

TECHNI

bus

TECHNIBUS - ANO 7 - Nº 44 - R\$8,00

# São Paulo investe em tecnologia



**CARROCERIAS**  
Comil amplia linha  
Campione

**ENTREVISTA**  
Hanashiro: planos para melhorar  
trânsito na capital paulista



**Novo Campione 405 HD da Comil**



**PRÊMIO DE QUALIDADE**  
**A vitória da Viação Bonavita**  
**e da Bola Branca**

**PINTURA DE FROTAS**  
**Sans Penna e Viação Motta,**  
**as melhores em visual**

**CULTURA**  
**Ônibus levam visitantes**  
**a conhecer obras de arte**

# 100% EM

**ELEVADO  
DESEMPENHO**

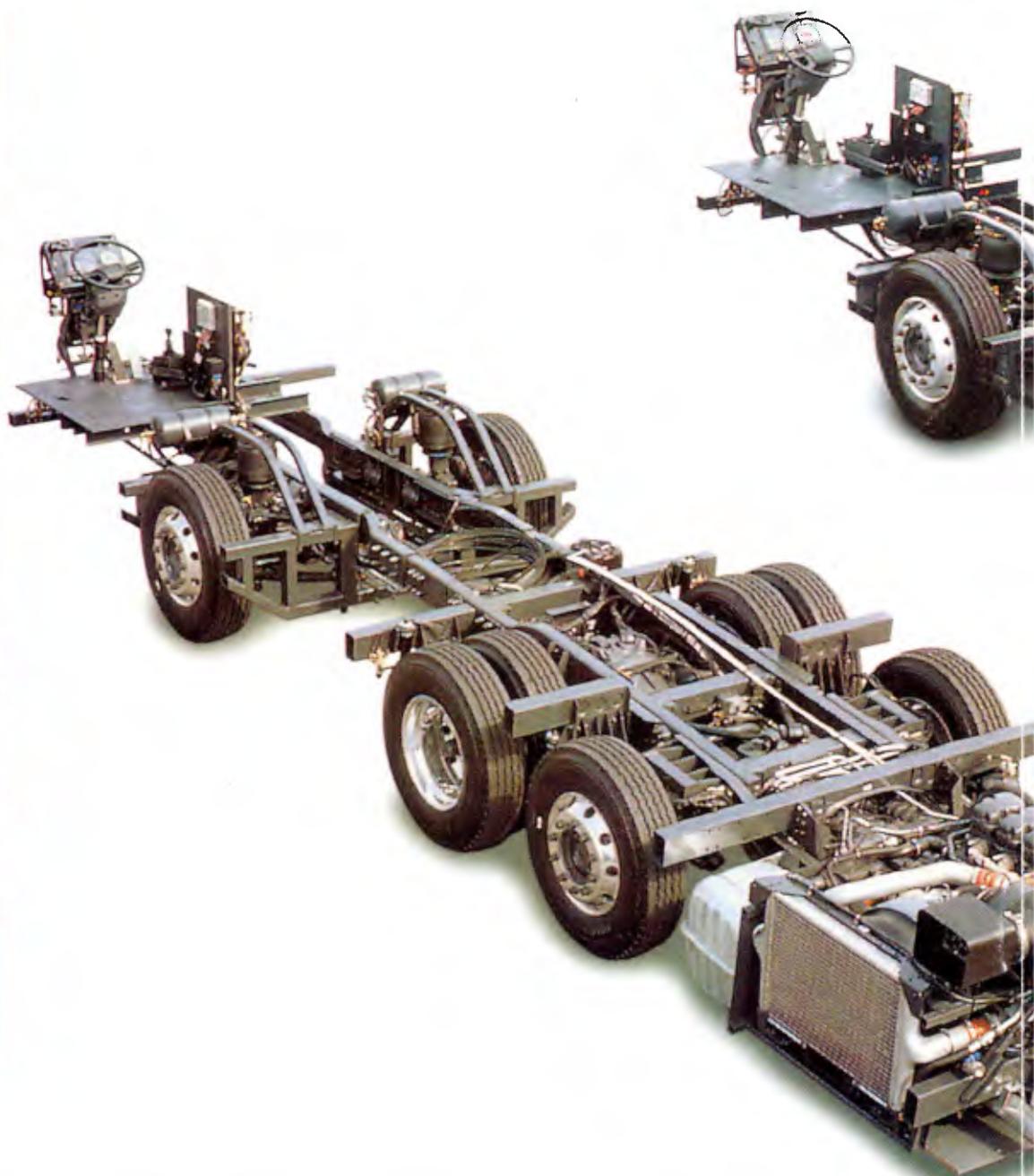
**RENTABILIDADE  
TOTAL**

**ECONOMIA  
OPERACIONAL**

**MENOR CONSUMO  
DE COMBUSTÍVEL**

**ALTA VELOCIDADE  
DE CRUZEIRO**

**MAIOR  
VIDA ÚTIL**



**SOLICITE INFORMAÇÕES DETALHADAS A**

# PRESÁRIO.

ENGENHARIA  
DE APLICAÇÃO

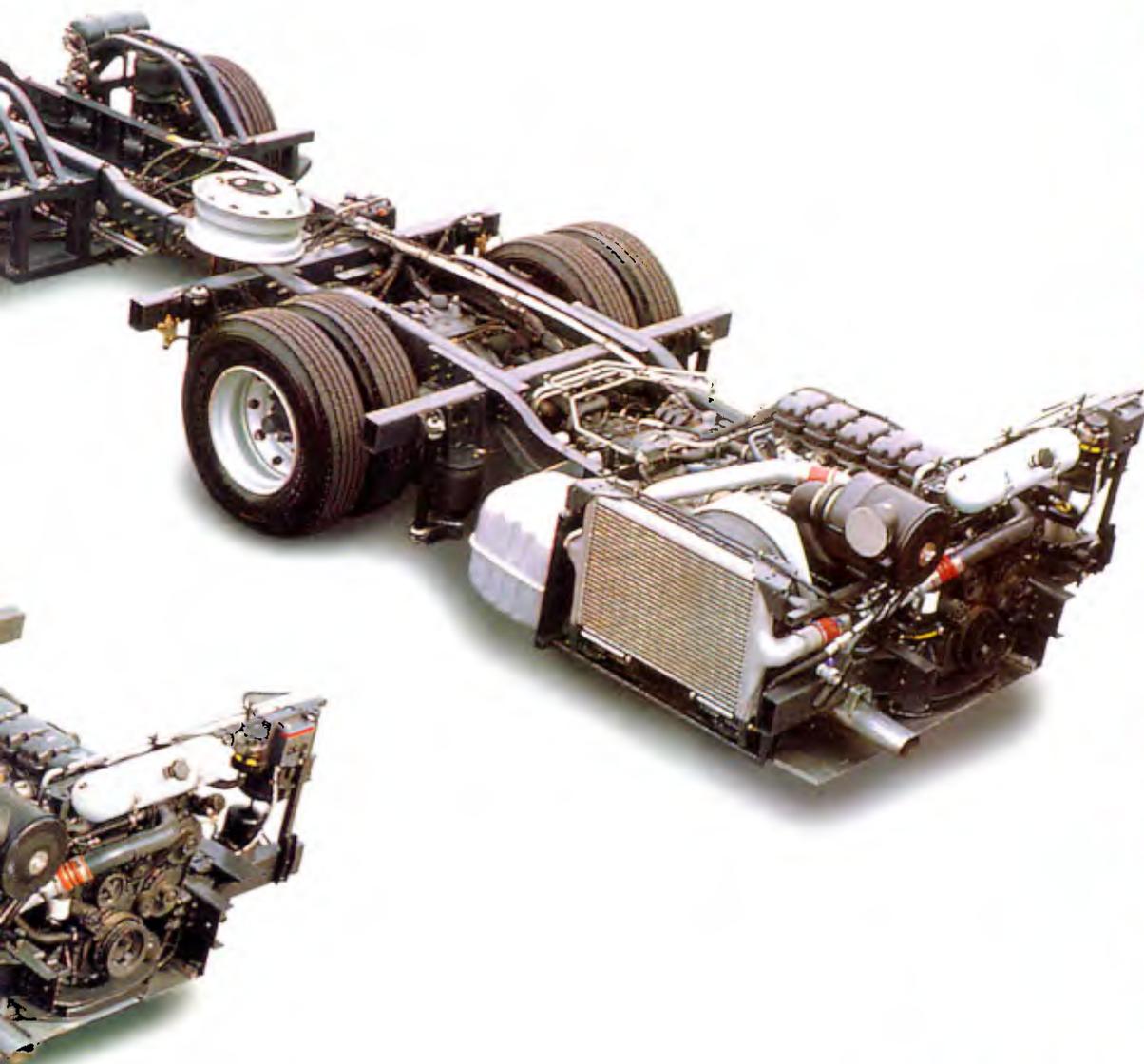
4 CLASSES  
DE CHASSIS

SISTEMA  
MODULAR

ALTO TORQUE  
BAIXA ROTAÇÃO

RETARDER  
FREIOS A DISCO

SUSPENSÃO  
INDEPENDENTE



AO SEU CONCESSIONÁRIO



**SCANIA**

CLASSE EM TRANSPORTE PESADO



FILIADA AO 

Ano 7 - n° 44 - Março - 1999

**Diretor**  
Marcelo Ricardo Fontana  
Odair Vicente Locanto

#### REDAÇÃO

**Editor**  
Eduardo Alberto Chau Ribeiro

**Arte**  
Daniel Lamano da Costa  
Alexandre Batista

**Colaboradores**  
Marisa De Lucia

**Fotografia**  
Paulo Igarashi

**Assessora de Diretoria**  
Ho Yen de Castro

**Secretária (Redação)**  
Maria Penha da Silva

**Administração e Contabilidade**  
Aquiles José Baffa  
Vidal Rodrigues

**Departamento Comercial**  
São Paulo  
Carlos A. Criscuolo, Vito Cardaci Neto,  
Maria Rita Fleury Zani

**Circulação**  
Claudia Regina de Andrade

**Representante R. de Janeiro**  
Sérgio Ribeiro  
Tel.: (021) 262-8390 e 220-5515

**Representante Paraná e Sta. Catarina**  
Gilberto A. Paulin  
Tel.: (041) 222-1766

**Representante R. Grande do Sul**  
Ivano Casagrande  
Tel.: (051) 231-1902

**Representante Brasília**  
Walter Filpetti  
Telefax: (061) 327-2572

**Representante Bahia**  
Antonio Carlos Aquino de Oliveira  
Tel.: (071) 237-8397 e 332-3711

**Redação, Administração, Publicidade**  
Av. Marquês de São Vicente, 10  
CEP 01139-000 - Barra Funda  
São Paulo - SP - Brasil  
Tel.: (011) 3662-0277 (Seqüencial)  
Fax: (011) 3662-4630 (Redação)  
(011) 825-6869 / 826-0882 (Comercial)

**Tiragem**  
10.000 exemplares

**Assinatura**  
Anual: R\$ 64,00 (sete edições mais um Anuário)  
à vista. Pedidos com cheque ou vale postal  
a favor de Editora Technibus Ltda. Exemplar  
avulso: R\$ 8,00. Em estoque apenas as últimas  
edições.

**Periodicidade**  
Circula no mês subseqüente ao de capa

As opiniões contidas nos artigos assinados  
não são necessariamente as mesmas de  
Technibus

**Technibus Editora Ltda.**  
CGC 65.633.232/0001-22  
Registro Jucesp 35209992653  
Inscrição Estadual 112.932.190.112  
Nº de Registro em Cartório - 255.992



Av. Marquês de São Vicente, 10, Barra Funda,  
CEP 01139-000, São Paulo, SP  
Tel.: (011) 3662-0277  
Fax: (011) 825-6869 e 3662-6120

**E-mail:**

**Redação: transporte@ibm.net**

**Arte/Marketing:**

**otmeditora@uol.com.br**

## ÍNDICE

**ENTREVISTA** - O secretário municipal de Transportes de São Paulo, Getúlio Hanashiro, revela os planos para melhorar o trânsito e o transporte coletivo por ônibus na cidade

18

**TRANSPORTE URBANO** - A cidade de São Paulo está investindo em tecnologia para reformular seu sistema de ônibus e proporcionar à população transporte mais eficiente, confortável e seguro

20

#### LANÇAMENTO

● A Comil amplia sua nova linha de ônibus Campione com o lançamento de um modelo high deck, para longas distâncias, e espera conquistar maior fatia do mercado

28

● Outra novidade da Comil, o microônibus Piá exibe linhas aerodinâmicas que lembram os modelos Campione e otimiza o espaço interno, permitindo acesso fácil a pessoas de estatura elevada

30

**REDE BRASIL** - Vinte e oito empresas de ônibus do país compõem um pool com o objetivo de aprimorar os serviços, reduzir os custos e recuperar passageiros perdidos para o transporte aéreo

32

#### PRÊMIO DE QUALIDADE

● A tradição de mais de 70 anos no ramo, aliada às inovações introduzidas, conferiu à Viação Bonavita o Prêmio Harold Nielson de Qualidade na categoria Rodoviário de Passageiros

34

● A Viação Bola Branca foi a vencedora na categoria Metropolitano de Passageiros, pelo sucesso de seus esforços contínuos para aperfeiçoamento administrativo e operacional da empresa

36

**PINTURA DE FROTAS** - Eficiente ferramenta de comunicação com o público, a pintura da frota não serve apenas de identificação da transportadora, mas também reforça sua imagem perante os clientes

38

**TRANSPORTE RODOVIÁRIO** - A Auto Viação 1001 inaugurou um novo serviço na linha Rio-Niterói-São Paulo com ônibus de dois andares, que oferecem mais conforto e uma viagem sem parada intermediária

41

**CIRCUITO CULTURAL** - Passeios de ônibus a custo reduzido levam visitantes e residentes a conhecer obras de arte e pontos turísticos em diversas cidades brasileiras

42

**DIVERSIFICAÇÃO** - Empresas de ônibus buscam alternativas para crescer e ingressam no setor de transporte aéreo regional, como é o caso do Grupo Caprioli e da Passaredo

44

**PÁSSARO MARRON** - A empresa transporta nos aeroportos de Congonhas e Guarulhos passageiros da TAM, que preferiu terceirizar o serviço, resultando em economia de 25% nos custos dessa operação

46

#### SEÇÕES

Ponto de Vista 7   Panorama 10   Dicas 47   Opinião 48



## Consultado por milhares de empresas de transporte de passageiros

- ▶ Primeiro e mais completo anuário do setor.
  - ▶ Guia de montadoras e encarroçadoras.
  - ▶ Linha completa de chassis e carrocerias com as respectivas fichas técnicas.
  - ▶ Guia de fornecedores de equipamentos, peças, sistemas informatizados e serviços.
  - ▶ Guia de operadoras de ônibus, com áreas de atuação e frotas, além de dados operacionais.
  - ▶ EXCLUSIVO: único que traz nomes das empresas, endereços, diretores, linha de produtos ou serviços e clientes.
- E mais...**
- ▶ Uma análise do mercado interno e de exportação, com gráficos e números.
  - ▶ Entidades governamentais e associações setoriais.

## Um anuário consagrado pelos profissionais de transporte

- ▶ Reserve já um espaço publicitário para sua empresa no ANUÁRIO DO ÔNIBUS 99.
- ▶ Sua marca, seus produtos e serviços estarão em evidência o ano inteiro, na mesa de profissionais das maiores empresas do segmento de transporte de passageiros do País e também do Mercosul.

**▶ Não fique fora dessa edição especial.**

**Ligue para (011) 3662-0277 ou envie um fax para (011) 825-6869.**

**Garanta já o espaço ideal para sua empresa.**

**ANUNCIE E FIQUE EM EVIDÊNCIA O ANO INTEIRO**

# Transporte do futuro

**O** caos no trânsito de São Paulo convenceu as autoridades da necessidade de encontrar alternativas para melhorar o transporte de passageiros na cidade. Uma das opções é acelerar a introdução de tecnologias já disponíveis para se chegar a um sistema de transporte inteligente, com as resultantes melhorias operacionais e outros benefícios tanto para o trânsito, a rentabilidade das empresas como para os usuários.

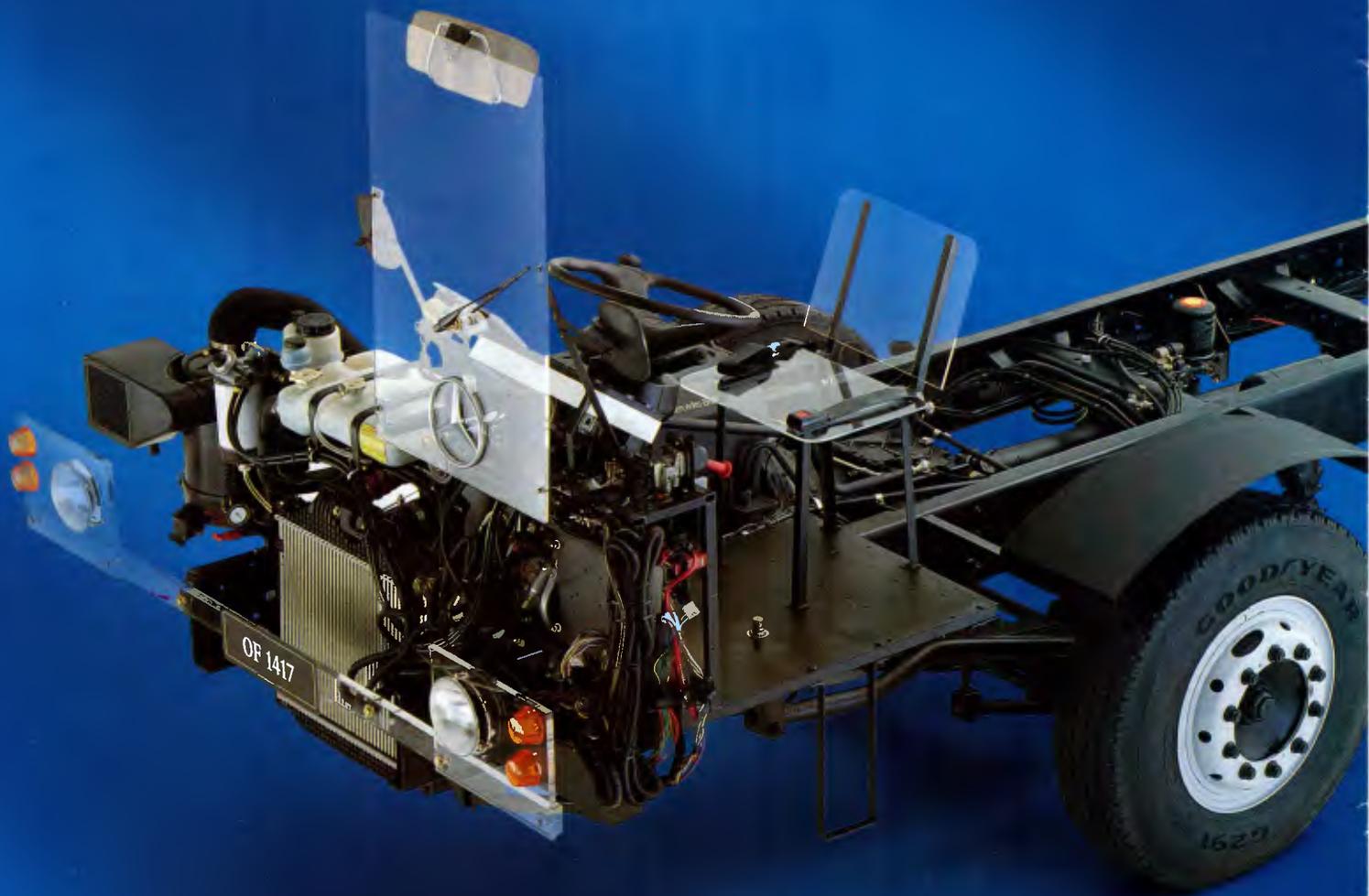
A tarefa não é pequena e os obstáculos, enormes. Mas para que essa metrópole ofereça aos seus 9,9 milhões de habitantes condições de vida aceitáveis é necessário antecipar as inovações, e implantar sem demora o chamado sistema de ônibus do futuro. Porque o futuro é agora.

No futuro, digamos daqui a 15 anos, na visão dos peritos, o sistema de ônibus não será muito diferente dos atuais. Utilizará propulsão baseada em combustíveis alternativos ao diesel, como células de combustível, motores elétricos ou híbridos. O grande avanço será o monitoramento computadorizado de toda a operação: o controle de condições mecânicas dos veículos, a rigorosa supervisão das viagens, incluindo a localização exata dos veículos, e o acompanhamento em tempo real do número de passageiros a bordo. Outro grande destaque: a comunicação instantânea. Mensagens dirigidas aos operadores e passageiros serão transmitidas em telas nos veículos, nas estações ou mesmo nos pontos de ônibus.

A SPTrans, órgão gestor do sistema de ônibus da cidade, deu a largada, com a definição de novas especificações técnicas e aplicações para os ônibus urbanos a serem incorporados à frota a partir de agora. Ônibus biarticulados, ônibus a gás sem emissão de poluentes, ônibus com suspensão pneumática e transmissão automática, catracas e letreiros eletrônicos, que estão sendo adotados, são apenas o começo dessa evolução tecnológica. Todos os ônibus terão necessariamente de oferecer certo padrão de conforto, segurança e facilidade operacional. A expectativa é de que a iniciativa da SPTrans desembocará em um sistema de ônibus eficiente, acompanhado pela ampliação dos outros modos de transporte coletivo e por medidas que disciplinem o trânsito na cidade. A população exige e merece.

O editor

# A Mercedes está de ouvido no e de



<http://www.mercedes-benz.com.br>

Os veículos Mercedes-Benz estão em conformidade com o Pro-conve - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores

Novo chassi para ônibus OF-1417. O primeiro com motor

# cliente olho no futuro.



Para projetar este moderno chassi para ônibus, a Mercedes mostrou mais uma vez que não dorme no ponto. Usou a mais avançada tecnologia do mercado: a parceria com os frotistas. E assim, desenvolveu o novo chassi para ônibus OF-1417. Um veículo que atende plenamente a todas às necessidades do dia-a-dia do transporte urbano. O primeiro no Brasil com motor inteligente completamente eletrônico, que proporciona:

- menor manutenção,
- menor consumo de combustível,
- maior vida útil,
- baixo nível de emissões segundo as normas Conama IV e Euro II.

Mas não é só em motor que o OF-1417 inova. Ele também é o primeiro chassi urbano com Top Brake, exclusivo sistema de freio-motor, que proporciona maiores velocidades médias, maior segurança e conforto para os passageiros. Enfim, o novo chassi para ônibus OF-1417 é mais uma prova de que quando a Mercedes-Benz está de ouvido no cliente é porque ela está de olho no futuro.



Mercedes-Benz

## totalmente eletrônico.

## Mais de 300 veículos já rodam com transmissão automática Allison

O novo modelo de sistema de transmissão automática Allison MT 643R, que tem como principal característica técnica o retardador incorporado como componente em série, já está sendo adotado em diversas empresas de ônibus urbanos de São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Curitiba, Natal e Belém.

A transmissão automática não é novidade, pois a experiência foi feita em 1990 em ônibus articulados e comuns que utilizavam caixas de câmbio modelos MT 654 e MT 647, todos com motor central. A novidade mesmo é o novo modelo MT 643R com retardador e os chassis OF 1721, ou seja, com motor dianteiro.

Na região metropolitana de São Paulo, foram entregues à Himalaia Transportes 100 chassis Mercedes-Benz OH 1621L e na cidade de Curitiba, um lote de 40 chassis MB OF 1721 foi distribuído entre a Auto Viação Nossa Senhora do Carmo e a Auto Viação São José.



Ônibus equipado com transmissão Allison MT643R em Curitiba

Os diretores das empresas ressaltam como pontos positivos da transmissão automática a redução de custos de manutenção, benefícios para motoristas e usuários, especialmente nos itens conforto e segurança, e ainda menor número de veículos parados nas oficinas, redução dos números de recolhês, e fichas de defeito, de trocas de lonas do freio e de intervenções no sistema e trem-de-força.

## Scania exporta motores para o México

A Scania Latin America exportou para o México um lote de 50 motores, destinados a equipar ônibus rodoviários da marca no país. Os motores, com 340 cv de potência, foram adquiridos pelo Grupo Estrella Blanca, uma cooperativa que reúne 1.250 operadoras de transporte rodoviário.

No ano de 1993, a Scania havia exportado para o México 600 ônibus rodoviários, todos no padrão luxo, que até hoje circulam por todo o país e também na região sul dos Estados Unidos. Apesar de muitos deles já terem superado a marca de um milhão de quilômetros rodados, todos estão em excelente estado, afirma Paulo César Trigo, responsável pelo mercado de exportação de motores Scania para a América Latina.

Segundo Trigo, os motores substituídos serão reconicionados com um kit de componentes originais Scania para

voltar a operar, o que não leva mais de dois dias, uma vez que estão sendo substituídos por outros novos e rápidos e não apenas reconicionados, trabalho este que levaria cinco dias. A Scania presta assistência a esses motores por meio de sua unidade industrial no México, com o apoio de sua rede de distribuidores autorizados.

Com 23,5 mil funcionários em todo o mundo, a Scania é uma das montadoras líderes mundiais na fabricação de ônibus, caminhões pesados e motores industriais e marítimos, e possui operações industriais na Europa e na América Latina, num total superior a 100 mercados.

Vendendo 96% de sua produção para países fora na Suécia, onde se localiza sua matriz, a Scania faturou em 1997, segundo os últimos dados disponíveis, US\$ 5,6 bilhões. No Brasil, a montadora comercializou 1.210 ônibus em 1998.

## Preços de ônibus usados caem 6%

A desvalorização do real não provocou reajuste nos preços dos ônibus zero quilômetro, mas trouxe uma queda média de 6% nos preços dos usados, conforme levantamento de preços feito pela Molicar na segunda quinzena de janeiro e em fevereiro. A empresa realiza semanalmente pesquisa de preços de 3.600 modelos de veículos disponíveis no mercado brasileiro para as principais seguradoras de automóveis e bancos do país.

O maior índice de depreciação dos usados foi apresentado pelos modelos Ford, Scania e Volvo, que ficaram 9% mais baratos, em média. Já a linha Mercedes-Benz foi a que teve menor depreciação, 3%.

Segundo Vitor Meizikas Filho, responsável pela área de avaliação de veículos da Molicar, "embora as novas condições do câmbio favoreçam a recuperação dos preços dos usados, em decorrência de eventual aumento de preço dos modelos zero quilômetro, o mercado de ônibus usados permanece desaquecido, mantendo a depreciação natural deste tipo de veículo". Meizikas explica que o desaquecimento do mercado é também responsável pela manutenção dos preços de ônibus novos nos níveis da primeira quinzena de janeiro, antes da desvalorização do real.

## Venda de passagens por telefone

Começou a funcionar na cidade de São Paulo o Rodofone, um serviço especializado em venda de passagens de linhas rodoviárias que são entregues a domicílio na capital paulista e em alguns municípios da Grande São Paulo no prazo máximo de 20 horas.

A Cyber Tour, que criou o serviço, cobra R\$ 6 para cada pedido de passagens no mesmo horário e para o mesmo destino. A empresa vende passagens de todas as cerca de 200 empresas dos quatro terminais rodoviários de São Paulo: Tietê, Bresser, Barra Funda e Jabaquara. Até meados de abril, 24 empresas estarão ligadas on-line ao Rodofone, permitindo ao usuário até escolher o assento em que deseja viajar. O telefone do Rodofone é (011) 3361-5000.

## Bosch quer participar da inspeção veicular

As empresas vencedoras da licitação do serviço de inspeção veicular a ser realizada em São Paulo ganharão do governo paulista credenciamento para realizar a inspeção durante cinco anos, sem a possibilidade de prorrogação. A proposta do Detran de São Paulo é de que seja cobrada para ônibus a quantia de R\$ 65,00 e para microônibus a mesma taxa de automóveis, R\$ 48,00. Com uma frota estadual de 8 milhões e uma média de R\$ 50,00 por veículo, essas empresas deverão arrecadar cerca de R\$ 400 milhões anuais.

A Bosch está se preparando para participar da inspeção veicular com seu sistema Linha de Inspeção Veicular SDL 260 (foto), já à disposição dos futuros Centros de Inspeções Oficiais credenciados pelo governo, oficinas mecânicas e oficinas reparadoras que, embora não estejam habilitadas legalmente a participar da ação, terão interesse em entrar nesse mercado com um trabalho de pré-inspeção veicular.

Com a SDL 260, efetuam-se diversas avaliações dos componentes do veículo, como: medir o alinhamento (ou constatar o desalinhamento); medir a aderência do solo por meio de um analisador da suspensão, tanto do amortecedor como de outros componentes; analisar os freios – de serviço e estacionamento – com o frenômetro e ainda analisar o gás de escape para observar a regulagem do motor e verificar quanto o veículo está emitindo de poluentes. Tudo isso é executado com uma ligação a uma unidade central de comando totalmente computadorizada, que mostra os resultados das análises.



## Viação Catarinense adquire ônibus Panorâmicos DD da Busscar

A Auto Viação Catarinense de Blumenau, SC, adquiriu quatro ônibus Panorâmico DD (foto) produzidos pela Busscar. Os modernos veículos de dois pisos já estão operando nas linhas com destino a São Paulo, partindo das cidades catarinenses de Jaraguá do Sul, Blumenau, Rio do Sul e Brusque. O produto foi desenvolvido pela Busscar como proposta avançada para o mercado na virada do milênio.

O Panorâmico DD oferece duas opções – leito e executivo – no mesmo veículo. No piso inferior, a cabine foi reservada para poltrona leito, com serviço de bordo, incluindo lanche, café e água gelada, em ambiente isolado. No piso superior, um salão espaçoso, destinado inteiramente aos passageiros, dispõe de 40 poltronas com descansapê e distanciamento de 60 cm entre elas. Todas as poltronas, de passageiros e da tripulação, são equipadas com cinto de segurança. Na parte traseira do salão foi criado um espaço especial de-



nominado sala VIP, com capacidade para seis pessoas e serviço de bordo.

Os novos ônibus possuem ainda circuito interno de vídeo para visualização dos pisos superior, inferior e da sala VIP. O sistema de som inclui rádio AM, FM, CD e comunicação via microfone com o motorista. O ar-condicionado é da marca Thermo King, modelo DPB 1001. Outra novidade é que, além do bagageiro tradicional, os veículos possuem acesso interno que permite ao motorista colocar e retirar a bagagem sem descer do carro.

## Especialização em transportes na Politécnica da USP

A Escola Politécnica da USP, de São Paulo, está oferecendo o curso de Especialização em Engenharia de Transportes, em nível de Pós-Graduação "lato sensu", iniciando pelas áreas de Engenharia de Tráfego e Transportes Urbanos, já disponíveis.

O curso de Especialização em Engenharia de Transportes é uma iniciativa voltada para as necessidades específicas desse setor, cobrindo temas que vão da Engenharia de Tráfego ao Planejamento de Transportes, da Operação do Transporte Público à Economia de Transportes, objetivando qualificar profissionais para atuarem nestas áreas.

Além de professores da Escola Politécnica, estão envolvidos especialistas de empresas gerenciadoras e consultoras em transportes no país. O curso permitirá ao aluno não só a atualização, mas a especialização nas referidas áreas. Brevemente, estarão disponíveis cursos com ênfase para Infra-estrutura de Transportes, Operação de Transportes e

Informações Espaciais, que utilizam as mesmas disciplinas básicas.

São quatro ciclos de três meses. O primeiro, de março a maio, e o segundo, de maio a julho, em que o aluno deverá obter aprovação em carga horária mínima de 360 horas-aula (cerca de 12 disciplinas, incluindo o núcleo básico e as complementares) para obter o título de Especialização em Engenharia de Transportes emitido pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e aprovado pelo Ministério da Educação e Cultura (MEC).

O tempo médio previsto para a conclusão do Curso de Especialização é de um ano e meio a dois anos e os alunos terão diversos incentivos financeiros e acadêmicos para cumprir esta meta.

Maiores informações sobre as disciplinas oferecidas em cada período do ano podem ser obtidas no site: <http://pece.com.br> ou na secretaria do Programa de Educação Continuada pelo telefone: (011) 818-5285/5569.

## Conferência sobre transporte no Século 21 aborda mais de 350 temas

A ANTP, em conjunto com a Technibus Feiras e Eventos, realizará entre 14 e 18 de junho, no Centro de Convenções de Pernambuco, em Recife, o 12º Congresso Brasileiro de Transportes e Trânsito.

O evento é bem oportuno, pois propiciará um amplo debate na comunidade de transporte urbano brasileira sobre o que se deseja para os sistemas de transporte público nas cidades brasileiras no início do Século 21.

Serão discutidas ações a serem tomadas para que a grande experiência brasileira no transporte urbano possa se constituir em políticas nacionais estruturadoras de um novo projeto de circulação urbana que promova a qualidade de vida de todos os brasileiros. Como iniciar o Século 21, tendo uma gestão

coordenada do transporte, do trânsito e o uso do solo como base para o desenvolvimento urbano, também será objeto de discussão pelos participantes.

Cinco mesas-redondas debaterão questões como a mobilidade urbana com qualidade, o transporte como mercado e expressão da cidadania, municipalização do trânsito e o papel do estado e da União, e a circulação nas cidades com menor nível de agressão ao meio ambiente.

Paralelamente, os participantes poderão discutir pontos como o impacto da circulação do transporte de carga em áreas urbanas, bilhetagem eletrônica, transporte de portadores de deficiência, o papel do vale-transporte e o pedágio em área urbana para restringir a circula-

ção de automóveis.

A NTU preparou um painel para discutir os novos modelos de relações institucionais e de investimentos para o transporte público urbano.

Outros painéis abordarão a redução de acidentes, operação e fiscalização do trânsito, a participação da comunidade na definição do transporte público e a questão dos ônibus seletivos como opção para segmentação do mercado.

Além dos debates, haverá outras atividades: apresentação de trabalhos de comunicação técnica por meio de posters; a entrega do prêmio ANTP de Artes Gráficas no Transporte 1999; o concurso fotográfico "Um olhar sobre o transporte"; e o concurso de desenhos e redações "O transporte e o trânsito na minha cidade".

Informações podem ser obtidas pelo telefone (011) 852-1722 ou fax (011) 852-1710.

## ISO 9002

### Ouro Verde Transporte e Locação

Estar à frente em seu mercado é ponto fundamental para as empresas de ônibus que buscam melhorar cada vez mais o atendimento a seus clientes. O certificado ISO 9002 comprova essa qualidade.

Com 25 anos de experiência no mercado, a Ouro Verde Transporte e Locação, por exemplo, conquistou em dezembro de 1998 o Certificado ISO 9002, conferido pela Tecpar – Instituto de Tecnologia do Paraná. A empresa dispõe de 28 filiais em várias regiões do Brasil, Argentina e Uruguai. Em dez meses foi atingido o objetivo de satisfação dos clientes e melhoria contínua dos serviços, com a criação de um departamento específico para a qualidade, além de programas de treinamento e valorização do indivíduo.

Segundo a diretoria da empresa, a certificação ISO 9002 foi um ponto de partida para o início de um investimento maciço em tecnologia. Atualmente, toda a área administrativa e operacional da Ouro Verde, incluindo todas as filiais, estão interligadas via Intranet e Internet. Além disso, implantou-se o sistema de rastreamento Autotrak com monitoramento de 24 horas de toda a frota.

### Expresso Princesa dos Campos

A empresa Expresso Princesa dos Campos, com sede em Ponta Grossa, PR, também obteve a ISO 9002 em dezembro de 1998 com orientação da Prodeg – Produtividade e Desenvolvimento Integrado, empresa de consultoria e treinamento. Os funcionários trabalham atualmente com maior grau de satisfação e estão ainda mais comprometidos com suas atividades na empresa. "Fizemos um trabalho interno de desenvolvimento profissional que tem se mostrado muito eficaz", diz a diretora administrativa Miriam B. Massi.

### Nossa Senhora da Penha

A Nossa Senhora da Penha, de Curitiba, PR, iniciou a busca pela certificação em setembro do ano passado, e ainda neste primeiro semestre deve passar por auditoria externa e ter os mecanismos reguladores de qualidade aprovados. Ao ver o adesivo "Penha – rumo à ISO 9002", fixado nos ônibus, o passageiro reage bem à iniciativa. Muitos deles mandam correspondência mostrando-se satisfeitos com a preocupação da empresa em obter o certificado.

### Transporte Coletivo Cidade Canção

A Transporte Coletivo Cidade Canção, de Maringá, PR, foi a primeira empresa de transporte urbano de passageiros do estado e a segunda do sul do país, a conquistar o certificado de qualidade ISO 9002. Com uma frota de 192 veículos, a Cidade Canção vem se modernizando com o que há de melhor no mercado. Nesse caminho, adquiriu 15 novos veículos de luxo, equipados com música ambiente, bancos estofados, vidros fumê, motor traseiro, suspensão a ar e bloqueador de porta automático. A frota também conta com 10 ônibus articulados que permitem transportar, simultaneamente, 200 passageiros.

### Jacaré Transporte Urbano

A Jacaré Transporte Urbano Ltda., que opera na cidade de Jundiá, SP, conseguiu o certificado de qualidade conforme a norma ISO 9002, pela BRTUV, empresa de origem alemã credenciada pelo Inmetro, em outubro de 1998. O certificado tem validade até o ano 2001. Com uma frota de 100 ônibus, a Jacaré está empenhada na busca constante da qualidade e satisfação dos usuários.

## Transmissão ZF atende à nova exigência

A ZF do Brasil está fornecendo para as principais montadoras nacionais sua nova transmissão automática, a ZF Ecomat, produzida na Alemanha. O equipamento atende à nova regulamentação municipal de São Paulo para ônibus urbanos que entrou em vigor em janeiro.

A ZF Ecomat possui sistema de controle eletrônico e foi projetada especialmente para o uso urbano. Entre suas vantagens, segundo a fabricante, estão a troca de marchas mais suave, economia de combustível, diminuição dos índices de emissão de poluentes e possibilidade de gerenciamento de outras funções no motor. Possui também um retardador preparado para incorporar o limitador de velocidade e o sistema de segurança das portas, que impede a movimentação do veículo com as portas abertas.

A ZF do Brasil pretende iniciar em novembro a produção da transmissão automática Ecomat em sua unidade de Sorocaba, interior de São Paulo.

## Seminário da NTU em Fortaleza

Será realizado em Fortaleza, CE, no dia 16 de abril, o 13º Seminário Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. O evento contará com a presença de empresários e técnicos do setor de transportes urbanos de todo país. O seminário será aberto pelos presidentes da NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, Otávio Vieira da Cunha Filho, da Cepimar – Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão, David Lopes de Oliveira e do Sindiônibus – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará, Antônio Ferreira de Azevedo.

Durante o evento, tomará posse a nova diretoria da NTU, eleita para o triênio 1999/2002. No período da tarde, será realizado o painel “Modelos de Relacionamentos Institucionais e de Investimentos”, tendo como expositor o consultor William de Aquino Pereira.

Informações adicionais com a Gerência de Comunicação Social e Recursos Humanos pelo telefone: (061)321- 9293.

## Vídeo em ônibus urbanos diverte os passageiros

A viagem de ônibus dentro da cidade, com frequência um ato tedioso para muitas pessoas, pode se tornar agradável em certas circunstâncias. É o que acontece, por exemplo, quando os veículos dispõem de vídeos que apresentam programas durante o trajeto. Desde dezembro de 1996, a Vídeo Bus atende a esse mercado e pretende expandir o serviço de produzir programas de variedades para exibição aos passageiros de ônibus.

A empresa já fornece programas de vídeo para ônibus e terminais em São Paulo, Guarulhos e Salvador. Sua programação é leve, sem más notícias e dura duas horas. Entrevistas, clipes musicais, dicas culturais e de saúde e anúncios publicitários são entretenimentos que tornam a viagem mais atraente e confortável.

O sistema de instalação é simples: um televisor é instalado junto com um vídeo dentro de uma caixa fechada no ônibus. As fitas VHS são rebobinadas e recomeçam automaticamente, rodando 20 horas por dia. A programação é renovada semanalmente com a troca de fita, mas a meta da empresa é fornecer ainda este ano duas programações por semana.

Segundo Dirceu Mattos, diretor comercial da Vídeo Bus, a empresa de ônibus que decide instalar a programação não tem custo nenhum, a não ser oferecer o espaço para divulgação deste trabalho. Os gastos são pagos pelos comerciais.

Atualmente, o sistema funciona em quatro empresas e cinco terminais de ônibus. Em São Paulo, na empresa de ônibus urbano CCTC – Cooperativa Comunitária de Transporte Coletivo; em Guarulhos, na Empresa de Ônibus Guarulhos; e em Salvador, na Empresa de Ônibus Ondina. Em São Paulo, o serviço também é usado pela empresa de turismo Transtur Voyage bem como nos terminais de ônibus de Santo Amaro, Cidade Tiradentes, Parque Dom Pedro II, Praça das Bandeiras e Praça Princesa Isabel.

Segundo Gileno Sérgio, instrutor de treinamento da Empresa de Ônibus Guarulhos, a viagem fica mais divertida e dificilmente o passageiro vê a mesma programação, porque ela dura duas horas e a viagem menos. “Claro que tem aqueles que pedem a exibição de novelas ou de futebol, mas são poucos”, comenta ele.

Para José Carlos Coriolano Alves, diretor-secretário da CCTC, a satisfação do usuário já é um excelente retorno para a empresa, embora possa vir também um retorno financeiro pela divulgação do trabalho. Segundo ele, em pesquisa realizada pela própria Vídeo Bus junto aos passageiros, ficou constatado que as crianças estão pedindo desenhos e outros programas infantis. “Com certeza é porque estão gostando da idéia de assistir vídeo durante o trajeto”, observa Coriolano Alves.

## Porto Alegre inicia operação de linhas rápidas

Desde fevereiro deste ano, a EPTC – Empresa Pública de Transporte de Circulação, de Porto Alegre, RS, em conjunto com as empresas Unibus e STS, colocou em operação nas ruas da cidade 25 novos ônibus que oferecem mais conforto aos usuários.

Os ônibus são da marca Volvo B7, carroceria Marcopolo, ano 1998, e possuem ar-condicionado, motor ecológico, suspensão a ar e câmbio automático. Além disso, contam com leteiro eletrônico, bancos estofados, piso antiderrapante, bancos preferenciais para ido-

sos, gestantes e portadores de deficiência física. A tripulação trabalha uniformizada. Tudo isso por uma tarifa igual à dos veículos convencionais.

Esses ônibus estão rodando em quatro linhas rápidas por vias radiais da cidade, que funcionam nos dias úteis.

Segundo Alexandre Goulart, diretor de Transportes da EPTC, Porto Alegre tem hoje uma frota de 1.510 ônibus, mais 403 microônibus em serviços de “lotação” regularizados, que transporta em média 1,8 milhão de passageiros por dia.

## Revista completa 20 anos

A revista dos Transportes Públicos, que completou 20 anos com um total de 81 edições trimestrais ininterruptas, foi o destaque entre as publicações periódicas que a ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos distribuiu no ano passado. Espaço tão nobre e tradicional foi garantido pela qualidade de seus artigos, informações e debates sobre planejamento, sistemas operacionais, manutenção técnica, métodos de construção, bem como questões econômico-financeiras, institucionais e organizacionais, textos que servem de referência para estudos e para subsidiar alternativas práticas.

Entre outras publicações da associação estão o Informativo ANTP, o Relatório de Pesquisas Rápidas e o Anuário ANTP dos Transportes Urbanos. Sua mais recente publicação é o Informativo ANTP/Brasília, editado por seu escritório na capital federal.

## Novos pontos de parada da EMTU

A Grande São Paulo terá em breve pontos de parada de ônibus que oferecem muito mais conforto aos usuários de transporte coletivo.

Comodidade e segurança é o que a EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos pretende proporcionar aos usuários de transporte coletivo com a instalação de três mil pontos de parada de ônibus na região metropolitana de São Paulo. Um protótipo foi instalado em Itapeverica da Serra no final do ano passado e alguns pontos estão em fase de instalação no município de Cotia.

Os novos pontos de ônibus utilizam sistema modulado, permitindo que o ponto possa ter mais de um módulo, medindo 4,5 metros de largura cada, mas dependendo do lugar onde for instalado. Além da cobertura, iluminação, bancos e lixeira, alguns pontos terão até um telefone público tipo orelhão.

A implantação dos novos pontos de ônibus faz parte do projeto de racionalização operacional do sistema intermunicipal da EMTU para reduzir o número de ônibus e o tempo das viagens.

## Banco diferente, mesma atividade

José Carlos Bulara (foto) foi transferido em janeiro deste ano do BMG para o Citibank, onde assumiu o cargo de gerente comercial. Ele foi convidado para atuar no Departamento de Leasing e Finame e expandir as operações na área de transportes (ônibus e caminhões).

Formado em Administração de Empresas pela Universidade Mackenzie, Bulara atua no ramo há 18 anos, tendo permanecido onze anos no BCN e sete no BMG, onde tinha uma carteira de aproximadamente R\$ 80 milhões. Ele pretende



dar continuidade no Citibank ao trabalho que vem desenvolvendo com tanta eficiência durante todos esses anos.

## AGENDA 1999

13º Seminário Nacional das Empresas de Transporte Urbano	15 a 16 de abril Cesar Park Hotel Fortaleza - CE Organização: NTU (061) 321.9293
12º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito O Transporte na Cidade do Século 21 Expo Intrans - Exposição Internacional de Transporte e Trânsito	14 a 18 de junho Centro de Convenções de Pernambuco - Recife - PE Organização: ANTP/Technibus (011) 283.2299
Encontro Técnico sobre Sistemas Integrados de Transportes Urbanos	19 de agosto - Brasília - DF Organização: NTU/ANTP (061) 321.9293
3º FETRANSRIO 9º Congresso Etransportor	10 a 12 de novembro Riocentro Rio de Janeiro - RJ Organização: Technibus Feiras e Eventos Ltda. (011) 3662.0277
TRAFFIC'99 - Feira Internacional de Segurança Viária e Equipamentos para Rodovias	17 a 19 de novembro ITM - Centro Têxtil São Paulo - SP Organização: CIPA Ltda. (011) 577.4355

**Quando você  
pensa que seu  
pneu está perto  
do fim,** o nosso  
trabalho está só  
começando.



## Volvo quer ser líder no mercado de veículos comerciais

Em um lance arrojado, a Volvo sueca adquiriu em janeiro deste ano 13,47% das ações da Scania, uma transação no valor de US\$ 675 milhões, como parte de sua estratégia de concentrar suas forças no mercado mundial de veículos



Volvo B7R, lançado no Brasil em 1998

comerciais. Recentemente, a Volvo vendeu sua divisão de automóveis, responsável por cerca de 400 mil unidades anuais, para a Ford americana, por US\$ 6,5 bilhões.

Com esses recursos nos cofres, a Volvo tem munção para se unir a qualquer um dos maiores fabricantes de caminhões e ônibus e ocupar uma posição de liderança no mercado mundial. Acredita-se que no futuro sobrarão apenas meia dúzia de marcas em cada segmento da indústria automobilística.

Nos últimos anos, a Volvo já tinha adquirido a Carrus Oy, maior fabricante de carrocerias de ônibus da

Escandinávia, e depois, a Nova Bus, a maior fabricante de ônibus na América do Norte, que comercializava mais de 1.300 ônibus por ano. A Volvo também controla a Prevost Car Incorporated, um dos principais fabricantes de ônibus de turismo dos Estados Unidos.

No fim de janeiro, a imprensa dava conta de que a Volvo estaria interessada na compra de toda a Scania, uma transação que envolveria valor superior a US\$ 7,5 bilhões. No começo de fevereiro também foi noticiado o interesse da Volvo em adquirir a Navistar International Corporation norte-americana, uma das grandes forças no mercado de caminhões e ônibus do mundo, que iniciou a fabricação de caminhões em Caxias de Sul, RS, em 1998.

No Brasil, a Volvo produziu 1.085 ônibus e 4.095 caminhões em 1998.

## Curso itinerante em ônibus ensina informática

A RT Consultoria de Informática está assinando contrato com a prefeitura de Rio de Janeiro para ministrar de forma gratuita cursos de informática. A idéia é levar professores em ônibus equipado com microcomputadores até as comunidades carentes para ensinar informática a quem não pode pagar.

O chamado "Bit Bus", um Mercedes-Benz com carroceria Ciferal, ano 1980, com ar-condicionado, cadeiras e quadro branco, é equipado com 12 computadores Pentium, que operam com Windows 95 e aplicativos de escritório. O ônibus-escola percorrerá municípios fluminenses, atuando das 8 às 22 horas em qualquer local que disponha de uma área para estacionamento do ônibus e ponto de energia. Isso, segundo Fernando Rodvalho, diretor comercial da RT Consultoria e idealizador do projeto, engloba escolas, condomínios, empresas, associações, clubes e outras entidades.

Já passaram pelo "Bit Bus" cerca de 200 alunos. Segundo Rodvalho, o custo desse treinamento tem saído a 30% do preço de mercado, variando de acordo com o curso e o módulo. "Só de não ter que pagar aluguel, já dá para reduzir bem o custo", conclui.

O provedor de acesso à Internet Nitnet tem contribuído como patrocinador desses cursos itinerantes. Após a assinatura do contrato com o município de Rio de Janeiro, a RT Consultoria estará atendendo às comunidades selecionadas já no início de abril.

O diretor aproveita para chamar a atenção das prefeituras, secretarias de Educação e órgãos afins para que criem seus próprios ônibus de ensino, uma vez que se trata de uma solução barata e viável para ajudar a disseminar o conhecimento não só de informática, como de muitas outras atividades que exijam um laboratório próprio.

## Santo André terá novo terminal rodoviário

Acaba de ser autorizada pela prefeitura de Santo André a construção de um terminal rodoviário, que deverá atender 80 viagens diárias, chegando em três ou quatro anos a 120 viagens. Para isso, foi habilitado o Consórcio Terna I – Terminal Rodoviário de Santo André, que poderá explorar a rodoviária por 25 anos e deverá investir no projeto cerca de R\$ 3,5 milhões.

Deverão circular no novo terminal, conforme previsão da Empresa Pública de Transportes (EPT), além de pessoas da região do ABC, na Grande São Paulo, uma grande parcela dos moradores da Zona Leste na capital paulista. O complexo terá três módulos. Um intermunicipal e interestadual, com destinos hoje não atendidos, outro que será uma passarela sobre a linha ferroviária e um terceiro módulo destinado aos ônibus regionais que tenham como destino final a rodoviária.

## Cofap cria programa para ônibus

A Cofap desenvolveu um programa especial de atendimento e serviços para o mercado de reposição de amortecedores de linha pesada, focalizado nas empresas de ônibus com grandes frotas. A estratégia utilizada pela empresa é agregar valor aos produtos, oferecendo serviços como treinamento e palestras para funcionários das empresas de ônibus e visitas à fábrica para que estes funcionários entendam melhor como funciona um amortecedor.

Outro destaque do Programa Cofap Linha Pesada é a Unidade Móvel de Atendimento, que funciona como um "laboratório ambulante". Trata-se de um furgão equipado com dinamômetro – para avaliar a vida útil do amortecedor – e ferramentas especiais de última geração. Com o veículo, os técnicos da Cofap podem visitar a oficina do frotista para um atendimento vip e diferenciado, além de oferecer treinamento sem que os funcionários tenham que sair da empresa.

O objetivo do programa é aumentar em 20% as vendas de amortecedores para ônibus urbanos e rodoviários.

# Pirelli Novateck.

## A tecnologia Pirelli na reconstrução de pneus.

Sendo o pneu o segundo maior item do custo operacional do setor de transporte, é necessária a **otimização** da carcaça em toda a sua vida e não simplesmente do pneu quando novo. Portanto, as sucessivas reformas da carcaça são fundamentais para se obter a melhor **relação custo/benefício**. Como resposta a essa necessidade do mercado, a **Pirelli** desenvolveu a linha **Pirelli Novateck**. Trata-se de um novo conceito em reforma que contempla os materiais utilizados tanto no processo "a quente" quanto "a frio". A formulação exclusiva da linha **Pirelli Novateck** contou com o **know-how Pirelli** na fabricação de pneus novos, resultando em materiais para reconstrução totalmente compatíveis com os compostos da carcaça **Pirelli**, proporcionando **maior rendimento** quilométrico. O pneu **Pirelli** reconstruído com a tecnologia **Novateck** tem a garantia **Pirelli** ampliada para até o final da **2ª reforma**, desde que reformado com selo **Reforma Garantida Pirelli - Tecnologia Novateck** em ambas reformas.

**Procure um dos nossos reformadores credenciados.**

**VOCÊ PERGUNTA E A PIRELLI RESPONDE:**

**9(011) 715-5617**

<http://www.pirelli.com.br>



**PIRELLI  
NOVATECK**



**POTÊNCIA NÃO É NADA SEM CONTROLE.**

# Hanashiro acelera melhorias no transporte de São Paulo

Em entrevista concedida em meados de fevereiro a **TECHNIBUS**, o secretário municipal de Transportes de São Paulo, Getúlio Hanashiro, que ocupa o cargo desde dezembro (já esteve à frente da mesma secretaria nos mandatos dos prefeitos Mário Covas e Paulo Maluf) revelou os planos para melhorar o trânsito e o transporte coletivo em São Paulo, como o projeto da implantação de via expressa com cobrança de pedágio nas marginais,

a retomada do programa de construção de corredores exclusivos de ônibus e a conclusão da primeira linha do fura-fila, em um pacote de obras no valor de US\$ 1,2 bilhão com financiamento do BNDES. Além disso, estão previstos a execução de obras locais para aumentar a fluidez dos ônibus, como novas faixas exclusivas e reversíveis, e a aceleração da implantação da bilhetagem eletrônica, a ser concluída até julho deste ano.

**Technibus** - *Quais são os planos da secretaria municipal de Transportes para melhorar o sistema de transporte da cidade de São Paulo a curto prazo?*

**Hanashiro** - A maior novidade é o projeto de construção de uma via expressa com pedágio nas marginais dos rios Tietê e Pinheiros. A obra tem o apoio do prefeito Celso Pitta. Estamos desenvolvendo o projeto, que se encontra em fase de elaboração do projeto de lei a ser enviado à Câmara Municipal. Aprovado o projeto de lei, realiza-se a licitação para a concessão que abrangerá a implantação e operação da via.

**Technibus** - *Em que fase de elaboração se encontra o projeto?*

**Hanashiro** - Pretendemos encaminhar o projeto de lei em março e esperamos que o projeto de lei possa ser aprovado ainda neste primeiro semestre e que possamos fazer concorrência pública nos primeiros meses do segundo semestre.

**Technibus** - *Quais são as características dessa via expressa urbana?*

**Hanashiro** - É praticamente uma rodovia do porte da Imigrantes em São Paulo. São cerca de 50 km, com 25 km de cada lado e três faixas. Teremos três faixas expressas, de três a quatro faixas de via semi-expressa e três de via local. Vamos implantar essa nova via (semi-expressa) entre a atual via expressa e a via local com pequenas alterações nas



*Hanashiro: inovação tecnológica já ocorre no sistema de ônibus*

pontes, com o aumento dos tabuleiros, sem modificar as estruturas. Haverá pouquíssimas desapropriações.

**Technibus** - *Qual é o investimento previsto para a obra, quem arcará com o custo e que benefícios trará para a população?*

**Hanashiro** - Estamos estimando o custo em US\$ 350,2 milhões. A idéia é fazer uma concessão ao setor para implantação da via, mediante exploração de pedágio, só que com uma concepção diferente: o que o poder público vai dizer é "quem quiser ter conforto e qualidade diferente vai pagar pelo serviço, se quiser continuar a andar como está andando agora, no congestionamento, não paga pedágio, ou seja, o pedágio não será compulsório. O cidadão terá a liberdade de escolher andar como anda atualmente ou pagar pedágio. Em um trecho de cerca de 12 km o congestionamento normal é de uma hora e 20 minutos. Na via expressa o motorista poderá

fazer o percurso em 10 minutos. Passam hoje nessa marginal cerca de 700 mil veículos por dia, 82% automóveis, 15% de caminhões e 2% de ônibus. Mesmo o ônibus tem um volume relativamente grande. São cerca de 10 mil ônibus que passam pelas marginais por dia. Correspondem à frota de São Paulo. É um benefício muito grande para o transporte na cidade.

**Technibus** - *Para quando está prevista a entrada em operação da via expressa com cobrança de pedágio?*

**Hanashiro** - Acreditamos que se não houver qualquer empecilho de natureza jurídica, que é comum em processo de licitação, e a obra caminhar sem pressa e tropeços, esperamos entregar a obra completa em dezembro do ano 2000.

**Technibus** - *Que melhorias a nova via trará para o transporte na cidade?*

**Hanashiro** - É evidente que uma melhoria dessa natureza nas marginais também produzirá um benefício muito grande em matéria de transporte público. Por outro lado, a prefeitura tem um programa de melhoria do transporte público. Estamos prevendo nos próximos quatro meses cerca de 14 pequenas intervenções no sistema viário com o objetivo de melhorar a fluidez para o transporte público. São do tipo faixa exclusiva para ônibus, faixas reversíveis para ônibus, ampliação de faixas para ônibus (em execução). Então, são 14 pequenas obras que vão melhorar o trânsito, além

da continuidade do programa de corredores de ônibus iniciado em 1993.

**Technibus** - *O plano previa 13 corredores, mas foram executados apenas dois. O restante dos corredores será finalizado desta vez?*

**Hanashiro** - O grande problema desse programa é que depende de recursos federais, do BNDES. Mas nós acreditamos que, desta vez, embora com toda essa crise, realmente o BNDES está convencido de que deve financiar as obras. Então é o programa de corredores que queremos implantar. Nos próximos meses deveremos consultar o BNDES para finalizar a negociação dos recursos para os corredores de Pirituba, Santo Amaro, Guarapiranga, São João, Sacomã (Fula-fila), Rio Bonito, São Mateus. Estes seis corredores são os prioritários.

**Technibus** - *Qual o montante de verbas que está sendo negociado?*

**Hanashiro** - Está sendo negociado com o BNDES um pacote de US\$ 1,2 bilhão para as obras de transporte que engloba a execução de todos os corredores.

**Technibus** - *Haverá integração com o sistema estadual de transporte?*

**Hanashiro** - Na verdade, todo o programa está articulado com o governo do estado. Assim, o programa não fará concorrência com as linhas do metrô e da CPTM. Haverá uma integração com esses modos de transporte. Exatamente a prioridade para esses corredores é que não está prevista a curto ou médio prazos a implantação de sistema de alta capacidade, como metrô e ferrovia.

**Technibus** - *Está previsto algum outro tipo de cobrança de pedágio dentro perímetro urbano em São Paulo.*

**Hanashiro** - Não. O único que aceitamos é esse das vias marginais, que não é bem um pedágio urbano, porque tem característica rodoviária. Também não é compulsório, já que oferece uma alternativa. O pedágio urbano que serve de referência, conforme a experiência mundial, obriga a pessoa a pagá-lo. Isto não vai ocorrer na cidade.

**Technibus** - *Que medidas adicionais estão sendo estudadas para a melhoria do transporte?*

**Hanashiro** - Pois é. Temos de continuar trabalhando na linha de investir em transporte público. O estado precisa agilizar a modernização da rede da CPTM e a implantação de linhas de metrô. E o município, na implantação dos corredores e da fura-fila. Além de dar prioridade ao transporte coletivo, isso acaba melhorando a fluidez porque disciplina o transporte por ônibus. Já há medidas de menor impacto, como o reescalonamento de horários, a abertura do comércio no período noturno, aos sábados e domingo, o rodízio municipal cuja consequência exata é o escalonamento de horários de trabalho. São medidas paralelas a essas de transporte coletivo.

**Technibus** - *Então, estão sendo remanejadas algumas linhas de ônibus?*

**Hanashiro** - Estamos fazendo a reprogramação das linhas de ônibus. Significa que em alguns locais seguramente temos de colocar mais ônibus; em outros, vamos ter de diminuir. Nos entre-picos, por exemplo, vai ser necessário diminuir, ou seja, adequar a oferta à demanda. Por outro lado, nossa política é consolidar o número de peruas ao nível que foi aprovado pela câmara municipal, no total de 2.700 veículos e não mais que isso. Conseqüentemente, as demais peruas que não são legalizadas devem deixar o serviço. Assim, a gente volta a disciplinar o transporte por ônibus. Ao mesmo tempo, a inovação tecnológica no sistema de transporte por ônibus já está ocorrendo. Com isso, pretendemos aumentar o volume de passageiros transportados.

**Technibus** - *O que está sendo feito para lidar com o problema do transporte alternativo?*

**Hanashiro** - É importante que paulatinamente os empresários do setor estejam conscientes disso. Para concorrer com essas modalidades informais, é preciso melhorar a qualidade dos serviços, seja a do veículo, seja a do serviço. É a modernização também via a catraca eletrônica. As peruas fazem uma concorrência predatória, porque oferecem menor tempo de viagem.

**Technibus** - *Quando será aberta a licitação para as concessões de linhas urbanas que vão vencer dentro dos próximos 12 meses?*

**Hanashiro** - Estamos estudando o novo modelo de concessão. A idéia é que possamos ter a concepção do novo modelo até junho deste ano e possamos publicar o edital no começo do segundo semestre.

**Technibus** - *Como serão os critérios de remuneração a serem adotados nas novas concessões?*

**Hanashiro** - Estamos exatamente definindo isso. Está em estudo. Tenho uma posição hoje muito crítica em relação à separação da tarifa da remuneração. A remuneração pelo custo acabou criando um sistema muito bom para um país estável, com estabilidade política, administração pública estabilizada. Temos de ter um modelo entre o modelo tarifado e o modelo de remuneração pelo custo. Não é tão simples. Precisamos encontrar uma equação que permita manter o incentivo ao empresário para a busca da produtividade. Temos de partir da missão de que o poder público não deve se preocupar em buscar passageiros e, sim, cobrar das empresas concessionárias qualidade de serviço, o que significa regularidade, frequência e conforto, e cabe aos empresários a busca da produtividade, da eficiência, da redução de custos e da eliminação da ociosidade. A tarefa do poder público é planejar, controlar e fiscalizar.

**Technibus** - *A prefeitura vai investir no metrô em conjunto com o estado?*

**Hanashiro** - A prefeitura está participando cada vez mais do metrô ao nível técnico, de integração operacional e tarifária, e a idéia é participar ao nível de uso e ocupação de solo, uma associação com a implantação do metrô. Portanto, não é apenas uma participação do tipo acionário, de capital, mas mais amplo do que isso. Estamos estudando um convênio entre a secretaria dos Transportes Metropolitanos e a secretaria dos Transportes do município para se celebrar um convênio em que essa participação seja efetivada através de uma participação mais direta da prefeitura.

# São Paulo investe no ônibus do futuro

A prefeitura de São Paulo está intensificando seus esforços para reformular e modernizar o sistema de ônibus da cidade, com a adoção de novas tecnologias veiculares



Um dos 25 ônibus biarticulados que circulam por corredores segregados entre o centro e a zona sul da cidade

A cidade de São Paulo deu a largada para implantar o que seria o sistema de ônibus do futuro: um sistema eficiente e seguro, que não polui, além de ser lucrativo para as empresas e confortável para os passageiros. Não é um sonho, mas também não está tão próximo, porque só os primeiros passos foram dados nessa direção. Depois de alguns anos sem muitas novidades, devido à contenção de gastos da prefeitura, a cidade recebeu nos últimos meses uma série de inovações que já estavam nos planos há algum tempo, mas ainda não concretizadas. É o caso da renovação da frota com ôni-

bus mais modernos e confortáveis, a bilhetagem eletrônica e o novo visual dos veículos.

Dentro de algum tempo, segundo os planos da prefeitura, o sistema de transporte por ônibus passará por intensa reformulação e modernização. Haverá licitação para as concessões de operação de ônibus, sob um novo modelo com redistribuição de linhas. O sistema terá uma nova cara. As obras de infra-estrutura e a renovação da frota que andavam meio tímidas deverão ganhar ímpeto e proporcionar à população paulistana sensível melhoria no seu principal meio de transporte coletivo.

“A idéia é continuar com os projetos existentes, que não são de uma empresa, mas de um governo”, afirma Pedro Luiz de Brito Machado, presidente da SPTrans, a empresa gestora do sistema de ônibus. “São basicamente os projetos de maior relevância para o transporte municipal e o principal deles são os novos contratos de operação. A primeira leva de contratos engloba cerca de 7.000 ônibus que estão prestes a vencer. São contratos de prestação de serviço.”

Segundo Brito Machado, o sistema de operação será alterado. A cidade será dividida em um número de regiões ain-



**Corredores terão prioridade no orçamento da SPTrans**

da não definido, cada uma a ser explorada por um consórcio formado por certo número de empresas. Hoje as empresas são remuneradas pelo serviço prestado à SPTrans. Por este sistema, toda tarifa paga pelo usuário vai para os cofres da SPTrans. As 53 empresas que atuam no município prestam os serviços e a prefeitura as remunera de acordo com suas planilhas de custo. A arrecadação está dissociada da receita. Se a tarifa dobrar, para os empresários de ônibus tanto faz. Se a receita for insuficiente para cobrir os custos das empresas, a prefeitura cobre a diferença. É o que acontece com o sistema atual que exige um subsídio de cerca de R\$ 300 milhões por ano da prefeitura, um dos principais motivos para a adoção de um novo modelo de concessão das linhas de ônibus.

“Vamos fazer um contrato de concessão em que a receita da operação fique com os concessionários. O sistema atual tem vantagens em termos operacionais. É muito mais fácil de gerir, e mais cômodo. O contrato permite que a SPTrans altere ou reforce algum serviço. Então, a flexibilidade é muito grande. Só que não incentiva os empresários a buscar passageiros, já que a receita oriunda das catracas não é deles”, explica Brito Machado.

Pelo novo sistema, que ainda está sendo finalizado, a SPTrans dividirá São Paulo em regiões geograficamente definidas e a cada região corresponderá um lote. Para este lote, o concessionário será responsável pelo deslocamento das pessoas. A empresa de ônibus será informada dos detalhes operacionais das

linhas existentes, como frequências e programação de horários, que ela terá de obedecer por três meses. Depois disso, poderá começar a propor gradualmente as alterações para racionalizar o sistema porque existem linhas que se sobrepõem. Cada região ficará por conta da operadora que responderá por todos os custos e ficará com a

receita arrecadada, descontada um percentual pago à SPTrans. Com isso, pretende-se incentivar as operadoras a procurarem atrair mais passageiros.

Na licitação das novas concessões,



**Ônibus padron obedece características**

vencerá quem oferecer maior percentual de receita à SPTrans, que considera o novo modelo de concessão o primeiro projeto importante rumo à reformulação de todo o sistema de ônibus.

Está prevista para julho a divulgação do edital da licitação. Qualquer empresa de qualquer lugar do país e até estrangeira poderá participar da exploração de 44 dos 71 lotes de linhas que vencerão em fevereiro de 2000. Os outros lotes, criados em 1994, com a privatização da antiga Companhia Municipal de Transporte Coletivo, CMTCC, só vão vencer no ano 2004.

Embora os usuários continuem, por enquanto, a se queixar das condições dos ônibus e a recorrer ao serviço das linhas

clandestinas, São Paulo é a cidade brasileira que mais inovou no transporte por ônibus nos últimos tempos. São novidades incorporadas gradualmente cujo impacto em termos de melhoria a população demora a sentir, já que o sistema de transporte como um todo está longe do ideal. Como a renovação e expansão da frota de 550 trólebus, a ampliação da frota de ônibus a gás com motor atualizado, hoje em número de 240, a entrada em operação de 21 ônibus biarticulados, somadas a 356 articulados, a introdução de 385 novos ônibus padron com especificações técnicas mais rigorosas, e a implantação da bilhetagem eletrônica, a ser concluída em toda a frota dentro de seis meses. Outras medidas adotadas incluíram a adoção de faixas reversíveis para ônibus, a regularização de uma frota de apoio de micros e a racionalização das linhas de ônibus para acelerar a velocidade nas áreas mais congestionadas.

Os números de transporte por ônibus em São Paulo impressionam: são 11.700 ônibus, a maior frota urbana do mundo e entre as mais modernas. É uma frota superior a de muitos países. São 832 linhas básicas e 460 ramificações, operadas por 53 empresas. Quatro milhões e setecentos mil pessoas usam o sistema todos os dias, percorrendo o total de 2 milhões de km, que interligam 22 terminais e passam por 165 corredores de ônibus, 66 dos quais segregados. Pelas vias marginais da cidade passam, pelo menos, 14 mil ônibus por dia. Mesmo durante a madrugada, entre a meia noite e as cinco horas da manhã, circulam na cidade cerca de 3.000 ônibus. O sistema emprega quase 55 mil pessoas diretamente e gera uma receita de R\$ 1,4 bilhão ao ano.



**Machado: incentivo à busca de passageiros**



Articulado com o padrão visual verde e branco



Fura-fila, um dos projetos à espera da liberação de recursos

### ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS PARA ÔNIBUS NOVOS

#### Ônibus **BÁSICO**

Requisitos técnicos:

- motor traseiro ou central
- suspensão pneumática
- caixa de transmissão automática
- retardador de velocidade
- sistema de ventilação forçada no salão de passageiros
- sistema de bloqueio de portas
- limitador de velocidade
- relação peso/potência e/ou curva de torque compatível às necessidades operacionais

#### Ônibus **PADRON**

Deve ter as características básicas do ônibus **BÁSICO** acrescidas de:

- portas com vão livre de 1.100 mm para passagem dos usuários
- painéis eletrônicos interno e externo

#### Ônibus **ARTICULADO E BIARTICULADO**

Devem possuir as características básicas do ônibus **PADRON** acrescidas de:

- sistema de monitoramento de portas e de marcha a ré por meio de microcâmeras e monitores de vídeo instalados no posto de comando

#### Ônibus **PPD**

Deve ter as características técnicas do ônibus **BÁSICO** acrescidas de:

- equipamento de elevação para acesso de pessoas com mobilidade reduzida
- porta com vão livre mínimo para passagem de 1.100 mm localizada no entre-eixos para embarque/desembarque de cadeiras de rodas
- área reservada para cadeiras de rodas

As empresas de ônibus de São Paulo transportaram em janeiro deste ano 88,3 milhões de pessoas, o total mensal mais baixo registrado nos últimos 15 anos. Nesse período o número de passageiros nunca ficou abaixo de 100 milhões por mês. Comparados com janeiro de 1998, o resultado apresentou queda de 27,7%. A queda foi atribuída à agressividade dos chamados perueiros, que estariam transportando 3 milhões de passageiros por mês. O índice de passageiros por quilômetro transportado (IPK) registrou declínio, passando de 1,92 em janeiro de 1998 para 1,79 neste ano. É inquestionável que a concorrência das peruas começa a incomodar as operadoras.

O sistema de São Paulo que já transportou cerca de seis milhões de pessoas por dia, agora carrega 4,5 milhões. A redução, segundo a SPTrans e as empresas de ônibus, também teve como causas a transferência dos usuários para o transporte individual e a recessão econômica.

Diante da perda de passageiros, a SPTrans fez pesquisa para verificar que tipo de melhorias poderia introduzir para combater a concorrência das peruas e recuperar os passageiros. Conforme Edilson Reis, gerente Geral de Tecnologia e Engenharia da SPTrans, a pesquisa entre os usuários do sistema revelou a necessidade de oferecer mais conforto e eficiência

nas operações. Entre as reivindicações estão o aumento do fluxo e velocidade dos ônibus, facilidade de acesso aos veículos, bancos mais confortáveis, menos ruído e ventilação interna.

Com base nesses resultados, segundo Edilson Reis, a SPTrans deu prioridade à melhoria do equipamento rodante. Na renovação da frota, os ônibus precisam obedecer a certas características técnicas. Os veículos foram divididos em cinco categorias: básico, padron, articulado, biarticulado e PPD. Por exemplo, o modelo básico deve possuir motor traseiro ou central, suspensão pneumática, transmissão automática com retardador de velocidade, ventilação forçada e outras características.

Os ônibus incorporados na frota desde 1998 já vinham obedecendo a estes critérios, que entram em vigor a partir de 30 de março de 1999. Segundo os planos da SPTrans, as empresas operadoras terão de investir mais de R\$ 1,2 bilhão na renovação da frota de 10.700



Frota de ônibus a gás em São Paulo de 246 veículos

# Andare Marcopolo.



**Agilidade, resistência e conforto é a marca registrada do novo Rodoviário Marcopolo.**

*Desenvolvido dentro dos mais altos padrões de tecnologia para atender às necessidades de um ônibus ágil, resistente e confortável, este modelo apresenta diferenciais como:*

- Novo interior, com um moderno design de linhas arrojadas, tecidos e acabamentos diferenciados;*
- Portas de acesso aos passageiros e bagageiro mais amplas;*
- Poltronas reclináveis com ótima ergonomia e conforto;*
- Sanitário, paredes de separação e ar condicionado opcionais, entre outros.*



**Andare. A melhor tecnologia pelo menor custo.**



Fone (054) 209.4922  
marketing@marcopolo.com.br  
<http://www.marcopolo.com.br>

# FENATRAN

# 99

FEIRA NACIONAL DO TRANSPORTE

## Um segmento que responde por 6% do PIB brasileiro merece uma feira como esta

**D**e 13 a 17 de setembro de 1999 o ExpoCenter Norte estará abrigando a **Fenatran'99**. Trata-se da maior exposição do setor de transporte de cargas da América Latina. Com um grande enfoque em todos os modais do transporte de carga, mostrará ao prestador deste tipo de serviço e ao comprador de frete, a intermodalidade como forma de agilizar a entrega da carga no seu destino pelos melhores meios e equipamentos. Montadoras, fabricantes de

implementos, peças, pneus, lubrificantes, equipamentos de oficina, distribuidoras de combustível, equipamentos para movimentação de carga, financeiras, bancos e seguros serão a vitrine neste evento único, dirigido especialmente a profissionais da área do Brasil e do exterior (estimativa de 40.000 visitantes).

Mostra os principais lançamentos e evolução do setor, coloca em contato direto com potenciais compradores. É a direção certa para conduzir e fechar grandes negócios.

### INFORMAÇÕES E VENDAS:

**FONE: (011) 3662.0277 - FAX: (011) 3662.6120**

INICIATIVA:



ORGANIZAÇÃO:



VEÍCULO OFICIAL:



APOIO:





**Ônibus em uso mantêm visual antigo até substituição**



**Rede de trólebus passou por renovação e expansão**

veículos nos próximos dez anos. Nos articulados e biarticulados, exigem-se também monitores para o motorista ver o entra-e-sai. O tipo PPD deve estar equipado para atender a deficientes.

Os ônibus têm hoje preços que variam de R\$ 80 mil para o padron simples, R\$ 120 mil para o padron a gás até R\$ 270 mil para o biarticulado. Com 25 metros de comprimentos, estes veículos foram projetados para operar em corredores exclusivos de ônibus e nas linhas de grande concentração de passageiros. Por enquanto estão funcionando nas linhas entre o centro e a zona sul da cidade, enquanto os articulados já operam em diversos outros corredores.

Nos últimos anos, mesmo com a escassez de verbas, a SPTrans não deixou de investir em melhoria do sistema. Algumas medidas já adotadas: o remanejamento de linhas para racionalizar as operações e reduzir a frota, a renovação e recuperação da frota de trólebus, a introdução de linhas circulares com veículos novos no centro da cidade, e a

construção de terminais fechados, o mais recente e o maior dos quais é o da Capelinha, que atende uma população de um milhão de habitantes no bairro de Santo Amaro.

Todas essas inovações têm um único objetivo: oferecer serviço de transporte de qualidade para o usuário. Agora os gestores do transporte abraçaram de vez a tecnologia. São Paulo está envolvida no desenvolvimento do uso de energias alternativas em ônibus, com a propulsão elétrica e a hidrogênio, além do gás.

A cidade também tem uma lei aprovada em 1996 que prevê a substituição de todos os veículos movidos a diesel por gás natural em dez anos. Embora atrasado, o plano está sendo levado adiante.

#### **Raio-X do transporte por ônibus na cidade de São Paulo**

**Frota operacional:** 10.700 veículos (patrimonial: 12.504)

**Idade média:** 4,5 anos

**Passageiros transportados:** 4,7 milhões/dia

**Quilometragem percorrida:** 2 milhões de km/dia

**Linhas:** 832 linhas básicas e 460 ramificações (total de 71 lotes)

**Linha mais extensa:** 60 km

**Corredores:** 165 (66 com canaleta e 99 faixas exclusivas)

**Terminais:** 22 (incluindo Capelinha, a maior na América Latina)

**Catraca eletrônica:** em 688 ônibus \*

**Operadoras:** 53 empresas

**Garagens:** 71

**Empregos no sistema:** 54.165

**Receita em 1998:** R\$ 1,4 bilhão

**Despesas em 1998:** R\$ 1,7 bilhão

Fonte: SPTrans

\* Até final de fevereiro de 1999.

Segundo essa lei, o ritmo de substituição de frota a diesel da cidade por ônibus a gás é 5% por ano. A frota deveria ter 564 ônibus a gás em 1998, mas atualmente há apenas 246 veículos desse tipo rodando na cidade. A Gatusa, por exemplo, comprou 65 novos padron a gás. A Viação Santa Madalena também adquiriu 31 ônibus a gás e a CCTC está com uma frota de 65 veículos.

Para atender a determinação da lei, deveria haver 780 ônibus a gás em 1999, mas um artigo da lei permite a redução ou aumento em 50% da frota a gás, conforme as necessidades técnicas e operacionais.

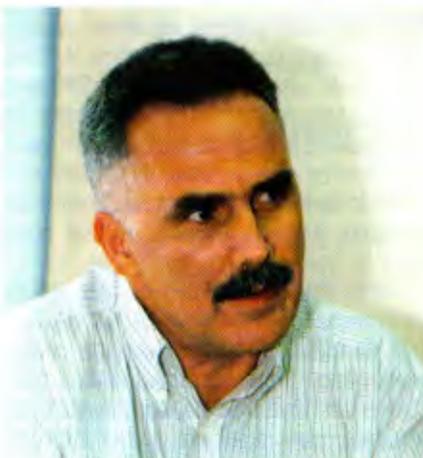
Por enquanto, apenas a Mercedes-Benz fornece ônibus a gás. A montadora começou a desenvolver a tecnologia em 1978 e começou a comercializar esses ônibus em 1988, que também são exportados para sua matriz na Alemanha. Em 1998, a Mercedes-Benz lançou uma segunda geração de ônibus movidos a gás, mais eficientes e com emissões menores de poluentes. Pelo menos uma outra montadora deverá lançar em breve ônibus a gás para atender à substituição de frota não apenas em São Paulo, mas também em outras cidades.

Segundo Edilson Reis, os 246 ônibus

#### **Frota de ônibus de São Paulo**

<b>Modelos convencionais</b>	9.912
<b>Modelos Padron</b>	385
<b>Articulados</b>	356
<b>Biarticulados</b>	21
<b>Trólebus</b>	550
<b>Movidos a gás</b>	240
<b>Em serviço executivo</b>	112
<b>Em linhas bairro/bairro</b>	928
<b>Frota total (patrimonial)</b>	12.504

Fonte: SPTrans



**Reis: pesquisa para atender usuários**

da frota consomem cerca de 29 mil metros cúbicos de gás metano por dia. No comparativo com o diesel, o custo do gás de R\$ 0,22 por litro ainda é superior ao do diesel, de R\$ 0,14 por litro, mas o gás leva vantagem no consumo porque faz 0,588 litro/km enquanto o diesel só consegue 0,40 litro/km, ou seja, uma diferença de 57%, segundo a SPTrans. Já estão sendo realizados testes de motor movido a gás com injeção eletrônica de combustível, para melhorar o desempenho, com a consequente redução de poluentes e do consumo de combustível.

Na área de combustíveis alternativos, um convênio entre a SPTrans, Grupo Verdi, Powergen, Trasnkuba, Busscar e Eletropaulo está desenvolvendo um ônibus elétrico, com banco de 56 baterias de chumbo/ácido e potência de motor de 80 cv. O veículo tem autonomia de 100 km. Três protótipos do veículo já se encontram em testes e a entrada em operação comercial está prevista para daqui a oito a 12 meses.

A cidade de São Paulo também poderá, dentro de dois anos, adotar uma tecnologia ainda mais avançada: ônibus movidos a hidrogênio. Silenciosos e muito econômicos, esses veículos estão sendo de-

senvolvidos por um consórcio formado pelo Ministério de Minas e Energia, a Agência para Aplicação de Energia de São Paulo, Universidade de São Paulo e a Empresa de Transportes Urbanos de São Paulo, (EMTU). O veículo a hidrogênio utiliza tecnologia empregada pela Nasa em espaçonaves e sua aplicação comercial

é da joint venture formada pelas empresas Ballard e Daimler/Chrysler. O sistema é o de célula de combustível, em que a injeção de hidrogênio e ar produz energia elétrica e água. Os estudos prevêem um veículo com autonomia de 200 km.

Para reduzir os custos, a SPTrans já está implantando a bilhetagem eletrônica. A tecnologia escolhida é a de cartão inteligente sem contato, mais o bilhete Edmonson, e as empresas habilitadas a fornecer o sistema são a Prodata, a Monetel e a Digicon.

A instalação das



Projeto de novos pontos de ônibus ainda não definido



Bilhetagem eletrônica reduz custos

catracas eletrônicas nos ônibus começou nas linhas da zona sul, que conta hoje com 3.000 veículos. Até fevereiro deste ano, a cobrança automática foi adotada em 688 ônibus, em 42 linhas de seis empresas. Em seguida, será a vez dos ônibus da zona leste, depois da área central e da zona norte e, por fim os da zona oeste.

A previsão é de que se conclua a implantação de todo o sistema de bilhetagem eletrônica na cidade dentro de seis meses, apesar de ter se verificado alguns problemas iniciais de assimilação pelos usuários e na venda dos bilhetes eletrônicos. Com a bilhetagem eletrônica, a SPTrans acredita que haverá uma redução de 15% a 20% nos custos das operadoras, também uma forma de diminuir o subsídio da prefeitura.

A paisagem urbana começa a mudar com o visual introduzido pela SPTrans nos ônibus novos que seguem um padrão de acordo com a tecnologia do veículo. Os veículos antigos continuam com a mesma pintura, de cores vermelho e branco ou verde e branco. A nova identidade visual adotada pela SPTrans já aplicada a 228 ônibus da frota da cidade tem a cores amarelo claro para os modelos padron, amarelo escuro para os articulados e biarticulados, azul mais imagens para os trólebus e azul claro para os veículos movidos a gás.

Outro setor que é alvo de atenção da SPTrans são os 14 mil pontos de ônibus da cidade, 600 no chamado centro expandido. Seus técnicos estão estudando um novo modelo, com visual mais atraente, que inclui até painel eletrônico, para complementar a melhoria do sistema.

### SÃO PAULO TRANSPORTES S.A.

Investimentos no Transporte por Ônibus em São Paulo (a preços correntes em R\$ mil)

Ítems	Realizado		Previsto
	1997	1998	1999
Corredores	49.076	21.362	50.000
V.L.P (Fura-Fila)	2.787	12.233	120.000
Reforma de Trólebus	18.874	1.676	594
Modern. Sist. Transp. Coletivo	-	-	1.406
Planej. Estrut. do Sistema	2.830	1.635	1.362
Sistema de Cobrança Automática	59	12.562	4.158
Outros	306	177	2.116
<b>Total</b>	<b>73.932</b>	<b>49.609</b>	<b>179.636</b>

Fonte: SPTrans

# ANUÁRIO DO TRANSPORTE DE CARGA 99



## Uma ferramenta indispensável na mesa dos profissionais de transporte e dos embarcadores

■ Único com todos os modais de transporte de carga do País: **RODOVIÁRIO, AÉREO, FERROVIÁRIO e MARÍTIMO/FLUVIAL.**

■ Primeiro e mais completo anuário do setor.

### **Exclusivo:**

■ **GUIA DE TRANSPORTADORAS** - Único que traz nome das empresas, frotas de veículos, agregados, principais clientes e quem transporta o quê e para onde.

■ **GUIA DE MONTADORAS** - Apresenta fabricantes e especificações técnicas de todos os caminhões e veículos comerciais leves vendidos no Brasil, com suas aplicações e motorizações.

■ **GUIA DE FABRICANTES DE IMPLEMENTOS** - Os maiores fabricantes de implementos rodoviários, incluindo carrocerias, semi-reboques, reboques e terceiros-eixos.

■ **GUIA DE FORNECEDORES** - Os principais fornecedores de equipamentos, peças, sistemas informatizados, rastreadores e serviços.

■ **GUIA DO OPERADOR LOGÍSTICO** - Trabalho desenvolvido em conjunto com a ABML - Associação Brasileira de Movimentação e Logística, ASLOG - Associação Brasileira de Logística e Fundação Getúlio Vargas.

■ **GUIA DE EMPRESAS DE COURIER** - Indica as empresas de courier que operam no Brasil e seus dados operacionais.

## Anuncie nesta edição e seja consultado o ano inteiro

■ Reserve já um espaço publicitário para sua empresa no ANUÁRIO DE TRANSPORTE DE CARGA 99.

■ Sua marca e seus produtos e serviços estarão em evidência o ano inteiro, na mesa de profissionais das maiores empresas de transporte de carga do País e também do Mercosul.

**Não fique fora dessa edição especial.  
Ligue para (011) 3662-0277 ou envie um fax para (011) 825-6869.  
Garanta já o espaço ideal para sua empresa.**



Campione 405 High Deck entra na disputa do segmento superior do mercado de turismo

■ LANÇAMENTO ■

# Comil amplia linha Campione com modelo HD

**Comil complementa sua linha de ônibus rodoviários com o modelo Campione 405 HD, especialmente projetado para os serviços de turismo e transporte de longa distância**

**A** Comil deu um passo decisivo para ampliar sua participação de mercado, ignorando os problemas que afligem o setor de transporte de passageiros. Logo no começo do ano, já está lançando seu novo produto, a carroceria Campione 405 HD (High Deck), destinado ao segmento de turismo e operações de longa distância, para concorrer com os modelos Low Driver da Marcopolo e Panorâmico da Busscar, as únicas carrocerias High Deck disponíveis até a chegada do 405 HD da Comil, que dá continuidade aos planos da encarroçadora para atender às necessidades do mercado.

O modelo 405 complementa a linha Campione de carrocerias rodoviárias, introduzida no ano passado e formada ainda pelas versões 325, 345, 365 e 385. No ano passado, a Comil, produziu 1.313 carrocerias, incluindo 718 modelos urbanos, 565 rodoviários. A empresa foi responsável por 6,8% da produção brasileira. Quanto ao novo modelo, a encarroçadora prevê a produção de quatro a cinco unidades mensais.

A nova carroceria foi projetada especialmente para atender às necessidades das operadoras de turismo que querem um ônibus com mais conforto, ampla visão tanto para o motorista como para

os passageiros, maior volume do bagageiro e, é claro, um visual sofisticado. Essas características estão incorporadas no Campione 405 HD, carroceria que utiliza estrutura tubular de aço galvanizado. É uma carroceria "low driver" e panorâmica.

Segundo Jair Luiz Bez, gerente de Engenharia da Comil, o modelo foi desenvolvido especialmente para atender às necessidades das operadoras de turismo e de serviços em trajetos longos que exigem conforto total para os passageiros e rentabilidade máxima para os empresários.

Em março, a Comil vai lançar também



*Banco de passageiro com maior espaçamento entre os bancos e ângulo de inclinação para o máximo de conforto*



*Um diferencial: o bagageiro com volume maior, apropriado para serviços de longa distância*



*Cabine de motorista isolada, climatizada e mais alta, com ângulos de visão otimizados*



*Salão dos passageiros com 44 lugares do tipo leito dispõe de ampla área envidraçada para maior visão externa*

um microônibus para 19 a 31 passageiros, batizado de Piá, apropriado para chassis Mercedes-Benz LO 814 e LO 914, Volkswagen 8.140 e Agrale MA 8.5T.

O Campione 405 HD tem capacidade para 44 lugares leito de grande conforto, o maior volume de bagageiro do segmento e um salão de passageiros com ampla área envidraçada para proporcionar visão externa em todos os lados sem obstáculo.

O design frontal, aerodinâmico, tem linhas curvas, e o restante da área exter-

na exibe linhas suaves, o que o nível de ruído e facilita a limpeza e a manutenção do veículo.

A cabine da tripulação, isolada do compartimento dos passageiros, foi resultado de minuciosos estudos de ergonomia e visibilidade. O resultado: uma cabine mais alta, com ângulos de visão otimizados. Além disso, a cabine possui cama espaçosa, poltrona para motorista auxiliar e banco escamoteável para o guia. Para completar o conforto da tripulação, definiu-se como equipamento de série um conjunto climatizador independente para a cabine de motorista. O sistema é formado por ar condicionado a quente e a frio, com saída para o desembaçador, para as mãos e os pés do motorista e também direcionado para o motorista auxiliar.

A versão de lançamento, fornecida à empresa Auto Viação Estrela, do Rio Grande do Sul, foi montada sobre chassis Mercedes-Benz O-400. Com 14 metros de comprimento total, largura de

2,60 metros e 4,05 metros de altura externa, a carroceria tem vidros colados, rodas de alumínio, sistema rodo-ar e espelhos de acionamento elétrico. Internamente dispõe de vídeo e três monitores Actia, painel de instrumentos com acabamento em madeira, divisória total para a cabine de motorista, dois bares com geladeira e cafeteira e sanitário na parte posterior. Câmaras de televisão interna e traseira com monitor no painel completam os acessórios do veículo.

Além dos benefícios proporcionados pelo Campione 405 HD, a Comil garante que oferece aos frotistas condições vantajosas de comercialização e refletem na melhoria do custo-benefício.

No ano de 1998, a Comil produziu 1.313 carrocerias, incluindo 718 modelos urbanos, 565 rodoviários e 30 veículos intermunicipais. Nos dois primeiros meses deste ano, fabricou 179 carrocerias, abrangendo 96 urbanos, 61 rodoviários e 22 intermunicipais.

**FICHA TÉCNICA  
CAMPIONE 405 HD (rodoviário)**

- Capacidade:** 44 passageiros (leito)
- Comprimento total:** 14 m
- Altura total:** 4,05 m
- Largura:** 2,60 m
- Bagageiro:** m<sup>3</sup> (?)
- Estrutura:** tubular de aço
- Chassis:** M-B O-400 RSD, Scania K-124 e Volvo B12, entre outros.

# Piá, um micro com espaço de sobra

Microônibus da Comil otimiza espaço interno para melhorar o conforto dos passageiros, além de exibir design inédito em ônibus pequenos



Microônibus Piá segue o desenho limpo e harmonioso da linha Campione

**D**erivado da linha rodoviária Campione, o mais recente lançamento da Comil, o Piá, é um microônibus desenvolvido a partir de uma minuciosa pesquisa de mercado, em que foram considerados aspectos de importância fundamental para permitir o aproveitamento máximo e a otimização de um microônibus, segundo a encarregadora. Os elementos-chave para a concepção do veículo foram o passageiro e o motorista, sem se esquecer dos aspectos de manutenção e operacionalidade.

O design foi criado para manter a personalidade e a caracterização da Comil, e é derivado da linha Campione que mantém uma filosofia de desenho limpo e harmonioso, integrando elementos construtivos voltados para a operacionalidade.

“O Piá não é apenas um micro, seu design rompe com o paradigma de ônibus pequeno e busca conceituação em similaridade com a indústria automobi-

lística”, define o engenheiro Jair Bez, gerente de Engenharia da Comil.

No novo micro, o conjunto frontal externo foi projetado com linhas aerodinâmicas, que aliam elementos óticos com faróis existentes no mercado e sinaleiros especialmente desenvolvidas para combinar com os demais elementos. O pára-brisa é panorâmico e inteiriço, em forma envolvente. O conjunto lateral traz consigo a inovação de linhas e, ao mesmo tempo, lembra a configuração do Campione que personaliza ainda mais a linha da Comil.

O visual traseiro é totalmente inovador para micros, com vigia amplo e integrado à carroceria com o conceito de “à flor da

pele”, cujo design combina com as demais linhas arredondas que definem a tampa traseira e o pára-choque. As sinaleiras traseiras têm forma elíptica, a mesma usada nos modelos Campione.

Foi feito um minucioso estudo com o objetivo de otimizar e aproveitar ao máximo os espaços, principalmente o interno, onde existe uma largura útil de 2,21 m. Com isso, é possível obter uma largura de corredor superior à média nos veículos de porte semelhante existentes no mercado. O resultado é o aumento do conforto no acesso ao salão. A altura interna, de 1,90 m, proporciona conforto até para passageiros com estatura acima da média.

O dimensionamento de comprimento da carroceria obedece ao limite máximo dentro da possibilidade admissível de cada tipo de chassi e legislação, sendo possível adequar os mais diversos layouts internos conforme a necessidade dos serviços a que se destinam. O Piá contempla também comprimentos reduzidos para atender a serviços de lotação e outros.

A ampla cabine do motorista pode ser executada com meia ou divisória total, segundo a Comil. No painel de instrumentos utiliza-se a parte original com



No salão, altura interna de 1,90 m e largura útil de 2,21m

complementação de elementos pela encarroçadora, conservando o máximo da originalidade do chassi.

A ergonomia do posto de motorista, tanto frontal como lateral, permite visualização, conforto e dirigibilidade em escala que transmite a sensação de segurança ao motorista. O sistema de climatização interna da cabine constitui-se de captadores externos junto ao quebra-vento, difusores de ar forçado em vários pontos do painel, além de direcionamento de ar-condicionado proveniente do salão para a cabine, por meio de dutos instalados no acabamento interno superior.

As poltronas tanto para a versão urbana como rodoviária estão disponíveis em uma gama de dez modelos diferentes – desde uma simples versão urbana até a sofisticada rodoviária *soft* – com padrões variados de cores e materiais.

O porta-pacotes foi projetado para oferecer três versões: *standard*, luxo com luz de leitura, e com dutos para a passagem de ar-condicionado. O teto interno do salão é formado por módulos em harmonia com os outros elementos do salão. As luminárias conjugam no senti-



Visual posterior possui linhas arredondadas, vigia amplo e sinaleiras elípticas

do longitudinal com todo o salão. As janelas estão disponíveis em seis versões, desde o tipo urbano e o rodoviário até o sofisticado sistema de vidro colado.

No bagageiro, houve a preocupação

em atender principalmente as necessidades do turismo: a Comil inovou no aproveitamento de espaço para volume de bagagem, que pode atingir 3,0 m<sup>3</sup> no modelo rodoviário, muito superior aos disponíveis no mercado.

## Controlador Eletrônico de Fluxo de Passageiros

Patente Concedida

Comum capta integrada



\*Foto ilustrativa de um dos modelos

- O equipamento é composto por uma armação modular instalado na porta de acesso do veículo;
- Não interfere na entrada e saída dos passageiros;
- Sensores eletrônicos instalados registram o número de passageiros que sobem e/ou descem do veículo;
- Distingue passageiros adultos e crianças;
- Apresenta totais e horário das viagens;
- Paga-se sozinho com o fim da evasão de receita;

Para cada veículo existe um modelo diferente, que pode variar conforme as características do carro.

Conheça mais sobre o produto!  
Ligue hoje mesmo  
e confira as nossas vantagens.

Instalação & Manutenção  
Digicounter



Tele - vendas: (051) 338-3988  
Rua Original, 55 - CEP 91430-170  
Porto Alegre/ RS

e-mail: digicoun@portoweb.com.br  
http://www.digicounter.com.br

# REDUZA SEU CUSTO OPERACIONAL

INFORMATIZE SUA EMPRESA  
E GANHE COMPETITIVIDADE

- RD-FROTA** - o sistema mais completo de controle de frotas
- SISAC** - análise e controle das receitas e despesas
- CARGA** - sistema completo de administração de transportes
- TRANS-SYSTEM** - sistema para cálculo de custos e preços de transporte
- SGLOC** - sistema de gerenciamento para locadoras

E você ainda pode contar com os serviços de consultoria em: logística, finanças, formação e controle de custos, treinamento, etc.

**A SOLUÇÃO IDEAL E DO TAMANHO DA SUA EMPRESA**  
Informática e Consultoria em Transporte  
RD-TALENTUM

Telefax: (011) 412-8588 - e-mail: rdtal@ibm.net

# Rede Brasil: um pool com 10 mil ônibus

**A rede formada por 28 empresas para facilitar a vida dos passageiros que usam conexões para chegar aos seus destinos, quer recuperar espaço perdido para o transporte aéreo**

**A** Rede Brasil de Viagens opera progressivamente desde novembro de 1998 nas estradas brasileiras e na Argentina, Paraguai, Chile e Bolívia. É um pool que reúne 28 empresas de transporte rodoviário de passageiros e tem por objetivo prestar melhor serviço ao usuário e obter ganhos de produtividade. Com isso, as empresas também pretendem recuperar os passageiros perdidos para o transporte aéreo quando as passagens aéreas foram reduzidas.

No esforço inédito baseado nas alianças internacionais das linhas aéreas, as empresas do pool integram suas frotas, linhas, infra-estruturas, e fazem venda de passagens conjugadas, de modo a reduzir os custos, facilitar a vida dos passageiros e melhorar a qualidade de serviços de transporte, incluindo o de encomendas, em todo o país.

Atualmente, dez empresas já estão interligadas e a Companhia São Geraldo de Viação, que coordena o projeto, está terminando o cadastramento de novas empresas interessadas em participar do pool. Segundo José Ribeiro Sobrinho, diretor de Operações e Marketing, o perfil dessas empresas está sendo analisado e o pré-requisito exigido é o padrão de qualidade condizente com o das outras empresas que compõem a rede.

A idéia de reproduzir a iniciativa das companhias aéreas para reduzir custos e enfrentar a crise vingou e hoje essas empresas faturam juntas R\$ 1,31 bilhão e recolhem aos cofres públicos mais de R\$ 195 milhões, utilizando cerca de 10 mil veícu-



*Ônibus da São Geraldo, principal incentivadora do pool*

los e atendendo mais de 3.500 cidades e 5.000 localidades, entre distritos e vilas, o que representa 80% do potencial de mercado do Brasil.

A integração da infra-estrutura de todas elas na rede abrange mais de 1.000 municípios que dispõem de garagens, oficinas, postos de atendimento e vendas de passagens, restaurantes, salas vip, entre outras instalações de apoio. Os usuários não correm mais o risco de ficar sem passagens em determinados trechos, perder horas esperando por conexões, se preocupar com deslocamento entre linhas de ônibus ou até mesmo carregar bagagens nas diversas escalas.



*As passagens podem ser adquiridas em 2.000 pontos*

As passagens podem ser compradas em qualquer um dos 2 mil pontos de venda próprios ou dos 3 mil credenciados para este atendimento e brevemente até mesmo as bagagens serão despachadas na origem para que sejam retiradas no destino. Segundo José Ribeiro, quem mais sente esses benefícios são os usuários que precisam fazer escala em várias cidades para chegar ao seu destino. Outra novidade é que, no caso da São

Geraldo, as refeições acompanham um programa de qualidade total com receitas elaboradas por nutricionistas e preço para o consumidor de apenas R\$ 2,80.

A integração dos serviços das empresas permite que, durante o percurso de cada viagem, todos os ônibus de passageiros rodoviários da rede sejam monitorados pelas equipes das empresas participantes. Um bom exemplo de como a Rede Brasil trouxe benefícios aos usuários e empresas foi o que aconteceu recentemente durante o trajeto de uma viagem de Minas Gerais a Camboriú. O ônibus apresentou problemas e a empresa que fazia a viagem não tinha serviço de manutenção no sul do país. Resultado: em menos de duas horas o ônibus foi socorrido por outro da Rede Brasil e os passageiros chegaram ao local de origem com pouco tempo de atraso, que poderia demorar até um dia em alguns casos de quebra de ônibus.

A Rede Brasil informou que conseguiu uma grande redução nos preços das passagens graças a uma negociação conjunta com a Bradesco Seguros para efetivação do seguro de respon-

sabilidade civil.

Visando otimizar o atendimento às empresas associadas à rede, criou-se uma tabela única de valores para cobrança dos serviços de manutenção. Para melhorar o atendimento ao cliente, foi desenvolvido e adotado o Manual para Transporte Integrado de Encomendas, que abrange 23 estados mais o Distrito Federal e ainda Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai.

Também que foi desenvolvido e está sendo implantado o Manual de Vendas da Rede Brasil de Viagens, que orienta a venda de passagens de todas as empresas associadas, para oferecer conforto, segurança, comodidade, economia de tempo e dinheiro para o cliente. Outra novidade é o Brasil Rotas, um software em desenvolvimento que possibilitará visualizar todo o mercado alimentador das linhas das associadas.

Os esforços não param por aí: também encontra-se em desenvolvimento um trabalho de enorme importância para o sistema de transportes de passageiros no que diz respeito ao Sistema de Segurança Operacional de Trânsito. Este trabalho permitirá o intercâmbio de procedimentos nas áreas de recrutamento

## Rede Brasil

### Empresas que formam o pool

Auto Viação Ouro Verde Ltda.; Cia. São Geraldo de Viação; Bonfim Ltda.; Empresa Auto Viação Progresso S/A; Empresa de Transportes Andorinha S/A; Empresa Santo Anjo da Guarda Ltda.; Empresa Sul Americana de Transportes em Ônibus Ltda.; Expresso Guanabara S/A; Expresso Itamarati Ltda.; Expresso Princesa dos Campos S/A; Grupo Belarmino; Nacional Expresso Ltda.; Pluma Conforto e Turismo S/A; Empresa Princesa do Agreste; Reunidas S/A; Santa Isabel Transporte, Turismo S/A; Saritur Ltda.; Útil S/A; Viação 9 de Julho S/A; Viação Atibaia São Paulo Ltda.; Viação Caprioli Ltda.; Viação Motta Ltda.; Viação Normandy do Triângulo Ltda.; Viação Pássaro Verde Ltda.; Viação Presidente Ltda.; Viação Progresso Três Rios; Viação Salutaris e Turismo S/A e Viação Santa Cruz S/A.

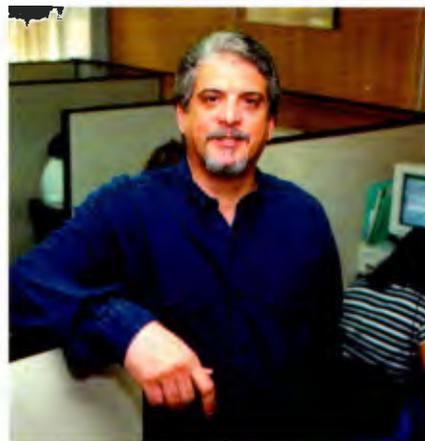


**Empresa Andorinha: satisfeita com os benefícios obtidos**

e seleção, exames médicos e psicotécnicos, avaliações físicas, bem como a política de admissão, demissão e readmissão de funcionários, metodologia de treinamento, benefícios e plano de saúde.

Além dos treinamentos específicos inerentes à profissão (como direção preventiva, relações humanas e interpessoais, primeiros socorros, atendimento ao cliente, normas operacionais e legislação de trânsito), alguns exemplos práticos de ações em andamento incluem: avaliação física dos motoristas, medição do tempo de reação e fadiga mental em face do tempo de trabalho, padronização da administração de motoristas e sistema de avaliação de motoristas com testes específicos de personalidade.

Para Wilfred Frigeri, diretor de Recursos Humanos da Auto Viação Ouro Verde, um dos pontos mais interessantes da Rede Brasil é estar atuando nos pontos de parada para abastecimento e nos restaurantes no sentido de padronizar preços, condições de sanitários,



**José Ribeiro: coordenador da rede**

higienização dos veículos, criar salas vip e até rodoviárias particulares para poder oferecer ao passageiro uma satisfação global, visto que uma viagem longa não tem apenas o custo das passagens, mas uma série de despesas que se agregam.

No caso da Ouro Verde, que atua na região paulista abrangendo as cidades de São Paulo, Campinas, Americana, Nova Odessa e Sumaré, assim que a empresa estiver integrada, o que acontecerá brevemente, poderá vender passagens em mais de 3 mil municípios co-

bertos pela rede. Ou seja, um passageiro que quiser ir de Americana a Recife, por exemplo, poderá adquirir a passagem total no próprio local de partida. A Ouro Verde entrará em contato através de serviço 0800 para reservar essa passagem com número de poltrona e horário, e emitir um vale. Quando chegar a São Paulo, esse passageiro não terá mais que se preocupar em encontrar passagens.

No que se refere a serviços mecânicos, a Ouro Verde já socorreu muitos ônibus que integram a rede com problemas de retrovisor, feixe de mola e outros. Frigeri está muito esperançoso de que a Rede Brasil traga uma revolução no transporte de passageiros em escala nacional, no aspecto de segurança, qualidade, atendimento, enfim de solução de viagem. Para ele, a rede é uma espécie de Intranet do transporte.

O diretor comercial da Empresa de Transportes Andorinha, Paulo Humberto Naves Gonçalves, também está satisfeito com a segurança e a economia que a Rede Brasil tem trazido tanto para usuários como operadoras. As grandes vantagens, segundo ele, são: a compra de passagens para o trajeto inteiro, evitando gastos com hotéis; a manutenção dos ônibus que em certos locais pode ser feita por outra empresa; e a redução dos custos de peças, pneus, entre outros produtos, já que as compras são realizadas em nome da rede, que tem um número bem maior de veículos.

A coordenação da Rede Brasil de Viagens é feita por José Ribeiro Sobrinho (coordenador geral), e José Octávio Vianello de Mello (vice-coordenador geral), ambos da Cia. São Geraldo de Viação.

# Vitória da inovação

Viação Bonavita conquista Prêmio Qualidade como reconhecimento à tradição de mais de 70 anos de pioneirismo e inovação

**F**undada em 1927, a Viação Bonavita sempre procurou incorporar novidades importantes para as atividades do setor de ônibus, visando à satisfação de seus clientes-usuários e de seu corpo de funcionários. Assim foi que, já no início dos anos 50, a empresa adotou a manutenção preventiva da frota, numa época em que poucas empresas já enveredavam por esse caminho. “No final da década de 60, outra novidade foi a adoção dos testes psicotécnicos, antes mesmo de essa medida ter sido oficialmente instituída pelo governo”, relembra Lourenço Bonavita, diretor-presidente. Já em 1965, a Bonavita instituiu

o médico da empresa, também antes que essa fosse uma exigência legal. Outra novidade que exemplifica o pioneirismo da Viação Bonavita foi a criação do “motorista-padrinho”, há cerca de cinco anos. Quem explica é o diretor-administrativo, José Afonso da Costa Bittencourt: “A idéia do motorista-padrinho é justamente a de dar um acompanhamento ao funcionário que está iniciando na empresa, para que ele tenha uma espécie de tutor, que, inclusive, possa acompanhá-lo na sua primeira viagem”.

Na Bonavita, a preocupação com a qualidade é uma constante. “A qualidade é um fator de motivação interna da equipe, é um vírus que contamina todo mundo. A certificação pela norma ISO 9002 e a conquista do ‘Prêmio Harold Nielson de Qualidade’ na categoria Rodoviário de Passageiros são um reconhecimento da competência da nossa equipe de trabalho. Nossa empresa tem



Veículo da Viação Bonavita: frota composta por 101 ônibus, com idade média de 4 anos

qualidade porque temos uma equipe de trabalho competente”, afirma José Afonso da Costa Bittencourt, resumindo o orgulho da direção da empresa pelo amplo reconhecimento da excelência dos serviços prestados.

## Raio X

- **Razão social:** Viação Bonavita S/A Transportes e Turismo
- **Nome fantasia:** Viação Bonavita
- **Sede:** Campinas (SP)
- **Área de atuação:** Campinas e região, no interior de São Paulo
- **Fundação:** 1927
- **Frota:** 101 ônibus
- **Idade média da frota:** 4 anos
- **Nº de funcionários:** 350
- **Tipos de serviços prestados:** transporte de passageiros (rodoviário e suburbano), serviços de encomendas e fretamento

Com destacada atuação no interior de São Paulo - particularmente na região de Campinas, indo ao norte até a cidade de Conchal e ao sul até Itapetininga -, a Viação Bonavita foi criando uma cultura interna de qualidade antes de almejar a certificação, obtida em novembro de 1997. “A política de qualidade já era muito forte na empresa. Precisávamos apenas formatá-la melhor para obter a certificação”, resume o diretor-administrativo. “A própria necessidade de modernização da empresa e a melhoria no atendimento aos nossos clientes nos obrigaram a implantar a política de qualidade”, complementa Paulo Roberto Bonavita, vice-presidente da empresa.

A decisão de se implantar o processo de certificação de qualidade surgiu de forma inusitada. “Quando fizemos, eu e outros diretores da Bonavita, uma visita à Marcopolo, há alguns anos, vimos muita coisa ali referente à política de qualidade que nos chamou a atenção,

principalmente a existência de uma equipe motivada, que vestia a camisa da qualidade”, conta José Afonso da Costa Bittencourt. Despertada a vontade de implantar o processo, o primeiro passo para a certificação foi dado em abril de 1994, quando diretores, gerentes e encarregados participaram de um primeiro curso sobre objetivos, procedimentos e etapas do processo de certificação de qualidade. O projeto de implantação do Sistema de Qualidade durou 13 meses e envolveu um total de 1.116 horas de treinamento.

Já no início do processo de certificação, em 1996, a Viação Bonavita identificou a necessidade de investigar o que os usuários de seus serviços pensavam sobre a empresa. Assim, realizou uma pesquisa junto aos clientes, com questões sobre as condições dos veículos, a qualidade do atendimento pelos motoristas e nas agências, a qualidade das viagens etc.

Paralelamente, foi implantado, também em 1996, o Serviço de Atendimento ao

Cliente (SAC), que acabou servindo como um suporte importante para o processo de certificação de qualidade. “Criamos o nosso Serviço de Atendimento ao Cliente, inicialmente por meio de um número de telefone e, depois, com o modelo de cartas com sugestões ou reclamações colocadas nas nossas agências”, lembra o diretor-administrativo. E, de fato, os próprios usuários foram dando dicas importantes para a melhoria dos serviços: “Surgiram sugestões de horário e reclamações sobre limpeza dos veículos, principalmente nos banheiros, onde a sujeira é ocasionada pelos próprios usuários. Por meio dessas sugestões e reclamações, a direção pode cobrar os funcionários da empresa”, explica José Afonso da Costa Bittencourt. “Enfim, o grande objetivo do SAC é identificar os problemas de campo, que afetam o cliente, para que possam ser encontradas as devidas soluções”, complementa.

Visando à melhoria constante dos serviços e à eficiência cada vez maior no

atendimento ao cliente, a empresa está concluindo a implantação do *smart-card*, um moderno sistema de catraca-eletrônica. “A grande novidade do nosso cartão eletrônico é que a leitura será ótica, sem contato, o que vai dar uma agilidade muito grande tanto para a empresa quanto para o usuário”, garante o diretor-administrativo da Bonavita. “A leitura das informações, pela empresa, poderá ser feita tanto no próprio carro como na agência ou na garagem”, acrescenta. Inicialmente, o sistema está sendo implantado apenas para o usuário de um mesmo itinerário, nas linhas suburbanas. “No futuro próximo, nossa intenção é implantar o *smart-card* em todas as linhas da empresa, inclusive nas rodoviárias”, antecipa o vice-presidente, Paulo Roberto Bonavita. E, a julgar pela trajetória de sucesso da tradicionalíssima Viação Bonavita, que ninguém duvide: muito em breve o *smart-card* estará sendo utilizado em todas as linhas... e acabará sendo copiado pelos concorrentes...

## Tradição de competência

As atividades da Viação Bonavita S/A se iniciaram em 1927, quando a empresa se chamava Rafael Bonavita e Filhos Ltda. Naquela época, eram utilizados veículos tipo “jardineira” aberta, fazendo o transporte de passageiros entre o bairro de Descampado (atual Viracopos) e Campinas, sob o comando de Rafael e Antonio Bonavita. A segunda geração, formada por Bernardino e Lourenço Bonavita, filhos do fundador Rafael, tratou de ampliar os negócios da empresa com novas rotas. Já na terceira geração, formada por Paulo Roberto Bonavita, Renato Antonio Soriano Jr. e José Afonso da Costa Bittencourt, a empresa vive os efeitos da firme profissionalização, com a contratação de gerentes com formação de nível superior para os mais variados departamentos da empresa.

A seguir, alguns fatos que marcam a história da Viação Bonavita:

- **1927** - primeira linha entre Descampado e Campinas
- **1930** - início do trajeto Indaiatuba/Descampado/Campinas



Pioneiros do transporte ao lado de veículos da Bonavita, nos anos 20

- **1942** - serviço de fretamento contínuo de funcionários da Rhodia
- **1946** - aquisição de 50% das ações da empresa Ituana, com linhas na região de Itu
- **1975** - Início do serviço de fretamento contínuo de funcionários da Allied

Automotive (Divisão da Bendix do Brasil)

- **1979** - Fundação da Gráfica Bonfim, para atender a produção de materiais impressos do Grupo Bonavita
- **1982** - Início da operação de diversas linhas urbanas no Município de Campinas
- **1984** - Aquisição de 50% das cotas da Viação Vale do Tietê Ltda., que cobre várias cidades, entre elas Salto, Itu, Tietê, Cerquillo, Boituva, Laranjal e São Paulo
- **1988** - Criação da Transdados Serviços de Informática Ltda. para coordenar a informatização das empresas do Grupo

- **1990** - Criação da Aquila D'Oeste Administração de Bens Ltda., responsável pela administração dos imóveis do Grupo
- **1992** - Consolidação da VB Transportes de Cargas Ltda., que atua no segmento de cargas líquidas

# Atendimento ágil

Resposta rápida ao usuário, melhoria contínua dos serviços e envolvimento comunitário levam a Bola Branca a conquistar prêmio de qualidade



Sede e garagem da Viação Bola Branca ao lado de reserva ecológica própria na zona sul da cidade de São Paulo

**A** Viação Bola Branca começa a colher os frutos do Programa de Qualidade Total adotado a partir de 1996 por incentivo da Transurb, o sindicato que congrega as empresas de ônibus da cidade de São Paulo. O programa foi intensificado com a introdução de novas ferramentas no começo de 1998.

Em uma atividade controlada pelo poder público e totalmente focalizada no cliente individual - o transporte urbano de passageiros - é imprescindível uma resposta veloz às solicitações dos usuários e às determinações do órgão gestor de transporte. Agilidade e aprimoramento dos serviços só se conseguem com a gestão pela qualidade, percebeu há algum tempo a Bola Branca, que direcionou suas ações para atender às necessidades e expectativas de seus clientes externos (passageiros) e internos (funcionários e acionistas), gerir os re-

ursos com eficiência; e desenvolver permanentemente o potencial humano da empresa. Além disso, fazem parte de seus objetivos criar parcerias com os fornecedores e conquistar a confiança da comunidade com a oferta de serviços de qualidade. O objetivo maior, evidentemente, é a consolidação da empresa no transporte urbano, um setor competitivo em que o surgimento de fatos novos, como o declínio do número de passageiros ou o remanejamento de linhas de ônibus, exige da operadora ação imediata, sem a qual a própria sobrevivência pode ficar comprometida.

Após conduzir os três primeiros ciclos do programa de qualidade original e aplicar novas ferramentas de qualidade no começo de 1998, passando pelos processos Benchmarking e programa 5S, a Bola Branca constatou evolução no seu desempenho, como o aumento de produtividade.

"Embora os resultados de programas de qualidade sejam de longo prazo, a empresa já apresenta melhorias em diversas áreas, como a redução dos gastos de manutenção, avanços na margem do resultado econômico das linhas, significando ganho operacional de produtividade, que resultou de um melhor planejamento e de custos mais baixos", afirma João Carlos Vieira Souza, diretor operacional da Bola Branca.

"Junto com essa melhoria, é preciso também oferecer um bom atendimento ao cliente", acrescenta Antônio Carlos Pereira, gerente de Operação.

Uma das principais metas da política de qualidade é reduzir o tempo de resposta para atendimento tanto aos funcionários como aos usuários, que hoje não ultrapassa 72 horas. Para o público criou-se um canal de atendimento por linha telefônica para quem quiser fazer reclamações ou sugestões.

O sucesso do programa, segundo a empresa, se deve a uma visão precisa do campo em que atua e à formação de equipes de trabalho capazes de atingir resultados. Um Grupo de Qualidade, integrado por gerentes e monitorado pela diretoria, com participação de funcionários das áreas específicas, coordena a execução do programa.

Uma das primeiras medidas tomadas foi a realização de uma pesquisa própria sobre a satisfação dos usuários, proporcionando à empresa um retrato mais real dos serviços que oferece.

A empresa também estimulou "reuniões de cafezinho" entre funcionários e a direção para incentivar a ação participativa. Há ainda caixas de sugestões para se conhecerem as opiniões dos funcionários sobre todos os aspectos de operação e também idéias para melhorias.

Por estar numa atividade em que a empresa não tem controle do que arrecada, já que o sistema é administrado pela SPTrans, da prefeitura, dá-se muita ênfase à gerência administrativa. "Somos uma empresa privada sendo gerenciada pelo poder público", explica o diretor Souza.

Em termos de desenvolvimento de recursos humanos, iniciou-se em 1997 um programa de treinamento e reaproveitamento total de mão-de-obra. Na área operacional, há três anos que a Bola Branca não contrata motorista. Os cargos de motorista são preenchidos apenas com pessoal interno, depois de passar por cursos com duração de pelo menos seis meses, que incluem direção defensiva e treinamento prático com ônibus próprio.

Ainda como consequência da política de qualidade, a empresa conseguiu baixar o índice de quebra de ônibus (a quilometragem média entre quebras passou de 1.658 km em janeiro de 1998 para 3.350 km em dezembro), com a aplicação do programa de manutenção preventiva e outras medidas. O número de acidentes e multas aplicadas pela SPTrans também declinou após as ações de qualidade.

Outro destaque do programa foi o estabelecimento de parceria com os forne-



Antônio Pereira, gerente, e João Souza, diretor

cedores, tanto de produtos como de serviços, com o monitoramento da qualidade dos suprimentos. Muitos dos bons resultados no programa vieram dessa parceria, garante o diretor Souza.

Todas essas medidas culminaram no aperfeiçoamento dos serviços de transporte oferecidos, que já se refletiu no índice de satisfação dos usuários. As reclamações dos usuários diminuíram de 296, em maio de 1998, para 96, em dezembro, enquanto a meta prevista era de 111.

Mesmo assim, a Bola Branca não se esqueceu da concorrência dos perueiros: colocou em operação duas linhas semi-expressas, com a mesma tarifa do serviço regular, mas de maior velocidade. E

já recebeu pedidos de mais linhas semi-expressas em outras regiões, cuja viabilidade está sendo estudada. "Uma maneira de combater o clandestino é oferecer serviços melhores", diz Souza.

Mas as ações não param por aí. Na sua busca de modernização, a empresa introduziu a bilhetagem eletrônica em 97 ônibus, que deverá aumentar ainda mais a produtividade operacional. Foi a primeira empresa das linhas da zona sul da cidade a instalar as catracas eletrônicas.

Em razão da deficiência de infra-estrutura na região em que atua, a empresa mantém uma operação própria de tapa-buracos. A equipe de serviço percorre todos os trajetos de suas linhas para tapar buracos, em vez de esperar por providências da prefeitura. A empresa arca com o custo da operação, que utiliza concreto asfáltico fornecido pela administração regional. É uma forma de fornecer um transporte mais confortável aos passageiros, além de proporcionar melhores condições de trabalho aos motoristas.

Por estar sediada em uma área de mananciais, a conscientização ambiental está embuída na filosofia da Bola Branca, que mantém uma área de reserva ecológica da Mata Atlântica, com 40 mil m<sup>2</sup>, em terreno de sua propriedade e "adotou" uma margem da represa Billings. A empresa fará o reflorestamento com plantas nativas em aproximadamente 100 mil m<sup>2</sup> na área.

Também fazem parte de sua preocupação ecológica os programas de controle de emissões dos ônibus e o tratamento de efluentes, com a reciclagem de óleos e lubrificantes.

A política de qualidade da empresa abrange o envolvimento comunitário, com destaque para o patrocínio de atividades sociais e culturais, em convênio com as entidades regionais. Por exemplo, a empresa patrocina grupos de teatro em escolas locais. Tudo isso contribui para uma maior aceitação das suas linhas de ônibus pela comunidade. Um benefício patente desse trabalho é a diminuição de depredações de seus veículos. A empresa orgulha-se de que, nos últimos quatro anos, não se registrou nenhum caso de depredação de seus ônibus por manifestação popular.

## RAIO X

- **Razão social:** Viação Bola Branca Ltda.
- **Sede:** São Paulo (SP)
- **Fundação:** 1960
- **Atividade:** transporte urbano de passageiros
- **Área de atuação:** cidade de São Paulo (zona sul)
- **Frota:** 526 (chassis 100% Mercedes com carrocerias variadas, principalmente Caio)
- **Idade média da frota:** 5,4 anos
- **Linhas operadoras:** 53
- **Número de passageiros transportados por mês:** 4,7 milhões (média em 1998)
- **Total de quilometragem percorrida por mês:** 3,2 milhões de km (em 1998)
- **Número de funcionários:** 2.388

# Sedução pelo visual

Mais do que servir de identificação da transportadora, a pintura de frota é uma eficiente ferramenta de comunicação com o público

**A** boa frota é aquela que consegue comunicar aos clientes, parceiros de negócios e público em geral uma imagem de empresa prestativa, eficiente e aberta a um bom relacionamento que ultrapassa os limites de laços comerciais. É preciso seduzir o público-alvo. E nada melhor do que aproveitar o espaço disponível nos veículos para mostrar um visual que atenda a essa finalidade.

As vencedoras do Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas 1998 foram as que tiveram sucesso na comunicação com seu público-alvo. Venceram por competência na execução das pinturas nas suas frotas.

O júri formado por três especialistas no assunto – Sylvio de Ulhôa Cintra Filho, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP e diretor da Ulhôa Cintra Comunicação Visual e Arquitetura, Roger Sakamoto, diretor de arte da Almap/BBDO, e Paulo Fernando Gandolfo, diretor da Gandolfo & Cia. – analisou os trabalhos apresentados e selecionou o melhor em cada categoria, sem qualquer discordância entre eles. Os principais critérios adotados na avaliação das pinturas participantes do concurso foram o impacto visual da pintura, a coerência do projeto nos seus detalhes, como a harmonia e o contraste de cores, o uso da tipografia e a correta diagramação.

De acordo com os jurados houve uma



*Saens Pena: aproveitamento mais racional e harmonioso dos elementos*

predominância de soluções fonográficas, nas quais a primeira letra do nome da firma identificou a frota. Algumas outras soluções contemplaram a luz, a velocidade e a construção como inspiração de elementos gráficos.

O primeiro lugar na categoria Transporte Urbano coube à Viação Saens Pena, cuja pintura foi criada pelo designer Jorge Andrade. “Das empresas de transporte metropolitano, a Saens Pena destacou-se por ter um aproveitamento mais racional e harmonioso dos elementos disponíveis”, observa Sakamoto.

“Um ônibus correto, o melhor na sua categoria. Faltou, no entanto, maior elaboração da logomarca e da relação com a faixa colorida”, avalia Ulhôa Cintra.

Na categoria Rodoviário de Passageiros, a melhor pintura foi a da Viação Motta, de autoria do arquiteto Carlos Ferro. “O M se transformou num macro-signo diagramando bem as áreas de cor

no veículo; o logotipo coerente com o macrosímbolo da frota foi corretamente dimensionado e posicionado”, explica Ulhôa Cintra. Para Sakamoto, o desenho se destaca pela contraposição de cores e dinâmica da aplicação. Além disso, a identificação do ramo está clara.

Ulhôa Cintra chama a atenção do empresário de transportes para a comunicação visual das frotas. As pinturas, além de corretas, devem ser surpreendentes, devem levar o público a sorrir, a sentir uma emoção, uma forte simpatia, e ter o desejo de usar os serviços da empresa. Na sua opinião, as pinturas devem ter mais ousadia.

“Ser um empresário, dirigir uma empresa é, entre outras coisas, assumir uma postura de comunicador. A boa frota é aquela que comunica, e a comunicação é fundamental. A informação estruturada, ou a informação instigante e inesperada, gera atitudes, gera respostas, gera comunicação”, afirma.

Na elaboração das pinturas, o professor recomenda: “As empresas jovens precisam ser jovens na sua frota, as criativas precisam ser criativas nas suas frotas, mas as empresas bem estruturadas precisam ter um visual estruturado. A boa forma seduz, a boa forma comunica, a boa forma comove e educa”.



*Viação Motta: signo da frota corretamente posicionado*

# Comunicação visual exige eficiência e impacto

Arma usada pelas empresas que querem conquistar clientes, a comunicação visual só atinge seus objetivos quando são contundentes e causam impacto

Sylvio de Ulhôa Cintra Filho \*

**C**omunicação é, antes de tudo, a grande arma que as empresas modernas dispõem para garantir sua sobrevivência, obter crescimento e melhorar o desempenho no mercado cada vez mais competitivo.

As empresas que necessitam vender seus produtos em pontos de grande concorrência de marcas, disputam palmo a palmo a área de exposição de seu produto. Por estudarem exaustivamente o processo de marketing, sabem que alguns segundos são o tempo médio de percepção e decisão pela compra daquela bolacha, daquele refrigerante, daquele macarrão. Nesta luta pela simpatia do consumidor por seu produto, vale tudo: desde promoções publicitárias milionárias até uma bem sucedida apre-

sentação da embalagem no ponto de venda, entre outras coisas (e empregada a curiosa equação de maior área de exposição do produto versus menor volume de mercadorias embaladas).

Outros segmentos também sabem da importância do outdoor, que complementa a ação publicitária de filmes requintadamente produzidos. Os maiores anunciantes disputam a comunicação metro por metro, segundo por segundo. No caso das empresas de transportes, esta briga, embora mais calma e tranqüila, tem a mesma importância na conquista da preferência do público. Os mecanismos de decisão de compra e de preferência não chegam a gerar briga de corpo a corpo da empresa com sua clientela.

Se esta briga não existe (o que é bom), ela também traz como consequência na pintura das frotas um design cheio de erros, imperfeições e equívocos de comunicação (o que é mau).

Se as empresas tivessem hoje que disputar seu mercado no dia a dia, pensariam melhor na escolha da pintura de suas frotas e aí os designs de sua comunicação visual seriam bastante diferentes. Os nomes de comunicação seriam mais jovens, os recursos gráficos seriam mais contundentes e o texto seria mais eficiente. As possibilidades de um desenho impactante estariam mais presentes.

\* Arquiteto e comunicador visual, diretor da Ulhôa Cintra Comunicação Visual e Arquitetura, tel.: (011) 542-5655

## Exemplos de pintura em frotas de ônibus



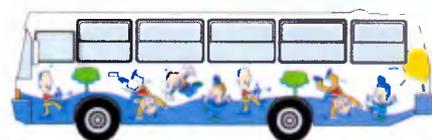
Os itinerários tão importantes para os passageiros podem ser elemento de identificação da frota



Em linhas municipais, os nomes das cidades atendidas podem compor a comunicação visual



Uma opção é trabalhar visualmente nomes de comunicação mais fortes, as onomatopéias, que reproduzem sons



Pode-se homenagear o usuário do ônibus adotando uma linguagem de mais fácil sintonia afetiva com ele



A paisagem da cidade-destino é uma boa possibilidade na escolha do design dos ônibus



Brincar visualmente com objetos relacionados a transporte realça a relação do pedestre com o meio de transporte

# Caem as vendas de ônibus

**No primeiro bimestre do ano, as vendas de chassis de ônibus declinaram 26% em relação ao mesmo período de 1998, uma tendência já sinalizada pelos fabricantes no fim do ano passado**

O quadro de dificuldades por que passa o setor de transporte de passageiros no país já se refletiu nas vendas de chassis e de carrocerias de ônibus. Nos dois primeiros meses do ano, as vendas de chassis de ônibus somaram 1.837 unidades, comparadas com 2.503 unidades no mesmo período do ano passado, representando uma queda de 26,61%, de acordo com os dados divulgados pela Anfavea, a associação dos fabricantes de veículos. O segmento que registrou declínio maior foi o de ônibus rodoviários, cujas vendas totalizaram 177 unidades. Em relação aos 413 chassis rodoviários comercializados em janeiro-fevereiro, a redução foi de 57,14%, um resultado que espelha o desempenho tradicionalmente fraco no começo do ano, agravado no período recente pela crise econômica que atingiu em cheio o transporte rodoviário de passageiros. Quanto aos modelos urbanos, as vendas totalizaram 645 unidades, apresentando queda de 18,35% em comparação os 790 chassis vendidos em igual período de 1998. Os chassis com aplicação tanto rodoviária como urbana apresentaram declínio de 21,92%, para 1.015 unidades.

Nos doze meses de 1998, as montadoras produziram 21.480 chassis de ônibus, o quinto melhor resultado anual nos últimos dez anos, em que o pico ocorreu em 1992, com um total de 24.286 chassis produzidos. O resultado de 1998 ficou próximo da produção de 21.556 unidades de 1997. Não foi tão desfavorável como se previa, embora o Brasil tenha sido abalado por turbulências durante o ano, porque a compensação veio das vigorosas exportações de ônibus, principalmente para os países da América do Sul.

Apesar das dificuldades enfrentadas pelas operadoras, o ano passado foi marcado pelo lançamento de novas gerações de ônibus, com muitas inovações tecnológicas, como o B7R da Volvo, com motor traseiro, tanto para aplicação rodoviária como urbana, a Série 4 da Scania, uma família completa de ônibus com novidades que incluem o sistema eletrônico de rebaixamento de piso, e os chassis OF-1721 e OF-1417 da Mercedes, este último com motor eletrônico. Entre outros modelos, a Mercedes-Benz também lançou a nova geração de ônibus a gás, o OH-1623 LG, amplamente usado no sistema urbano de São Paulo.

Na área de carrocerias, as cinco empresas filiadas à Fabus, Associação Nacional dos Fabricantes de Carroçarias para Ônibus, fabricaram o total de 1.856 unidades, 32,5% abaixo da produção nos dois primeiros meses de 1998, de 2.750 unidades. Janeiro e fevereiro são os meses em que as operadoras costumam comprar menos ônibus, mas neste ano, a situação se agravou devido aos fatores conjunturais.

Em fevereiro foram produzidas 918 carrocerias e em janeiro, 938, quando nos meses de 1998, a média de produção chegou a 1.375 unidades. A Marcopolo continua na liderança, com 759 carrocerias no bimestre, seguida pela Busscar, com 433 unidades, Ciferal, com 248 unidades, ultrapassando a Caio, que fabricou 237 unidades. A Comil produziu 179 carrocerias.

No ano de 1998 as encarroçadoras filiadas à Fabus produziram o total de 19.291 unidades, incluindo 12.992 modelos urbanos, 4.666 rodoviários, 30 intermunicipais, 1.571 microônibus e 32 trólebus. O resultado foi superior ao volume de 18.304 carrocerias fabricadas em 1997, também em parte um reflexo da força das exportações. A fatia reduzida dos modelos rodoviários, 24,19% do total, foi reveladora dos problemas encontrados pelas empresas rodoviárias que se acentuaram com a intensificação da concorrência do transporte aéreo a partir de meados de 1998. Outro destaque no ano passado foi a produção de 1.571 micrônibus, 8,14% do total, indicando a tendência de crescimento do uso desse tipo de ônibus nos centros urbanos, o que motivou o lançamento de diversos modelos com visual mais atraente e tecnologia mais avançada durante o período.

Quanto à participação da produção, a Marcopolo liderou com 7.572 carrocerias, seguida pela Caio, com 4.080 unidades, acompanhada de perto pela Busscar, com 4.069. A Ciferal produziu 2.257 unidades e a Comil, 1.313.

## VENDAS DE CHASSIS DE ÔNIBUS NO MERCADO INTERNO

MODELO	JAN. - FEV. 1999	JAN. - FEV. 1998	VARIAÇÃO
RODOVIÁRIO	177	413	-57,14%
URBANO	645	790	-18,35%
CHASSI RODOVIÁRIO / URBANO	1.015	1.300	-21,92%
<b>TOTAL</b>	<b>1.837</b>	<b>2.503</b>	<b>-26,61%</b>

Fonte: Anfavea

## PRODUÇÃO DE CARROCEIAS

Jan. - Fev. 1999

EMPRESA	URBANOS	RODOVIÁRIOS	INTERMUNICIPAIS	MICROÔNIBUS	TOTAL
CAIO	222	0	0	15	237
MARCOPOLO	504	155	0	100	759
BUSSCAR	291	142	0	0	433
CIFERAL	241	0	0	7	248
COMIL	96	61	22	0	179
<b>TOTAL</b>	<b>1.354</b>	<b>358</b>	<b>22</b>	<b>122</b>	<b>1.856</b>

Fonte: Fabus



■ Rio-São Paulo ■

# Double Class: conforto para atrair novos clientes

Ônibus mais confortáveis, com poltronas espaçosas e serviço de bordo, sala vip e viagem mais rápida são as armas da Auto Viação 1001 para conquistar passageiros

**A** Auto Viação 1001 iniciou o ano com um novo serviço: o Double Class que serve o eixo Rio-Niterói-São Paulo. O objetivo é conquistar novos clientes com a oferta de uma viagem mais confortável e rápida. A nova frota Double Class é formada por dez ônibus Double Deck, com chassi Scania e carroceria Marcopolo. Estes veículos de dois andares oferecem todo o conforto aos passageiros num trajeto que é feito em cinco horas. Assim como os ônibus executivos Top Line da 1001 (linha Niterói-Rio-São Paulo), o serviço Double Class é do tipo *non stop*, que faz todo o trajeto sem parar.

Nos ônibus Double Classe, a 1001 oferece a Primeira Classe no piso inferior, com seis poltronas-leito, e a Classe Executiva no piso superior, com 40 poltronas. As duas classes são indepen-

dententes, com sistemas de ar-condicionado separados. Ambas contam com serviço de bordo (o lanche na Primeira Classe é diferenciado), monitores de vídeo com programação especial renovada semanalmente, interfone direto com o motorista e câmera de circuito interno. Os carros são de quatro eixos e possuem câmbio eletrônico, vidro colado, rodas de alumínio e freios eletromagnéticos.

Segundo Márcio Barbosa, assessor de comunicação da 1001, a média de ocupação desses ônibus atinge 80%, sendo transportados diariamente 350 passageiros nos cinco ônibus que fazem o sentido Rio-São Paulo e nos outros cinco no trajeto São Paulo-Rio. São feitas dez viagens, com o primeiro horário das 6h45 e o último a 0h30, nos dois sentidos, sendo que ainda este mês serão

introduzidos mais dois horários.

A preocupação da 1001 com o conforto de seus clientes não fica apenas nos ônibus, comenta Barbosa. Também em terra a empresa busca oferecer a máxima qualidade: inaugurou uma nova sala vip 1001, com ar-condicionado e balcão de sucos, localizada na Rodoviária Roberto Silveira, de Niterói. É a segunda sala vip da 1001. A primeira, em operação há três anos, fica na Rodoviária Novo Rio, no Rio de Janeiro.

Outro atendimento da empresa é o 0800 251001, por meio do qual pode-se obter informações sobre horários, linhas e preços das passagens, que podem ser adquiridas por telefone e pagas com cartões de crédito Visa, Mastercard, Dinner e cartões de débitos da Rede Shop. A entrega das passagens é feita a domicílio.

# Circuito por ônibus mostra acervo cultural

Várias cidades brasileiras oferecem circuito cultural para visitantes e residentes conhecerem pontos turísticos e obras de arte

**C**omo muitos centros urbanos do mundo, diversas cidades brasileiras oferecem linhas de ônibus que levam visitantes e residentes para conhecerem seus principais pontos culturais e turísticos. O objetivo é valorizar a atividade turística e cultural na cidade, ao mesmo tempo em que oferece à população alternativas de entretenimento a custo reduzido. É uma maneira de se adquirir cultura sem muitos gastos e de forma confortável.

Na cidade de São Paulo, a Secretaria de Esportes e Turismo do Estado de São Paulo vem desenvolvendo um projeto que tem por finalidade aumentar a visitas aos museus. Uma linha de ônibus especial funciona de terça a domingo das 9h30 às 17h30, de hora em hora. No roteiro estão incluídos o Memorial da América Latina, que realiza vários shows em seu auditório; Pinacoteca do Estado, com acervo permanente de obras dos escultores Victor Brecheret e Auguste Rodin; Museu de Arte Sacra, que expõe obras do escultor Aleijadinho e o túmulo do Frei Galvão; Masp – Museu de Arte de São Paulo, com acervo permanente de obras de Van Gogh Renoir e Cândido Portinari; MAM – Museu de Arte Moderna, que realiza exposições e reúne obras de Hélio Oiticica e Lygia Clark e Memorial do Imigrante,



Ônibus leva ao Memorial da América Latina, um ponto turístico em São Paulo

onde se pode ter acesso a praticamente todos os registros das pessoas que passaram pela antiga Hospedaria de Imigrantes, um imponente complexo de prédios, construídos entre 1886 e 1888 no bairro do Brás com a finalidade de receber e encaminhar ao trabalho na lavoura os imigrantes trazidos por conta do governo de São Paulo.

Os dois microônibus, operados pela Viação Caprioli, são da marca Mercedes-

Benz, carroceria Caio, modelo Carolina IV, e possuem ar-condicionado, bancos altos de veludo, aparelho de TV, e ainda exibem vídeo dos museus para que as pessoas possam decidir se querem ou não parar na respectiva estação. A passagem, que vale para o dia todo, custa

R\$ 2,00. Crianças até 12 anos e adultos com mais de 65 anos não pagam. São fornecidos ainda seis tíquetes que dão direito a 50% de desconto na compra de ingresso para os museus.

O programa é patrocinado pela empresa aérea Continental Airlines e está sendo divulgado em 50 hotéis da cidade e nos postos de informação da secretaria, instalados no Aeroporto Internacional de Guarulhos.

Segundo Antônio Augusto Caprioli, um dos sócios da Caprioli, a empresa deverá colocar em circulação brevemente para integrar o circuito mais três ônibus, de dois andares, marca Scania, tipo londrino, que foram adquiridos da CMTC e circulavam na época do ex-prefeito Jânio Quadros. Os ônibus foram adquiridos em leilão na administração da ex-prefeita Luísa Erundina, que os desativara.

No Rio de Janeiro, um ônibus turístico, que sai de terça a domingo, de hora em hora, do Paço Imperial na Praça XV, proporciona aos visitantes passeios agradáveis, baratos e originais por apenas R\$ 3,00. O microônibus, operado



Rio de Janeiro: micro para seis locais de interesse cultural

pela Empresa de Ônibus Triauto, é da marca Mercedes-Benz com carroceria Marcopolo, modelo 812 Turbinado. Tem som ambiente, ar-condicionado, sistema de microfonia e pára em seis pontos de grande interesse histórico e cultural do Rio de Janeiro: Paço Imperial, CCBB – Centro Cultural Banco do Brasil, Museu Histórico Nacional, Museu de Arte Moderna, Centro de Artes Hélio Oiticica e Museu Nacional e Belas Artes.

No Paço Imperial, cenários do “Dia do Fico”, depósito e armas do rei, sede dos governos gerais e dos vice-reis e casa de D. João VI, entre outros. O CCBB traz sempre variada programação e tem como vizinhas a Casa França Brasil e a Igreja da Candelária.

Um dos mais importantes museus do Brasil, o Museu Histórico Nacional, reúne 250 mil itens históricos e oferece um verdadeiro passeio desde a colônia até os nossos dias. No Museu de Arte Moderna cerca de 4.000 obras compõem a mais importante coleção de arte moderna brasileira e, no Centro de Artes Hélio Oiticica, a exposição é composta por obras nunca vistas. Finalmente, no Museu Nacional de Belas Artes, há exposições variadas. Nesta mesma parada também é possível visitar o Teatro Municipal e a Biblioteca Nacional.

Curitiba é outra cidade com linha regular para visita de pontos turísticos e culturais. Sua Linha Turismo circula de terça a domingo, contemplando as principais pontos de interesse de Curitiba. O projeto é coordenado pelo Departamento de Turismo da Secretaria Municipal de Indústria Comércio e Turismo e operado por empresas privadas permissionárias do transporte coletivo da cidade, com gerenciamento da Urbs – Urbanização de Curitiba S.A.

As 11 jardineiras que compõem a frota são Mercedes-Benz, carrocerias Ciferal, Marcopolo e Caio. Circulam a cada 30 minutos, percorrendo uma distância aproximada de 40 quilômetros em cerca de duas horas. A cartela com quatro tiquetes custa R\$



*Linha Turismo em Curitiba tem 11 jardineiras e percorre 40 km*

6,00 e dá direito a embarque e três reembarques.

Entre os pontos turísticos que podem ser visitados estão: Praça Tiradentes, Teatro Paiol, Jardim Botânico, Passeio Público no Memorial Árabe, Bosque do Papa no Memorial Polonês, Bosque Alemão, Parque São Lourenço, Memorial Ucrainiano, Portal Italiano, Santa Felicidade, Parque Barigui e Torre Mercês.

Na cidade de Santos, a Setur – Secretaria Municipal de Esportes e Turismo, juntamente com a GET – Companhia de Engenharia e Tráfego e a Diretoria e Assuntos Metropolitanos, operam a linha Conheça Santos, que circula as sábados, domingos e feriados, das 9h00 às 17h00, contemplando os principais pontos turísticos da cidade.

Os microônibus da Marcopolo, modelo Senior GV, têm 25 lugares, bancos de veludo, vidro fumê, ar-condicionado e som ambiente. São cinco ônibus que circulam a cada 30 minutos e percorrem uma distância aproximada de 30 km.



*Em Santos, micro Marcopolo Sênior circula das 9 às 17 horas*

Em cada parada pode-se embarcar ou desembarcar passageiros. O bilhete é individual, custa R\$ 5,00 e oferece desconto no ingresso aos locais visitados.

O passeio tem início na Praça das Bandeiras e abrange os seguintes pontos: Orquidário Municipal de Santos; Campo do Santos Futebol Clube na Vila Belmiro; Centro de Cultura Patrícia Galvão, principal obra de arquitetura contemporânea da cidade; Santuário de Santo Antônio do Valongo, que possui entre suas obras a imagem do Cristo Místico de Seis Asas; Museu de Arte Sacra no Mosteiro de São Bento, com valioso acervo de aproximadamente 400 peças, entre elas imagens relacionadas com a história de Santos.

Além disso, o ônibus vai até Monte Serrat, de onde se avista toda a região, desde a praia até o porto; Palácio José Bonifácio na Praça Mauá, que abriga a prefeitura e a câmara; Museu do Café Brasileiro na Bolsa Oficial do Café, que sintetiza o percurso do café na construção do país; Pantheon dos Andradas, que exhibe quadros em bronze com cenas da história do Brasil.

Outros pontos incluídos no circuito: Outeiro de Santa Catarina, uma das mais antigas cidades do país, fundada em 1543; Casa do Café, onde se pode degustar desde o tradicional cafezinho até os mais variados sabores de café.

Uma das novas atrações é o recém-inaugurado Terminal de Passageiros do Porto de Santos, que atende os turistas

de navios de cruzeiro que embarcam, desembarcam ou estão em trânsito no porto de Santos, bem como o Complexo Cultural do Porto, maior terminal portuário da América Latina, que possui em seu acervo documentos, peças, equipamentos e fotos que registram desde a construção dos primeiros metros de cais, em 1822, até os dias atuais.

# Operadoras de ônibus disputam mercado aéreo

Diante dos obstáculos para a expansão no setor em que operam, as empresas de ônibus encontram no setor aéreo espaço para crescer

**A**celerada substituição do transporte coletivo por outros meios de deslocamento como o transporte individual ou aéreo a partir do Plano Real afetou o setor de transporte rodoviário, que vive hoje um momento delicado. A atuação dos transportadores clandestinos, impulsionados pelo elevado índice de desemprego, e o aumento gradativo do estrangulamento dos sistemas viários somam-se a este quadro de dificuldades para as empresas de ônibus.

No caso do Grupo Caprioli, a alternativa para crescimento foi a diversificação para o setor de transporte aéreo, que partiu do braço de operação e agenciamento de turismo. Sediada em Campinas, a empresa atua no transporte rodoviário de passageiros desde 1933 e



José Mário Caprioli (à dir.) e Antonio A. Gomes Santos, diretores da Caprioli

## Passaredo: serviços diferenciados e pontualidade

Outra empresa que também decidiu diversificar suas atividades e ingressar no segmento aéreo foi a Viação Passaredo, que opera há 20 anos no setor de transporte rodoviário. A empresa iniciou as atividades com 11 veículos e hoje possui uma frota composta por 220 ônibus das marcas Mercedes-Benz (80%) e Volvo (20%), todos com ar-condicionado e poltrona executiva. Atualmente suas linhas servem as regiões de Vale do Paraíba, Grande São Paulo, Campinas, Ribeirão Preto e Salvador.

A empresa fechou o ano de 1998 de forma estável, sem alterações em relação a 1997, mas para 1999 pretende ampliar sua frota em 10% com veículos especiais. Sua sede está localizada em São Paulo e seus ônibus trabalham 24 horas por dia.

Desde julho de 1995, a Passaredo decidiu diversificar suas atividades e entrar no segmento de transporte aé-



Frota de 220 ônibus da Passaredo operam 24 horas por dia

reo, objetivando levar conforto e segurança aos passageiros que buscam maior rapidez para chegar aos seus destinos. A Passaredo Transportes Aéreos começou a operar com um EMB - 120 Brasília Advanced e hoje possui três aviões deste modelo com capacidade para 20 lugares, dois ATR 42.320 com capacidade para 48 lugares e dois Airbus A310-300 com capacidade para 256

passageiros.

A empresa oferece cardápio diferenciado em seus vôos regionais, que transportam uma média de 8.000 passageiros por mês entre as cidades de Araguaína, Goiânia, Palmas, Campinas, Curitiba, Cuiabá, Presidente Prudente, Ji-Paraná, São José dos Campos, Belo Horizonte, Salvador, e Vitória da Conquista em vôos diários de segunda a sexta-feira.

Os escritórios da Passaredo Transportes Aéreos ficam nas cidades citadas e ainda em Ribeirão Preto e São Paulo. Segundo Lillian Lopes Gonçalves, responsável pelo departamento de Marketing, para o ano de 1999 as perspectivas são de expandir as linhas e aumentar a frota, adquirindo mais cinco aeronaves ATR 42 e uma ATR 72. Em 1998 os objetivos da empresa foram alcançados e houve um crescimento de 24% em relação a 1997.

possui hoje uma frota de aproximadamente 500 ônibus, que operam em 25 cidades.

Segundo José Mário Caprioli dos Santos, diretor do grupo, o segmento aéreo tem peculiaridades comerciais e operacionais bem diferentes do setor rodoviário. "É um mercado muito dinâmico e toda a organização deve reagir na velocidade das mudanças exigidas. São políticas tarifárias, rede de linhas, equipamentos, bases operacionais que modificam do dia para a noite, representando uma grande diferença com a estabilidade organizacional apresentada no modelo rodoviário, além das nuances macroeconômicas que afetam diariamente o perfil das empresas aéreas, como, por exemplo, a política cambial e de taxas de juros", diz ele.

O sustentáculo da Trip - Transporte Regional do Interior Paulista, segundo José Mário dos Santos, é a sinergia com o setor de turismo do grupo, aliado à experiência de anos no transporte de passageiros. "A Trip passa ainda por uma fase de consolidação e investimentos, que exige esforços muito grandes por parte da diretoria e de todo o qua-

dro operacional da companhia. A competitividade da empresa é conseguida em um constante monitoramento dos custos", observa.

A Trip foi construída juridicamente no começo de fevereiro de 1998 e teve sua concessão de operadora do transporte aéreo regular de passageiros e carga emitida pelo DAC - Departamento de Aviação Civil, em setembro de 1998.

Com sede situada em Campinas, a Trip possui duas bases operacionais, uma no Aeroporto Internacional de Viracopos, no mesmo município, e outra no Aeroporto de Natal, RN. Atualmente, a empresa possui dois aviões regionais tipo Embraer BEM-12er com capacidade para 30 passageiros e está negociando o terceiro equipamento do mesmo tipo.

A Trip opera as linhas Natal/Fernando de Noronha/Natal, Fortaleza/Fernando de Noronha/Natal e Recife/Fernando de Noronha/Natal e está iniciando em março linhas que vão ligar Campinas com outras regiões importantes.

A média mensal de passageiros transportados é de 5.000 nessas linhas e a empresa oferece todo tipo de conforto oferecido pelas companhias de porte

nacional, com o diferencial de que, por ser uma empresa de porte pequeno, possibilita um contato mais próximo com seus clientes e uma resposta mais rápida ao mercado. A companhia opera também a rede postal noturna do Correio para obter um melhor aproveitamento de suas aeronaves.

Segundo José Mário, o ano de 1999 mostra-se bastante instável na economia brasileira e o transporte aéreo é um dos reflexos mais fiéis do quadro econômico, pois momentos de crise e instabilidade refletem em retração quase que imediata na demanda de passageiros. Além do mais, a disparada da moeda americana provocou a retração nos investimentos de todas as companhias aéreas como, por exemplo, na aquisição de aviões próprios e de peças sobressalentes e nos gastos de consumo.

A valorização do dólar também elevou o custo do seguro de casco e responsabilidade civil. Portanto, o quadro para 1999 é observado com bastante cautela, exigindo uma postura conservadora dessas empresas em um ano em que se espera crescimento econômico negativo.

**Pode entrar com seu anúncio.**  
**O retorno é garantido!**



**LIGUE JÁ**  
**3662-0277**

**VEÍCULOS, PEÇAS**  
**SERVIÇOS**

**FAÇA COMO MAIS DE 200 EMPRESAS DO SETOR.**  
**TENHA UM MUNDO DE INFORMAÇÕES INTEGRADAS NO SEU COMPUTADOR.**



**GLOBUS**

Folha de Pagamento	•	Manutenção e Abastecimento
Perfil Funcional	•	Pneus, Motores e Conjuntos
Recrutamento e Seleção	•	Programação de Linhas
Contabilidade	•	Escala Inteligente (Sob Consulta)
Contas a Pagar/Receber	•	Fretamento e Turismo
Ativo Imobilizado	•	Bilheteria
Bancos (conta corrente)	•	Telemarketing
Livros Fiscais	•	
Controle de Frota	•	
Estoque e Compras	•	
Receita e Estatística	•	
Emissão de Conhecimento	•	
e Controle de Encomendas	•	

**Todos os módulos são integrados evitando o retrabalho.**

Ambiente Windows, Risk, Oracle, Novell e outras plataformas.

**RODOTEC**  
 Sistemas de Transporte

**bgn**  
 Informática

Av. Presidente Vargas, 3131 S/504 - Teleporto  
 CEP: 20.210-030 - Rio de Janeiro - RJ  
 Tel.: (021)515-2323 Fax: (021)515-2324  
 Homepage: www.Rodotec.com.br

Rua Dr. Jesuino Maciel, 1751  
 CEP: 04615-005 - São Paulo  
 Tel.: (011)542-5200 Fax: (011)542-0005  
 E-Mail: bgn@bgminformatica.com.br  
 http://www.bgminformatica.com.br

# Pássaro Marron transporta passageiros da TAM

Além de operar linhas estaduais, interestaduais e metropolitanas, a Pássaro Marron agora presta serviços de transporte de passageiros em aeroportos

**A** empresa de ônibus Pássaro Marron está prestando serviços de transporte nos aeroportos de Congonhas e Guarulhos, ambos em São Paulo, servindo aos passageiros da TAM – Transportes Aéreos Meridionais. Oito ônibus com chassis Mercedes-Benz e carrocerias Busscar Urbanuss da Pássaro Marron circulam internamente nos aeroportos, seis deles em Congonhas e dois em Guarulhos. Os ônibus transportam em média 500 passageiros da TAM por dia, segundo a empresa aérea.

O serviço foi ampliado recentemente com dois ônibus adicionais, que transportam os passageiros de conexão, além de tripulantes e funcionários da TAM, entre os dois aeroportos.

Os dois novos ônibus, com chassis Mercedes-Benz e carrocerias Busscar Panorâmico DD, têm dois andares, serviço de bordo, exibição de vídeo, e capacidade para 60 passageiros. Circulam diariamente entre os dois aeroportos a intervalos de uma a duas horas, das cinco horas da manhã até uma hora e meia da madrugada, de acordo com o dia de semana. Todos os ônibus levam a logomarca TAM na carroceria.

Segundo Nestor Mauro Coch, diretor superintendente da TAM, a linha destina-se a servir aos passageiros que vêm de cidades sem conexão com Guarulhos, além dos passageiros de São Paulo que preferem sair de Congonhas para embarcar em Guarulhos. Atualmente a maioria das pessoas transportadas é de funcionários e tripulantes. A TAM transporta 650 mil passageiros por mês, 40% dos quais passam por Congonhas.

Nestor afirma que a terceirização trouxe economia de 25% para a TAM, uma vez que o pagamento pelo aluguel dos ônibus é mensal e todo o custo com a operação dos ônibus, combustíveis e manutenção fica por conta da empresa contratada, a Pássaro Marron.



Ônibus da Pássaro Marron que serve os passageiros da TAM em Congonhas



Transporte entre Congonhas e Guarulhos é feito por ônibus de dois pisos

A TAM conta hoje com 22 ônibus que circulam nos aeroportos do Brasil, transportando em média 150 mil passageiros por mês. Com a exceção dos ônibus da Pássaro Marron, os demais são de sua propriedade.

Para atender à TAM, a Pássaro Marron investiu cerca de R\$ 1,5 milhão na compra dos ônibus. O contrato entre as empresas, firmado no final do ano passado, é de cinco anos e prevê a renovação da frota a cada 24 meses.

## Termômetros infravermelhos detectam problemas térmicos em segundos



A nova geração de termômetros infravermelhos detecta problemas de temperatura em veículos com rapidez e eficiência, fazendo com que diagnósticos antes realizados em minutos passem a ser finalizados

em segundos. Os termômetros sem contato da série Raynger ST, que incorporam essa tecnologia, destinam-se a empresas transportadoras, centros automotivos, concessionárias e oficinas mecânicas.

O Raynger ST3 é hoje o termômetro sem contato, portátil, com mira laser, que tem o menor custo do mercado, segundo a distribuidora do equipamento, a Raytek do Brasil, sediada em Sorocaba, SP. O aparelho possui escala padronizada de -32° C a 400° C e tem resolução em décimo grau e precisão de 1% da leitura, duas vezes o nível de precisão anteriormente disponível nos modelos da linha ST.

O termômetro mostra simultaneamente

te a temperatura corrente e a temperatura máxima da superfície que se está medindo, permitindo ao usuário identificar temperaturas fora da faixa aceitável. Quando é identificada uma temperatura acima ou abaixo dos limites de controle, pode-se rapidamente tomar uma ação corretiva.

O grande display iluminado facilita a leitura, e a mira laser de alta resolução e precisão permite fácil identificação do objeto, especialmente em ambientes pouco iluminados.

O Raynger ST pode medir temperaturas internas e externas de conversores catalíticos, medir temperaturas das válvulas do motor para detectar problemas de centelhamento, identificar bloqueios no núcleo de radiadores. Além disso, permite detectar problemas na injeção de combustível, checar sensores de temperatura e o funcionamento do sistema de freios, inspecionar sistemas elétricos e verificar a performance de sistemas de refrigeração e ar-condicionado.

Informações: Raytek do Brasil, (015) 233-6338

## Bus-Watch reforça a segurança nos ônibus

O Bus-Watch é um sistema de câmera e vídeo que está sendo usado por diversas empresas de ônibus urbano para inibir assaltos, detectar pessoas que fumam ou passam por debaixo da catraca, enfim toda a movimentação dentro do veículo enquanto estiver em operação.

Uma câmera é montada no painel frontal interno do ônibus próximo à porta de acesso ao itinerário. A câmera é alinhada de modo que se veja toda a extensão do ônibus e grave sempre que o ônibus estiver em movimento.

O Bus Watch grava sob quaisquer condições de luminosidade, por possuir LEDs infravermelhos que auxiliam a gravação no escuro. Fabricado pela Danval em um padrão de qualidade internacional, o equipamento garante alta durabilidade e resistência às condições a que o equipamento é submetido, como vibrações e grandes variações de temperatura.

Instruções na tela facilitam a programação e utilização do equipamento, que

grava hora, data e rota do motorista programados.

O conjunto com caixa blindada, câmera, videocassete e jogo de cabos custa entre US\$ 1,5 mil e US\$ 2 mil e pode-se adquirir também somente a caixa por US\$ 100,00.

O videocassete grava sinais de áudio e vídeo, tem opções de gravação múltipla, identificador de data, hora e rota, gabinete de aço com chave, encaixe deslizante para facilitar a instalação ou remoção, e aquecedor interno para controle de temperatura do videocassete.

A câmera mede 7,5x7,5x7,5cm, tem microfone embutido, gravação em preto e branco para maior precisão em qualquer condição de iluminação e LED infravermelho para operação em baixa luminosidade. O sistema já foi instalado nos ônibus urbanos das empresas São Benedito, de São Luís, MA, e Viação Monte Negro, RS.

Informações: Danval (011) 6684-7000.



## Equipamento para sinalização sonora

Fabricado e desenvolvido pela Senotron Indústria Eletrônica, de Curitiba, PR, o MDO é um equipamento que utiliza tecnologia de digitalização de áudio, a qual permite o armazenamento de áudio em "chip" (memórias eletrônicas), viabilizando desta forma a automatização de sistemas de sinalização sonora em transporte coletivo, uma vez que não depende de etapas mecânicas.

Nos grandes centros, onde a população flutuante é muito grande e os usuários não conhecem bem os itinerários pretendidos, é necessário que o sistema de sinalização seja versátil, característica importante do MDO, que pode ser instalado com facilidade em sistemas já existentes usando os acionamentos dos próprios veículos.

A gravação anuncia as paradas, as conexões que podem ser efetuadas, bem como mensagens de utilidade pública e institucionais, ou seja, informações variadas para o público em geral.

Outra qualidade do MDO é sua capacidade de armazenamento, que é de até 8 programas ou seja, até 8 itinerários diferentes para o mesmo veículo, o que proporciona uma melhora significativa na orientação aos usuários do sistema de transporte coletivo e torna a viagem mais agradável com as mensagens transmitidas.

O MDO está sendo usado desde 1996 em mais de 550 ônibus Ligeirinhos e biarticulados do sistema de linha direta com estações-tubo, na cidade de Curitiba. Em São Paulo já está sendo implantado para testes no metrô e, em Recife, no Metrorec.

Informações: Senotron (041) 346-9525.

**Ayrton Camargo e Silva**, arquiteto e urbanista, é secretário executivo da ANTP



## Preparando já a circulação na cidade do século XXI

De maneira geral, as grandes e médias cidades brasileiras sofreram processos de crescimento econômico que se traduziam em uma ocupação urbana desordenada, muito mais vinculada à lógica do mercado imobiliário do que às exigências básicas de um planejamento adequado.

Assim, as cidades viram seus centros históricos verticalizarem-se quase sem controle, gerando enorme número de viagens por um sistema viário secular, ao mesmo tempo em que suas periferias se ocuparam, em um forte processo de dispersão urbana facilmente evitável se fosse desestimulada a ocupação de lotes vazios em áreas centrais, à espera de valorização, entre outros aspectos.

Esse desequilíbrio da ocupação temperado pela adoção de planos viários de incentivo ao uso do automóvel é receita infalível para a existência dos congestionamentos crônicos, da degradação das condições ambientais, dos altos índices de acidentes, do abandono do uso de áreas centrais saturadas. E também da redução do desempenho do sistema de ônibus, pela ausência de prioridade para sua circulação frente ao automóvel, aumentando o consumo de combustíveis e a poluição, causando degradação da qualidade de vida.

Políticas mais imediatistas tentam reverter esse quadro com investimentos pontuais no sistema viário: caras obras viárias para circulação de automóveis comprometem orçamentos municipais e não trazem aumento da eficiência da rede de transporte coletivo. Além disso, causam a violação de áreas residenciais, comprometendo o patrimônio histórico e arquitetônico com impactos difusos de difícil quantificação econômica.

O custo para a sociedade brasileira deste modelo inadequado de construção de nossas cidades é inaceitável, sobretudo por gerar ineficiências econômicas repassadas ao processo produtivo, comprometendo a competitividade de nossa economia num processo cada vez mais globalizado.

As políticas urbanas adotadas pelos municípios têm grande importância na reversão deste quadro. Entre elas podemos destacar como fundamentais: Investimentos no transporte público que façam com que sua inserção no sistema viário seja priorizada para garantir a eficiência de deslocamento da maioria da população, considerando essa diretriz um objetivo nacional.

É necessário a integração entre as políticas de uso e ocupação do solo com a existência e disponibilidade do transporte público de qualidade que possa atender à maioria dos fluxos gerados pela expansão urbana e que a relacione com políticas de redução das desigualdades sociais. A prioridade ao transporte público nas políticas de desenvolvimento urbano deve incluir não apenas o apoio político, financeiro e técnico, mas também a oposição às políticas urbanas e de circulação que prejudiquem a reorganização da ocupação das cidades, que reduzam a concentração e a exclusão e que contribuam para o enfraquecimento do transporte público frente ao transporte individual.

O Brasil possui domínio tecnológico nas áreas de projeto e fabricação de bens e serviços em toda a cadeia produtiva que os sistemas de transporte público requer. As cidades brasileiras possuem experiências de sucesso de referência internacional nas áreas de produção e operação de sistemas metroferroviários e de corredores de ônibus e trólebus.

Falta ainda aos dirigentes federais e municipais definir a agenda básica de desenvolvimento urbano para as cidades brasileiras do século XXI que tenha na integração entre o uso do solo e o transporte público uma das metas para a qualidade de vida de seus cidadãos.

Estes são alguns dos temas básicos que a comunidade nacional dos transportes públicos e trânsito discutirá no 12º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito que a ANTP realizará em Recife, de 14 a 18 de junho próximo.



# 13<sup>o</sup> SEMINÁRIO NACIONAL

## DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS

**15 e 16  
de ABRIL**

**Caesar Park  
Fortaleza - CE**

Av. Beira Mar, 3980  
Praia do Mucuripe  
CEP: 60 165 121  
Tel.: (085) 263-1133  
Fax: (085) 263-1444  
Fortaleza - CE

**Home Page:**  
[www.caesarpark-for.com.br](http://www.caesarpark-for.com.br)

**E-mail:**  
[cparkfor@fortalnet.com.br](mailto:cparkfor@fortalnet.com.br)

NTU: \_\_\_\_\_

**Home Page:**  
[www.ntu.org.br](http://www.ntu.org.br)

**E-mail:**  
[ntumaster@ntu.org.br](mailto:ntumaster@ntu.org.br)

**GESTÃO MERCADOLÓGICA:**

Uma nova visão empresarial

**INFORMAÇÕES NTU: (061) 321-9293**

Realização:



**CEPIMAR**  
Federação das Empresas  
de Transportes Rodoviários  
dos Estados do Ceará,  
Piauí e Maranhão



Sindicato das Empresas de Ônibus do Ceará

# Reserve já suas paisagens.

O Vissta Buss é o novo conceito de ônibus rodoviário da Busscar.

Um modelo com maior área envidraçada frontal e lateral, proporcionando grande visibilidade para passageiros e motorista, e conforto absoluto em seu interior. Piso acarpetado, poltronas ergonômicas Super Pullman, família de bares modulares e intercambiáveis, sistema de áudio e vídeo com toca-fitas, CD player, videocassete e três monitores de TV.

A concepção do Vissta Buss também permite a instalação de vários opcionais.

O Vissta Buss vai marcar sua passagem pelas estradas. Seus passageiros já podem reservar suas paisagens.

## **VISSTA BUSS**



Rua Augusto Bruno Nielson, 345 - Distrito Industrial - Joinville / SC - Brasil - CEP 89219-201  
Fone (047) 441.1133 - Fax (047) 441.1103 - e-mail: busscar@busscar.com.br



**BUSSCAR**  
A MARCA DO ÔNIBUS