas e também disponibiliza aos passageiros informações sobre quando o fretado vai chegar ao seu ponto.

“A pessoa às vezes sai no meio de uma reunião porque está no horário do fretado passar e ao chegar ao ponto fica sabendo que o veículo ficou parado em um congestionamento e ela é obrigada a ficar esperando no ponto, sujeita a tomar chuva, a ser assaltada, perdendo um tempo em que poderia estar trabalhando ou esperando em outro lugar, com mais conforto, pelo fretado”, exemplifica Folim.

As soluções Fretget são divididas em três frentes: a de gestão, que é um módulo que faz toda a gestão administrativa e financeira das empresas de fretamento; o módulo de rastreamento, que faz o rastreamento em tempo real das linhas e disponibiliza informações aos passageiros através de aplicativo; e a parte social, que é um portal de busca e divulgação de linhas. Esse portal de busca está sendo lançado este mês. O passageiro que quer saber se existe serviço de fretamento para o seu destino coloca no programa a origem e o destino desejado e consegue acessar todas as linhas cadastradas no sistema para esse trajeto.

A Fretado Alphaville tem uma frota de 67 veículos, entre ônibus rodoviários, micro-ônibus, vans e alguns carros executivos. Os ônibus se concentram nos modelos das encarroçadoras Irizar e Marcopolo, com chassis Mercedes-Benz e Scania.

A empresa se especializou no ramo de fretamento individual: as pessoas entram em seu site, pesquisam se há linhas disponíveis para o destino que precisam e contratam o serviço. Sua carteira de clientes individuais já soma 1.200 pessoas, além de outras 600 que a empresa transporta no contrato de serviço de fretamento contínuo para quatro empresas da região. ■



SOLUM

Com Ar-Condicionado

Cinto de segurança salva vidas.



VOLKSBUS chassi 9.160 OD Plus

Liberdade para qualquer rota. Apoio para todo o percurso. Conforto para os passageiros.

O novíssimo Solum vem equipado com ar-condicionado de teto com 90.000 BTU/h e pode ser entregue em duas versões de janelas: uma com vidro colado total ou superiores móveis.

Tudo concebido com inéditos conceitos de design, ergonomia, conforto e segurança.



FÁBRICA

AMD Encarçoadora e Implementadora do Brasil Ltda.
Rua Victório Milani, 125
95095-107 - Caxias do Sul - RS
Tel.: 54 3220-1550

DISTRIBUIÇÃO

Apta Caminhões e Ônibus
Estrada Galvão Bueno, 6597
09842-080 - São Bernardo do Campo - SP
Tel.: 11 4359-9000

www.amdimplementadora.com.br



AMD

Scania participa do turismo industrial de São Bernardo do Campo

A Scania participa do turismo industrial da prefeitura de São Bernardo do Campo (SP) com uma intensa programação para seus visitantes que inclui visita às linhas de produção de motores, transmissão, cabines e chassis. Ao término da programação o grupo pode fazer um test-drive com um caminhão em circuito fechado.

O programa explora o potencial da região como polo de oportunidades, resultado da parceria da prefeitura, do setor produtivo e de empresas de turismo. Maior parque fabril da América Latina, berço da indústria automotiva nacional, o ABC paulista reúne mais de 1.600 estabelecimentos industriais. "O programa foi criado pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Trabalho e Turismo com o intuito de dar

identidade turística ao município, com destaque para as indústrias", explica Fernando Bonísio, chefe da divisão de turismo da cidade e coordenador do projeto.

A participação da Scania contribui para o desenvolvimento de São Bernardo do Campo, onde está presente há 58 anos, mas também fomenta a troca de conhecimento com setores industriais do Brasil e de outros países, universitários e futuros colaboradores, que após as visitas consideram viver na cidade em busca de uma oportunidade nas empresas da região.

A visita à Scania normalmente fecha a programação semanal, sempre realizada em dois períodos, e tem como principal público-alvo os estudantes.

Vix Logística compra 134 ônibus Marcopolo



A Vix Logística, empresa do Estado do Espírito Santo, adquiriu 134 ônibus Marcopolo – 92 modelos Ideale, 38 Viaggio 1050 e quatro Senior Turismo. Com diferentes configurações, os veículos serão utilizados em serviços de fretamento no Pará, Bahia e Espírito Santo.

"A operadora adquiriu diferentes veículos para elevar o padrão de qualidade do transporte de fretamento. O investimento da Vix Logística é um exemplo que deve ser replicado pela estratégia de incorporar diferentes modelos de

ônibus, adequados às características de cada serviço e suas necessidades", explica Paulo Corso, diretor de operações comerciais da Marcopolo.

Das 92 unidades do Ideale adquiridas, 20 serão destinadas para o transporte de passageiros no Espírito Santo e as outras 72 vão circular na cidade de Parauapebas, no Pará. Equipados com chassi Mercedes OF 1722, os ônibus têm 12,5 metros de comprimento, sistema de ar-condicionado, suspensão a ar e controle para monitoramento de frota.

Iveco Bus entrega seis ônibus para empresa mineira



A Iveco Bus entregou seis unidades do chassi 170S28 para a Transmoreira, empresa de Contagem (MG), que tem forte referência no mercado de fretamento de ônibus e trans-

porte urbano em Minas Gerais.

A aquisição dos novos ônibus Iveco faz parte do plano de renovação de frota da companhia e tem como objetivo atender a crescente demanda de fretamento. "Atualmente possuímos mais de 600 ônibus dentro do grupo, que é formado por três empresas: Transmoreira, Rio Negro e Boa Viagem", esclarece Edward Moreira, diretor do grupo Transmoreira.

"Hoje somos a maior empresa de transporte privado do

Estado de Minas Gerais e, para manter o atendimento de primeira linha, realizamos investimentos constantes, mantendo uma frota com idade média de dois anos", afirma Moreira.

Além da prestação de serviços nas linhas metropolitanas da região, os novos ônibus serão utilizados por trabalhadores da fábrica da Fiat, em Betim (MG). "Nós temos uma ligação muito forte com o grupo Fiat. A nossa parceria, para o transporte de funcionários, tem mais de seis anos", comenta.

Para o diretor de Negócios de Ônibus da Iveco, Humberto Spinetti, a parceria com empresas de renome é muito importante para a marca. "Nós nos identificamos com o grupo Transmoreira. A busca por conforto, qualidade e segurança também é prioridade dentro da nossa casa. A Iveco Bus é uma marca líder no mercado europeu de transporte de passageiros e agora mostra também no Brasil porque é referência mundial em inovação e qualidade", declara.

BYD EM CAMPINAS: MOBILIDADE SUSTENTÁVEL TOTALMENTE BRASILEIRA



240 Km de Autonomia



250 Km de Autonomia



270 Km de Autonomia



BYD BRASIL

A BYD construindo sonhos de um futuro melhor
para o Brasil: Emissão Zero, Alta autonomia
e Baixo Custo Operacional



Avenida Antonio Buscato, 230 - Campinas | SP | Brasil | CEP 13069-119 | +55-19-3514-2550
Rua Oscar Freire, 2250, Cj.402 - São Paulo | SP | Brasil | CEP 05409-011 | +55-11-2308 8137
facebook.com/bydcompany twitter.com/bydcompany youtube.com/bydcompany www.byd.com

Dez mil quilômetros de faixas exclusivas para ônibus em 110 cidades

NTU vai propor que governo financie 10 mil quilômetros de faixas exclusivas para ônibus para melhorar a mobilidade em cidades com mais de 250 mil habitantes

■ ALEXANDRE ASQUINI

Ainda neste ano, o governo federal deverá receber da Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano (NTU) um estudo mostrando a viabilidade e a importância da implantação de 10 mil quilômetros de faixas exclusivas para ônibus em cidades com mais de 250 mil habitantes – cerca de 110 municípios, se considerada a estimativa populacional do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) referente ao ano de 2014. Além da delimitação das faixas dentro de critérios técnicos, o projeto deverá levar em conta a implantação de fiscalização eletrônica e o fornecimento de informações sobre trajetos e horários para os usuários. A NTU proporá que o governo federal financie a iniciativa com

recursos a fundo perdido, dentro dos R\$ 50 bilhões prometidos para ativar o Pacto Nacional de Mobilidade Urbana estimulado pelo próprio governo e que foi objeto de uma resolução do Conselho Nacional das Cidades aprovada em 2014.

O tema da qualificação dos sistemas de transporte público nas cidades avançou consideravelmente depois das manifestações de junho de 2013. Porém, o destaque nesse debate ficou mais para os sistemas estruturadores, como os serviços de BRT (Bus Rapid Transit), e menos para ônibus convencionais, que servem a praticamente todo o território urbano, do centro às periferias, e, por essa razão, são fundamentais para atender às necessidades de

deslocamento na maior parte da população em grandes e médios centros. Os ônibus comuns recolhem e deixam as pessoas nos pontos de parada mais próximos das residências, escolas, hospitais e trabalho ou de lazer, e possibilitam a integração com os sistemas de maior capacidade.

Em termos de extensão, os 10 mil quilômetros de faixas exclusivas representam três vezes mais o conjunto de todos os sistemas de priorização dos ônibus já em operação, em obras ou em fase de projeto existentes no País. Um levantamento feito pela NTU com base em dados de diferentes fontes, incluindo três ministérios, revela que o conjunto das infraestruturas de priorização dos ônibus tem extensão total de

3.271 km, com 419 sistemas em 79 cidades; 132 sistemas estão em operação, 58 em obras e 229 no estágio de projeto.

O levantamento hierarquiza os sistemas em três categorias. Na categoria BRT, de maior complexidade, estão elencados 94 sistemas concernentes a 33 cidades de 19 unidades da federação; há 18 sistemas sem operação, 19 em obras e 57 no estágio de projeto, com 1.150 km de extensão. Os corredores compreendem 194 sistemas referentes a 61 cidades de 22 unidades da federação; são 28 sistemas em operação, 35 em obras e 132 na fase de projeto, com 969 km de extensão. As faixas exclusivas dizem respeito a 130 sistemas de 34 cidades em 17 unidades da federação; são 86 sistemas em operação, quatro em obras e 40 na fase de projeto, com 1.152 km de extensão.

PROPOSTA RETOMADA

A proposta da NTU não é nova. No segundo semestre de 2013, na esteira das manifestações de junho daquele ano, a entidade havia proposto medida semelhante ao governo federal, sem êxito. Naquela ocasião, como forma de qualificar o transporte público, a ideia era implantar no período de 12 meses, em caráter emergencial, 4 mil quilômetros de faixas exclusivas para ônibus em 46 municípios brasileiros, incluindo todas as capitais e cidades com população superior a 500 mil habitantes. Na ocasião, foi divulgado o manual "Faixas exclusivas de ônibus urbanos – experiências de sucesso", com informações sobre como podem ser implantadas as faixas e relatos a respeito dos casos do Rio de Janeiro, Goiânia e São Paulo. Essa publicação assinala que as faixas exclusivas poderiam ser implantadas rapidamente – no período de um a seis meses –, a um custo situado entre R\$ 100 mil e R\$ 500 mil por quilômetro, utilizando os ônibus que já estão em operação nas cidades e

com a grande vantagem de não envolverem desapropriações. Outros atributos positivos da ideia, de acordo com a entidade, são a fácil associação do projeto com a área urbana do entorno, a redução do consumo de combustíveis

– estima-se que até 30% –, e a diminuição da emissão de poluentes em até 40%, além da redução em até 40% do tempo de viagem, revitalização da área urbana objeto da intervenção e melhoria da mobilidade da cidade. ■

A batalha pelo espaço viário



A motivação da NTU em insistir que o governo federal participe do esforço de implantação de faixas exclusivas é mais um fato a demonstrar que está em curso nas cidades brasileiras uma batalha pelo espaço viário, hoje dominado pelos automóveis. De acordo com o diretor substituto do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Ronaldo Camargo, no fim de abril de 2015, estavam em circulação no País 47,51 milhões de automóveis, o que representa cerca de 30 milhões de unidades a mais do que havia em 1998, ano em que o Código de Trânsito Brasileiro entrou em vigor. O número de motos foi multiplicado por seis nesse mesmo período, chegando, agora, a 19,05 milhões de unidades. A maioria desses autos e motos transita pelo inelástico conjunto de ruas e avenidas dos grandes e médios centros urbanos, junto com uma boa parcela dos 12 milhões de veículos de transporte de

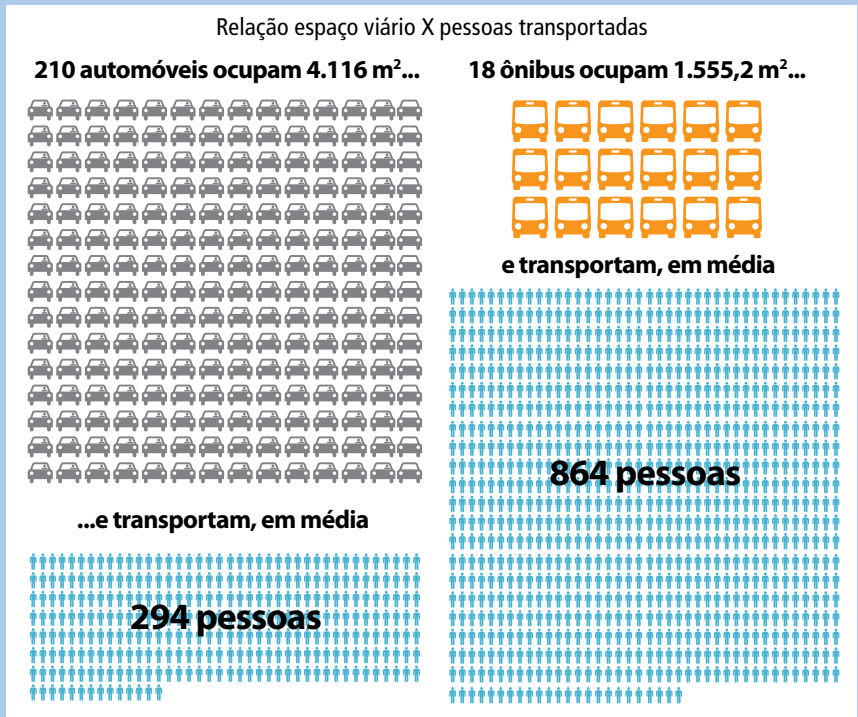
cargas ou destinados a serviços diversos – caminhões, caminhonetes, camionetas e utilitários. Resulta disso a falta de espaço para que os veículos de transporte público urbano possam desenvolver velocidades minimamente adequadas para oferecer uma viagem rápida, a custos operacionais razoáveis e com o mínimo possível de consumo de combustíveis e emissão de poluentes.

O transporte público urbano somente conseguiu reunir melhores condições para pensar em participar da batalha depois que foi editada, no início de 2012, a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12), que redefiniu os critérios de uso do espaço viário, fixando como diretriz a prioridade dos modos de transportes não motorizados (caminhar, andar de bicicleta) sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; tal diretriz subverte totalmente o

A batalha pelo espaço viário...

→ modelo construído ao longo do Século 20, e que ainda está enraizado fortemente na sociedade, de que a prioridade cabe aos automóveis e outros veículos motorizados privados. A Lei de Mobilidade Urbana também adota o princípio da equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, o que significa dizer que deve imperar o equilíbrio na distribuição do espaço viário, de modo que tal espaço seja equanimemente dividido pelos meios de deslocamento, levando em consideração o percentual de pessoas que utilizam cada um deles. O que ocorre atualmente é que os automóveis, mesmo transportando somente cerca de 30% das pessoas, acabam açambarcando 80% ou mais do espaço destinado à circulação de veículos. Para que se tenha uma pista que preserve um bom espaço para circulação e estacionamento de autos e motos, é comum que as calçadas sejam mantidas estreitas e obstruídas e que não se pense na implantação de infraestruturas seguras para o trânsito de bicicletas. Além disso, os ônibus arcam com o ônus dos congestionamentos formados essencialmente pelo grande número de automóveis em circulação ou estacionados. Há, portanto, uma distorção em relação ao que determina a lei.

Para dar uma ideia do caráter dessa distorção, em uma recente apresentação pública, o secretário municipal de Transportes de São Paulo, Jilmar Tatto, mostrou a foto de uma avenida paulistana congestionada e quantificou cada tipo de veículo presente na imagem, estimando o número de pessoas transportadas em cada um deles e o tanto de espaço da via que esses veículos e pessoas ocupariam. Nesse exercício, os 18 ônibus da fotografia, levando em conta 60% de lotação, transportariam 864 pessoas, as quais, no conjunto, ocupariam 1.555 m² do espaço viário, significando 1,8 m² por pessoa; esses veículos coletivos,



também considerados em conjunto, emitiriam 69 de CO₂ (dióxido de carbono), significando que cada um dos seus ocupantes seria responsável pela emissão de 0,08 kg de CO₂. Já os 210 automóveis contados na imagem, com a ocupação individual média de 1,4 pessoa por veículo, transportariam tão somente 294 pessoas (três vezes menos que os ônibus) e ocupariam 4.116 m² de espaço viário (mais de duas vezes e meia o espaço ocupado pelos veículos coletivos), significando 14m² por pessoa; o conjunto dos veículos emitiria 429 kg de CO₂, o que equivaleria a 1,46 kg por pessoa. Se a área ocupada pelos carros fosse utilizada apenas pelos ônibus, seria possível transportar mais 2.286 pessoas. A fotografia apresentava ainda 28 motos e oito caminhões, considerados como transportando apenas uma pessoa cada qual.

SISTEMA PIONEIRO

Antes mesmo de poder contar com os dispositivos da Lei de Mobilidade Urbana, no período entre fevereiro e abril de 2011, a

cidade do Rio de Janeiro oficializou a implantação de um modelo de faixa exclusiva para ônibus denominada BRS (Bus Rapid Service). A proposta visava tirar os ônibus dos da desordem e da falta de espaço que os congestionamentos alimentam. A primeira implantação de um sistema desse tipo correspondeu ao BRS Copacabana, com 4 km de serviço na Avenida Nossa Senhora de Copacabana e 3,5 km nas ruas Barata Ribeiro e Raul Pompeia. Atualmente, há oito sistemas de BRS implantados em diferentes áreas da cidade, totalizando quase 50 km e mais de 260 pontos de parada escalonados.

Além de Copacabana, os sistemas estão operando entre Ipanema e Leblon, na Avenida Rio Branco e Rua Primeiro de Março, nas pistas centrais e laterais da Avenida Presidente Vargas, na ligação entre o Largo do Estácio e Largo da Carioca, e também em vias da Tijuca, Meier, Botafogo. O mais recente BRS foi implantando no início de junho de 2015, na Rua Teodoro da Silva, em Vila Isabel; tem 2,1 km de extensão,

mobitec

A Luminator Technology Group Company

APRESENTA NOVAS SOLUÇÕES NA TRANSPÚBLICO 2015

www.tangocomunicacao.com.br



MobiStop:

Sistema de próxima parada que oferece ao usuário informações sobre o próximo destino do veículo.



CCTV:

Sistema de monitoramento de ambientes do transporte público.



Linha SmartLED:

Geração de itinerários SMD, mais sustentabilidade para sua frota.

OPINIÃO DO CLIENTE

CARRIS PORTO-ALEGRENSE

A Carris é a empresa mais antiga de transporte coletivo em atividade do país. Surgiu a partir da autorização do imperador Dom Pedro II, via decreto publicado em 19 de junho de 1872. Na época, Porto Alegre era uma pacata província de 44 mil habitantes, que recém havia completado 100 anos de fundação. A empresa, inicialmente, operava bondes puxados por mulas, até que, em 1908, inaugurou o serviço de bondes elétricos, desativado somente em 1970. Em 1928, a Carris passou também a oferecer o transporte por ônibus para as localidades em que as linhas de bonde não chegavam. Hoje, a Carris detém 30 linhas com 377 ônibus em sua frota, sendo 208 deles com ar condicionado, 127 com câmbio automático e 231 com recursos de acessibilidade para atender pessoas com deficiência, como piso baixo e elevador APD. Diariamente, os veículos da Carris conduzem cerca de 250 mil pessoas, percorrendo um total de 77 mil km. A empresa possui em torno de dois mil funcionários e opera em regime de sociedade de economia mista, com o controle acionário da Prefeitura de Porto Alegre, com mais de 99% das ações. Em 1999, a Associação Nacional dos Transportes Públicos concedeu à Carris o prêmio de melhor empresa de ônibus urbano do país. Em 2003, a empresa conquistou o Prêmio Nacional de Gestão Pública do Governo Federal. Desde 2000, durante 16 anos consecutivos, a pesquisa da Revista Amanhã aponta a Carris como a empresa de ônibus mais lembrada pelos porto-alegrenses.

A Mobitec é fornecedora da Carris há mais de 10 anos, tendo cerca de 1500 itinerários eletrônicos instalados na frota e possibilitando um atendimento de assistência

técnica, em casos de necessidade, em até, no máximo, 12 horas. O Gerente de Manutenção da Carris, João Luis Bertini da Silva, fala sobre a relação com os fornecedores: "o segmento automotivo é muito competitivo. É necessário encontrar soluções dentro da limitação de orçamento e de tarifa. Buscamos produtos de qualidade e alta tecnologia, pós-venda, atendimento ágil para as demandas e treinamentos para a equipe de manutenção, para que seja possível efetuar pequenos reparos e programações de destinos de rotas, pois a Carris hoje possui linhas transversais, radiais e circulares que ligam pontos estratégicos de Porto Alegre. Por isso, relações de parceria com nossos fornecedores proporcionam a possibilidade de possuímos soluções que geram economia para empresa e conforto ao usuário".

A Mobitec instalou como forma de demonstração, no ônibus 0819 da Carris, a solução MobiStop, que consiste em um sistema de próxima parada com anunciador de destinos. O Engenheiro Mecânico da Carris, Eduardo Marocco de Siqueira, explica que "esta solução da Mobitec beneficiou bastante o trabalho do motorista e do cobrador durante o auxílio aos passageiros, no caso de informar as paradas e finais de linha, e também, no caso de turistas que vêm a Porto Alegre sem conhecer muito bem a cidade e acabam sendo favorecidos pela solução que facilita a localização das paradas. Um dos benefícios se relaciona com a agilidade na informação em ônibus lotados, pois o passageiro que está sentado atrás, distante do motorista e do cobrador, consegue visualizar a rota do ônibus, o nome das ruas durante o trajeto e outras informações sobre seu ponto de destino".

João Luis Bertini da Silva

Gerente de Manutenção
da Carris Porto-Alegrense



Foto: Bruno Kriger

A batalha pelo espaço viário...

- com duas faixas de circulação exclusiva para ônibus, com 11 pontos escalonados para receber dois grupos de linhas, sendo também permitida a utilização por táxis que estejam transportando passageiros. A fiscalização é exercida por radares e por agentes da guarda municipal.

Vale a pena conhecer um trabalho assinado por membros das equipes técnicas do RioÔnibus – Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro e da Fedtranspor – Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro, intitulado “A consolidação da rede de BRS do Rio de Janeiro”, levado ao 20º Congresso da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e disponível na biblioteca do portal desta entidade. Esse estudo mostra, entre outras informações relevantes, que o corredor Nossa Senhora de Copacabana, do BRS Copacabana, ocasionou redução de 50% do tempo de viagem. “Claro que nem todos os corredores apresentam um ganho dessa magnitude, mas todos eles têm, no mínimo, um ganho com a reorganização e racionalização das linhas e informações aos usuários. No contexto carioca, os tempos de viagem nos BRSs têm sido reduzidos em percentuais que variam entre 10% (Ipanema/Leblon) e 50% (Copacabana)”, assinala o estudo.

ESTÍMULO ÀS FAIXAS

O fato de o Rio de Janeiro adotar sistemas de faixas exclusivas jogou luzes sobre esse tipo de solução para aumentar a velocidade dos ônibus, mas outros dois fatores também impulsionariam o debate a respeito: as manifestações de junho de 2013, que, apesar de seu caráter difuso, tiveram um foco importante na questão do transporte público, e o programa de faixas exclusivas na capital paulista, iniciado naquele mesmo ano.



O tempo de viagem no BRS Copacabana foi reduzido em 10%

A Prefeitura de São Paulo fixou diretrizes para implantação das faixas exclusivas, estabelecendo que se destinasse apenas à circulação de ônibus, e que deveriam possibilitar o aumento na velocidade média dos ônibus e maior oferta de lugares no sistema de transporte coletivo. A implantação seria acompanhada da aplicação de sinalização horizontal, placas de regulamentação e de sistema de fiscalização eletrônica. Seriam definidas vias arteriais com mais de duas faixas de rolamento por sentido e em que houvesse mais de 30 veículos coletivos trafegando por hora, e a prioridade recairia sobre ruas e avenidas em que a velocidade média dos ônibus estivesse abaixo de 12 km/h. Deveria ser feito o controle operacional do ônibus na via – operação assistida – e a infraestrutura seria concebida em rede, garantindo conectividade com outras estruturas do sistema de transporte.

O secretário Jilmar Tatto informa que até junho de 2015 haviam sido implantados 476,8 km de faixas exclusivas para ônibus com resultados positivos. Ele destaca alguns casos de êxito, como a Avenida Dona Belmira Marin, na Zona Sul – por onde passam 23 linhas, com 159 ônibus/hora no pico e 202 mil passageiros por dia útil; ali, a velocidade saltou de 9,5 km/h para 25,2 km/h, um incremento de 165%, conforme dados fornecidos pela Companhia

de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP). Na Avenida Jaguaré, na Zona Oeste, com 12 linhas, 52 ônibus/hora no pico e 50,5 mil passageiros por dia útil, a velocidade saltou de 10,8 km/h para 44,9 km/h, um aumento de 317%. Segundo o dirigente, a redução do tempo viagem representa, em média quatro horas de ganho por semana para cada usuário do sistema.

Em 15 de junho de 2015, Tatto apresentou na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo a dissertação de mestrado justamente sobre as faixas, intitulada “Mobilidade urbana em São Paulo: aplicação de soluções imediatas e eficazes”, desenvolvida sob a orientação do professor Eduardo Mario Dias, do Departamento de Engenharia de Energia e Automação Elétricas daquela unidade. De acordo com a divulgação feita em agosto pela USP, na tese, o secretário afirma ter constatado aumento da velocidade média dos ônibus de 13,7 km/hora, antes da implantação das faixas exclusivas, para 20 km/h, em 2014, na média nos picos da manhã e da tarde. A pesquisa sustenta ainda que o uso de tecnologias e a reestruturação dos semáforos também contribuíram positivamente para a melhoria da mobilidade urbana. ■

PROMOÇÃO MAIS POR MENOS



Ganhe 20%
de desconto
nas compras
acima de R\$ 2.000



Banco duplo
Marcopolo

Tecido
Courvin



Tecido
Narvalhado



Apoio de braço
Marcopolo Móvel



Apoio de braço Comil



Encosto Caio



Banco motorista



Apoio de braço
Marcopolo Audace

Peça agora pelos Tels.:

21 3371 - 3350

21 2471 - 3575

21 2471 - 4346

Confira toda a linha de
produtos em nosso
site e aproveite!



www.tranzabiks.com.br

Promoção não cumulativa e válida enquanto durarem nossos estoques.

Ainda não há uma solução para as tarifas



Em tempos de inflação e de desemprego em alta com arrecadação em baixa, o reajuste das tarifas do transporte público urbano se coloca como uma provável fonte de desgaste para os governantes, em especial os administradores municipais a quem cabe portar as más notícias e administrar as frustrações no campo da mobilidade urbana. Duas capitais que tiveram as tarifas dos ônibus majoradas no início do segundo semestre de 2015 enfrentaram manifestações nas ruas – Belo Horizonte, que elevou a tarifa de R\$ 3,10 para R\$ 3,40 (9,7%) e Natal, onde o preço do serviço subiu de R\$ 2,35 para R\$ 2,65 (12,7%).

Passados mais de dois anos das jornadas de junho, o país ainda não encaminhado uma solução definitiva para a questão tarifária. Recentemente, falando como vice-presidente da Frente Nacional de Prefeitos (FNP) para assuntos de Mobilidade Urbana, o prefeito de Sorocaba, Antônio Carlos Panunzio, voltou a reivindicar o direcionamento dos recursos da CIDE/Combustíveis aos municípios e regiões metropolitanas para que possam

Para Carlos Henrique de Carvalho, do IPEA, fundo pode ser uma alternativa para resolver composição tarifária

subvencionar o transporte público. “É preciso que tenhamos condições de manter e até mesmo de aumentar os subsídios, mas não é possível mais fazê-lo com base exclusivamente nos tesouros municipais”. Muito frequentemente, dirigentes da Frente Nacional de Prefeitos têm afirmado que os recursos públicos municipais direcionados para minimizar o impacto de aumentos nas tarifas dos transportes normalmente fazem falta em outras áreas de atendimento à população mais pobre, razão pela qual se torna importante definir outras fontes de custeio. Tramitam na Câmara dos Deputados as Propostas de Emenda Constitucional (PEC) 179/2007 e 307/2013, que destinam recursos da Cide-Combustível para o financiamento de programas de subsídio às tarifas de transporte coletivo; já foi criada em 31 de março de 2015 mas ainda não foi composta a comissão especial que proferirá parecer sobre o tema. Se aprovada na Câmara, essa matéria seguirá depois para o Senado.

Em recente explanação pública, o diretor de gestão econômico-financeira da São Paulo Transportes (SPTrans), Adauto Faria, informou que os subsídios na capital paulista suportam 1,432 bilhão de embarques por ano a um custo anual de R\$ 1,809 bilhão. Desse total, as políticas sociais concernentes ao transporte público na cidade de São Paulo – incluindo

gratuidades para idosos e pessoas com deficiência e gratuidades educacionais – totalizam 584 milhões de embarques anuais a um custo de R\$ 1,3 bilhão, o que representa 72% do total dos subsídios. Por sua vez, as integrações ônibus-ônibus e ônibus-trilhos, com 848 milhões de embarques, têm custo de R\$ 512 milhões por ano, perfazendo um total geral de 1,432 bilhão de embarques a um custo anual de R\$ 1,8 bilhão, o que representa 28% do total. Se houvesse fonte especificada para custeio das gratuidades sociais, a administração pública não precisaria gastar tanto com o subsídio ao transporte e poderia empregar esses recursos em outras políticas públicas sem dúvida necessárias na cidade.

Nessa mesma exposição, Adauto comentou que o país possui uma estrutura “muito simples e muito pobre de financiamento”, afirmando, com base em alguns casos referentes à Europa e aos Estados Unidos, que grandes cidades contam com um leque apreciável de alternativas de fontes de custeio, abrangendo recursos dos governos central e regional somados a verbas de governos locais, provenientes de taxaço de transações imobiliárias, impostos sobre as atividades do comércio, impostos sobre a gasolina, pedágio urbano, taxaço de estacionamentos públicos, multas de trânsito e contribuição de melhoria.

O economista Carlos Henrique de Carvalho, do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) também é favorável a uma cesta de fontes de custeio. Chamando a atenção para a questão da progressividade – que não existe, mas deveria existir no financiamento do transporte público –, sublinha que no Brasil, o transporte público é pago principalmente pelo usuário direto via tarifa e que, portanto,



o financiamento desse serviço é feito predominantemente por pessoas de baixa renda. "Isso significa que esse financiamento é bastante regressivo, ou seja, quanto maior a renda da família, menos ela contribui para o custeio do transporte público". Ele sugere que o custeio seja também feito por beneficiários indiretos da existência dos sistemas de transporte de público, como os proprietários de automóveis, empregadores e proprietários de imóveis na cidade.

O especialista do IPEA acrescenta outro aspecto: muitas vezes os administradores concedem isenções fiscais e oferecem subsídios diretos e indiretos aos proprietários de automóveis – por exemplo, deixam de cobrar estacionamento em áreas públicas –, renunciando a recursos que poderiam ajudar a cobrir a subvenção do transporte público.

Imagem do transporte em queda na Região Metropolitana de São Paulo

O engenheiro, professor e consultor Helcio Raymundo analisou os resultados de uma série histórica de 14 anos – entre 1999 e 2012 – da Pesquisa de Imagem do Transporte Público na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), coordenada por um grupo de estudos da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), do qual faz parte, concluindo que a queda dos índices de imagem de todos os modos – metrô, trens metropolitanos, ônibus municipais da Capital e de outros municípios, ônibus metropolitanos e corredores de ônibus – foi "estatisticamente efetiva, consistente e robusta" durante todo o período estudado.

Criada em 1985 a partir de sugestão do engenheiro Rogerio Belda, dirigente da ANTP, e realizada naqueles primeiros anos pelo Instituto Gallup, a pesquisa passou por uma alteração metodológica em 1999, tendo havido nesse ano a ampliação do seu escopo e mudança no instituto encarregado do trabalho. A partir daquela ocasião, o trabalho de campo passou a ser precedido de uma avaliação qualitativa para orientação das questões, mas a iniciativa continuou tendo como foco principal apreender a imagem que a população e os usuários formam dos diferentes sistemas de transporte público. A pesquisa é custeada por empresas →

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



→ responsáveis pelo transporte coletivo na Região Metropolitana de São Paulo.

Disponível na biblioteca virtual da ANTP, o estudo de Helcio Raymundo constatou também que há forte correlação dos índices de imagem de todos os modos com todas as variáveis socioeconômicas selecionadas – PIB per Capita, Desemprego e Renda, e também com a maioria das variáveis, quando os modos são analisados um a um. Todos os dados apresentaram boa aderência permitindo correlações firmes como, por exemplo, queda no índice de imagem enquanto o PIB per Capta estava subindo, ou a queda da imagem acompanhando a queda do desemprego, ou ainda, imagem caindo enquanto a renda média e o valor real do salário mínimo estavam subindo.

Apesar de esses exemplos sugerirem uma mesma direção, Helcio Raymundo diz não ser possível afirmar somente com base nessas constatações que o padrão de renda dos usuários estaria determinando de forma direta a imagem que

fazem do serviço de transporte “Precisamos tomar muito cuidado porque a estatística apenas mostra, de forma crua, a relação entre variáveis, sendo possível dizer somente se as variáveis estão ou não alinhadas. O que se consegue mostrar com a estatística é se há relações em termos de números; trata-se de uma análise numérica. Mas será preciso aprofundar para ver se o resultado obtido é uma explicação da efetiva realidade das coisas”. A terceira conclusão do estudo mostra exatamente isso: serão necessários novos estudos para verificar os níveis de correlação dos índices de imagem com variável



Helcio Raymundo: análise da imagem que a população tem dos sistemas de transporte público

de demanda que incluía efetivamente toda a Região Metropolitana de São Paulo e, principalmente, com outras variáveis de oferta.

É PRECISO ENTENDER

O professor afirma que a pesquisa de imagem precisa ser entendida pelos gestores e pelos operadores dos sistemas de transporte como um dado da realidade, capaz de lançar luzes sobre a forma como os sistemas estão sendo geridos. “Medir a imagem é diferente de medir a qualidade efetiva do serviço. São coisas distintas. Uma pesquisa de imagem – a palavra diz por si só, embora muitas vezes seja difícil de explicar – capta a percepção do cidadão. É aquilo que a pessoa está de fato sentindo e, portanto, não cabe a observação: ‘você está sentindo errado’. Por isso, diferentemente da pesquisa de avaliação de serviço em que se pergunta sobre os atributos do serviço – e que normalmente é realizada no ambiente em que o serviço é prestado – a pesquisa de imagem é feita na casa do cidadão, fora daquele ambiente conturbado do transporte público. Nessas condições mais tranquilas, o cidadão pode refletir sobre a pergunta e dizer o que sente, o que está guardado lá dentro, a imagem que ele tem de cada serviço”.

Para Helcio Raymundo, é fundamental que os responsáveis pelos serviços de transporte atuem nas duas frentes. “É preciso trabalhar tecnicamente aquela questão dos atributos dos serviços: rapidez, segurança, confiabilidade, regularidade e modicidade tarifária. Contudo, é preciso ter em mente que muitas vezes o transporte pode ser bom, mas o usuário não enxerga dessa maneira, e isso a pesquisa de imagem irá detectar”.

A Pesquisa de Imagem do Transporte Público na Região Metropolitana de São Paulo foi realizada até 2013. Os dados referentes a esse ano em particular foram informalmente agregados ao estudo e não provocaram mudanças nos resultados. Pela primeira vez desde 1985, em 2014 a pesquisa não foi realizada. ■

NO CAMINHO PARA SER O MAIOR INVESTIDOR EM TRANSPORTE COLETIVO, NOSSA REFERÊNCIA É VOCÊ.

Com atuação planejada e integrada,
o Banco Luso Brasileiro é consagrado pelo profundo
conhecimento no setor de transporte coletivo.

Especialista em soluções que não ficam só no financiamento do veículo,
nossas parcerias vão além desta modalidade. Abrangem todas as
necessidades do setor e focam em recursos financeiros inovadores
e crédito para a sua empresa.



Em vinte meses, 882 ônibus incendiados

Número de ônibus incendiados subiu cinco vezes em 2014 em comparação com o ano anterior e o total de ocorrências continua elevado em 2015



Em 2014, em todo o Brasil, foram incendiados 662 ônibus (média de 55 por mês), número que é cinco vezes maior do que o total registrado no ano anterior, quando foram incendiados 132 ônibus (média de 11 por mês). Em 2015, já houve 220 ataques até o dia 13 de agosto (média de 27,5 por mês). Os dados constam de um levantamento permanentemente atualizado pela Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU) com base em informações obtidas via rede de contatos técnicos da entidade e também por pesquisa de casos noticiados pela imprensa.

O levantamento completo começa em 2004 e revela que nos quase 12 anos decorridos até agosto de 2015 houve 1.420 incêndios de ônibus (média de aproximadamente dez por mês). Desse total, 71,4% dos casos aconteceram de 2013

para cá. Os ataques foram desencadeados em 134 cidades de 25 unidades da federação

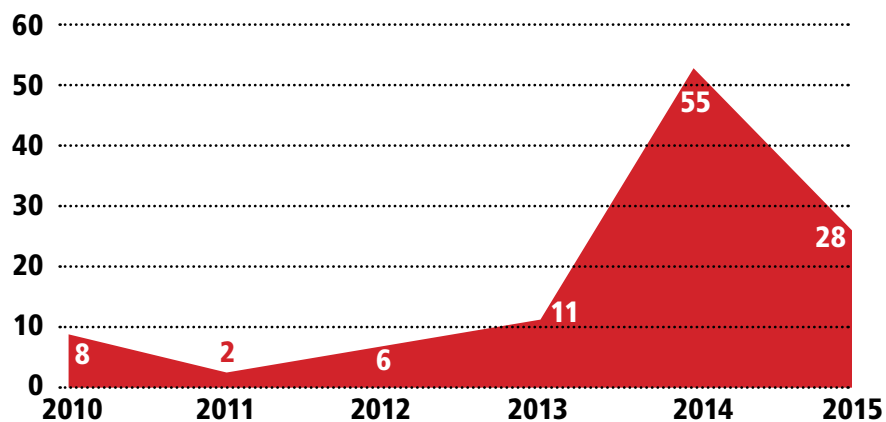
A distribuição das ocorrências pelos

estados é desigual. São Paulo teve o maior número de ataques, 548, dos quais 84 em 2015. O Rio de Janeiro vem em seguida, com 370 ônibus incendiados, dos quais 21 neste ano. Minas Gerais registrou 184 ataques no total e apresenta um número de ônibus incendiados em 2015 maior que o do Rio de Janeiro, 33. No Distrito Federal houve desde 2004 até agora 11 casos, dos quais seis correspondem a ataques perpetrados em 2015.

Outros estados com grande número de ônibus incendiados são: Bahia, com 47 casos ao todo e 13 em 2015; Espírito Santo, com 41 casos, dos quais um neste ano; Santa Catarina, com 44 casos, dos quais nove em 2015. Pernambuco, com 32 casos, e Maranhão, com 31 casos, não registraram incêndios de ônibus neste ano. O Ceará teve 25 casos no total, dos quais 11 em 2015.

O Rio Grande do Sul somou 11 casos, dos quais quatro neste ano. No Mato →

MÉDIA MENSAL DOS INCÊNDIOS DE ÔNIBUS | 2010/2015



Fonte: Gráfico preparado com base em dados fornecidos pela NTU, que os coletou por meio de sua rede de contatos técnicos e levantamento na imprensa.

SOLUÇÕES PARA CLIMATIZAÇÃO E VENTILAÇÃO DE ÔNIBUS


SPHEROS

MICROÔNIBUS



ÔNIBUS BRT URBANO RODOVIÁRIO



PERFORMANCE, CONFIABILIDADE E CONFORTO.
A SPHEROS ACOMPANHA SEUS CAMINHOS,
FAZENDO O SEU CLIMA ONDE VOCÊ ESTIVER.

SISTEMA BRT ARTICULADO



EMPRESA BICAMPEÃ EM INOVAÇÃO

Avenida Rio Branco, 4688 • B. São Cristóvão 95060-650 • Caxias do Sul - RS - BR • +55 (54) 2101 5700 • www.spheros.com.br

PEÇAS DE REPOSIÇÃO PARA
AR CONDICIONADO DE ÔNIBUS, VEÍCULOS
COMERCIAIS E REFRIGERAÇÃO DE TRANSPORTE.
LINHA COMPLETA DE PEÇAS DE REPOSIÇÃO SPHEROS.

REPARTS



→ Grosso houve dez casos, dos quais quatro em 2015. Goiás soma dez casos, todos em anos anteriores. O Paraná também aparece com dez casos, dos quais três neste ano.

Alguns estados ostentam números relativamente baixos de ataques, mas com um fator preocupante: as ocorrências se referem total ou majoritariamente a 2015. O Pará teve dez casos, dos quais oito neste ano. No Rio Grande do Norte, houve oito casos, dos quais seis em 2015, e a Paraíba, também com oito casos, teve a metade deles neste ano. Tocantins contabiliza cinco casos, todos neste ano. O levantamento mostra ainda Alagoas com quatro ocorrências, todas em 2015. Acre e Rondônia registram um caso cada, ambos ocorridos neste ano.

O Piauí soma cinco casos, todos em anos anteriores, e Roraima aparece com três ocorrências, também registradas em anos anteriores. A única ocorrência referente a Sergipe é anterior a 2015. Três unidades da federação não registram casos de incêndios de ônibus: Amapá, Amazonas e Mato Grosso do Sul.

VITIMAS

O levantamento da NTU mostra que nos 1420 casos de incêndios de ônibus houve 52 vítimas, mas não aponta a gravidade dos ferimentos nem discrimina os eventuais casos de morte. O Rio de Janeiro é o estado com maior número de vítimas, 26, exatamente a metade do total. Os outros estados arrolados são: São Paulo, 15 vítimas; Maranhão, cinco; Minas Gerais e Bahia, três casos cada.

PREOCUPAÇÃO

Marcos Bicalho dos Santos, diretor da NTU, diz que os incêndios de ônibus representam grande preocupação para os empresários do setor, pois geram



Marcos Bicalho, da NTU: ataques são formas de expressar insatisfação da sociedade

aumento de risco da atividade e, consequentemente, aumento de custos. O dirigente avalia que os ataques não representam manifestações diretamente contra o setor, mas uma forma de expressar insatisfações na sociedade. “Os ônibus são queimados pelos mais diversos motivos e só uma pequena parcela desses ataques decorrem de motivos ligados diretamente ao serviço de transporte público urbano. Há as demandas sociais, a morte de um menor pela polícia, insatisfações dentro de presídios, atropelamento em via pública e cada uma dessas situações pode conduzir manifestações que acabam usando como símbolo o incêndio de ônibus, porque isso dá visibilidade”.

LEGISLAÇÃO

Tramitam no Congresso diversos projetos que tratam do tema. No dia 13 de agosto de 2015, a Câmara dos Deputados aprovou o substitutivo do relator, deputado Arthur Oliveira Maia, a projeto de lei Executivo (PL 2016/15) que tipifica o crime de terrorismo, prevendo pena de

reclusão de 12 a 30 anos em regime fechado, sem prejuízo das penas relativas a outras infrações decorrentes desse crime. Por esse projeto, que ainda será discutido e votado no Senado, podem ser considerados atos terroristas, entre outros, incendiar, depredar, saquear, destruir ou explodir meios de transporte ou qualquer bem público ou privado.

Um projeto de lei do Senado (PLS 499/13), que define o crime de terrorismo, está na Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania daquela casa, aguardando relator. Também no Senado tramita o PLS 508/13, que tipifica como crime de vandalismo e promoção de atos coletivos de destruição, dano ou incêndio em imóveis públicos ou particulares, equipamentos urbanos, instalações de meios de transporte de passageiros, veículos e monumentos. Na Câmara, o PL 1572/07 torna significativamente mais grave o regime de pena para quem incendeia ônibus; este projeto está pronto para ser votado no plenário.

De acordo com Marcos Bicalho, as empresas de ônibus têm procurado também buscar ressarcimento público em razão dos incêndios, porque a grande maioria dos ônibus não tem seguro. Ele diz que, num primeiro momento, as empresas assumem o prejuízo e depois vão buscar uma reparação judicial, mas têm obtido pouco êxito. O setor acredita ser obrigação dos governos garantir a segurança pública necessária à prestação do serviço de transporte, pois as operadoras, mesmo em situações de pouca segurança, precisam continuar com o atendimento à população. Na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 7462/14 estabelece que, se o Poder Público não conseguir garantir a segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços de transporte e houver danos a veículos e instalações, será obrigado a ressarcir a operadora do transporte. ■

A man in a light blue button-down shirt is smiling and holding a tablet. The background is a scenic road with a white bus and road signs. The sky is a mix of green and blue, suggesting a digital or virtual environment.

Soluções mobile BgmRodotec.

Mais agilidade, economia
e segurança na operação
de transporte de passageiros.

A BgmRodotec está com novos aplicativos para usuários do Globus que vão melhorar ainda mais a comunicação entre a sua empresa e seus operadores.

Conheça os aplicativos e seus benefícios:

- **Consulta Escala** | Motoristas e colaboradores podem acompanhar a escala de trabalho das operações.
- **Abertura de OS** | Mais agilidade na abertura de ordem de serviço corretiva, alimentando diretamente o módulo de manutenção do Globus.
- **Checklist** | Abertura automática de OS corretiva a partir da verificação de itens com defeito.

Aplicativos BgmRodotec. Caminhos mais inteligentes para a melhor performance da sua empresa. Adquira já o seu com um de nossos consultores.



ALLTEC TECNOLOGIA LTDA.

Rua José Rodrigues, 253
Recife – PE – CEP: 51.011-400
claudio@alltectecnologia.com.br
<http://www.vejasuafrota.com.br>
SAC: 81- 3236.5272



A Alltec oferece sistema de gravação de imagens embarcadas. O produto Canguru traz câmeras à prova d'água com três anos de garantia. Também disponibiliza ao mercado software de monitoramento, gerenciamento e visualização de imagens gravadas, adicionado de sensor de força G, que permite mais segurança ao frotista.

Em comemoração aos seus 20 anos, a Alltec lança na Transpúblico a versão 2015 do Canguru. O produto apresenta nova caixa e vidro de proteção que repele poeira. A empresa também apresentará o Alltec View Web, que possibilita a interação com as imagens gravadas por meio da internet, aumentando a agilidade e tomada de decisões. Entre os principais clientes da empresa, estão a Auto Viação Progresso, Expresso 1002, Borborema Imperial Transportes e Transportadora Itamaracá. Os produtos também são exportados para América do Sul, Europa e Ásia.



APTA CAMINHÕES E ÔNIBUS

Estrada Galvão Bueno, 6597 – Jd. Represa
São Bernardo do Campo – SP
CEP: 09842-080
apta@aptacaminhoes.com.br
www.aptacaminhoes.com.br
www.amdimplementadora.com.br



A Apta Caminhões e Ônibus é uma concessionária da MAN Latin America/Volkswagen. Possui unidades estrategicamente localizadas às margens da rodovia dos Imigrantes (no km 26, junção com o Rodanel, e outra na Baixada Santista, km 64). A empresa pertence ao Grupo Diniz, também proprietário da AMD Encarçadora e Implementadora do Brasil Ltda, com sede em Caxias do Sul (RS). O projeto do Solum, viabilizado pela associação entre AMD e a Apta, oferece aos clientes a vantagem de comprar em um único local veículo completo – chassi e carroceria, além dos serviços de pós-vendas. Na Transpúblico, a Apta expõe o chassi Volkswagen 9.160 OD encarçado sobre carroceria Solum com ar condicionado, além dos chassis Volkswagen 17.230 OD, com suspensão pneumática integrale Volkswagen, e o 18.280 OT Lowentry. A Apta atende aos 39 municípios da Grande São Paulo e aos 11 do litoral paulista.



ASTRA ABC COMERCIAL LTDA.

Rua Distrito Federal, 18
Santo André – SP,
CEP: 09210-390
astra@astra-abc.com.br
www.astra-abc.com.br
SAC: 11 4996-4108

Fundada em 1996, a Astra fabrica, desenvolve e comercialização de assentos e acessórios para operadores profissionais de ônibus, caminhões, vans, furgões, tratores, colheitadeiras, empilhadeiras, postos de comando, máquinas em geral e metrô-ferroviário. Também produz cadeiras de escritório para operação Industrial 24 horas. Entre os principais clientes, constam Caio, Sambaiba, Viação Santa Brígida e Cidade Dutra. Atende a todas as regiões do Brasil. Exporta para o Chile e Espanha.



AUTONET BRASIL TÊXTIL LTDA.

Rua Espanhola, 470
Guarulhos – SP – CEP: 07043-060
alexandre.feliciano@autonetbrasil.com
www.autonetbrasil.com.br
SAC: 55 11-2421-5450

Atuante no mercado de 1996, a Autonet exibe na Transpúblico a coleção 2015/2016 da linha de tecidos navalhados, usados em poltronas e acabamento interno dos ônibus. Com foco no setor automotivo, a empresa também

desenvolve tecidos técnicos, veludos e redes. O objetivo é proporcionar ao consumidor maior comodidade, segurança e sofisticação. A linha de tecidos dá acabamento interno a ônibus urbano, rodoviário e de fretamento. A Autonet fornece para as grandes encarroçadoras, como Marcopolo, Caio e Irizar. Entre as montadoras, destacam-se a Ford, Chevrolet e Fiat.



BGMRODOTEC - CAMINHOS MAIS INTELIGENTES

Av. Engenheiro George Corbiser, 1290
São Paulo-SP,
CEP: 04345-001
comercial@bgmrodotec.com.br
www.bgmrodotec.com.br

São vários os produtos oferecidos pela BMG. O ERP Globus é composto por software integrado que faz gestão de todas as rotinas das empresas de transporte de passageiros e cargas, colaborando para a redução custos e eliminação do retrabalho. O GlobusCloud armazena os dados em nuvem, agilizando acesso rápido às informações. O Business Intelligence transforma em indicadores dados armazenados no ERP Globus. Já o GlobusParts é um portal de compra e venda de autopeças. Faz a emissão de pedidos, cotações e ranking de preço. Na feira, a novidade fica por conta do GlobusCloud e todos os benefícios do sistema em nuvem para facilitar a gestão do transportador. Além disso, é lançado o aplicativo móvel, que permite gestão da empresa por meio do smartphone.



BYD DO BRASIL LTDA.

Avenida Antonio Buscato, 230
Campinas - SP
CEP: 13069-119
rebeca.boletti@byd.com
www.byd.com/br/byd.html
SAC: 11 35142550



A Build Your Dream (BYD) é um dos maiores fabricantes de baterias recarregáveis de ônibus elétricos do mundo. Também está presente em setores de alta tecnologia relacionadas às energias limpas. A BYD é a segunda maior produtora mundial Original Design Manufacturer (ODM) de produtos para a indústria de tecnologia da informação, como celulares, tablets e laptops. Um dos conceitos da BYD foi o criar uma química mais segura e ambientalmente correta para as baterias recarregáveis. Esse esforço levou ao desenvolvimento da bateria de fosfato de ferro lítio. É utilizada em automóveis, ônibus, caminhões, empilhadeiras, veículos utilitários e instalações de armazenamento de energia. Na Transpúblico, a BYD vai apresentar o primeiro ônibus elétrico articulado de 18,9 metros movido à bateria com uma autonomia de mais 170 quilômetros com uma carga única e a capacidade de acomodar até 120 passageiros. A empresa atende todo o país e seus produtos são comercializados em todo o mundo.



CAIO INDUSCAR INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE CARROCERIA LTDA

Rodovia Marechal Rondon, KM 252,2
Botucatu – SP
CEP: 18607-810
www.caio.com.br
SAC: 14 3811-3900



A Caio Induscar produz carrocerias de ônibus para o segmento urbano, rodoviário, fretamento. O principal é o de urbanos, com a comercialização do Apache Vip, o mais vendido do Brasil. Mondego, Millennium e Millennium BRT, articulados, biarticulados e superarticulados também são produzidos para este segmento. O Solar é direcionado ao mercado fretamento/rodoviário. A Família Foz, com o Foz, Foz Super, Mini Foz, e o Atilis, também são opções para o segmento de fretamento, e ainda para uso no transporte escolar. Na Transpúblico, a Caio Induscar apresenta o novo Solar 3400, um veículo para uso rodoviário e fretamento, com design moderno e padrão de qualidade Caio Induscar. A empresa atua em todo o país e exporta para diversos países, como África do Sul, Angola, Chile e Costa Rica.



CAMBUS - SHOPSECURITY DISTRIBUIÇÃO DE PRODUTOS ELETRÔNICOS

QNA 40, LOTE 26,
Brasília – DF – CEP: 72110-400
ricardo@cambus.com.br
www.cambus.com.br
SAC: 61 3257 3111

Em parceria com empresa de tecnologia embarcada, a Cambus desenvolve, monta e instala DVRS e câmeras automotivas em todo o território nacional. Com padrão de qualidade, a empresa proporciona e imagem com segurança e durabilidade. Na Transpúblico a empresa lança a linha 2016 de DVRS Automotivos com Tecnologia wifi, 3G, GPS com o software de gerenciamento de imagens. A Cambus atua em todo o país. Entre os principais clientes, estão os consórcios Plataforma e OTTrans (Salvador, BA), Empresa Pedrosa (Recife, PE) e Empresa Real Expresso (Brasília, DF).



CARDPRINTERS

Rua Espártaco, 832^a
São Paulo – SP – CEP: 05045-000
marketing.sp@cardprinters.com.br
www.cardprinters.com.br
SAC: 11 3674 1199

A CardPrinters é uma empresa especializada no desenvolvimento de projetos de identificação e controle de acesso,

comprometida com a aplicação de sistemas que utilizam tecnologias de segurança. Há mais de 10 anos atuando no mercado brasileiro, a CardPrinters produz crachás e carteirinhas personalizadas em cartões PVC. A empresa usa tecnologia de ponta em sistemas de controle de acesso do cliente, tais como tarja magnética, código de barras, micro-chip e rádio-frequência – RFID. A CardPrinters distribui e comercializa em todo o país sua linha de produtos, que inclui softwares e suprimentos para impressão. Ainda faz manutenção e dá suporte técnico. Entre os principais clientes, contam Braskem, Petrobras, Bradesco Seguros, Orbital e Promobom.



CECCATO ITÁLIA COMÉCIO DE SISTEMAS DE LAVAGEM LTDA

Rua Sebastiana G. de Campos, 1.100, Campos Elíseos – Limeira – SP
CEP: 13485-295
miriam@ceccato.com.br
www.ceccato.com.br
SAC: 19 2113-4147

Fundada em 1974, a Ceccato, de origem italiana, atua no mercado brasileiro de lavagem automática. Pioneira na fabricação de equipamentos para lavagem, oferece soluções para qualquer segmento de lavagem industrial, com projetos diferenciados e adaptáveis a situação requerida. Entre os seus maiores clientes estão Sambaíba, Rio Ita, Viação Cometa e Viação 1001. A empresa atende a todos os estados brasileiros por meio de representantes ou diretamente pela fábrica. Exporta produtos para países das Américas do Sul, Central, Europa e África.



CLEVER DEVICES

300 Crossways Park Drive Woodbury,
New York, USA
11797
mconsulo@cleverdevices.com
www.cleverdevices.com
SAC: N/A

Fundada em 1987, a Clever Devices desenvolve soluções tecnológicas para a gestão integrada de todos os tipos de transporte público, incluindo rotas fixas, sistemas BRT. Também são indicados para transportes alternativos em vans ou microônibus (paratransito) e trem.

Entre os principais módulos constam computadores embarcados, softwares para operação e controle da frota e sistemas de informação para os usuários. Na feira Transpúblico 2015, exibe os produtos Gestão de Frota, Informação sobre o Passageiro em Tempo Real e monitoramento da saúde do veículo por telemetria e Eco-Management. A Clever Devices possui clientes em 41 estados americanos e também no Canadá. Conta atualmente com uma carteira de clientes superior a 200 cidades incluindo grandes centros como Nova Iorque, Nova Jersey, Washington, Chicago, Ottawa e Miami. Atua em toda a América Latina.



CITTATI TECNOLOGIA

Rua Afonso Celso, 552
São Paulo - SP - CEP: 04119-002
contato@cittati.com.br
www.cittati.com.br
SAC: 11 2853-9869



MOBILIDADE EM TODOS OS SENTIDOS



REDETRANS
Rede de Recargas para Mobilidade Urbana

São vários os produtos da Cittati. a empresa tem o Gool System, gerenciamento da operação online, que possibilita a gestão de uma empresa de transporte de passageiros em tempo real. O módulo BI é uma ferramenta que dá suporte para análises dos dados e a tomada de decisões. O Cittamobi é um aplicativo de mobilidade urbana voltado ao cidadão que utiliza o transporte público em seu dia a dia. Há ainda o Cittamobi Acessibilidade, versão do aplicativo adaptada a deficientes visuais.

Na Transpúblico, lança o Controle de Jornada, que controla a jornada integral do motorista com apontamento GPS. O produto ainda realiza relatório para identificar pontos de ineficiência; emite informações em tempo real para o DP/RH sem intervenção manual. Ainda permite autonomia e transparência para o motorista a partir da possibilidade de consulta em espelho ponto, além do maior controle da distribuição da jornada. Entre os usuários dos produtos Cittati estão a Mobibrasil, Benfica, Consórcio Anhanguera, JSL e Radial Transportes. A empresa possui usuários em vários estados.



CONSÓRCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTES (CMT)

Avenida Rebouças, 1368
São Paulo – SP – CEP: 05402 100
patricia.alem@autopass.com.br
www.cartaobom.com.br
SAC: 8007711800

O consórcio CMT Autopass administra o cartão BOM, que dá acesso a uma operação que envolve 6 mil ônibus em circulação diária na região metropolitana de São Paulo, transportando mais de 2 milhões de

passageiros por dia. Já totaliza mais de 5,5 milhões de cartões emitidos. O BOM é aceito em todas as linhas intermunicipais, corredor São Mateus/Jabaquara e em sua extensão Diadema/Berrini e estações do Metrô e da CPTM. O Cartão BOM+ tem a função de transporte e crédito pré-pago, aceito em 1,8 milhão de estabelecimentos conveniados MasterCard (em território nacional), além da possibilidade da realização de compras pela internet.

O CMT comemora na feira Transpúblico 2015 a marca de mais de 6 milhões de Cartões BOM emitidos e lança o aplicativo BOM MOB. Gratuito para smartphones, possibilita a consulta de saldo e venda de créditos para os Cartões BOM e BOM+ (vale-transporte e comum) na função transporte. O aplicativo estará disponível para download no Google Play, Windows Phone e AppStore. Entre os clientes do CMT, estão VB, Ticket e Sodexo.



COMIL ÔNIBUS S.A.

Rua Alberto Parenti, 1386
Erechim – RS - CEP: 12605-530
chaline@comilonibus.com.br
www.comilonibus.com.br/site/
SAC: 8006430534

Fundada em 1986, A Comil possui linhas de ônibus urbanos, rodoviários e micro.

Os modelos rodoviários são Campione DD, Campione HD, Campione 3.65, Campione 3.45 motor dianteiro e traseiro, Campione 3.25 e Versatile. A Linha urbana inclui Svelto, SveltoMidi, Doppio e BRT. O micro é o Piá Urbano e Piá Rodoviário. A Comil exibe na Transpúblico um novo veículo rodoviário de luxo para linhas de média e longa distância, além de atividades de turismo. Entre os principais clientes, constam os grupos Evangelista, Guanabara, Águia Branca, Prime Plus e Belarmino. Está presente em todo o território nacional. Exporta para todos os países da América Latina, principalmente Argentina, Chile e Peru.



DIGICON S.A. CONTROLE ELETRÔNICO PARA MECÂNICA

Rua Nissin Castiel, 640
Gravatá – RS – CEP: 94045-420
mobilidadeurbana@digicon.com.br
www.digicon.com.br
SAC: 51 3489 8831

Fundada em 1976, a Digicon é especializada em soluções completas para mobilidade urbana, sistemas integrados de bilhetagem eletrônica, de rastreamento, telemetria e informações aos passageiros. Também oferece sistemas para controle inteligente de trânsito, estacionamentos rotativos públicos com parquímetros e controle de acesso para estádios e grandes eventos. Entre os maiores destaques do portfólio que a empresa apresentará na feira, está o validador DG Smart, que proporciona facilidade no uso, simplicidade na Interface, agilidade na passagem, novas tecnologias e design diferenciado. Alguns dos principais clientes são a SPTrans, Metrô-SP, Metrô-Rio e

Cooperlotação. Atua em todo o Brasil e exporta produtos para América Latina, Estados Unidos, Índia, Marrocos, Leste Europeu, Itália, Espanha, França e Portugal.

Divena

CenterBus

DIVENA - CENTERBUS

Avenida Fabio Eduardo Ramos Esquivel,
2279 – Vila Odete

Diadema – SP – CEP: 09941-201

SAC : 11 4070-9933

Fundada em 1996, a Divena Centerbus é responsável pela comercialização de veículos comerciais da linha de produtos Mercedes-Benz chassis de ônibus e Sprinter, venda de peças e serviços de oficina. Na Transpúblico, está presente com sua equipe comercial e demonstra veículos da marca. Entre os principais clientes da Divena, constam ETU Expandir (VIP), Viasul Transportes Urbanos, Viação Campo Belo e Ambiental Transportes Urbanos. A área de atuação da empresa abrange a Grande São Paulo.



EMPRESA 1 SISTEMAS DE AUTOMAÇÃO E COMÉRCIO LTDA.

Avenida Antônio Abrahão Caram, 662
Belo Horizonte – MG – CEP: 31.275-000

christiane.lara@empresa1.com.br

www.empresa1.com.br/

SAC: 31 3516-5200

Fundada em 1997, a Empresa 1 desenvolve soluções para ajudar operadores do Transporte Público na gestão eficiente de todos os processos que envolvem a arrecadação e venda,

aplicando tecnologia e conhecimento em uma linha ampla de produtos e serviços. Algumas das soluções: validadores; sistema inteligente de reconhecimento facial para controle de fraudes; terminais de autoatendimento para venda de crédito e cartões; softwares de gestão, arrecadação e venda; aplicações móveis para cobrança, venda e uso de crédito.



A Empresa 1 traz para a Transpúblico um conjunto de soluções que facilitam a ampliação da rede de venda e o acesso da população ao crédito eletrônico, inclusive através de novas modalidades de pagamento. São elas: terminais de autoatendimento preparados para venda de cartões e recarga de crédito; e aplicações que dão aos celulares as funções de cartão de transporte. O novo validador é compatível com novas modalidades de pagamento QR Code e NFC, com maior conectividade e capacidade de processamento. Há clientes por todo o país. Exporta para o México, Guatemala e África.



ETRABRAS MOBILIDADE E ENERGIA LTDA.

Alameda Rio Negro, 1030, conjunto 1301
Barueri – SP – CEP: 06454-000

etrabras@grupoetra.com

www.grupoetra.com

SAC: 11 4193-4106

Fundada em 1979, a Etrabras é uma empresa do grupo Etra, dedicado a oferecer ao mercado as tecnologias mais avançadas nas áreas da mobilidade urbana, trânsito, transporte, iluminação, energia, segurança e comunicações. Suas soluções são voltadas para o transporte urbano e interurbano, estações e interfaces intermodais. Também está presente em sistemas de ferrovias e gestão de frotas industriais. Controla acessos a estacionamentos e portos. Realiza ainda monitoramento e gestão de processos e despesas energéticas. Entre os clientes, destacam-se Consórcio Grande Recife, Metrô-SP, Andrade Gutierrez e CR Almeida e SP-Trans.



FRT TECNOLOGIA ELETRÔNICA LTDA.

Av. Sul 3125-F

Recife – PE – CEP: 51160-000

vendas@frt.com.br

www.frt.com.br

SAC: 81 3081 1850

Fundada em 1989, a FRT dispõe de tecnologia para o desenvolvimento de seus painéis luminosos. O Itinerário Eletrônico utiliza tecnologia Lightdot (Pontos Luminosos) com leds de alta definição para facilitar a visualização dos itinerários a longa distância independentemente da luminosidade local. Entre os produtos estão o itinerário Eletrônico LightDot, computador de bordo Anjo DaGuarda e as lâmpadas a ledClariar. Na Transpúblico, apresenta o novo contador de passageiros TTF. Instalado nas portas do ônibus, este aparelho registra a cada minuto quantos passageiros subiram ou desceram pela porta identificando adultos e

crianças. Os dados podem ser coletados remotamente por wifi ou GPRS. Marcopolo, Caio, Comil e Mascarello estão entre os principais clientes. Atua em todo o Brasil e exporta para países da América do Sul.



GOAL SYSTEMS, S.L.

Calle Juan Hurtado de Mendoza, 4 - 1º
Madri – Espanha
goal@goalsystems.com
www.goalsystems.com
Tel: 21 3500 6995

Fundada em 1998, a empresa espanhola tem na sua linha de produtos o GoalBus®, GoalBus®LD, GoalDriver®, GoalRail®, GoalRail®metro, GoalPlane®, GoalStaff®. O GoalBus®, por exemplo, é um sistema de software para a gestão do transporte de ônibus. Faz o planejamento de horários, veículos e motoristas em empresas de transporte de ônibus. Os produtos disponibilizam serviços desenvolvidos pela Goal Systems, que inclui consultoria de negócio no setor do transporte e otimização. Desenvolve ainda formação técnica, assistência em licitações públicas, além de manutenção e suporte. Na transpúblico, a empresa apresentará sua linha de produtos comercializadas em nível global. Fazem parte da carteira de clientes o Metrô-Rio, Guanabara, Consórcio Fénix, Recife e BRT-Rio. Com filial no Rio de Janeiro, atende a todo o país. Também fornece para as clientes nos Estados Unidos, Europa e Ásia.



HUBNER SANFONAS INDUSTRIAIS LTDA.

Avenida Adhemar Pinto Siqueira, 412
Caçapava – SP – CEP: 12286-325
claudia@hubner-brasil.com.br
www.hubner-germany.com/brasil/Empresa.html
SAC: 12 3653-3622

Atuante de 1979 no mercado brasileiro, a Hubner produz sanfona industrial para montagem em ônibus articulados. Também industrializa plataformas elevatórias e rampas de acesso de articulação universal. A empresa oferece serviço de pós-venda, peças de reposição, inspeção, treinamento, manutenção e reparos em sanfonas. Na Transpúblico, exhibe a nova família de sistema de articulação universal hngk 19.5 hd, adequado para chassis de pisos alto e baixo. Também expõe a sanfona industrial de fabricação com tecido de pvc e translúcido para aplicação em ônibus articulados.. Entre os clientes, constam Caio, Neobus, Marcopolo, Mascarello e Comil. A Hubner atua nas regiões Sul e Sudeste. Também exporta para toda a América Latina.



INOVA SISTEMAS ELETRÔNICOS

Rua Ito Ruschel Rauber, 212
Caxias do Sul – RS – CEP: 95080.170
inova@inova.ind.br - www.inova.ind.br
SAC: 54 3535 8000

Fundada em 1997, a Inova é uma empresa voltada para o desenvolvimento e fabricação de equipamentos eletrônicos para o segmento industrial e automotivo. O principal produto automotivo são os itinerários eletrônicos em Led com tecnologia SMD. o portfólio também inclui régua de Iluminação por Led (LampLED), anunciador de próxima parada (via GPS), múltiplex, parada solicitada e indicador de velocidade (PNDV). Existe ainda a linha de módulos GPS, GPRS e Wi-Fi e unidade de controle. Os itinerários eletrônicos podem ser utilizados em vários modelos de ônibus – micros, urbanos e rodoviários. A Inova atende as principais encarregadoras do mercado: Irizar, Comil, Mascarello, Marcopolo, Caio. A empresa atua em todo o Brasil e exporta para o México, Colômbia, Argentina, Chile, Uruguai, África do Sul e Peru.



WE MAGNETISE THE WORLD

KENDRION

Rua Silverio Finamore, 920, galpão 03
Louveira – SP
CEP: 13290-000
eduardo.vianna@kendrion.com
saopaulo.kendrion.com
SAC: 19 3848-9902

Fundada no Brasil em 2006, a multinacional Kendrion fabrica embreagens eletromagnéticas para arrefecimento de motor e embreagens de compressores de ar-condicionado para carros, caminhões e ônibus. Também industrializa polias antivibradoras para eixos virabrequim e sistema de som. Esta linha de produtos é exibida no estande da empresa na Transpúblico.

dg smart

Ótimo para o passageiro.

Melhor ainda para sua empresa.



Agilidade no embarque e menos filas na catraca

Tecnologia de leitor de cartões sem contato

O dg smart é a solução de mobilidade desenvolvida com foco nas necessidades tanto dos passageiros quanto das empresas de ônibus. O validador apresenta alta performance, design diferenciado e interface intuitiva. Tudo isso aliado à qualidade de atendimento e entrega que só uma empresa com a história da Digicon pode oferecer.

Diferenciais do dg smart:

Display LCD com touch screen • Comunicação via wireless •
Câmera para controle • Coleta alternativa via pen drive



Terminal para
interação do motorista

RS (51) 3489.8831 • SP (11) 3738.3579
mobilidadeurbana@digicon.com.br

digicon
Sempre em movimento.

Volkswagen, Spheros Climatização, Thermo King e Denso são clientes da empresa. A Kendrion atua em todo o Brasil e exporta seus produtos para o Chile, Peru, Colômbia e Estados Unidos.



M2M SOLUTIONS LTDA.

Avenida Luis Carlos Prestes, 410/208
Rio de Janeiro – RJ
CEP: 22775-005
info@m2msolutions.com.br
www.m2msolutions.com.br/
SAC: 21 3485-1234

A M2M desenvolve uma série de soluções tecnológicas para frotistas. O principal produto é o M2M Frota, um sistema de monitoramento e gestão de frota renovado com diversos módulos operacionais que trazem informações completas sobre a operação. Entre esses módulos estão o gestão de viagem, áreas e mapa, que traz representação gráfica da linha com as principais informações sobre os elementos da operação. Na Transpúblico, a empresa faz três lançamentos. São o M2M Frota, antes chamado FrotaWeb. Este produto passou por ampla reformulação. Também exibe o M2M Intelligence e o App Meu Ônibus mostra a previsão de chegada dos ônibus nos pontos (em tempo real) e outras informações.

MAN LATIN AMERICA IND. E COM. DE VEÍCULOS LTDA.

Rua Eng. Alan da Costa Batista, 100, Pedra Selada
CEP: 27511-970 - Resense-RJ
www.man-la.com
Tel: 5582 5122

Uma das maiores montadoras de caminhões e chassis de ônibus do Brasil, a MAN dispõe de uma ampla e sofisticada

linha voltada aos segmentos urbano, rodoviário e escolar. A empresa tem em sua carteira clientes dos mais variados portes no país, além de exportar para vizinhos na América Latina.



Nesta Transpúblico, destaca o Volksbus 18.280 Low Entry, disponível agora com transmissão automática Voith Diwa 5, que atende às demandas de um mercado cada vez mais exigente por opções tecnológicas avançadas.

Também exibe o Volksbus 17.230 OD, com suspensão pneumática integral, alia maior conforto com a economia e o desempenho de um veículo já consagrado no mercado. O modelo está equipado com o motor MAN D08 de quatro cilindros e é o único em sua categoria que não necessita de Arla 32.



MARCOPOLO

Avenida Rio Branco, 4.889 – Ana Rech
Caxias do Sul – RS
CEP: 95060-145
www.marcopolo.com.br
contato@marcopolo.com.br
SAC: 0800-7027070

Fundada em 1949, a Marcopolo S.A. é uma das principais encarroçadoras do mundo. A empresa se dedica ao desenvolvimento de

soluções para o transporte de passageiros. Com 66 anos de atividades, busca aplicar o que existe de mais moderno em seus produtos, contribuindo para consolidar sua imagem em âmbito internacional. A Marcopolo tem ampla linha de ônibus urbanos e rodoviários. A empresa tem fábricas em cinco continentes e exporta para mais de 100 países. A Transpúblico 2015 é palco para apresentação de seus recentes lançamentos. Entre os modelos, estão expostos o Paradiso 1350, de 44 poltronas leito-turismo. O modelo comporta sanitário e oferece ar-condicionado. Para acomodação de bagagens dispõe de 20.7 metros cúbicos.



MASCARELLO CARROCERIAS E ÔNIBUS LTDA.

Avenida Aracy Tanaka Biazetto, 16450,
CEP: 85804-600
Cascavel – PR
controladoria.vanessa@grupomascarello.com.br
www.grupomascarello.com.br
SAC: 3219-6000

Fundada em 2002, a Mascarello é uma das mais jovens empresas que fabricam carrocerias de ônibus. Localizada em Cascavel (PR), tem uma das linhas mais completas linhas de ônibus. Atua nos segmentos rodoviário, urbanos, midi, micro, mini, escolar, rural e projetos especiais. Na Transpúblico,



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

lança o Roma M4, que foi projetado para unir custo benefício à estética – diferencial que a Mascarello quer propor à categoria. A qualidade do acabamento do Roma M4 e o silêncio interno são destaques, mesmo o modelo tendo um motor dianteiro. O ônibus foi idealizado para aplicações de fretamento de curtas e médias distâncias, que exijam severa aplicação do veículo com grande capacidade de bagageiro. O interior tem variedade de cores, acabamento soft e iluminação Led. A Mascarello atua em vários estados e exporta ônibus para a América do Sul.



Mercedes-Benz



MERCEDES-BENZ DO BRASIL

Avenida Alfred Jurzykowski, 562
São Bernardo do Campo – SP
CEP: 09680-900
edgar.bertini@daimler.com
www.mercedes-benz.com.br
SAC: 0800 970 90 90

A Mercedes-Benz do Brasil produz no Brasil linhas de caminhões que vão desde veículos leves até extrapesados (Accelo, Atego, Atron, Axor e Actros). Também fabrica chassis de ônibus urbanos, rodoviários e agregados. Além disso, o portfólio da marca também inclui a linha de comerciais leves Sprinter, serviços de pós-venda, automóveis e venda de seminovos.

Na Transpública, expõe dois 2 chassis Mercedes-Benz, OF 1519 e O500 UDA. Com

PBT de 15 toneladas, o OF 1519 é equipado com o motor OM 924 LA, de 4 cilindros, 185 cv de potência e 700 Nm de torque. Esse veículo possui caixa de câmbio exclusiva da Mercedes-Benz (MB G-60) e variações de comprimento que possibilitam aplicações para linhas urbanas e de fretamento, com carrocerias de até 11 metros.

O O500 UDA é o superarticulado Mercedes-Benz compostos por 4 eixos, sendo o último eixo direcional. Recebem carrocerias de até 23 metros e são capazes de transportar até 200 passageiros, equipados com um motor eletrônico OM 457 LA, de 354 cv, possuindo um baixo custo de manutenção. O modelo O 500 UDA é ideal para operar em corredores e em vias segregadas com estações de embarque em nível. A Mercedes-Benz atende todas as regiões do país e exporta para mais de 30 países, entre eles Argentina, Colômbia e Peru.



MOBITEC BRASIL LTDA.

Rua João da Costa, 570,
Caxias do Sul, RS – CEP: 95095-270
anais.bertoni@mobitec.com.br
www.mobitec.com.br
SAC: - 54 3209.8500

A Mobitec desenvolveu soluções para sistemas de informação para passageiros (itinerários eletrônicos, unidades de controle, sistema de próxima parada, CCTV). Para a empresa, os itinerários eletrônicos e outros sistemas de informação e iluminação para passageiros vão além de apenas indicar locais e iluminar meios de transporte. Eles ajudam ligar passageiros aos seus destinos.

Na feira da NTU, a empresa apresenta o MobiStop (sistema de próxima parada) e soluções em CCTV.

Na carteira de cliente da Mobitec constam montadoras de ônibus no Brasil e América Latina, além do mercado de reposição. Todas as regiões do país são atendidas pela companhia.

PALFINGER

PALFINGER

Rua Flávio Francisco Bellini, 350
Caxias do Sul - RS - CEP: 95098-170
www.palfinger.com
SAC: 0800512366

Fundada em 1995, a Palfinger se dedica à produção de elevadores veiculares. A empresa apresenta o primeiro elevador com acionamento elétrico em sua nova versão semiautomática. A empresa atua em todo o território nacional, com uma rede de serviços de desistência técnica e venda de peças. Seus principais clientes são a Marcopolo, Comil, Caio e Mascarello.



POSTEC TECNOLOGIA LTDA.

Rua Guaianases, 1441
São Paulo - SP - CEP: 01204-001
www.poste.com.br
SAC: (11) 33382439

A Postec Tecnologia Ltda é uma empresa de serviços de engenharia nacional e integradora dos sistemas de contagem de passageiros, seja para aplicações embarcadas ou estáticas.

A atuação da empresa vai desde a conceituação dos estudos iniciais, passando pela fase de elaboração de projetos de implantação, fornecimento dos contadores, instalação dos equipamentos e sistemas, configuração,

MAIS DE **6 MILHÕES** DE CARTÕES.
E MILHARES DE HISTÓRIAS DE MOBILIDADE PELA
REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO.



O BOM JÁ ULTRAPASSOU A MARCA DE 6 MILHÕES DE
CARTÕES E ESTÁ CONVIDANDO OS SEUS CLIENTES E
USUÁRIOS A CONTAREM SUAS HISTÓRIAS DE MOBILIDADE
PELA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO ATRAVÉS DO
BLOG DO CARTÃO BOM. UM RECONHECIMENTO DE QUE
UM GRANDE PRODUTO NÃO SE CONSTRÓI SOZINHO.



www.blogcartaobom.com.br



/cartaobom



@Cartao_BOM



/bomcartao

setup, manutenção e serviços dedicados de software para geração de relatórios analíticos e de produtividade para os clientes.

A empresa lança o contador de passageiros, vídeo 3D para contagem de passageiros em ônibus, trem, metrô, VLT e plataformas de embarque.

É possível conferir os resultados através da função livestream ou até gravar as imagens. O software profissional com até 80 tipos diferentes de relatórios tem capacidade para exportar os dados para aplicação gis, fazer o redesenho de rotas e linhas. Também faz o controle estatístico do sobe e desce. A empresa fornece o seu produto para CCR Viação Itamarati.



PRODATA MOBILITY BRASIL S/A

Av. Paulista, 1009, 16º andar
São Paulo – SP – CEP: 01311-919
www.prodatamobility.com.br
SAC: (11) 3146-2226

A ProdataMobility Brasil fornece sistemas inteligentes de arrecadação de tarifas e controle de frota para empresas operadoras de transporte público de passageiros.

Desde o início, dedicou-se a conceber e implantar soluções integradas de equipamentos e softwares, moldadas conforme as necessidades de operação de cada cliente.

Na Transpúblico a empresa dará continuidade no lançamento do BF700, leitor biométrico facial para o controle de fraudes. Também apresenta outros equipamentos, como o novo validador V3680 e leitor biométrico digital TRF700. Os seus principais clientes são a RioCard, Auto-pass, CPTM, CMT e Setransp. A empresa atende toda a América Latina.



REDETRANS

Rua Almirante Brasil, 685 - sala 814
São Paulo - SP
www.redetrans.com
SAC: (11) 30039195

A RedeTrans é uma empresa criada para prestar o serviço de gestão de rede de vendas para mobilidade urbana. É especializada na distribuição de créditos eletrônicos de transporte público de passageiros, estacionamento onstreet, offstreet, bikesharing, car-sharing e cartões pré-pagos. Primeira rede multiemissor de distribuição de créditos eletrônicos para mobilidade urbana.

Neste evento a empresa demonstra a venda de créditos de transporte público de várias cidades de forma integrada nos meios de captura atualmente disponíveis. A demonstração das vendas será realizada em POS's (Point of Sale), ATM's (Automated Teller Machine) e Mobile. Seus principais clientes são o Cartão BOM, Cartão Legal, Cartão BEM e Cartão Sou Diadema.



REI BRASIL

Rod. Eng. Ermênio de Oliveira Penteado,
Km 57,7
Indaiatuba – SP – CEP: 13.337.300
www.reibrasil.com.br
SAC: sac@reibrasil.com.br

A Rei Brasil possui uma linha de produtos composta por sistema digital de monitoramento por imagens - BUS-WATCH, câmeras de ré, monitores de vídeo com tecnologia LCD e LED, DVD com rádio AM/FM, SD, Pen drive e CD.

Na Transpúblico a empresa apresenta o

roteador compatível com as redes de alta velocidade 3G e 4G disponibilizando aos passageiros acesso à internet através da rede Wi-Fi 802.11 b/g/n. Também pode ser utilizado com o sistema Bus-Watch, possibilitando acesso online das imagens e áudio. Tem ainda o receptor de TV digital que possibilita assistir os canais digitais com imagem em HD com áudio estéreo. Busca de canais automático e manual e função Closed Caption (sistema de legendas transmitidas).

O Cine Bus oferece a comodidade de assistir vídeos através de dispositivos móveis, como tablets, smartphones e notebooks. Basta baixar o aplicativo gratuito (AppStore e/ou Google Play) e desfrutar de filmes e músicas durante a viagem.

A empresa atende todo o Brasil e a América Latina. Os seus principais clientes são a Marcopolo, Volare, Caio Induscar, Viação Águia Branca e Mobibrasil.



RGR CONEXÕES

Rua Licatem, 275
São Paulo – SP
www.rgr.com.br
SAC: 0800119061

A RGR Conexões tem em seu portfólio de produtos a linha de conexões em latão - conexões compressão (CC), conexões adaptadoras (CA), conexões milimétricas (CM), conexões rápidas para freio (CR), conexões instantâneas (CI), conexões mistas (RG), conexões da linha plástica, linha de válvulas e cilindros pneumáticos, linha de tubos de nylon, espirais de freio e chicote elétrico.

Na Transpúblico a empresa apresenta as válvulas que são fabricadas segundo normas técnicas e possuem o mais novo sistema carretel em substituição do antigo sistema gaveta, apresentando melhor durabilidade, qualidade e maior facilidade na hora da manutenção.

A ESPERA PELA LONA IDEAL PARA SEU ÔNIBUS CHEGOU AO FIM

AF750
CITY BUS



Chegou a AF750 City Bus Fras-le.

Produzida com material desenvolvido especialmente para aplicação em ônibus urbanos, a nova lona AF750 City Bus suporta as altas temperaturas do sistema de freio, com excelente eficiência de frenagem, maior durabilidade e aumento da vida útil do tambor de freio. Possibilita a redução da quantidade de paradas para troca de lonas e contribui para a diminuição de vibrações e ruídos.

Fras-le, mais segurança para os passageiros e muito mais rentabilidade para o seu negócio.



/frasleoficial

www.fras-le.com



FRAS-LE



RS BUS COMPONENTES AUTOMOTIVOS LTDA

Rua Bortolo Zani, 70, bairro Cruzeiro
Caxias do Sul – RS - CEP: 95072-000
www.rsbus.com.br
SAC: (64) 30277989

A RS BUS, empresa sediada em Caxias do Sul, é especializada em componentes e peças de reposição para ar-condicionado de ônibus, das principais marcas do mercado como a Carrier, Recrusul, Euroar.

Com equipe técnica altamente qualificada com mais de 15 anos de experiência no segmento, oferece soluções de acordo com a necessidade de cada cliente.

A empresa possui itens como ventiladores do condensador e evaporador, painéis e placas digitais, sensores de temperatura, embreagens, compressores, pressostatos, filtros. Possui também uma ampla linha de componentes dos principais fabricantes como Globus, Bitzer, Parker e Manull. Seus principais clientes são Com. e Transp. Boa Esperança, Cattani S/A Transporte e Turismo, Expresso Gardênia, Transportes São Silvestre, Aruanã Transportes.

Sambaiba

CenterBus

SAMBAIBA - CENTERBUS

Rod. Regis Bittencourt, 1.300 - BR 116 -
Jd. Monte Alegre
Taboão da Serra (SP)
CEP: 067680-00
SAC (11) 4788-3400

A Sambaiba - Centerbus é uma concessionária da Mercedes-Benz. Além da

comercialização dos veículos da marca, ônibus e Sprinter, a empresa também é uma revendedora autorizada de peças e executa os serviços de reparos nos veículos.

A empresa atende na Grande São Paulo.



SPAL DO BRASIL COMÉRCIO DE COMP. AUTOMOTIVOS LTDA.

Rua Periperi, 158
São Paulo – SP – CEP: 0476-060
www.spalautomotive.com
SAC: (11) 5541-5151

A empresa fabrica uma linha de eletroventiladores para aplicações severas, utilizados em sistemas de climatização e arrefecimento de motores em veículos de transporte.

Na Transpúblico apresenta os eletroventiladores axiais selados com grau de proteção IP68/6K9K, ou centrífugos, para aplicações em 12V ou 24V, com motores de escovas ou eletrônicos para aplicações severas, utilizados em sistemas de climatização e resfriamento de motores de chassis. Seus principais clientes são a Spheros, Marcopolo, Thermo King, San Marino, Comil, VMG Aires e Songz. A empresa atende toda a América do Sul.



TACOM PROJETOS DE BILHETAGEM INTELIGENTE LTDA.

Av. Raja Gabaglia, 3.800
Belo Horizonte - MG - CEP: 30.494.310
www.tacom.com.br
SAC: (31) 33481008

O sistema CITbus da Tacom compreende os sistemas de arrecadação SBE (Sistema de Bilhetagem Eletrônica CIT-Sbe para tarifação simples e por seção, e CIT-Image (controle

de usuários por biometria facial e ou digital); de controle operacional SAO (Rastreamento, Gestão Operacional, Telemetria e Gestão de Condutores), de informação aos usuários SIU (Embarcada, nos PED -pontos de embarque e em dispositivos móveis), de operação de BRTs (CIT-Brt); de operação de sistemas metroferroviários (CIT-Metrô) de segurança embarcada Buszoom e de gestão de KPIs (com o produto CIT-Git), constituindo as soluções de ITS e BRTs. Possui também terminais de autoatendimento (ATM VX1500).

Na Transpúblico a empresa mostra o ATM VX1500, que complementa a atual rede de vendas de créditos eletrônicos, com uma economia substancial em relação aos custos de instalação e operação. Totalmente integrado ao SBE, o ATM VX1500 é tratado pelo sistema como um ponto de venda convencional, possibilitando assim a gestão e o controle de todas as suas transações. Sua alta velocidade de atendimento é condição fundamental para o sucesso da operação de carga de créditos e locais de grande fluxo, capaz de realizar uma recarga a cada 10 segundos.

Seu cofre possui padrão bancário, com mecanismo de cartucho para notas que facilita a substituição. O terminal é equipado com câmera embutida, podendo realizar filmagem durante toda a transação.

Os principais clientes são a Transfácil, Setps, Consórcio ATM, Metrô DF e Metrô Bahia. A empresa atende Minas Gerais, Bahia, Rio Grande do Sul, Piauí, Distrito Federal e Ceará.



TRANSDATA SMART

Rua Ana Custódio, 120
Campinas – SP – CEP: 13052-502
www.transdatasmart.com.br
SAC: (19) 35151100

A Transdata Smart é uma das principais empresas do Brasil no desenvolvimento de soluções de tecnologia para transporte coletivo e

inteligência em mobilidade urbana. Atua há mais de 22 anos no desenvolvimento de sistemas de bilhetagem eletrônica e diversas soluções de automação em transporte de passageiros, como a biometria facial e digital, além do sistema de monitoramento e gestão de frota. Sediada em Campinas (SP), com filiais em Brasília (DF), Curitiba (PR) e Recife (PE), possui mais de 570 projetos em todo o Brasil e em outros países da América Latina.

Em seu estande expõe o TDMAX - Bilhetagem Eletrônica Urbana, TDMAX SECC - Bilhetagem Eletrônica Seccionada, TDMAX ROD - Bilhetagem Eletrônica Rodoviária, TDMAX FRET - Bilhetagem Eletrônica para Fretamentos. Soluções para Identificação de Passageiros - Biometria facial ITS Informativo.

Os principais clientes são a Setransp (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros, Empresa de Transporte de Passageiros e Empresa de Transporte Coletivos Urbano

de Passageiro do Distrito Federal), Associação Metrocard de Curitiba, Associação das Empresas de Transportes Coletivos Urbanos de João Pessoa (AETC-JP), Seturn (Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros do Município de Natal), Transporte Coletivo de Piracicaba (SPE).



TRANSLUX ELETRÔNICA

Rua Bento Barbosa, 420
Chácara Santo Antônio, São Paulo – SP
CEP: 04716-020
www.transluxeletronica.com.br
SAC (11) 5181- 4499/5181- 4498

A Translux é especializada na produção de painéis eletrônicos de Led SMD de última geração em diversos tamanhos e modelos,

desenvolvidos especialmente para o transporte público. O diferencial dos produtos da marca é a facilidade de manuseio, com unidade de controle com entrada USB.

A empresa apresenta na Transpúblico o novo painel eletrônico PMV com tecnologia GPS e sintetizador de áudio. Presente em todo o território nacional a empresa tem como principais clientes a Caio Induscar, Comil Ônibus e Marcopolo.



TRANSOFT

SIBS Qd.1 Conj. A lote 6 núcleo Bandeirante
Brasília - DF - CEP: 71726-000
www.transoft.com.br
SAC: (61) 30344748

A Transoft é especializada em

Peças de Reposição para ar-condicionado Linha Ônibus

Venha nos visitar na **TRANSPÚBLICO 2015**
Rua C, stand 44



rs bus

www.rsbus.com.br

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

desenvolvimento de softwares inteligentes para o segmento de transportes. O Transnet é o primeiro sistema 100% web do mercado, integrando todas as áreas de uma empresa de transporte (administração, operação, tráfego), gerando maior transparência, agilidade e redução de custos.

Também possui, através da Tecnomobile, uma completa linha de equipamentos embarcados para monitoramento (câmeras, DVR's) com tecnologia de baixa de arquivos através de rede WIFI.

Na Transpúblico apresenta diversas inovações tecnológicas no transnet e toda a linha de equipamentos DVR's, câmeras e antenas da tecnomobile. Seus principais clientes são a Rio Ita, BTU, Reunidas, Litoral Rio, HP Transportes e Taguatur.



VOLVO BUS LATIN AMERICA

Av. Juscelino K. de Oliveira, 2600
Curitiba – PR – CEP: 81260-900
www.volvo.com.br
SAC: 800411050

Na fábrica de Curitiba a empresa produz chassis de ônibus rodoviários e urbanos

articulados, biarticulados, convencionais e híbridos e caminhões pesados da Linha F e semipesados da linha VM.

Na unidade de Pederneiras são fabricados os equipamentos de construção: pás carregadeiras, caminhões articulados, escavadeiras hidráulicas, retroescavadeiras e compactadores de solo.

A Volvo destaca na Transpúblico os seus produtos de telemática: sistemas de gerenciamento de frota e de tráfego. O sistema de gerenciamento de frotas faz um verdadeiro raio x da operação, tornando o transporte de passageiros mais eficiência em termos de segurança, conforto e economia. Já o sistema de gestão de tráfego (ITS4Mobility) fornece informação ao passageiro, que monitora a circulação da frota de ônibus urbanos em tempo real e indica posição dos veículos e o tempo de percurso, contribuindo para melhorar a mobilidade do trânsito.



WPLEX SOFTWARE LTDA.

Rodovia SC 401, 8600 Corporate Pak -
bloco 5 sala 101
Florianópolis - SC
CEP: 88050-000
wplex.com.br
SAC: (48) 32392400

A Wplex é uma empresa de tecnologia de informação que desenvolve sistema de gestão operacional para empresas e sistemas de transporte de passageiros por ônibus. A sua linha de produtos inclui o software Wplex-ON para programação horária de operação de linha de ônibus, sistema Wplex-CO de monitoramento de frotas por GPS, sistema e Wplex-Info de

informação automatizada ao passageiro de ônibus.

Neste evento a empresa apresenta o novo aplicativo de smartphone para informação ao usuário de transporte urbano, e o novo software Wplex-EP para escala periódica de tripulação de ônibus. Seus principais clientes são o Grupo Mauá, Sinetram, Metra, Translitoral e Viação Cidade Dutra.



YCC / COMERCIAL THW DO BRASIL IMP. E EXP. LTDA.

Rua São João 149, Centro, Diadema, São Paulo,
CEP: 09910-580
SAC 11 40554578 e 11 998696898
Site: www.yccgroup.com.br

A YCC/Comercial THW é uma marca argentina de produtos de áudio e vídeo como sistema convencional, multicanal com tela individual multimídia on demand com tela individual, vídeo on demand Wi-Fi, vídeo on demand com monitor tátil capacitiva, carregadores USB para os passageiros, sistema de segurança de visualização interna e externa, sistema de gravação com sensor de movimento, GPS e transmissão 3G, além de controle com bafômetro para condutores, programação a bordo personalizada para empresas, micro TV. A empresa atua em todo o território nacional e nos países da América do Sul.

Na Transpúblico a empresa lança o sistema vídeo on demand com Android e monitor tátil individual de 9", sistema multimídia on demand com Android e monitor tátil de 9 ou 10,1 polegadas, o vídeo on demand Wi-Fi, o sistema de carregadores USB para os



Não perca tempo ao deixar os seguros da sua empresa com quem não está preparado para isso.



Somente a **Paluama Corretora de Seguros** possui a experiência necessária para oferecer as melhores soluções do mercado de seguros para você e para sua empresa, com total dedicação e atenção dos nossos profissionais. Procure um dos nossos corretores e descubra todas as vantagens e diferenciais que temos a oferecer na contratação dos seus seguros, para que sua tranquilidade e segurança falem sempre mais alto. Nós entendemos do assunto, afinal de contas **o nosso negócio é seguro.**

CONSULTE
UM DE NOSSOS
CORRETORES
E CADASTRE O SEU
DPVAT
CONOSCO

São Paulo - (11) 2105-6777 | Curitiba - (41) 3222-9179
Goiânia - (62) 4018-8165 | 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

passageiros. Tem ainda o serviço de edição de conteúdo para a programação a bordo personalizado para a necessidade de cada empresa.



ZF DO BRASIL

Avenida Conde Zeppelin, 1.935
Sorocaba – São Paulo
CEP: 18103-905
www.zf.com
SAC: (15) 40092525



A ZF é uma empresa líder mundial em tecnologias de transmissões para veículos, chassis e segurança ativa e passiva. A linha de produtos inclui transmissões, componentes de driveline e chassis, e também sistemas de eixos completos e módulos. Os seus produtos são utilizados em carros de passeio, veículos comerciais, máquinas de construção e agrícolas, segmento ferroviário e em aplicações marítimas. A empresa também se concentra no negócio de energia eólica e de componentes eletrônicos. Tem ainda a ZF Services, que representa o grupo no mercado de reposição internacional.

Neste evento apresenta o mais completo portfólio de produtos e soluções para os frotistas que operam tanto em BRTs

(Bus Rapid Transit) como em itinerários convencionais e aplicações mistas (linhas alimentadoras e corredores). Os eixos e transmissões em exibição garantem a alta rentabilidade das operações de frotas. Seus principais clientes são a MAN, Mercedes-Benz, Iveco, Volvo, Scania e Ford.



CARUANA S/A SOCIEDADE DE CRÉDITO FINANCIAMENTO E INVESTIMENTO

Avenida das Nações Unidas, 11.541 - conj. 112, Brooklin Paulista
São Paulo – SP - CEP 04578-000
comercial@caruanafinanceira.com.br
www.caruanafinanceira.com.br
SAC +55 11 5504-7850

Fundada em 2008, a Caruana dispõe de linhas de crédito – crédito direto ao consumidor (CDC), capital de giro, desconto de recebíveis e cartões (crédito, crédito consignado, pré-pago). Também atua com investimentos – recibo de depósito bancário (RDB) e letra de câmbio (LC). A empresa atua em todo o país.



GIRO

75, Port-Royal St. E., Suite 500,
Montréal (Québec) Canada
H3L 3T1
info.br@giro.ca - www.giro.ca

A GIRO desenvolve e implementa soluções para melhorar a produtividade do transporte público. A empresa fornece sistema

Hastus para redes de planejamento, agendamento de veículos e tripulações, gestão de operações diárias, além de prestar informações aos passageiros. O software oferece ferramentas de otimização e gerenciamento de dados e integra-se perfeitamente com sistemas de terceiros, tais como sistemas de localização de veículos e sistemas de RH e de manutenção. O Hastus se propõe a executar operações de transporte complexas, buscando reduzir custos em orçamentos limitados ao fornecer serviços de qualidade. Entre seus clientes constam RMTG (Goiânia) e Metro S. A., no Chile. A empresa tem clientes em todas as Américas, Ásia, Europa e Oriente Médio.



IPIRANGA PRODUTOS DE PETRÓLEO

Rua Francisco Eugênio, nº 329, São Cristóvão - Rio de Janeiro - RJ
CEP: 20941900
Ipiranga@ipiranga.com.br
www.ipiranga.com.br
SAC :08000 253805

Fundada em 1947, a Ipiranga dispõe de uma linha de combustível, composta de gasolina Original e gasolina Original aditivada, jetoil motos, jetoil, ampm, lubrificantes para os segmentos automotivo, industrial, marítimo, ultratech, para motores a Diesel, motos e graxas.

Na Transpúblico 2015, lança o sistema de venda de passagens rodoviárias online em parceria com KMV. Também apresenta a linha de lubrificantes Brutus, os aditivos Arla 32 e o sistema de troca Ecoeficiente. Entre seus principais clientes, contam os grupos Jacob Barata, Gontijo, Brasil Sul e Áurea.



LINKTRANS TECNOLOGIA LTDA.

Avenida Luis Carlos Prestes, 410/212

Rio de Janeiro - RJ

CEP: 22775-055

linktrans@linktrans.com.br

www.linktrans.com.br

SAC: 21 3485-1234

Fundada em 2003, a LinkTrans é uma empresa de tecnologia, voltada para o segmento de transportes. A empresa integra informações oriundas de diversas fontes de diferentes fabricantes de veículos, transformando-as em uma única visão consolidada. Entre os serviços, constam: Consultoria em

desenvolvimento de projetos específicos de integração tecnológica; Gateway Linktrans, que faz a integração de tecnologias de monitoramento via GPS de diferentes fabricantes E Centro de Controle e Operações (CCO) – definição, dimensionamento, estruturação e manutenção. A empresa vai apresentar produtos na Transpúblico. Atua em todos os estados brasileiros. Entre os seus principais clientes, estão os consórcios Intersul, Internorte e Santa Cruz.



SONGZ AUTOMOBILE AIR CONDITIONING CO.LTD

No.4999 Huaning Road

Shanghai - China

CEP: 201108

www.songz-international.com

jack@shsongz.cn

lujianrong@shsongz.com

86-21-5442-4998 ext 111

86 136-8189-6122 (Whatsapp)

Fundada em 1998, a chinesa Songz produz equipamentos de ar condicionado para uso em veículos de vários segmentos, seja passeio ou comercial. A empresa possui ampla gama de produtos que equipam carros, ônibus, vagões ferroviários, além de implementos frigorificados. A empresa dispõe de serviço de pós-venda e kits de manutenção. O marketing da empresa busca explorar a solução total para o controle de clima voltado para o conforto dos motoristas e passageiros. Com presença global, a empresa mostra na Transpúblico 2015 a vantagem de seus produtos.

www.transportemodernoonline.com.br

As notícias do mundo do transporte onde você estiver.





Vendas de ônibus não param de cair

Com retração de 28,6% no acumulado do ano entre janeiro e julho, projeção indica, em 2015, emplacamento de 18 mil ônibus, um recuo aos números de 2006

■ WAGNER OLIVEIRA

As vendas de chassis de ônibus ainda não estabilizaram a queda. De acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), julho registrou perda de 1% ante junho, em compasso com o acumulado do ano. Em relação a julho do ano passado, a redução foi bem maior: 34,6%. A produção, no entanto, subiu 5,3% em julho quando comparada a do mês anterior.

Foram emplacadas em julho 1.432 chassis, comparados com 1.447 em junho. No acumulado dos sete meses de 2015, as montadoras venderam 11.907, queda de 28,6% em relação aos 15.552 chassis comercializados entre janeiro e julho de 2014. A continuar nesse ritmo, a indústria deverá fechar o ano com 18 mil ônibus.

“É muito pouco para um mercado como o nosso”, reclama Ronaldo Fontolan, diretor comercial da encarregadora Neobus. “Um mercado ruim assim afeta negativamente toda a cadeia produtiva envolvida na indústria do ônibus. Precisamos encontrar rapidamente uma saída para

revertermos o quadro.”

O presidente da Anfavea, Luiz Moan, afirma que uma definição do ajuste fiscal pode contribuir para se chegar a uma estabilidade econômica. “Precisamos de regras claras”, disse. A entidade também atuou junto ao governo para conseguir linhas de financiamento de crédito mais barato nos bancos públicos para capitalizar as montadoras. Em contrapartida, o governo cobra o fim das demissões.

Embora tenha conseguido uma recuperação em junho, quando foram industrializados 1.895 chassis de ônibus, a produção registra queda de 28,9% no acumulado de 2015 até julho. Nos sete primeiros meses deste ano, foram produzidas 15.760 unidades, abaixo das 22.155 no mesmo período de 2014.

Em períodos de turbulência econômica, a Mercedes-Benz mostra sua tradição no mercado de chassis de ônibus. A empresa, que teve redução de 2% em julho em relação a junho, emplacou nos sete primeiros meses deste ano 5.666 unidades ante 5.679 no mesmo período de 2014, recuo de 15,2%.

O número da Mercedes-Benz representa 51% do mercado, mostrando a força da marca, principalmente entre operadores urbanos.

A MAN, segunda colocada em venda de chassis acumula perda de 42,9% entre janeiro e julho de 2015, quando foram comercializadas 2.378 unidades, em comparação com 4.162 no mesmo período de 2014. Em julho, a empresa teve redução de 4,2% nas vendas em relação ao mês anterior.

Com 1.520 chassis vendidos do começo do ano até julho, a Agrale registra forte queda de 46,1% em relação às 2.222 unidades comercializadas no mesmo período de 2014. Em julho, suas vendas caíram 11,4% comparadas às de junho.

O negócio também não está bom para Volvo, que registra queda de 39,7% entre janeiro e julho. No mesmo período do ano passado, a Volvo havia comercializado 940 chassis. Neste ano, o acumulado é de 567 unidades.

A Scania registra perda de 73,7% ao longo do ano. Foram emplacadas de janeiro a julho 142 unidades. Em 2014, neste mesmo período, as vendas atingiam o número de 539 chassis.

Entre os fabricantes de chassis de ônibus, apenas a Iveco obteve aumento de vendas. A empresa emplacou 140 unidades em julho ante junho, quando havia comercializado 72. O aumento de um mês para o outro é de 94,4%. No acumulado de 2015, a empresa registra alta de 106,5%. Entre janeiro e julho, vendeu 795 unidades. No mesmo período do ano passado, foram 385. Explique-se o caso da Iveco pela chegada de um inédito chassi de 17 toneladas.

Embora tenha um número ainda pouco expressivo, a International também registra um aumento de vendas, com base nos emplacamentos feitos no Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam). Entre janeiro e julho, a International emplacou 29 chassis, em comparação aos 25 do mesmo período do ano passado. ■

NOVO THUNDER +

É + em tudo

Respeite a sinalização de trânsito.

Em breve!

NEOBUS

É inovador, é Neobus.



NÃO PROCURE MAIS.

AS MELHORES OFERTAS E OS MELHORES NEGÓCIOS VOCÊ ENCONTRA AQUI.



URBANUSS PLUS
MBB O-500 M 2008
3 PORTAS COM ELEVADOR



MARCOPOLO TORINO
MERCEDES-BENS OF-1418 2009,
2 E 3 PORTAS COM ELEVADOR



MARCOPOLO TORINO
MERCEDES BENZ
OF-1418 2010,
3 PORTAS
COM ELEVADOR



MARCOPOLO G7 1050
SCANIA K-340 2010
42 LUGARES , COMPLETO



ELBUSS 320
MERCEDES-BENZ
OF-1418 2008
48 LUGARES



MARCOPOLO IDEALE 770
M. BENZ OF-1418 2006, 2007 E 2009
44 E 48 LUGARES

TEMOS MAIS MODELOS, CONSULTE-NOS.

Tel: 11• 4355-1599 - 11• 4355-1506
Fax: 11• 4355-1507
vendas@qualitybus.com.br
visite nosso site: www.qualitybus.com.br



Av. D. Jaime de Barros Camara, nº 300 - São Bernardo do Campo
CEP 09895-400 - Bairro Jardim Planalto - São Paulo