

TECHNI

bus

1992 - 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 1997 - 1998 - 1999 - 2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - 2013 - 2014 - 2015 - 2016 - 2017 - 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022 - 2023 - 2024 - 2025

- **As novidades da Comil e Marcopolo**
- **Fretamento tenta driblar a crise**
- **Sistemas desprezam o analfabeto**
- **O que muda na resolução do Cometro**



Surge um novo mercado



ESCOLAR

AQUARIUS

THAMCO

Governo do Brasil

FRETAMEN A SUA FORÇA



TO BREDAS: DE TRABALHO.



O serviço de fretamento oferecido pela Breda garante transporte regular e seguro para os funcionários da sua empresa, aumentando seu nível de satisfação e, como principal consequência, melhorando sua produtividade no trabalho.

A Breda coloca à sua disposição

peçoal técnico para elaboração de itinerários e linhas, ônibus extras mobilizados rapidamente, e operação em regime de turnos, nos horários que forem determinados.

A Breda conta ainda com carros-madrinha que, nas emergências, são acionados imediatamente por

rádio-comunicação.

Para conhecer o serviço de fretamento da Breda em detalhes, marque uma entrevista: (011) 274-5433.

Com ele, a sua força de trabalho fica ainda mais forte.

BREDAS
TURISMO



Breda Transportes e Turismo Ltda. Praça Alberto Lion, 366 - Cambuci - CEP 01515 - São Paulo - SP
Tel.: (011) 274 5433 - Fax: 273 1358 - Telex: 11 19851

Aumente sua frota sem aumentar seus impostos.

Leasing Safra.

Maiores resultados com menor esforço de caixa.

Para o setor de transporte coletivo no Brasil, a Safra Leasing é uma das mais atuantes empresas em financiamentos. E você sabe que em operações de leasing experiência é fundamental. Por isso a Safra Leasing oferece sempre excelentes opções: seu projeto é analisado por técnicos especializados, as condições são adequadas ao seu caso, com as taxas mais favoráveis. Dessa forma, os recursos são rapidamente liberados.

Conheça todas as vantagens conversando ainda hoje com o gerente em qualquer agência do Banco Safra no país.



Safra Leasing SA
Arrendamento Mercantil

Você sabia que já existe uma cidade aqui no Brasil que a cobrança da tarifa do transporte urbano é totalmente automatizada?



E que muitas outras já estão se preparando para chegar também a esta solução.

Pois bem, com a cobrança automática por fichas plásticas magnetizadas sua empresa vai conquistar todos estes benefícios:

- Maior velocidade de embarque.
- Venda antecipada em vários locais.
- Conferência rápida e segura.
- Redução de sua estrutura operacional.
- Supressão da cobrança manual.
- Eliminação dos passes de papel.

O retorno é bem mais rápido do que se imagina. Você se lembra quando não havia mão de obra na praça, e teve que buscar até menores para cobrar. Este momento pode voltar a qualquer tempo. Adiante-se nesta nova tendência, com o suporte de quem entende muito de transporte.

SANREMO
Fichas plásticas
magnetizadas

CONSTAR
Contadora
Automática

WOLPAC
Catraca
Eletromecânica

CONTROL
Validador de
Fichas

Fone: (011) 548.1233
Fax: (011) 522.1726

MERCADO	Governo investe numa grande frota de ônibus escolares	20
FRETAMENTO	A estratégia das empresas do setor para fugir da crise	24
INTERNACIONAL	Como Milão resolveu seus problemas de transporte	28
COMUNICAÇÕES	Empresas urbanas não se importam com os analfabetos	32
REGULAMENTO	Usuários, fabricantes e governo reformulam norma de 1988	40

LANÇAMENTOS

Comil lança Galleggiante 3.60 m **19**

O novo Paradiso curto com 3,80 m **22**

CARROCERIAS
Aratu se organiza para crescer **23**

POLÍTICA
Conchas tem tarifa zero **31**

FINANCIAMENTOS

Governo põe estatais eficientes de castigo **34**

RENOVAÇÃO
P. Alegre moderniza com veículos Padron **35**

EMPRESAS
Panorama busca a diversificação **37**

OPERAÇÃO

Vias urbanas garantem transporte **38**

MEIO AMBIENTE
Montadora assume proteção ambiental **39**

RE VENDAS
Codema presta serviço a clientes **43**

SEÇÕES

Ponto de Vista 9 Cartas 11 Panorama 13 Dicas 44 Galeria 46 Opinião 48

EXPEDIENTE

Diretores:

Odair Vicente Locanto e
Marcelo Ricardo Fontana



Diretor

Marcelo Fontana

Editor

Pedro Bartholomeu Neto

Editora-assistente

Ligia Maria Cruz

Consultor

Ariverson Feltrin

Chefe de arte

Eduardo de Gragnani Júnior

Fotografia

Marcelo Spatafora

Pesquisa

Luis Constantino

Fotocomposição

Serifa Lines

Fotolitos

Grafcolor

Impressão

OESP Gráfica

Secretaria

Clarice Kazue Sato

Jornalista responsável

Pedro Bartholomeu Neto
(MTB 12 920)

Assinaturas

Anual: Cr\$ 120 000,00 (10 Edições)
Exterior: US\$ 70,00 em cheque com-
prado em dólar à TechniBus Editora
Ltda. No Brasil em cheque nominal.
Exemplar avulso: Cr\$ 12 000,00

Publicidade

Mônica Borges Barcellos

Administração, Redação, Publicidade

Av. Marquês de São Vicente,
10 - CEP 01139 - São Paulo, SP

Tels. (011) 67-1770

66-0368

Fax. (011) 67-8173

Circulação

10 000 exemplares
Circula no mês subsequente ao de
capa.

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

CGC 65 633 232/0001-22
Registro Jucesp 35209992653
Inscrição estadual:
112 932 190 112

poltronas para ônibus



CTE - Teperman é o tradicional fabricante que cresceu com a indústria automobilística brasileira, fornecendo com Qualidade Garantida.

Seus principais clientes são a Autolatina, General Motors, Mafersa, Mercedes-Benz e Viação Cometa.

Ampliou suas atividades exportando poltronas leito para ônibus do Chile e México, e sendo o único fornecedor há dezessete anos dos bancos dos metrô de Washington DC (WMATA), San Francisco (BART), Los Angeles (SCRTD) e trens de Washington DC (NVTC), atendendo as mais atualizadas exigências de segurança e qualidade, inclusive a não propagação de fogo e emissão de fumaça.

Fabrica seus produtos conforme projeto do cliente ou desenvolve produtos especiais atendendo sempre normas internacionais.

cte

companhia teperman de estofamentos

RUA JOSÉ ZAPPI, 255 - V. PRUDENTE - CEP 03129 - SÃO PAULO - BRASIL
CX. POSTAL 8448 - END. TELEGR. "ESTOFAMENTOS" - TELEX: 11 21037 CTEEBR
TELEFONE: (PABX) - (011) 272-7022 - (011) 273-4716 - FAX: (011) 274-5281



Oportunidade perdida

Um rosário de petições. É assim que se pode resumir a proposta de projeto de Lei "Diretrizes Nacionais do Transporte Coletivo Urbano", elaborada pela ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos. É difícil de entender por que a entidade força a barra, reivindicando uma série de subsídios interminável, justamente agora que o consenso é o de estabelecer tarifas reais, capacitando os empresários a renovar suas frotas e a profissionalizar sua estrutura.

Está certo que mais impostos talvez possam aliviar um pouco a penúria de nossos trabalhadores de 50 dólares, mas positivamente a postura de cobrar de todos o benefício dos usuários do transporte coletivo urbano, não quer dizer propriamente uma reserva econômica para fomentar o transporte racional. Desta maneira, a taxa-transporte ou o pedágio urbano, entre outros, serve também para subsidiar ad eternum sistemas metroviários falidos, como o do Rio de Janeiro, ou trens metropolitanos como o de Teresina.



Ou seja, seria a perenização da existência de sistemas incompetentes e uma barreira a mais à modernização e aumento da eficiência. Mas o sistema caça-níquel não pára aí. Propõe-se elevar também o IVVC, o imposto sobre venda de combustíveis, e o IPVA, imposto sobre propriedade de veículos, até o limite da exaustão dos pobres contribuintes. O que deixa antever uma verdadeira ditadura que deturpa totalmente o que alguém chamou de "direito de ir e vir" dos cidadãos.

Não bastasse isso, sobram pérolas no projeto. A mais escabrosa é a tal contribuição de melhoria, sobre a valorização imobiliária causada pela oferta de transporte. Num país com um déficit de moradias estimado em 10 milhões de unidades pode-se imaginar o que isso significa. E pior, corresponde exatamente à negação histórica da função do transporte, como se ele não fosse um direito, mas um privilégio.

Passeando um pouco pelo século XIX será imaginar a fundação de uma cidade e depois a instalação de uma ferrovia, pela qual o empreendedor não teria o risco algum, já que toda a comunidade lhe pagaria, usando ou não o transporte. Éta capitalismo porreta. Afinal, onde está a tal modernidade? O usuário, da mesma forma, não poderia exigir que as empresas ampliassem a frota de tal modo que todo usuário viajasse sentado?

IPVA, IVVC, Taxa-transporte, pedágio urbano, contribuição disso e daquilo. Será que brasileiro só pensa nisso? Enquanto nossos "técnicos" tentam tirar mais leite que a vaca tem, soluções práticas são totalmente esquecidas. Não seria o caso de resumir as gratuidades apenas aos idosos? Por que funcionários de uma empresa mista como os Correios não pagam passagem? Senhores especialistas, pesquisem este campo que os absurdos são em muito maior número. Certas cidades chegam a porcentagens de gratuidade beirando os 40%. Daí a tarifa vai para a cucuia mesmo.

O contribuinte já está cansado de impostos que não resultam em nada. E não tenham dúvida, estes entrarão para o mesmo elenco. Não há crédito. A reação negativa tem razão clara, porque serão abertos novos e grandes canais de corrupção e fraudes, com os resultados sempre vaiados, como o locutor que anuncia a renda de uma reles partida de futebol.

Enquanto isso, ações realmente importantes nem são discutidas. Uma delas é a possibilidade de as empresas sofrerem processos indenizatórios sem limite, algo que pode levar qualquer empresa à falência. No Rio de Janeiro a Real Auto Ônibus foi condenada a pagar Cr\$ 86,4 milhões pela morte de um menino, a CTC de Fortaleza e a CTU de Recife serão obrigadas a desembolsar quantias semelhantes a qualquer momento, por morte ou invalidez de trabalhadores não especializados. Se fossem profissionais liberais as empresas iriam praticamente à ruína. As empresas de aviação não têm esse problema, pois a indenização é limitada e não leva em conta a profissão do cliente. Talvez porque estejam elas preocupadas em competir e não em arranjar impostos para mascarar sua ineficiência.

Pedro Bartholomeu Neto

O máximo em status para sua frota



Microônibus MOV. O veículo que falta à sua frota. Resistente, leve e confortável, o microônibus MOV integra ao estilo moderno o mais perfeito acabamento. E quando chegar a hora da manutenção fique tranqüilo, os acessos são fáceis e as inspeções muito mais rápidas. Afinal sua frota foi feita para rodar. Por isso mesmo uma das nossas prioridades é oferecer aos nossos clientes um pós-venda personalizado, segundo as necessidades de cada frotista.

Microônibus MOV
O melhor para você e para os seus passageiros



INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE CARROCERIAS LTDA.
AV. AMADOR BUENO DA VEIGA, 4.868 - PENHA - CEP 03652 - SÃO PAULO - SP
TEL.: (011) 943-1600 - 943-1626 - FAX: (011) 206-4216

Fritz Weissmann

Tive a oportunidade de ter contato com a edição de jan/fev, quando estive no Rio há poucos dias. Além de impressionar-me com a alta qualidade editorial, tive a grata surpresa de deparar-me com a biografia de meu pai, Fritz Weissmann. Emocionou-me ver sua foto e sua história nas páginas de uma revista de um nível como esse.

Ao mesmo tempo revoltou-me lembrar que, em certos lugares e até mesmo dentro da própria Ciferal, este Homem não tem suas qualidades reconhecidas por várias pessoas que não entendem nada de ônibus e se julgam os doutores no assunto. Tenho certeza que ao ver a reportagem, todavia, meu pai sentiu-se gratificado e quem sabe esquecerá, mesmo que seja por alguns momentos, as injustiças que sofreu e vem sofrendo.

Parabéns pela edição da revista e pela reportagem emocionante de Fritz Weissmann, que é um exemplo de honestidade e integridade. Espero ainda que sua história sirva de exemplo para todos que a lerem, num momento de transição como o que atravessamos em nosso país, onde até ministros se envolvem em corrupção e suborno.

Leandro Weissmann
Gerente Filial da Soletur
Recife, PE

Estilo

Foi com grata satisfação que conheci recentemente esta bela revista TechniBus. Gostei muito da sua apresentação, dos seus bons artigos e do seu estilo bastante descontraído. Aproveitando a oportunidade gostaria de saber por que o Brasil não se torna mais agressivo na venda de ônibus usados, já que até os costarriquenhos, por exemplo, e muitos outros empresários das Américas do Sul e Central tem de ir até a Dinamarca, por exemplo, para comprar ônibus usados?

Carlos Antonio Cardoso
Delsay S.A.
Montevideo, Uruguai

Elogios

Fiz uma assinatura de TechniBus e já recebi o primeiro número, que acabei de ler. Realmente é uma revista e tanto. Merece todos os elogios.

Olavo Alves Lima
Aracajú, SE

Aficionado

Sou leitor da revista TechniBus e gostaria de parabenizar toda a equipe desta tão conceituada revista pelo belo trabalho que está desenvolvendo. Trabalho na Urbs, mas infelizmente não diretamente com o setor de ônibus, e sou um aficionado pelo assunto.

Francisco José Becker
Curitiba, PR

Qualidade

Parabéns à toda equipe de TechniBus pela qualidade da revista. Gostaria que vocês também publicassem matérias sobre moto homes.

Mário César Gonzaga
Florianópolis, SC



Série documento

Gostaria de elogiar o trabalho da equipe de TechniBus, que a cada número fica melhor. Na n.º 5 destaco especialmente a história da Ciferal, linda e cheia de detalhes. Seria interessante conhecer a história de empresas como a Metropolitana, Cjrb, Carbrasa e Grassi através desta "Série Documento", que acho um espetáculo.

Muito bom também o editorial "Empresas de Ninguém", realmente é vergonhoso. Aqui em Fortaleza a CTC já viveu época parecida como a da CMTC. Nas administrações Ciro Gomes e Juracy Magalhães fizeram uma sindicância, abriram processos e descobriram até motor da empresa em lanchar de deputado, enquanto cinco ônibus estavam sem motor. Hoje, com Antonio Magalhães Neto à frente da CTC, a empresa chegou ao auge. É isso que o próximo prefeito de São Paulo tem que fazer.

Francisco Carlos Bezerra Paz
Fortaleza, CE

Omnibus

Atento à publicação de uma nota desta revista sobre a revista americana Omnibus, solicito a especial gentileza de informar se é possível assiná-la e como proceder para que tal aconteça.

Mário dos Santos Custódio
Piedade, SP

Mário, a revista Omnibus pode ser comprada através de cheque nominal ao Publishing Management Group — 1711 South Second Street, Piscataway, New Jersey 08854, United States. São quatro edições por ano a US\$ 3,00 cada.

Fisa'91

Gracias por visitar nuestro stand em Fisa'91. Estamos muy complacidos de estar representados en el país por 3M Chile, quienes cuentan con una sala en la que podrán demostrar ampliamente nuestras herramientas, junto con los produtos abrasivos y ScotchBrite de 3M.

Daniel K. Pobanz
Director de Ventas para Latinoamérica
Dynabrade International
Santiago, Chile

Seriedade

Elogiamos a seriedade com que estão sendo realizados os trabalhos desta tão conceituada revista. Acompanhamos mensalmente as edições, o que nos é de grande valia.

Sueli F. Campagnolo
Multidéias Comunicações
Santa Rosa, RS

Só ônibus

Há tempos vinha procurando uma revista que tratasse apenas do transporte de passageiros por ônibus e da indústria de carrocerias. Finalmente achei TechniBus. Parabéns. Assinei outras revistas, mas elas são mais indicadas para empresários do setor de cargas. Chamou-me atenção também a linguagem clara de TechniBus.

Josivan Pereira de Souza
Curitiba, PR

Cartas para: TECHNIBUS, Editor, av. Marquês de São Vicente, 10 — CEP 01139 — São Paulo, SP. Por razões de espaço ou clareza, as cartas podem ser publicadas resumidamente.

TECNOLOGIA & DURABILIDADE



Scorpion com estrutura especial para ônibus pesados de grande capacidade. Em duralumínio ou aço tubular galvanizado. De acordo com as especificações do CONMETRO - Tipo II e exigências do Finame especial.



THAMCO

THAMCO - INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE ÔNIBUS LTDA.

RODOVIA PRES. DUTRA KM 218,5 - Av. Papa João Paulo I
nº 2236 - Tel. (011) 912.2933 - CEP 07170 - Telex 1162807
THIO-BR - Fax (011) 912.8639 - Guarulhos - SP

Urbano Jotave entra na linha

A Jotave, encarroçadora sediada em Ribeirão Preto, SP, habilitou-se junto ao Inmetro para a fabricação de carrocerias urbanas sobre chassis OF da Mercedes-Benz. Feitas em estrutura tubular em aço as carrocerias Jotave City obedecem à resolução nº 14 do Conmetro.



Para o engenheiro José Vicentim Neto, diretor da empresa, as maiores qualidades do produto são a sua robustez e nível de acabamento. "Temos uma capacidade de produção de apenas cinco unidades por mês e não temos intenção de ampliá-la a curto

prazo", diz Vicentim, para quem um passo maior que a perna pode comprometer a qualidade final do produto.

Tradicional fabricante de carrocerias rodoviárias para a região norte do Estado de São Paulo, a Jotave mantém agora duas linhas de montagem distintas, uma para os rodoviários e outra para o encarroçamento de ônibus urbanos.



Foto: Barão

Uma boa idéia

Com o incentivo da Movesa, concessionária Scania de Salvador, foi formado o Grupo de Dirigentes Operacionais do Transporte Urbano de Salvador, com o objetivo de buscar soluções para os problemas comuns às empresas, de trocar experiências em métodos gerenciais, difundir modernas tecnologias de manutenção e operação e promover eventos técnicos de interesse.

O grupo reunir-se-á mensalmente e em locais diferentes. A comissão de coordenação é composta por Paulo Roberto Moreira, da Ogunjá; Iran Guimarães, da Boa Viagem e Carlos Aquino, da Movesa. Uma das intenções imediatas do grupo é buscar a participação das outras concessionárias e encarroçadoras. O grupo já conta com 17 participantes que debatem seus problemas e encaminham suas reivindicações aos fornecedores.

Na última reunião mensal do GDO, os dirigentes discutiram as incongruências da norma do governo sobre as carrocerias urbanas e enviaram carta com sugestões aos técnicos do Inmetro, órgão que coordena a revisão da resolução nº 14 do Conmetro.

Norte e Nordeste já têm seus clandestinos

Em Fortaleza, os empresários do transporte urbano já se mostram preocupados com a crescente população de ônibus clandestinos. Pelas contas dos empresários da capital cearense, vinte veículos estão entrando em linhas alheias nas horas de pico, evidentemente. A Autoviária São Vicente de Paulo chegou inclusive a comboiar alguns deles, tentando dissuadi-los da idéia. Mesmo com um carro à frente e outro atrás, o plano não funcionou.

Como o pessoal não é bobo nem nada, a nova tática é de não vender usados picados. "Estamos tentando só vender para outras cidades e de preferência em lotes", diz um dos empresários cearenses. Com centenas de carros novos entrando no sistema de Fortaleza, a venda de usados poderia avançar perigosamente a incidência de piratas.

O problema também já foi detectado em Manaus, onde a crise do parque industrial da capital amazonense recrudescer ainda mais a preocupação dos empresários. Os manauaras demitidos das indústrias usam sua indenização trabalhista para entrar no novo "negócio".

OF 1318 com caixa automática

A Tupi, Transporte Urbano Piratininga, de São Paulo, está testando um OF-1318 com trem de força formado por um motor OM 336A e caixa automática ZF, com cinco marchas à frente e uma a ré. Motorista e passageiros estão satisfeitos. Mais conforto, com a eliminação dos trancos, e tranqüilidade para o motorista, que não tem mais que cambiar centenas de vezes por viagem.



Luis Constantino

Para a empresa também sobram vantagens: maior vida útil para o motor turbinado, menos manutenção e problemas. Para o motorista a transmissão automática caiu do céu. "A fadiga nessa linha era extrema, são 3 horas de percurso entre ruas estreitas, tráfego intenso, ruas de asfalto esburacadas e trechos de terra", diz aliviado.

Empresa dispensa promessas

A Real Expresso, empresa de ônibus interestadual sediada em Brasília, cansou de ouvir promessas quanto à melhoria das condições das estradas federais brasileiras. Convivendo com um prejuízo mensal da ordem de 30 milhões de cruzeiros na recuperação de seus ônibus, principalmente com a manutenção dos sistemas de suspensão dos carros e substituição ou recapagem precoce de pneus, itens que se desgastam prematuramente com a rodagem dos veículos em vias esburacadas, a empresa resolveu agir sozinha.

Num trecho de 170 quilômetros da BR-50 entre Araguari, MG, e Catalão, GO, a empresa investiu Cr\$ 7 milhões numa operação tapa-buraco para melhorar as condições de tráfego naquela rodovia. Oblá-blá-blá do governo é sempre o mesmo, tão logo é empossado um novo ministro, planos mirabolantes são divulgados, sem que nada de prático aconteça para tapar essa vergonha.

Vandalismo

Cansados de arcar com os prejuízos causados por vândalos, vários empresários do transporte urbano do nordeste resolveram apelar para o engrandecimento das lanternas dos ônibus. É que os espíritos de porco locais têm grande predileção para quebrar aquele acessório.



Eles descobriram que as lanternas constituem-se na peça mais fácil de danificar. Além de frágeis às batidas de qualquer pedaço de pau, elas localizam-se na trazeira dos veículos, ocultando toda a ação dos depredadores. A solução encontrada foi a colocação de grades de proteção. O problema vem sendo mais sentido em Salvador.

O céu é o limite

O pedágio paulista aumentou de Cr\$ 2 000,00 para Cr\$ 2 500,00 por eixo no último mês. Os "reajustes" são sempre acima da inflação, neste caso mais 25% no bolso dos proprietários de veículos. Sem comentários. H. O. Duncan, um estudioso dos transportes em seu livro "World on Wheels" (Mundo sobre Rodas) explica a origem do pedágio. "Com o objetivo de proporcionar conforto e rapidez aos viajantes, os romanos cobravam uma taxa de manutenção para a estrutura que montavam nas vias: estações de muda de cavalos, sua troca, provisões e dependências para breve repouso, além de informações".

"O sistema não dura mais que o Império

Romano, cuja queda provocou o colapso do transporte coletivo. As estradas européias passam a ser apenas uma fonte de renda dos reis e imperadores, que se limitam a cobrar taxas de rodágio. Nem constroem novas, nem reparam velhas litovias romanas."

No caso paulista o objetivo é claro. Três rodovias já tiveram privatizada sua manutenção, que deixa de ser atributo do DER. Segundo o governador a medida tem por objetivo "agilizar e aperfeiçoar os serviços do DER". Afinal, qual é a função do DER? O que fazem seus milhares de funcionários? Se a sua incompetência foi assinada, por que não extinguir o órgão de vez? Ou será, então, uma reserva técnica para implantar novos pedágios? É bom lembrar que cada gota de asfalto saiu do bolso dos contribuintes.

Biarticulado Volvo será batizado de Metrobus

Em fase final de repotenciamento — ganhará motor mais potente e sistema de freios redimensionado —, o biarticulado que vem sendo desenvolvido pela Volvo do Brasil e Ciferal já foi batizado com papel e tudo. O biarticulado brasileiro assume o nome de Metrobus.

O nome não poderia ser melhor já que o

superônibus, capaz de transportar 270 passageiros, será específico para trabalho em corredores exclusivos e com demandas de até 22 mil passageiros/hora/sentido. Com a iniciativa o grupo Volvo-Renault passa a ser monopolista mundial em termos de ônibus com supercapacidade de transporte de passageiros. A parceira Renault lançou há alguns anos o Megabus, o primeiro biarticulado lançado no mundo. Uma parceria de gigantes.

CAPITAIS BRASILEIRAS TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS VALORES TARIFÁRIOS PREDOMINANTES

CIDADE	TARIFA ATUAL		TARIFA ANTERIOR		IDADE MÉDIA FROTA (anos)	SALÁRIO BASE (Cr\$)		JORNADA DE TRABALHO (h:min) DIÁRIA SEM.	PASSAGEIRO TRANSP. (mil)	ÍNDICE PASSAG./KM (IPK)	CUSTO POR KM (Cr\$)
	VALOR (Cr\$)	INÍCIO DA VIGÊNCIA	VALOR (Cr\$)	INÍCIO DA VIGÊNCIA		MOTORIS.	COBRAD.				
PORTO VELHO	650,00	01-05-92	500,00	15-03-92	5,0	500.000	250.000	7:20 44:00	3.140 (10)	2,39 (7)	1.265,61 (7)
RIO BRANCO	800,00	11-05-92	600,00	05-03-92	2,9	292.737	145.720	7:20 44:00	1.024 (5)	2,47 (5)	1.700,49 (6)
MANAUS	800,00	03-05-92	600,00	23-03-92	1,8	550.000	275.000	7:20 44:00	15.097 (7)	3,34 (7)	2.019,00 (7)
BOA VISTA	1.000,00	16-05-92	650,00	22-03-92	3,2	485.000	244.367	7:20 44:00	825 (7)	2,01 (7)	1.400,09 (5)
BELEM	620,00	25-04-92	620,00	24-04-92	4,0	591.000	324.000	7:20 44:00	35.000 (7)	3,64 (7)	2.298,62 (7)
MACAPÁ	700,00	11-04-92	700,00	11-04-92	4,8	455.025	248.660	7:30 44:00	1.498 (10)	2,95 (7)	1.643,33 (8)
SÃO LUIS	591,04	10-05-92	457,00	05-04-92	6,3	410.730	205.365	7:20 44:00	10,664	2,65 (7)	1.211,05 (8)
TERESINA	750,00	10-05-92	470,00	14-03-92	6,5	569.850	370.403	7:20 44:00	7.280 (7)	2,80 (7)	1.276,43 (7)
FORTALEZA	(1) 600,00	01-05-92	500,00	01-04-92	5,0	585.056	351.034	8:00 40:00	26.676 (9)	4,84 (6)	2.303,36 (7)
	(2) 900,00	01-04-92	970,00	01-04-92	3,7	585.000	351.000	7:20 44:00	NI	2,43 (10)	NI
NATAL	650,00	07-05-92	500,00	19-03-92	5,1	422.000	240.540	7:20 36:00	10.753 (7)	2,35 (7)	1.287,50 (7)
JOÃO PESSOA	550,00	02-05-92	450,00	01-04-92	4,0	447.000	275.000	7:20 44:00	8.796 (7)	2,97	1.402,14 (8)
RECIFE	(2) 650,00	01-05-92	550,00	01-04-92	3,3	477.882	278.137	7:20 44:00	39.073 (7)	2,32 (8)	1.634,92 (11)
MACEIÓ	500,00	29-02-92	470,00	14-03-92	5,5	477.109	282.148	7:20 44:00	10.480 (4)	2,76 (6)	1.247,75 (6)
ARACAJÚ	700,00	05-05-92	550,00	05-04-92	7,6	520.000	289.335	7:20 44:00	5.850 (6)	3,10 (6)	1.376,22 (7)
SALVADOR	(1) 750,00	10-05-92	650,00	05-04-92	4,2	587.887	333.136	7:20 43:20	39.101 (13)	2,83 (13)	1.926,05 (8)
B. HORIZONTE	(2) 800,00	17-05-92	660,00	01-04-92	6,0	582.947	272.956	7:33 44:00	64.000	2,63	1.898,84
VITÓRIA	(1) 500,00	01-04-92	500,00	01-04-92	12,4	444.290	230.800	ND ND	4.673 (14)	2,89 (14)	1.302,63 (7)
	(3) 800,00	01-03-92	800,00	01-03-92	8,1	423.508	220.224	7:20 48:00	9,816 (7)	1,80 (7)	1.222,77 (7)
RIO DE JANEIRO	(1) 550,00	10-05-92	370,00	12-04-92	2,0	480.187	265.166	6:40 40:00	NI	NI	NI
	(2) 550,00	10-05-92	500,00	01-04-92	ND	480.143	265.142	8:00 48:00	36.637 (4)	1,70 (4)	1.413,78 (7)
SÃO PAULO	(1) 1.200,00	07-06-92	900,00	09-05-92	ND	683.734	394.689	6:40 40:00	154.104 (7)	3,57 (7)	2.208,44 (7)
	(3) 1.200,00	07-06-92	1.100,00	04-04-92	3,9	838.245	482.770	6:40 40:00	29.524 (6)	1,77 (6)	2.414,30 (8)
CURITIBA	(1) 800,00	03-05-92	650,00	05-04-92	5,6	600.000	360.000	6:00 36:00	26.282 (7)	3,28 (8)	2.209,56 (8)
	(2) 700,00	05-04-92	700,00	05-04-92	5,5	600.000	360.000	6:00 36:00	6,518	ND	1.807,74 (8)
FLORIANÓPOLIS	(10) 650,00	14-05-92	500,00	12-04-92	6,9	430.000	258.000	8:00 44:00	4.431 (7)	2,77 (7)	1.503,02 (8)
PORTO ALEGRE	(11) 750,00	09-05-92	600,00	08-04-92	7,0	537.372	358.248	7:20 44:00	27.881 (4)	3,18 (4)	1.878,38 (8)
	(3) 930,00	17-04-92	930,00	17-04-92	9,5	508.500	361.225	7:20 44:00	12.800 (10)	ND	1.363,15 (8)
CAMPO GRANDE	(13) 800,00	10-05-92	650,00	10-04-92	4,6	657.079	415.779	7:20 44:00	7.394 (12)	3,40 (12)	2.062,62 (8)
CUIABÁ	(14) 900,00	10-05-92	600,00	28-03-92	6,3	420.100	232.000	7:33 44:00	6.431	3,20 (5)	1.640,00
GOIÂNIA	(ND) 750,00	17-05-92	500,00	16-03-92	6,5	426.000	234.300	7:20 44:00	17.239 (7)	3,20 (5)	1.904,94 (8)
BRÁSILIA	(N1) 1.100,00	15-05-92	1.100,00	15-03-92	4,8	565.559	312.349	6:00 36:00	14.721 (6)	1,26 (6)	1.610,98 (7)

(1) Município da Capital
 (2) Região Metropolitana
 (3) Reg. Metrop. (L. Intern.)
 (4) Ref. Dez/91
 (5) Ref. Jan/92
 (6) Ref. Fev/92
 (7) Ref. Mar/92
 (8) Ref. Abr/92
 (9) Estimativa para Fev/92
 (10) Estimativa para Mar/92
 (11) Estimativa para Abr/92
 (12) Média Trimestral
 (13) Média Semestral
 (14) Média 12 últimos meses
 (ND) Não disponível
 (N1) Não informado

Thamco abre filial no Rio

Depois de vender 600 carrocerias para o Rio de Janeiro no ano passado, praticamente o mesmo número comercializado em São Paulo, a Thamco acaba de instalar uma filial naquele estado. "Juntos, São Paulo e Rio de Janeiro representaram 80% das vendas da Thamco", explica Eraldo Gonçalves que passa a ser o responsável pela nova filial e diretor regional da Thamco.

Para ele, a iniciativa da empresa é um reconhecimento à fertilidade daquele mercado e uma resposta aos anseios do empresariado carioca. "A partir de agora as entregas serão feitas no Rio, integrando uma revisão geral", diz. Até hoje as entregas eram realizadas em São Paulo, o que causava uma série de inconvenientes.

A filial será instalada em terreno de 10 mil m² em Bonsucesso, duas quadras distante da Guanabara Diesel, e terá sob sua responsabilidade a assistência técnica e vendas não só para o Estado do Rio de Janeiro, mas também para o Estado do Espírito Santo e parte de Minas Gerais, região de Juiz de Fora, e de São Paulo, onde o Vale do Paraíba estará sob sua influência.



Para dirigir essa filial com vendas superiores a 40% do volume realizado pela Thamco foi escolhido Eraldo Gonçalves, um dos técnicos mais experientes do ramo. "A partir de agora incrementaremos a qualidade dos serviços e praticaremos um pós-venda ostensivo", afirma Gonçalves.

Com isso, a Thamco espera consolidar esse mercado e ampliá-lo ainda mais, graças a um trabalho permanente de pós-venda e atendimento. Outra prioridade da filial será a de realizar uma grande prospecção de mercado, buscando levantar potenciais clientes ainda não atendidos pela encarroçadora.

PERIGO

As empresas de transporte rodoviário que alertem seus motoristas. Vários acidentes vem sendo causados por uma "crise de solidariedade" entre os motoristas profissionais. Segundo vários deles começa a imperar a lei do "cada um por si". Os corriqueiros sinais de advertência por faróis ou pisca-piscas começam a ser excessão. Está na hora de não confiar mais nessa "força". Cautela não faz mal a ninguém.

COM DIPLOMA NÃO

O salário dos motoristas do transporte urbano está virando ponto de referência e de atração aos profissionais de outras áreas. Ele ganha mais que professores e muitos profissionais liberais de várias partes do país. Diversas empresas, por incrível que possa parecer, já vêem o diploma universitário como ponto desclassificatório dos candidatos a vaga de motorista. Só para preservar a profissão às pessoas do ramo. Oportunismo não.

VOLVO MOTOR TRASEIRO

A Busscar em Joinville está encarroçando um chassi B 12 R, de 12 litros e 6 cilindros em linha, desenvolvendo 396 cv, recentemente lançado na Suécia. Desenvolver um motor central deste tamanho é muito custoso, mas é preciso correr rápido atrás do prejuízo. O Scania 113 chega aos 354 cv e o Mercedes-Benz O 371 RSL perto dos 400 cv. A intenção é observar o desempenho no Brasil e acelerar o lançamento.

NOVO O-371 RSL

A Mercedes-Benz do Brasil tem prontinho o O-371 RSL. Guarda-o a sete chaves para mostrá-lo em outubro, mês do lançamento. Estão com o espécime raro em teste a 1001, Itapemirim, São Geraldo, Expresso Brasileiro e Reunidas Paulista. O motor é da série 400, tem mais espaço interno e é bem mais leve que a versão atual.

AMNÉSIA

Um representante das montadoras na última reunião de revisão do regulamento do Conmetro sobre a configuração dos ônibus urbanos foi tão intransigente que provocou um endurecimento por parte dos técnicos do Inmetro. Quando tudo parecia acertado, a teimosia do dito cujo irritou os presentes. Ele só esqueceu que a sua empresa está prestes a lançar um chassi urbano pesado. Chutou o pau da própria barraca.

DESCALÇO

Um empresário do nordeste não quer mais nem ouvir falar em pneus radiais sem câmara. Num experimento que dura apenas sete meses, 92% dos pneus já foram retirados por rachaduras na região de vedação do talão. Deles, 70% eram defeituosos e produzidos por um único fabricante, embora a empresa tenha aplicado pneumáticos dos quatro fabricantes brasileiros. Na ponta do lápis o balanço foi dramático: os sem câmara rodaram 45% a menos que os com câmara na primeira vida.

MAIS UMA?

A Tecnobus, encarroçadora do grupo Itapemirim, está pensando em "diversificar" suas atividades. Depois de produzir 150 carrocerias de ônibus e 67 furgões para carga no ano passado, a empresa pensa seriamente em iniciar a venda de carrocerias a terceiros. Para conferir.

BANCOS DE OURO

Cada banco duplo do O-371 urbano estava custando Cr\$ 4,7 milhões na primeira quinzena de maio. A surpresa foi de uma empresa do interior paulista, que em 30 unidades do tipo instalou catracas automáticas com entrada pela frente. A empresa tinha intenção de ampliar o número de assentos usando bancos originais no lugar do agora inútil banco do cobrador. Tinha. O mercado paralelo não é tão glutão. A despesa somaria Cr\$ 141 milhões. US\$ 1 740,00 per capita. É mole?

Estado sem Lei

Um pacto firmado entre a Viação Redentor, do Rio de Janeiro, e os traficantes de várias favelas cariocas, à época de sua encampação durante o primeiro governo de Leonel Brizola, feito para proteger a frota e colocar um fim nos assaltos aos veículos da companhia, levou a empresa a passar por maus bocados. O "entendimento", pelo qual a empresa transportava de graça os moradores dos morros, foi desafiado pela companhia depois que moradores de outros bairros passaram a migrar para a região com o objetivo de pegar carona nos ônibus da Redentor. Com isso, cerca de 2 mil pessoas/dia passaram a viajar gratuitamente, causando grandes prejuízos à empresa.

O jeito foi estabelecer uma tarifa "especial" de Cr\$ 550,00 para aqueles "moradores", enquanto a tarifa normal era de Cr\$ 1 140,00. Pronto. No mesmo dia, os moradores das favelas do Encontro, Cachoeira Grande, Cotia, Barro Vermelho e Barro Preto interromperam a estrada Grajaú-Jacarepaguá e passaram a saquear e atacar com paus e pedras indiscriminadamente ônibus e automóveis.

Depois de anotar 11 ônibus depredados a empresa mudou os itinerários. A operação normal só voltou quando mais de 60 policiais ocuparam a estrada para evitar novos quebra-quebras. Realmente compactuar com a bandidagem não leva a nada.

Vale-transporte excede

Embora a comercialização de Vales-transporte seja considerado um ato criminoso, a prática tornou-se corriqueira no país inteiro. Conseqüência da mais degradante recessão que se tem notícia no país, os empregados preferem a comida ao conforto de uma condução. Os deslocamentos a pé no Brasil jamais chegaram a atual proporção.

E pior. Se não bastasse a inflação do cruzeiro, o Vale-transporte é um "papel-moeda" ainda mais exposto a ela. Em Porto Velho, por exemplo, segundo a reportagem do jornal "Alto Madeira", um sanduíche comum é trocado por quatro vales. Naquela capital o Vale vale para comprar ainda jornais e revistas, refrigerantes, sorvetes, etc. O interessante é que o Vale-transporte tem até seu momento de "moeda" forte, o dono de uma lanchonete local prefere o transporte ao vale-refeição. "É mais seguro", diz ele.

Greve bilionária

O balanço da greve de nove dias dos motoristas de ônibus urbanos de São Paulo deu uma pequena mostra da importância da circulação de 9,5 mil coletivos na capital paulista. A Associação Comercial estimou as perdas do comércio em Cr\$ 9 bilhões, apenas nas compras feitas com cheques; as empresas de ônibus gastaram mais de Cr\$ 3,9 bilhões para recuperar cerca de 1300 veículos depredados; os veículos em circulação aumentaram de 2,5 milhões para 3,1 milhões, causando nos picos congestionamentos de 60 quilômetros de vias. As empresas da capital paulista deixaram de faturar Cr\$ 42,3 bilhões no período.



Foto: Marcelo Spalator



O que causou grande perplexidade foi o total desrespeito à ordem do Tribunal Regional do Trabalho de que seria obrigatória a colocação de 40% dos ônibus em operação. Em vários dias da greve o total de veículos em operação ficou abaixo das 100 unidades, enquanto o TRT obrigava a circulação de 3800. No final da greve a prefeita Luiza Erundina ameaçava entrar com uma ação indenizatória contra o sindicato dos condutores. Os mais atuantes piqueteiros pertencem aos quadros da CMTC, que demitiu cerca de 450 funcionários.

Rio compra 250 ônibus a gás

A Mercedes-Benz não dormiu no ponto. Por isso, não perdeu a oportunidade de vender 250 ônibus a gás para o Rio de Janeiro. Prevenida, a fábrica desde o final de 1991 colocou 125 monoblocos em produção, na fábrica de Campinas.

Os carros já estavam prontos antes mesmo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) liberar os US\$ 8,3 milhões de recursos da Agência Especial de Financiamento Industrial (Finame), para a compra dos 125 monoblocos. Esse dinheiro cobre 75% do total (US\$ 11,7 milhões) necessário à compra dos veículos (os 25% restantes serão bancados pela Companhia de Transportes Coletivos - CTC, a companhia pública carioca, e pelo Banerj).

A Mercedes-Benz prometia, a partir do final de maio, entregar 20 carros por dia à CTC. "Estamos com 100 monoblocos prontos", revelava um executivo da fábrica.

O restante da encomenda — 125 chassis OH 1315, também com motor OM-366 G — deverão chegar à CTC somente depois da Eco-92, embora, com vivacidade, uma fonte do setor prevenisse: "Fazemos o máximo para garantir os recursos antes da Eco-92. Depois, sabe, as coisas podem ficar mais difíceis..."

Fortaleza terá transporte opcional

A prefeitura de Fortaleza, leia-se Juracy Magalhães, deu ignição à implantação de um projeto que pretende colocar em operação na capital cearense uma frota de 108 microônibus na inauguração de um sistema de transporte seletivo. O principal objetivo do prefeito é diminuir o trânsito de automóveis na região central daquela capital.

O novo serviço será formado por seis pares de linhas circulares com frequência de dez em dez minutos. O sistema, batizado como "Opcional", será operado por empresas privadas e possivelmente também pela CTC. Os investimentos estão estimados em US\$ 7,5 milhões, que incluem os próprios veículos e a instalação de catracas automáticas, liberadas por fichas.

Para os técnicos que elaboram o projeto, cerca de 2 mil veículos devem deixar o centro de Fortaleza diariamente na primeira fase de implantação dessas linhas. Uma das estratégias para cativar os usuários de automóveis será o nível de conforto oferecido, o término da preocupação dos proprietários de autos de riscos e batidas nos estacionamento e a possibilidade de pegar uma condução diferenciada sem pontos de parada definidos. Ou seja, o usuário não terá que esperar pelos microônibus nas paradas de ônibus convencionais.

A caminho de Meca

A Mercedes-Benz e a Caio acabam de exportar para a Arábia Saudita vinte microônibus no valor de 1,5 milhão de dólares. Encarregados com o modelo Carolina IV da Caio, os chassis OF-812 obedecem às rígidas normas de segurança daquele país. Além das exigências no aspecto de apresentar o mínimo grau de inflamabilidade sob exposição a calor intenso e do uso de materiais auto-extingüíveis, os microônibus dispõem de lanterna de neblina na traseira (item importante no caso de tempestades de areia), isolamento térmico, vidros fumê, toca-fitas, carpete e um sofá como último banco, tendo ainda ar condicionado central (Thermo King) de teto.



Os veículos serão utilizados no transporte de peregrinos durante as festas religiosas e levam na fuselagem as cores da bandeira da Arábia Saudita. Para encarregar os veículos a Caio não teve qualquer dificuldade — a versão pode ser adquirida no Brasil, mas os técnicos tiveram sim que quebrar a cabeça para arranjar um pintor habilitado para escrever as plaquetas de identificação dos microônibus. Escritos em árabes, lógico.

Ônibus silencioso

O pessoal da engenharia bem que tentou, mas o lançamento dos chassis Autolatina vai ficar mesmo para janeiro de 1993. Os técnicos da montadora fizeram um esforço concentrado para adiantar o lançamento para novembro mas não teve jeito. Além da necessidade de realizar um grande número de interferências no produto, para colocá-lo em cima do cardápio dos empresários, a montadora tem de capacitar toda uma rede de assistência técnica que deve ficar em cima da pinta até lá.

O primeiro ponto que impressiona no chassi encarregado pela BussCar (foto) e tracionado por um série 10 da MWM é o baixo nível de ruídos, o que proporciona grande conforto aos passageiros. A proeza é conseguida graças a um pesado capô do motor, que torna o veículo um dos mais silenciosos ônibus com motor dianteiro.

Curso sobre pneus na Breda

A Breda Turismo, uma das maiores empresas de fretamento de ônibus do País, vai promover uma série de cursos sobre pneus a quase 1 mil funcionários entre pessoal de manutenção e motoristas.

O contingente maior — motoristas, cerca de 800 — será dividido em turma de 15 pessoas. O curso começará pela garagem de São Paulo, com 225 motoristas. O passo seguinte será treinar os profissionais do volante da unidade de Santos (mais 300 pessoas). A etapa final, em São José dos Cam-

pos, mostrará os cuidados que devem ser dispensados aos pneus a outros 280 motoristas.

Além do curso para motoristas — cada turma terá três horas de dicas sobre os problemas decorrentes, por exemplo, da rodagem com pneus murchos; os danos causados à carcaça quando em contato com o meio fio —, haverá outro tipo de treinamento destinado ao pessoal de manutenção (áreas de controle; balanceamento e alinhamento e borracharia).

O curso sobre pneus será conduzido sob a orientação de técnicos da Pirelli. Especificamente sobre reforma de pneus, a Breda Turismo vai contar com apoio das reformadoras Araraquara, Pneutec e Jato.

A Ciferal depois de anos de ausência do mercado do sul de Minas Gerais está quebrando este tabú. Está entregando seis Padron Rio para a Circular Poços de Caldas, da cidade de mesmo nome. O fato é particularmente relevante porque a Ciferal liderou o mercado daquela região durante muito tempo.

A Cummins do Brasil vendeu 400 motores diesel à Zanêllo, da Argentina. Os motores, das séries B e C, vão substituir os motores próprios da empresa. A princípio vão equipar os tratores da Zanêllo. Com o tempo, serão usados nos ônibus da marca argentina.

Abril de 92 foi o recorde mensal de todos os tempos de fabricação de ônibus no Brasil: foram produzidos exatos 2810 unidades. No acumulado do ano (janeiro a abril) foram produzidos 9 113 ônibus, 50,5% mais do que em igual período de 1991, diga-se, o ano recorde dos ônibus.

A El Detalle encarregadora argentina com sede em Buenos Aires ensaiou, ensaiou, e finalmente se decidiu onde instalar sua filial brasileira. A empresa comprou prédios e terrenos num total de aproximadamente 24 mil m² na cidade gaúcha de Gravataí, na região da Grande Porto Alegre.

Nôrberto Antonio Batista, que assumiu recentemente a gerência de Ônibus da Ramires Diesel está agitando o mercado da "Manchester" paulista. Sua primeira venda foi de 20 0-371 para a Viação Danúbio Azul, valor financiado pelo Banespa. O volume representa nada menos de 18% de todas as vendas de ônibus daquela concessionária no ano passado.

Um fato inédito: pela primeira vez em 35 anos de existência de indústria automobilística brasileira a produção de ônibus supera a de caminhões. De janeiro a abril foram fabricados 9 113 ônibus e 8 214 caminhões.

Um absurdo: a Empresa Viação São Luiz, SP, dos empresários José Ruas e Marcelino Silva está perdendo 50 mil passageiros por dia. Parte perdeu para os ônibus clandestinos. Outra parte para os piratas que descem sem pagar a tarifa.

Os problemas causados pela embriaguez dos motoristas parece que não é fato isolado. Depois da publicação da matéria "Uma boa idéia", em TechniBus n.º 6 esse mercado entrou em eferescência.



Onibus Volvo B58 em operação na cidade de Nova York.

Os veículos Volvo estão em conformidade com o PROCONVE.

Conheça o primeiro mundo ponto a ponto.

Primeiro ponto: para chegar mais rápido ao primeiro mundo, você tem que pegar o ônibus certo. O Volvo B58 chegou para provar que, em matéria de transporte coletivo, o Brasil não deve nada a ninguém.

Segundo ponto: o Volvo B58 tem motor entre eixos, que permite um melhor aproveitamento interno, transportando mais passageiros por viagem.

Terceiro ponto: como o motor não ocupa espaço no interior do veículo, as portas podem ser mais largas, proporcionando embarque e desembarque rápidos.

Quarto ponto: o Volvo B58 pode vir equipado com freio eletromagnético, que além de reduzir o desgaste do sistema, proporciona frenagens mais suaves e

seguras. E caixa de mudanças automática, para diminuir o esforço do motorista e oferecer maior conforto.

Quinto ponto: tudo isso significa maior eficiência e rentabilidade na operação e, conseqüentemente, mais lucros.

Como você pode ver, o Sistema Volvo B58 de Transporte Coletivo oferece muitos pontos de vantagem. E ponto final.

VOLVO

Galleggiante tem nova versão

Comil apresentou o Galleggiante 3.60 aumentando as opções para os empresários do transporte rodoviário



Uma nova versão do Galleggiante, o ônibus rodoviário da Comil, já está à venda. Trata-se da versão com altura de 3,60 metros idealizado para concorrer com o Marcopolo Paradiso 1150 e Busscar 360.

O novo Galleggiante (o que flutua, em italiano) é encarroçado em duas versões: com 12,40 metros de comprimento (46 lugares) 13,20 metros, trucado, para 50 passageiros.

Segundo Dairto Corradi, diretor da Comil, a única diferença em relação à versão de 3,80 m é a altura do bagageiro, que diminuiu 20 centímetros. Então, na versão 3,60 metros o bagageiro passa a ter uma altura de 1,20 metros.

O design, de acentuada inclinação com preocupação aerodinâmica, é o mesmo, só que com pequena redução na área do pára-brisa superior. A Comil destaca a manutenção do confort,

obtido através de poltronas amplas e dotadas de até quatro estágios de inclinação.

O teto do salão de passageiros, forrado com plástico ABS, ainda segundo a empresa, atende reivindicação dos empresários no sentido de garantir, sobretudo, facilidade de limpeza e manutenção.

Outro item destacado pela encarroçadora de Erechim, RS, é o conforto do motorista que dirige o Galleggiante: os instrumentos estão colocados em posição acessível e prática. O painel, inteiriço em fibra-de-vidro, dispõe, entre outros acessórios, de desembaçador elétrico de pára-brisa.

Corradi está certo que o modelo de 3,80 metros será naturalmente mais utilizado em transporte turístico. "Já a versão de 3,60 metros, mais compacta, terá aplicação mais destacada em serviços regulares", assinala.

A Comil está produzindo atualmente três carrocerias por dia entre as versões urbana (Svelto), rodoviário convencional e Galleggiante.

Janelas laterais são intercambiáveis

Não há dúvida que o empresário de transporte busca a racionalização, em todos os sentidos. Por isso é relevante a preocupação da Comil em equipar o Galleggiante com as mesmas janelas laterais do modelo Condottiere, "o que facilita a reposição e todas as inovações e melhorias aplicadas no Galleggiante", assinala a empresa.

Dairto Corradi informa que a carroceria Galleggiante pode ser aplicada em seis tipos de chassis e plataformas, a saber: Mercedes-Benz (RS e RSD); Volvo (B-58 e B10M); Scania (K-113 CL e TL)

O Galleggiante, que tem portas de entrada, dos passageiros e bagageiros do tipo pantográfico (acionados por pistões), já teve quatro unidades exportadas para o Chile, especificamente à Transnividad, operadora de turismo local. As carrocerias seguiram sobre plataformas MB 0371 RSD.

A Comil, com 750 empregados também está exportando o Svelto, sobre chassis Mercedes-Benz e Volvo, e o rodoviário Condottiere, em cima de chassis OF-1318. ■



E o ônibus vai à escola

Programa Nacional de Transporte Escolar promete aquisição de 1 500 ônibus escolares por ano

Os volumes são gigantescos e os investimentos bilionários. O projeto de lei enviado ao Congresso pelo presidente Fernando Collor, cria o PNTE — Programa Nacional de Transporte Escolar, e envolve investimentos imediatos de Cr\$ 70 bilhões e encomendas anuais de 1 500 ônibus escolares. A idéia é não mais repassar recursos às prefeituras, mas aproveitar a economia da compra em grande escala e enviar o produto pronto aos municípios que precisam dar transporte a seus escolares.

De olho nessa nova alternativa, montadoras e encarregadoras movimentaram-se no sentido de oferecer um veículo apropriado à função. Ford-Thamco, Volkswagen-Marcopolo, Mercedes-Caio, General Motors-Renault formaram os pares, sem contar a presença de uma Kombi. Dentro das exigências de disponibilidade de veículos com capacidade entre 30 a 50 lugares a dupla Ford-Thamco levou nítida vantagem.

Entre os projetos apresentados foi este conjunto que mostrava maiores detalhes relativos à segurança no transporte de escolares, o que pôde ser constatado com a colocação de sinalizadores de advertência, portas de emergência e configuração interna, embora um grande lapso tenha sido o esquecimento da colocação de retrovisores de dupla ação sobre os pára-lamas, fundamentais para que o motorista observe a passagem de alguma criança diante do veículo. O Aquarius, nome do escolar da Thamco, to-

dava, agradeu pelo que mostrou a mais que as outras encarregadoras.

A licitação será aberta diretamente pelo Ministério da Educação. Presente à apresentação de 13 de maio, acompanhando o próprio presidente, o ministro José Goldemberg justificou a iniciativa.

“Não sei se esse programa evitará o desvio de recursos pelas prefeituras, mas cada prefeito terá de provar a real necessidade dos ônibus em seu município. Julgamos mais técnico e racional que o MEC adquira os veículos e os re-

passe aos municípios”, disse Goldemberg. Justificativa razoável pela mania dos políticos em transformar investimentos sociais em benefícios pessoais.

Mas o professor Goldemberg não parece ter sido muito feliz ao comparar as cores berrantes dos protótipos: “Foi de propósito que pintamos os ônibus com as cores mais escandalosas que encontramos”, afirmou. Por acaso aquelas são as cores da bandeira nacional. Só.

O escolar da Ford foi montado sobre o chassi B 12 000 e por isso exibe o cofre do motor externo. O formato arredondado do cofre é arte do

A preocupação com a segurança foi o ponto alto do projeto da Thamco, break light, sinaleiras, portas e fácil manutenção



estilista Luiz Nemorino Mora, o mesmo que criou o Corcel. Embora os ônibus com motor fora do salão de passageiros tenham deixado de ser construídos há muitos anos no Brasil (os últimos foram os microônibus Mercedes-Benz torpedado no final da década de 50), a configuração de certa forma se justifica pelo próprio destino desses coletivos, que deverão ser enviados aos municípios mais pobres do país e enfrentar muitas estradas de terra.

A Tecnofibra, de Joinville, coligada da Nielson, produz a parte frontal do Ford B 12000, veículo escolhido para servir de base às jardineiras escolares. A Autolatina investiu exatos US\$ 72 milhões para criar sua nova linha de caminhões, um desenvolvimento iniciado em 1989 para substituir a tradicional linha "F".

A Ford manda à Thamco a parte frontal do seu caminhão, incluindo o pára-brisa, mas sem o teto e o habitáculo. A partir daí a encarroçadora, com fábrica em Guarulhos, na Grande São Paulo, faz a sua parte. Milton Rezende, diretor-superintendente da Thamco afirma que "investimos por volta de US\$ 1 milhão" para desenvolver a nova carroceria.

Tudo começou de um novo caminhão

A jardineira brasileira, inspirada no "schoolbus", ônibus escolar dos Estados Unidos, tem apenas 1,80 metro de altura interna (do assoalho ao teto). Isso porque o escolar da Ford foi pensado para o transporte de "baixinhos", como diria a famosa apresentadora de televisão.

O comprimento total da jardineira é de 10 metros e a largura é de 2,60 metros. Há três portas: uma na lateral direita (na parte dianteira) e duas, de segurança, uma bem ao lado esquerdo do motorista e outra no painel traseiro.

O Marcopolo-Volkswagen. Carroceria Senior sobre chassi 7.90. Pega-mãos são estofados para garantir segurança aos escolares



A carroceria tem cinco janelas escamoteáveis de emergência, dois alçapões e ainda outros itens de segurança, entre eles um sistema de alarme luminoso para sinalizar a abertura da porta. E mais: os 50 viajantes têm cintos de segurança e dispõem de pega-mão estofado. O pára-brisa tem vidro laminado, enquanto os vidros das janelas possuem vidro temperado.

Um dos atributos essenciais da jardineira Ford-Thamco, diz até a concorrência, será o preço. "Sabemos que terá um preço muito competitivo", diz um executivo da concorrência.

A Ford, afirma a mesma fonte, teve uma boa "sacada" ao criar uma opção de ônibus para seu novo caminhão, apelidado, aliás, de "sapão", em virtude de suas formas.

Está em curso uma das piores crises já enfrentadas pelo setor de caminhões. Logo, a escala de produção de um novo produto (que começou a ser desenvolvido em 1989) seria comprometida.

Afinal, a Autolatina pouco investiu para formular uma diversificação. Efetivamente, foram apenas duas mudanças em relação ao caminhão: eliminou-se o feixe de molas traseiro au-

xiliar e instalou-se um novo feixe de molas, com lâminas mais flexíveis para o eixo dianteiro.

"Até uma professora pode dirigir"

O motor do Ford B-12000 é o MWM diesel D-229, de 6 cilindros, potência de 134 cv a 1 600 rotações por minuto. A caixa de câmbio, Eaton FS-4005-A, tem cinco marchas à frente e uma à ré. O diferencial é Rockwell. O sistema de freio de serviço é de duplo circuito a ar - tipo S-came e o de estacionamento a ar, tem molas acumuladoras e válvulas de ação progressiva nas rodas traseiras. Os técnicos da montadora dão destaque especial ao sistema da direção ZF 8095, hidráulico de esferas recirculares. "A direção permite viragem de batente a batente com mínimo esforço, o que torna o veículo fácil de dirigir até mesmo para professoras, como é comum nos EUA".

Os demais veículos produziram um impacto bem menor, provavelmente pelo fato de se apresentarem extremamente espartanos em termos de itens de segurança especialmente instalados para o objetivo de transportar escolares. O Volkswagem-Marcopolo, aliás, teve realmente esta orientação. O chassi 7.90 CO/CE encarroçado com versão microônibus Senior foi concebido para ter um custo 30% menor que seu modelo convencional. Já o Mercedes-Caio também não foge à regra, foi encarroçado com uma versão Vitória. Tanto o Caio como o Marcopolo, contudo, podem ter equipamentos de segurança instalados sem maiores problemas.

Num nível bem inferior estão a arcaica Kombi, da Volkswagem, e a Trafic, van produzida pela Renault argentina e distribuída no Brasil pela General Motors, veículos de estatura e segurança duvidáveis.



Escolar apresentado pela Caio-Mercedes pode transportar até 50 escolares. Os bancos têm encosto de cabeça para aumentar segurança





O avião que se cuida

Paradiso curto segue tendência dos superturismo, feitos para tirar passageiros das empresas aéreas

A Marcopolo encarrou cinco Paradiso de 12 metros de comprimento e 3,85 de altura. A iniciativa segue a tendência mundial de colocar à disposição dos usuários ônibus superturismo, onde o que mais conta é o conforto interno. Os rodoviários de 12 m constituem-se hoje no carro padrão europeu. Curto sobre seus dois eixos, o carro impressiona por sua imponência, além de ser extremamente ágil, próprio para curvas de pequeno raio.

Os carros em questão foram encarrouçados sobre chassi B 10 M da Volvo, embora segun-

do Jaime Pasini, gerente de Vendas da Marcopolo, em breve será possível o encarrouçamento sobre a nova plataforma Mercedes-Benz e o chassi Scania. "Nossa preocupação fundamental é obedecer à Lei da Balança", diz Pasini.

Nesses termos, o novo Paradiso é exemplar. O seu encurtamento provocou a adequação do projeto. A saída diminuiu de 1 430 mm para 1 280 mm e a altura de 4 300 mm para 3 850 mm. "Este veículo corresponde à tendência atual na Europa e até no Brasil, já que o volu-

me de passageiros tem diminuído", diz Pasini. Apesar de circunstancial, o nível de ocupação dos rodoviários baixou muito e os empresários começam a repensar sobre a capacidade ideal dos veículos.

"Atualmente níveis de ocupação de 60% são considerados bons e a moda de pedir carros de 50 lugares está perdendo lugar para os de 46 assentos." Pasini é de opinião que já está em curso uma crescente preocupação com o nível de serviço e a qualidade de transporte, através da oferta de veículos com maior espaçamento entre bancos, serviços de bar, ar condicionado central etc. "O superturismo está caminhando para um carro padrão com capacidade entre 42 a 46 lugares apenas."

O resultado global deve ser auspicioso. Em virtude de sua constituição mais acanhada o veículo é naturalmente mais reforçado, mais leve e cerca de 10% mais barato que o carro convencional. Até o nível de ruído segue a norma ISO, apresentando resultados de 68 db na parte da frente do veículo e 74 db na traseira, graças à isolamento antiaústica feita por material que une espuma vulcanizada a uma proteção em lençol de chumbo. "Este é o veículo certo para 'roubar' passageiros dos aviões", acredita Pasini. À primeira vista não há qualquer dúvida. ■

EXISTEM DUAS MANEIRAS DE EVITAR UMA RETÍFICA FORA DE HORA:



DEIXANDO O SEU VEÍCULO PARADO PERDENDO DINHEIRO, OU...



■ CARROCERIAS ■

urbanos e 6 rodoviários nas suas instalações, mas a partir de junho a empresa orienta todos os seus esforços para a fabricação exclusiva de ônibus urbanos. Carlos Aquino deixa a Moveva para assumir a diretoria Executiva da nova Aratu. Antonio Camelo responsabiliza-se agora exclusivamente pela diretoria Industrial.

“Nossa meta para este ano é chegar a 20 carros/mês — diz Aquino —, e expandir inicialmente as vendas para o interior da Bahia e Sergipe.” As instalações da Aratu, a partir de agora, serão usadas unicamente para a fabricação de carrocerias novas. “As reformas passarão a ser feitas num outro prédio de 2 mil m² próximo à empresa.”

A intenção do novo diretor é buscar lucro e crescimento. “Hoje a empresa não deve nada à ninguém, mas também não tem lucro. Este deve ser o nosso objetivo”, diz. Também a produtividade será incrementada, pois a produção deverá dobrar e o quadro de funcionários crescerá entre 30 a 50% apenas.

Os investimentos serão direcionados à compra de máquinas e equipamentos, para industrializar de vez a produção, e o treinamento intensivo dos funcionários, buscando incrementar a qualidade do produto. “A expansão da Aratu permaneceu encubada durante 22 anos, chegou a hora do crescimento”, confia Aquino. ■

Made in Bahia

A Aratu, de Salvador, profissionaliza sua diretoria e promete dobrar a produção até o final deste ano

A Aratu, encarroçadora com sede em Salvador, está dando os primeiros passos para a ampliação de suas atividades. Até agora administrada periodicamente por um dos seus cinco sócios, a empresa adota uma nova filosofia, tendo como meta o crescimento.

Com presença marcante na frota de ônibus urbanos de Salvador, a profissionalização da diretoria da Aratu visa a expansão da empresa no nordeste brasileiro.

Encarroçando chassis de maneira artesanal

é formidável o acabamento conseguido pelos 90 funcionários da empresa. O carro-chefe da Aratu hoje é o Piatã, um veículo robusto e integrado por várias soluções agradáveis aos olhos do empresariado do transporte urbano. O piso firme, as laterais uniformes, a configuração dos bancos, o estilo do cofre do motor são marcas registradas das carrocerias Aratu, certamente herança de sua própria sociedade integrada por empresários do ramo.

No ano passado a Aratu produziu 114 carros

INSTALANDO UM SISTEMA VIGIA DE PROTEÇÃO AUTOMÁTICA DE MOTOR.



Se você não quer perder dinheiro com uma retífica fora de hora, está na hora de instalar um **SISTEMA VIGIA DE PROTEÇÃO AUTOMÁTICA DE MOTOR**. Dotado de sensores ultra-sensíveis, **VIGIA** detecta em segundos alta temperatura ou baixa pressão de óleo e corta automaticamente o funcionamento do motor, evitando maiores danos. Seu painel é de fácil leitura e dispõe de dois contatos metálicos que em caso de emergência ao serem

tocados simultaneamente, liberam o funcionamento do motor para que o veículo seja estacionado em segurança. Este equipamento foi desenvolvido para todos os tipos de motores, **Inclusive estacionários**.

Por tudo isso, não fique aí parado, perdendo tempo e dinheiro. Instale na sua frota o **SISTEMA VIGIA DE PROTEÇÃO AUTOMÁTICA DE MOTOR**.

S I S T E M A



O MÁXIMO EM PROTEÇÃO



NEVA-COLVEN INDUSTRIAL LTDA.
R. Anhaia, 982 - CEP 01130 - São Paulo - SP

Balança, mas não cai

Na corda bamba, empresas negociam preços, reduzem oferta, diversificam e esperam a crise passar

Ligia Maria Cruz



Foto: Márcio Spatalara

As empresas do setor de fretamento e turismo estão passando por dificuldades e sofrendo há algum tempo com as agruras do mercado e as dificuldades conseqüentes dos diversos planos econômicos frustrados. Ainda bem que as empresas do setor não têm apenas uma bala na agulha.

De um lado a gula recessiva abocanha impiedosamente os quadros funcionais das indústrias, que também registram baixas na produção, e de outro os clandestinos proliferam por todos os cantos do país, com propostas kamikazes — até porque eles são meros oportunistas e não pensam em renovação de frota etc. Em outras palavras eles estão praticando dumping no mercado e obrigando empresas sérias a trabalharem sem fôlego, empatando custos operacionais e faturamento para não perderem seus clientes cativos. É uma vergonha, mas no salve-se quem puder e na falta de regras pre-

valece a lei do mais forte ou do mais esperto.

Contudo os empresários do setor são unânimes ao assumir a “mea culpa” diante da situação: falta união e um *lobby* saudável para organizar e brigar pelas empresas. Desse jeito o fretamento brasileiro nunca vai chegar a ser uma “Europa”.

Mas se crise foi “feita” para derrubar a casa e construir de novo, o setor, que já tem algumas décadas de existência consolidada, desde que o célebre Tite começou a mobilizar a categoria, já é tempo de estruturar esse segmento, diversificar e começar a “vender”.

O próprio Tite da empresa Pato Azul, combatente veterano, afirma que esta crise tem funcionado como um termômetro, pois assim se pode avaliar a atual situação da sociedade. “A queda no transporte de funcionários e no turismo por ônibus revela que as indústrias estão reduzindo muito seus quadros”.

Em Manaus, por exemplo, a situação é bastante crítica segundo Lucio Flávio M. Oliveira, diretor da empresa São Jorge e do Sifretam, o sindicato que representa as empresas que atuam no distrito industrial da capital amazônica. As vendas da zona franca despencaram brutalmente e levou as indústrias a baixarem a produção e demitir em massa. O saldo até o momento é a paralização de 600 ônibus aproximadamente. Isso sem falar que a virose clandestina também ataca por lá, disputando o mingaço do filão com as operadoras de fretamento tradicionais. Nem mesmo as pressões do Sifretam junto aos órgãos competentes do Município tem coibido essa prática. O pior de tudo é que o desemprego deve aumentar pois para cada ônibus há uma média de três funcionários, o que significa que 1800 destes já estão na rua por conta da ociosidade da frota. Para Lucio Flávio um enxugamento do setor será inevitável.

Na região de Ribeirão Preto, SP, sede da famosa "Califórnia brasileira" que espantava a recessão, a crise já deu o ar da graça. Se o transporte de funcionários anda mirrado, o turismo, por sua vez, nem se fala. "Há pouco dinheiro em circulação e a insegurança econômica leva aqueles que movimentam o setor de turismo — aposentados e trabalhadores — a dirigir sua poupança das férias para outras prioridades", comenta José Luiz Felício, diretor da Viação Passaredo e presidente do Sinfrepas - Sindicato de Fretamento de Passageiros de Ribeirão Preto.

Para ele a situação piora quando a guerra dos preços — uma batalha muda que tomou conta deste mercado — violenta a planilha de custos das empresas e inviabiliza a renovação da frota. "É uma guerra desleal porque as empresas registradas, que honram com suas obrigações, não têm condições de concorrer com os clandestinos", reclama. "Lamenta-se apenas que até lá os carros estarão envelhecidos e ultrapassados, os prejuízos aumentados, o desemprego elevado, a qualidade ameaçada enquanto a sonegação de impostos se prevalece da impunidade".

Para não deixar a peteca cair e diversificar a sua atuação o empresário está implantando uma linha executiva de Ribeirão Preto até a capital paulista, com um serviço de alto nível e carros confortáveis, uma proposta que sem dúvida será sacramentada pelo usuário que exige conforto e tratamento personalizado.

A recessão fica, todavia, mais evidente em distritos industriais como o do ABC paulista, onde o desemprego é uma fatalidade. A Caty Rose, uma das operadoras, desde o agravamento da crise já teve linhas de transporte cortadas inteiramente. "Meus cálculos indicam uma queda, em dólar, de 30% do que a empresa realizava há sete meses atrás", contabiliza Celso G. Gutierrez, diretor da empresa, que profetiza um



Crise elevou ociosidade das empresas a 30%



Para Tite, a causa das dificuldades vem da falta de união da categoria e da inexistência de um lobby saudável



Felício: "A situação piora com a guerra de preços, que inviabiliza a renovação da frota e a competitividade das empresas legais"

fim um pouco dramático para essa recessão.

"Ela vai se esgotar em si mesma sem alcançar nenhum resultado positivo. Enfim mais uma experiência ineficiente deste governo." Enquanto isso não acontece, a Caty Rose negocia seus contratos até o limite, e o limite é o empate de custos e receita. "Não estamos comprando carros com programação, só por oportunidades e muito restritas", diz Gutierrez. Para o executivo a saída é esperar o reaquecimento do mercado, pois não adianta pulverizar recursos e perder na qualidade. Mas, se a categoria se organizasse seria muito melhor: "É preciso mais consciência de que a união dos empresários vai derrubar os oportunistas", ensina.

A mesma situação de empurrar com a barriga e despistar a crise com os artifícios da negociação e a racionalização também é a realidade de outras operadoras de fretamento do ABC: a Yara Turismo e a Kuba.

Para Eduardo Kuba, diretor da Yara Turismo, a ociosidade acompanha a média de todos os operadores da região — 30%. Mas isso não significa que a empresa está se dando por vencida. "Estamos adequando a frota à real situação e renovando os carros para racionalizar custos de manutenção e garantir a qualidade do serviço", explica. Com essa lógica simples aliada ao estudo de caso a caso, a Yara espera por melhoras.

Já a Kuba, que atua exclusivamente no

transporte de funcionários, também está diminuindo frequências de transporte devido à desativação de turnos nas indústrias. "O segundo semestre vai ser melhor", alega Sérgio Kuba, que adota como sistema anti-recessão uma fórmula conservadora e eficaz: só compra com recursos próprios e apela para o consenso nas negociações.

Só quem não tem se arranhado muito com a crise é a Pato Azul que optou pela diversificação de setores de atuação para não depender de um único segmento da economia. "Deixamos de crescer, enxugamos, mas estamos trabalhando", diz Tite, defendendo a velha arte de vender. "É hora do setor de fretamento, no segundo semestre vai dar para programar compras, o único problema é a falta de um financiamento próprio para o setor. O ideal é um prazo de 30 meses e juros de 10 a 12% a.a. Mas, afóra o empenho dos empresários em perpetuar seus negócios, garantir qualidade e diversificar — como a Dona Cida da Panorama que está ampliando sua atuação na Europa (veja matéria nesta edição) — entre outros empresários criativos e corajosos — o senhor Girelli apela novamente para a importância de uma classe forte e unida. "Da criação da Carta Sindical para cá muita coisa aconteceu, pena que tem gente agindo ainda como dono de empresa e não como empresário. Assim o saneamento será inevitável", comenta. ■

AGENDE-SE EXPOBUS

Você não pode perder a maior feira exclusiva
Entre 17 a 25 de outubro em São Paulo. Serão 35 mil M² de área e



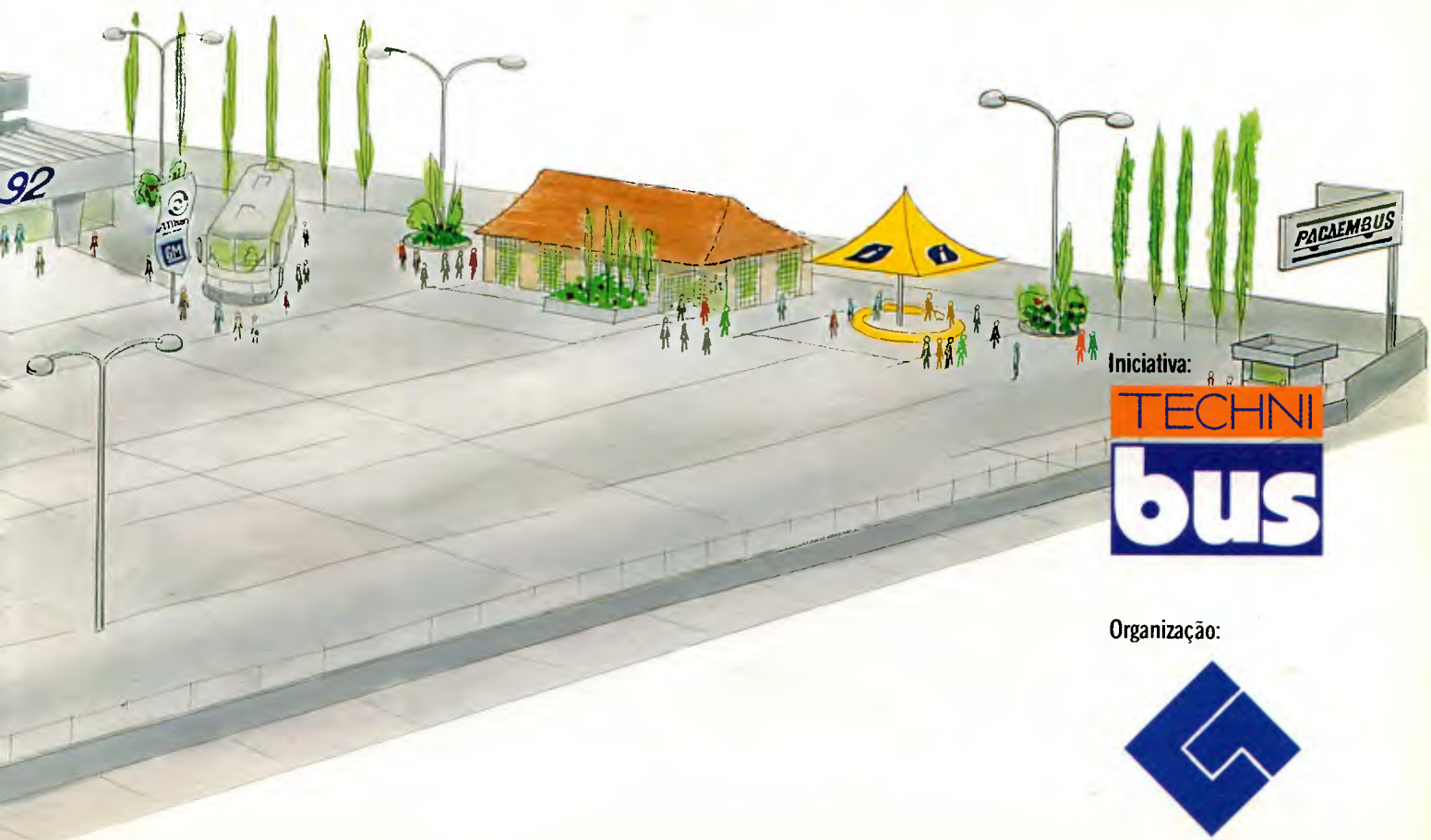
Realização em outubro de 1992.

As marcas que figuram nessa ilustração, foram alguns dos expositores da I ExpoBus, em novembro de 1990.

92

... do mercado de ônibus da América Latina.

55 expositores mostrando o que existe de mais moderno. Não perca.



Iniciativa:

TECHNI
bus

Organização:



Guazzelli Associados Feiras e Promoções Ltda.



Foto: Marco Spataola

Um sistema invejável

Milão possui um sistema gerencial que integra metrô, ônibus, trólebus e bonde com máxima eficiência

Giuseppe Ceccato
(correspondente na Itália)

Estádio de San Siro, no final da disputadíssima partida entre Milan e Gênova um grupo de inflamados torcedores entram num ônibus rumo à estação Central. Eles estão particularmente irritados porque o time do Gênova perdeu o jogo. Para desafogar a ira, eles não encontraram saída melhor que arrebentar tudo o que estivesse pela frente: cadeiras, vidros, cobradores eletrônicos etc. O condutor, assistindo à cena, do próprio volante aciona um botão de alarme e, em poucos minutos, o veículo é cercado por agentes do terminal da ATM (a empresa de transporte de Milão) e por policiais que rapidamente prendem os exaltados.

Todo esse esquema de segurança eficiente e silencioso, só se tornou possível com a implantação de um novo sistema eletrônico de controle operacional implantado há bem pouco tempo. Ele atua através de sensores e rádios instalados ao longo de todas as vias e nos diversos meios de

transporte existentes: nos trilhos do bonde e metrô e também nos trólebus e ônibus. Até o momento esse sistema telecomandado mantém sob controle onze linhas, mas espera-se até 1993 incorporar as 80 linhas de superfície existentes na cidade.

“Com este sofisticado sistema que está interligado a um computador central, podemos

saber a cada momento as posições dos ônibus, trólebus e bondes”, explica Andrea Bonechi, assessor de imprensa da ATM. “Assim, no tráfego intenso, podemos por exemplo desviar esses meios para outras direções menos congestionadas e até mesmo reduzir o tempo de passagem pelos pontos de parada de ônibus. Essa alteração é informada aos usuários através de um display luminoso existente nos pontos que avisa quanto tempo eles deverão esperar pelo transporte”. Já os motoristas têm à disposição rádio comunicadores, além do dispositivo de alarme, o mesmo que fez prender os torcedores exaltados.

Milão é uma grande metrópole italiana que se movimenta através de 1726 itinerários de transporte, distribuídos em 550 km de linhas, integrando metrô, bonde, trólebus e ônibus. Cada um desses meios cumpre o seu papel, colocando Milão numa posição de excelência em toda Europa. O metrô é sem dúvida o mais importante, transportando milhares de pessoas por dia em seus 636 trens (452 máquinas e 184 vagões simples). A sua linha 3, recentemente inaugurada, se encontra a 70 m de profundidade e atua a 71 km/hora, e é considerada a mais avançada tecnologicamente de todo o velho continente. Os seus trens são totalmente comandados por uma central de computador, sem maquinistas. Já os bondes possuem 17 linhas e operam com dois, três ou quatro vagões.



O sistema milanês integra os modais urbanos: ônibus, metrô e VLT



O sistema consegue grande eficiência nos procedimentos de embarque-desembarque graças a uma frota com ônibus de quatro portas. As centrais para descida e as dos balanços para embarque dos usuários

A frota de ônibus possui 1800 carros, dos quais a grande maioria é movida por combustível líquido e distribuída em 99 linhas e a maioria é composta por trólebus que operam em apenas 5 linhas. Dos ônibus convencionais 58 linhas são urbanas e 41 interurbanas e dos trólebus 3 estão no centro e duas nas redondezas da cidade. A distância média entre os pontos de parada é de 315 metros no centro e de 700 metros fora de Milão.

Para movimentar todo o sistema milanês a ATM possui 11700 funcionários, dos quais 50% é composta de motoristas, uma categoria bem treinada e fundamental para atender cerca de 2 milhões de usuários que usufruem diariamente de todos os meios de transporte. Esse movimento, considerado elevado para uma cidade do porte de Milão foi que motivou a construção da terceira linha do metrô.

Contudo, apesar da sofisticação do sistema e das generosas estatísticas, Milão não foge à regra mundial: o transporte urbano lá também sofre os males das tarifas muito baixas para os altos custos operacionais e de investimentos necessários. Por isso, a ATM, empresa nascida em maio de 1931, sob o jugo facista, encontra-se hoje mergulhada em grave crise. No ano de 1990 houve um passivo de 161 bilhões de liras, cerca de US\$ 129 milhões e, no

ano passado, essa contabilidade negativa já alcançou o montante de 190 bilhões de liras ou US\$ 153,2 milhões. Nessa trajetória, a ATM deverá entrar em concordata para não pedir falência. A solução para o impasse exige medidas energéticas.

“Isso somente será possível com a redução do número de funcionários e também dos investimentos diz o assessor. Por outro lado será inevitável um aumento tarifário. “Hoje o bilhete mais comum custa mil liras, ou cerca de US\$ 1”, completa o técnico.

A ATM arrecada com a venda de bilhetes e os vários carnês (veja box) somente 27% da receita anual. O restante da verba necessária para movimentar o sistema e pagar os funcionários vem do Fundo Nacional dos Transportes e da prefeitura de Milão.

Apesar da crise, Milão tem o sistema de transporte que melhor funciona em todo país, Cida-

des importantes como Roma, a capital, e Napoli operam no limite de sua capacidade e estão estranguladas. Antevendo os problemas, a prefeitura de Milão já se empenhou na criação de um meio para desencorajar o uso do automóvel na região central da cidade. Trata-se de uma carta de crédito, similar à carta orange, que representa um passe livre para utilização dos estacionamentos construídos pela ATM ao lado dos pontos iniciais de transporte coletivo. Uma solução interessante que custa para o



Pontos de parada: envidraçados, iluminados e com mapeamento

usuário 10 mil liras ou cerca de US\$ 9. A cada uso, a carta diminui automaticamente seu poder de validade, tal como ocorre no sistema de

Usuário milanês é privilegiado

Se a situação da gerenciadora de transportes de Milão não é das mais confortáveis, já o cidadão milanês é contemplado por diversas formas de pagamento tarifário. O principal e mais utilizado meio é o bilhete que vale por 75 minutos e custa mil liras, cerca de US\$ 1. Assim o usuário utiliza qualquer sistema, apenas introduzindo o seu bilhete nos cobradores eletrônicos e fazendo suas viagens até que os 75 minutos se esgotem e a última maquininha o engula. Caso o usuário tenha uma utilização maior do sistema há disponível um talão de onze bilhetes por 10 mil liras ou US\$

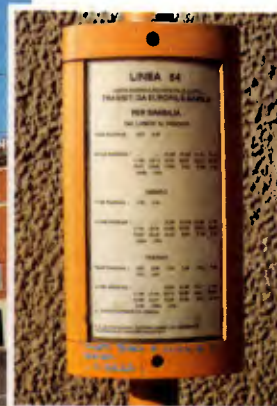
10 e o carnê semanal válido para duas viagens ao dia, que custa 5200 liras ou US\$ 4,5.

Além disso, há outras modalidades denominadas de carnês especiais que contemplam os usuários que usam o sistema em larga escala ou ainda segundo sua condição: estudantes, aposentados, idosos e inválidos. Os carnês semanais valem de segunda a domingo e custam 10 400 liras, US\$ 10; e os anuais que custam 400 mil liras ou cerca de US\$ 400. Para os estudantes há o carnê mensal econômico que vale 20 mil liras ou US\$ 19, o diurno; e 10 mil liras ou US\$ 9, o noturno. Há ainda o carnê diário por 3500 liras ou

cerca de US\$ 3,00. Resta escolher

Os idosos possuem carnê mensal, onde os homens acima de 65 anos pagam 19 mil liras ou US\$ 18 e as mulheres acima de 60 anos, 19 mil liras ou US\$ 18. Finalmente, há o carnê quinquenal para aposentados, com custo mínimo e para os inválidos que é totalmente gratuito.

Com todos esses privilégios, o usuário de Milão decididamente anda satisfeito. Assim dá perfeitamente para compreender porque a ATM anda mal das pernas, até porque os bilhetes e carnês têm preço fixo e a inflação do país caminha para os 6% ao ano.



telefones públicos na Itália e nos bilhetes de 10 viagens do metrô paulistano, no Brasil.

Porém, para livrar Milão dos males da poluição que se abate sobre os grandes centros, em futuro próximo, a ATM pensa em eletrificar todos os meios de superfície. Atualmente, a redução de gases nocivos à saúde é controlada através dos catalizadores, colocados em todos os ônibus que operam com diesel e derivados de petróleo, e de um carburante especial com

O sistema de comunicação garante aos usuários informações precisas quanto aos horários e itinerários, de acordo com os dias da semana

baixo conteúdo de enxofre. Grande parte das linhas serão dotadas de um sistema integrado onde os veículos operarão enganchados a fios de alta tensão, como já ocorre com bondes e trólebus, mas que possuirão também acumuladores de energia para se desatrelarem dos fios nos trajetos onde a eletrificação é inviável. Para realizar esses belíssimos projetos a ATM precisa de um montante elevado de investimentos, um desafio para quem não nada em ouro. ■

BOLETIM ECONÔMICO NEVA

EM DUAS EDIÇÕES



DIÁRIO



OU SEMANAL

Os discos para tacógrafo representam, há mais de 40 anos, a melhor fonte de informação que o frotista pode ter com relação à economia, segurança e preservação de seus veículos, pois fornecem um controle total sobre as velocidades atingidas, distância percorrida, o tempo gasto no percurso e as paradas, seja no período de 24 horas ou em 7 dias.



R. Anhaia, 982 - CEP 01130 - São Paulo - SP
Tel. (011) 221.6944 - Fax (011) 221.0266

DISCOS NEVA PARA TACÓGRAFOS. FAZENDO ECONOMIA PARA VOCÊ.



Zero no transporte, dez na escola

Para facilitar o acesso à educação, Conchas implanta a tarifa zero.

Muita gente duvida que o transporte urbano com tarifa zero seja possível de se implantar, especialmente depois que esse "bicho papão" andou assombrando a capital paulista e outras cidades de médio e grande portes, no início da atual gestão. Porém, na pacata Conchas, cidade de forte tradição agropecuária, distante 150 km de São Paulo, essa prática é assunto rotineiro que não assusta ninguém.

Obviamente, guardando as devidas proporções, isso só tem sido possível porque Conchas não possui gigantismos em nenhum aspecto, a não ser nas boas idéias. Possui 452 mil m² de área e 15 mil habitantes, dos quais 70% residem em área urbana e 30% na rural. Mesmo os esforços da prefeitura para atrair indústrias, com apelo à implantação da hidrovía do Tietê,

que banha a cidade e pode baratear fretes, o crescimento deve vir devagar.

Conchas, com sua brejeirice interiorana, todavia possui um arrojado programa administrativo que praticamente erradicou o analfabetismo e onde o sistema hospitalar é gratuito e ninguém anda a pé. O transporte, a educação e a saúde formam o tripé que consagra a atual gestão no conceito popular. Uma fórmula básica dos palanques, mas levada a sério pelo prefeito Paulo Nunes de Almeida.

Para ele, nenhuma das áreas da administração é estanque e todas as decisões têm o aval popular. "Na nossa concepção, sociedade moderna precisa ter educação e para ter acesso às escolas a comunidade precisa de transporte", explica. Levando à frente a meta de promo-

ver ao máximo a educação básica às crianças e adultos, a prefeitura resolveu criar facilidades de acesso e locomoção a todos os estudantes dentro e fora do município. Daí surgiu a idéia de implantar a gratuidade tarifária.

A última tarifa cobrada no início deste ano era de Cr\$ 50,00, uma maneira simbólica de fazer a comunidade se responsabilizar pelo serviço. Depois foi dada a gratuidade aos estudantes, aos idosos e por fim toda comunidade foi beneficiada.

Mas qual o segredo para tudo se resolver sem conflitos? A principal razão é que a própria prefeitura é a gerenciadora do serviço na cidade que compreende uma frota de 7 ônibus, entre urbanos e rodoviários — com idade média de 10 anos —, 3 kombis e 3 taxis. A única operadora privada que atuou na cidade desistiu devido aos elevados custos operacionais, a problemas de sazonalidade e ao IPK muito baixo na média diária.

Como a administração municipal divide com a comunidade seus problemas, inclusive informações sobre receitas e despesas, não foi difícil chegar à essa solução

A prefeitura transporta hoje uma média de 400 passageiros/dia em 6 itinerários e em frequências de horários também definidos junto à população. A manutenção é feita por mecânicos da prefeitura e os motoristas recebem um salário de Cr\$ 250 mil por mês (em abril).

Como a cidade não tem universidade, os 70 estudantes deste nível se deslocam para as cidades vizinhas de Itapetininga (78 km) e Tatuí (40 km) também em ônibus com tarifa zero. São dois carros diários, um para cada local. Tudo isso computado, o município gasta com transporte 10% de sua receita mensal, o que equivale a Cr\$ 15 milhões, montante que é diluído entre o IPTU e o ICM. Para o prefeito Paulo Almeida isso é pouco perto do que a educação deverá representar para o futuro da cidade. ■

DISTRIBUIDOR
FANAVID



Vidrônibus Nordeste

Agora você tem todos os tipos de vidros para ônibus bem perto de sua empresa. A Vidrônibus acaba de inaugurar sua filial Norte-Nordeste em Salvador e pode-lhe atender com maior agilidade, proporcionando também uma grande economia em custo de transporte.

A partir de agora, portanto, esqueça a preocupação em manter grandes estoques de vidros porque a Vidrônibus está pertinho de você. Rapidez na entrega e preços competitivos, você sabe, é com a Vidrônibus.

Filial Nordeste:

Vidrônibus Comércio de Vidros para Ônibus Ltda.
Rua Djalma Dutra, 123 - Salvador, BA.
Tel/Fax (071) 244-1093

Vidrônibus Comércio de Vidros para Ônibus Ltda.
Av. Nossa Senhora do Ó, 261
Bairro do Limão - Cep 02715
Tel: 857.8655 Telex: 25605 Fax: 266.9971



Foto: Marcelo Spalivara

Você tomaria esse ônibus?

Temos 31 milhões de analfabetos, clientes potenciais de nossas linhas, mas ninguém se importa por eles.

Alexandre Ramos e Jorge Sales

Para um analfabeto qualquer traço pode significar uma letra. Apesar de parecer banal, isso serve para exemplificar o principal método de identificação das linhas de ônibus usado pelas pessoas que não sabem ler: a memorização de caracteres. Além da lotação e da tarifa inacessível para muitos, é provável que esta seja uma das principais razões porque 32% dos deslocamentos dentro da cidade de São Paulo se realizem a pé.

O analfabetismo assola cerca de 44% da população brasileira com mais de 60 anos e é mais crítico quanto maior a faixa etária. A média da taxa de analfabetismo no Brasil hoje alcança 21%, segundo dados do IBGE. Uma massa de 31 milhões de brasileiros, não incluídos nesse número aqueles que sabem assinar, e mal, o próprio nome, pois são considerados formalmente alfabetizados.

Para conseguir achar seu destino ele geralmente tenta localizar o ônibus certo pela cor, carroceria ou algum aspecto diferenciado da companhia que cumpre o itinerário. Mas, se essas diferenças desaparecem, o jeito é pedir auxílio para alguém, quase sempre com a ajuda de um papelzinho que contenha os dados corretos, sempre anotados em letra de forma.

Ivanete Pereira, 38 anos, doméstica que trabalha na Lapa e mora em Osasco, município vizinho de São Paulo, tem que tomar duas conduções para chegar em casa. Como faz o mesmo trajeto todos os dias, não encontra maiores problemas para retornar do serviço no final da

tarde. Todavia a coisa se complica quando por uma razão qualquer é obrigada a utilizar ônibus de outras linhas: "O negócio é pedir ajuda, mas se eu estiver sozinha, o jeito é ter paciência e esperar alguém".

Além de contar com a boa vontade de outras pessoas, os analfabetos recorrem a outro expediente, observar a cor dos ônibus. Isso não resolve totalmente o problema, já que no Brasil geralmente veículos de uma mesma empresa apresentam diversificação de linhas e é comum a sobreposição de itinerários. De qualquer maneira a cor é um fator simplificador, pois o analfabeto concentra sua atenção nos caracteres da numeração de apenas uma empresa.

O baiano Valdir Ferreira de Souza, 32 anos, mora há dez anos na capital paulista e toma qua-

tro conduções por dia. "Acho que a prefeitura devia simplificar o transporte e não complicar. Quando os carros eram pintados com cores diferentes era muito mais fácil tomar condução", reclama ele da padronização de cores estabelecida com a municipalização, que paliativamente colocou uma letra estilizada em cores que nem os próprios alfabetizados sabem para que serve.

O mesmo problema surgido com a municipalização afeta também ao pernambucano Jorge José Andrade, 22 anos. "Agora ônibus só em último caso" — reclama —, prefiro ir de trem e andar o resto a pé." Além de andar sempre acompanhado do papelzinho, Jorge diz que "se os carros não fossem todos brancos seria mais fácil pegar o veículo certo".

O paulista Armando Pereira Rodrigues, 21 anos, já havia decorado a cor da linha que o levava ao trabalho, mas com a mudança sua vida está ficando cada vez mais difícil. "A sorte é que alguns ainda não foram pintados. Para não errar o caminho deixo passar todos os brancos e só tomo os pintados na cor que conheço", diz Rodrigues.

E pior, até mesmo o nome das empresas tiveram o corpo das letras diminuído não sendo nem um pouco visível à distância. Um código de cores foi implantado, com a pintura de uma pequena faixa na dianteira e de um M na lateral. Detalhe: até agora ninguém explicou o que significa tal coisa, não há nenhuma referência do sistema para analfabetos ou não.

"Deixo passar os brancos e só pego os coloridos"

Entretanto, além de todas essas dificuldades, os letreiros são de difícil visualização até para os alfabetizados. Muitos são tortos, apagados e com iluminação deficiente. Isso complica sobremaneira a vida dos, digamos, semi-alfabetizados, normalmente pessoas que acompa-

Dona Ivanete sofre na hora de pegar a condução quando a linha pertence a uma empresa já municipalizada. Ai não tem jeito, ela tem que pedir ajuda a alguém. Quando está sozinha pior: tem de esperar primeiro por um companheiro de ponto de ônibus





Dona Adélia teve de decorar o desenho do número da linha que usa. Quando sai da rotina não tem dúvida: abre o jogo e pede auxílio expondo sua condição. Ao centro os municipalizados, cara de um e focinho do outro

nam os analfabetos aos pontos de parada. A cearense Sebastiana Neves do Nascimento estrila: "Aqui em São Paulo tudo é longe e até minha prima Marilsa tem dificuldade". Já a baiana Nildete Lima, quando tem que sair da rotina chama sua tia para acompanhá-la ao ponto. "Ela também não sabe ler, mas conhece a cor das linhas que vão para qualquer bairro", admira-se Nildete. Sua alegria durará até a municipalização total das linhas.

Segundo os especialistas soluções existem, mas o problema é que cada administração acha a sua solução melhor que a anterior, o que acaba por aumentar ainda mais a confusão. É patente, contudo, que cores diferenciadas e caracteres simples são o caminho.

—, os projetos são feitos, gasta-se dinheiro público, mas não são levados à frente." O próprio Cardoso teve um exemplo do quanto pode ser útil um projeto deste tipo. Quando foi à Europa, em fevereiro, utilizou um mapa para turistas e usuários desenhado originalmente em 1953. "Isso é respeito para com a população", afirma, mostrando o mapa em questão.

O problema sempre foi negligenciado

O projeto paulistano de 1978, implantado pelo CET, DSV e SMT tinha grande preocupação com a orientação para os usuários de ônibus e veículos em geral. A cidade foi dividida em sete setores distintos e a cada um deles correspondia uma cor. A parte inferior dos ônibus (saia) de cada região tinha uma faixa de 90 centímetros com a cor respectiva, o que simplificava o trânsito de uma região para outra, mesmo à noite. A prefeitura, na época, fez ampla distribuição de folhetos e divulgação através da mídia e até mesmo nos mapas cores e códigos foram criados. Tudo em cima do figurino. Mas o desgraçado do figurino político é outro.

Segundo João de Deus Cardoso, programador visual formado pela USP, com experiência de 25 anos na área, já foram feitos projetos profissionais e que tinham tudo para dar certo. A própria prefeitura de São Paulo adotou um deles, em 1978, tomando como base projetos semelhantes desenvolvidos em Londres e Paris. "Mas nenhum deles teve continuidade", lamenta Cardoso.

"O maior problema é a falta de seriedade dos governantes para com o povo — desabafa ele



Saia colorida, solução abandonada por política

Um drama para 31 milhões de brasileiros

Tomar um simples ônibus pode parecer uma tarefa de dificuldade mínima, mas para mais de 31 milhões de conterrâneos deslocar-se através de uma cidade gigantesca como São Paulo, ou de tantas outras, pode transformar-se em pesadelo, em horas e horas perdidas e a um desgaste tremendo.

O analfabeto, além de conviver com a superlotação dos coletivos, sofre mais ainda com a angústia e o sentimento de estar sempre perdido e na dependência da boa vontade alheia. É ele também quem mais sofre com a tarifa real e o medo de "pegar" a condução errada.

São eles os trabalhadores de salário mínimo e são eles que mais se apavoram a cada aumento da tarifa, pois vêem assim comprometido o salário. Entre os 31 milhões de exem-

plos achamos alguns, mas que já deixam claro que algo precisa ser feito por eles. Pelo menos por respeito.

Dona Adélia Barbosa Vivença, 67 anos, uma portuguesa que está há 40 anos no Brasil nem sempre usa ônibus, mas quando é indispensável toma sempre a mesma linha, a 825. Moradora da Barra Funda, em São Paulo, ela gravou o número da linha que liga aquele bairro ao centro da cidade.

Quando vai para outro lugar, porém, dona Adélia não se faz de rogada e assume a condição de analfabeta. "Digo que não sei ler e pronto". Dentro do ônibus ela pergunta novamente onde deve descer para o cobrador ou motorista. Até agora ela teve sorte, ninguém a ensinou errado. "Vivi muito tempo na roça, não tive oportunidade de aprender, agora está muito tarde e não faz muita diferença", ressignifica-se.

Josino da Silva, 62 anos, veio do interior da Paraíba em 1979 para trabalhar na roça também. "Nunca fui à escola no Nordeste e, aqui

em São Paulo, também não tive oportunidade de aprender a ler", afirma Josino. Quando é obrigado a tomar ônibus Josino usa de um artifício simples: o faz sempre acompanhado de um de seus seis filhos ou da mulher, dona Veridiana, que "sabe ler um pouquinho".

Certa vez, sozinho, Josino se aventurou a ir até o centro de São Paulo. Perguntou e foi parar no lugar errado. Foi dar no centro de Guarulhos cidade vizinha à sua Bonsucesso, também na grande São Paulo. "Tive que perguntar para um monte de gente e assim mesmo muitos me ensinaram errado. A gente não deve confiar em qualquer um. Foi uma dificuldade", diz ele.

Já Waldecir Júlio Chagas, motorista da Viação Brasil Luxo, diz que é muito difícil identificar o passageiro analfabeto, pois geralmente as pessoas não assumem essa condição. "As pessoas têm vergonha de dizer não sabem ler. Na maioria das vezes dizem que estão com problemas de visão, outras só perguntam se passa na rua tal ou bairro tal".



Um castigo à eficiência

Decisão do ministério da Economia suspende por seis meses empréstimos às estatais, mesmo às lucrativas

A intenção até que é boa, mas a falta de medidas põe tudo a perder. É isso que se pode depreender da iniciativa do ministro Marcílio Marques Moreira, da Economia, em suspender por seis meses os empréstimos às estatais, mesmo sob a categoria de excepcionalidade.

A medida generalizadamente parece acertada, mas particularmente afeta o planejamento daquelas raras estatais que têm se esforçado

na prática de enxugar custos, obrigando-se a ser eficiente e buscando o lucro como resultado derradeiro.

No setor de transporte urbano, especialmente, a possibilidade dessa diferenciação entre estatais podres e estatais sadias havia estimulado a animação de empresas como a CTC de Fortaleza e cutucado os brios de tantas outras, que apoiadas na correção da administração e pro-

atividade de seus quadros, prestes a também pedir empréstimos com base nessa cláusula. Entre elas a CTU de Recife, também trilhando os caminhos do lucro.

No começo de maio, todavia, um empréstimo do BNDES de US\$ 3,1 milhões já aprovado para a CTC de Fortaleza foi retido, com base no ato do ministro. Sobrou para a CTC o estrangulamento de seus planos e o adiamento da compra de 30 novos, e necessários, ônibus.

Para o presidente da CTC, Antonio Magalhães Neto, essa decisão é um castigo para as estatais que entraram nos eixos. "É preciso estimular a eficiência e não penalizá-las", diz Magalhães com toda razão. Mesma opinião tem Adilson Wanderley, novo presidente da CTU de Recife, que completa: "ainda mais nós, que temos que ser verdadeiros artistas para nos livrarmos, todo dia, dos pedidos dos políticos, que, positivamente, ainda vêm a empresa pública como um cabide de empregos".

De fato, a cassação desse prêmio às estatais que conseguirem se emendar num mar de ineficiência é um fator de desestímulo ao crescimento desse pequeno grupo. Está certo que gastar conforme as receitas, não ter excesso de funcionários e buscar o lucro não é mais que obrigação, mas nivelar todos como ineficientes não está correto. Empréstimos são feitos para auxiliar quem paga suas contas em dia. ■



A maior variedade de peças e acessórios para carrocerias de ônibus você encontra na Só Ônibus.

O distribuidor que lhe garante entrega imediata e os melhores preços do mercado. Peças e acessórios de todas as carroçadoras brasileiras e uma frota de 12 veículos para que você receba o mais rápido possível o seu pedido. São 1.350 m² de estoque com milhares de itens e um atendimento rápido e cordial.

Representantes em todo Brasil.
Mais de 1.000 clientes cadastrados.

Porto Alegre incorpora ônibus Padron à frota

A modernização da frota conta com a operação de veículos Padron, o que tem incrementado a qualidade dos serviços

A aposentada Marilda dos Santos, 63 anos estranhou o conforto do novo ônibus que tomou em 13 de fevereiro passado junto à estação Mathias Velho, do trem metropolitano. Ela, que vai à Porto Alegre, distante 20 quilômetros da vila onde mora, a Mathias Velho, em Canoas, cidade de 400 mil habitantes e uma espécie de "dormitório" da capital nunca tinha andado num veículo "Padron", que chegou para o transporte coletivo urbano de Porto Alegre, capital gaúcha e para as empresas operadoras do transporte coletivo intermunicipal da Região Metropolitana junto com um programa de renovação da frota financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

"O então chefe de Gerência de Transportes Metropolitanos da Fundação Metropolitana de Planejamento, engenheiro Luís Alberto Spina esteve num congresso de transportes em Belo Horizonte e lá ficou sabendo que o BNDES tinha verba para financiar frota. Nós nem sabíamos disto" conta o diretor-presidente da Viação Canoense S/A (Vicasa) Osório Biazus, a primeira empresa a entrar no programa e a adquirir ônibus tipo Padron para transporte de passageiros." Notamos que o pessoal gosta mesmo destes novos ônibus" comenta Alexandre Biazus, filho de Osório, e um dos diretores da Vicasa. Num primeiro lote, a Vicasa comprou 18 ônibus tipo convencional e 5 Padron, financiados pelo BNDES.

Osório Biazus lembrou que o engenheiro Luís Alberto Spina assim que retornou do congresso de Belo Horizonte em 90, reuniu os empresários na Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado para expor o projeto. "Fizemos uma proposta principalmente sensibilizando o BNDES para a integração que fazemos entre os moradores dos bairros de Canoas e o trem metropolitano e o financiamento veio sem qualquer dificuldade" lembrou Osório Biazus. Disse ele que na época ficou até surpreso, positivamente. "Colocamos os cinco primeiros Padron em vias com pavimentação porque não são ônibus para se

colocar em vias com calçamentos irregulares ou sem pavimentação" disse, lembrando ser este tipo de veículo, com suspensão pneumática, muito "sensível". Osório Biazus, um transportador de 60 anos e que dirige a maior empresa da Região Metropolitana de Porto Alegre — com cerca de 300 ônibus — deu início a um programa de renovação de frota. Depois dele, outras empresas, que atuam também em outros municípios ligando-os com Porto Alegre pediram financiamentos do BNDES. É o caso das empresas Central e Sogil. A primeira liga cidades como Novo Hamburgo (pólo calçadista) com Porto Alegre e a segunda o município de Gravataí. As duas habilitaram-se ao mesmo financiamento e já estão com os veículos Padron sendo encarregados junto à fábrica de carrocerias Marcopolo, em Caxias do Sul.

A Sogil, por exemplo, entrou no financiamento para a compra de 12 destes novos veículos enquanto que a Central foi mais ousada, pediu 36 veículos.

A Vicasa tem planos para renovar a frota e colocar mais veículos Padron. Reclama, porém dos preços. Segundo Biazus, enquanto um veículo convencional, custava cerca de Cr\$ 180 milhões um Padron não ficava por menos de Cr\$ 290 milhões. "O Padron é um veículo muito bom, mas muito caro para os nossos padrões tarifários" informa ele.

De qualquer forma, a Vicasa comprou 73 carros em um ano, 18 deles do tipo Padron e 11 veículos "articulados".

Osório Biazus disse que a frota de toda a região metropolitana vem tendo um grande impulso de renovação. Assim, disse ele, no período entre janeiro de 1991 a março deste ano entraram 288 novas unidades nas nove empresas que operam o transporte coletivo entre Porto Alegre e os municípios vizinhos. "É uma renovação de 20%" no período de 13 meses, disse Biazus. A Vicasa, segundo informou, além dos 73 novos veículos, colocou mais 10 dos anos de 88 e 89. ■

COLUMBIA 2007: O FUTURO CHEGOU



COLUMBIA 2007

Columbia 2007 é uma válvula projetada para operar cilindros de ação dupla ou simples com comando por alavanca.

DESIGN

Grças a um moderno design, a Válvula *Columbia 2007*, adapta-se perfeitamente ao painel de qualquer ônibus. Suas cores, preto e ouro, ajustam-se em perfeita harmonia com os outros instrumentos já instalados no painel.

SILENCIOSA

Fabricada com 4 vias, sendo um canal a mais na ligação do ar na parte inferior, a Válvula *Columbia 2007* elimina o ruído desagradável da descarga de ar, quando da abertura ou fechamento das portas.



DURABILIDADE

Desenvolvida com a já comprovada tecnologia Emper e construída com material de alta durabilidade (Zamack), a Válvula *Columbia 2007* apresenta, ainda, a alavanca de comando totalmente revestida em nylon, facilitando assim o seu comando pelo usuário.

EMPER

SISTEMAS PNEUMÁTICOS LTDA.

Av. Suburbana, 4.765 - Del Castilho
CEP 20751 - Rio de Janeiro - RJ
Tel.: (021) 281-5216 - Telex: 21-40125



Jotave City

SUA NOVA OPÇÃO

A fábrica de carrocerias Jotave apresenta a City, a carroceria urbana certa para os chassis OF. Em aço tubular galvanizado e projetada de acordo com as normas do Conmetro, a City oferece qualidade e durabilidade, além de um preço competitivo. Se você acha pouco, saiba que a Jotave mantém a produção exata para garantir os prazos de entrega.

JOTAVE

Carrocerias feitas para durar

J.V. Indústria e Comércio de Carrocerias e Ônibus Ltda.

- Fábrica 1 - rua Peru, 2 085 - Parque Industrial - Ribeirão Preto CEP 14075 tel. (016) 626-4041 Fax (016) 626-4114 Telex 164604
- Fábrica 2 - Divisão Fibras - rua Aurélio Pezzuto, 540 - Ribeirão Preto CEP 14075 - tel. (016) 628-4676
- Filial São Paulo - Peças - rua Domingos Torres, 221 a 225 - São Paulo CEP 02521 - tel. (011) 266-9155 Fax (011) 266-3124 Telex 1122086



Marcelo Spattolon



Diversificação já

Empresária brasileira espanta a crise com operação na Espanha

Enquanto o setor de fretamento e turismo passa por maus bocados no Brasil, tem gente usando da criatividade para sobreviver e garantir com a diversificação uma saída honrosa. Uma dessas pessoas é a empresária Aparecida Sircelj, a dona Cida, proprietária da Panorama Turismo, que consolidou seus relacionamentos comerciais no exterior e estabeleceu uma parceria de fazer inveja.

Na verdade, dona Cida está de olho no momento de efervescência de oportunidade e negócios existente hoje na Espanha, especialmente na Espanha, que sediará não apenas as Olimpíadas, como as festividades do descobrimento da América, Expo-Sevilha, a Euro Disney e outros eventos e feiras importantes do Mercado Comum Europeu. Para explicar esse instante propício, a empresária associou-se à agência de turismo Nell Tour e está colocando em operação inicialmente três ônibus rodoviários MBB O-371 Marcopolo, para cobrir itinerários dentro da Europa partindo de Madri.

Em princípio a Nell Tour atenderá os brasileiros que viajam para o velho continente e não

têm apoio nem conhecimentos da língua, hospedagem, programas turísticos etc., além do turismo interno. Para incrementar o negócio, dona Cida deve fazer uma campanha de divulgação no Brasil informando da disponibilidade de uma ponta brasileira lá na Europa. Até o momento os investimentos se restringiram ao valor dos três ônibus, com acabamento de primeiro nível e o transporte destes para a Espanha.

A intenção da proprietária da Panorama, porém, é a de colocar mais dois carros nesta operação e esperar os resultados e a consolidação da Nell Tour, não apenas como agenciadora, mas também como operadora. "O resultado deve ser o mesmo que manter três ônibus no eixo São Paulo-Salvador. A grande vantagem, contudo — segundo ela —, é diversificar participando de um mercado com fretes 42% maiores e entrar no Mercado Comum Europeu." Por enquanto os carros serão mandados do Brasil, porque a indústria europeia está sufocada pelo elevado número de pedidos, por conta desse frenesi de acontecimentos.

Futuramente, todavia, os ônibus poderão ser adquiridos por lá mesmo ou até serem encarregados pela Marcopolo portuguesa, instalada em Coimbra. Se tudo correr bem dona Cida promete mais uma sede da Nell Tour em Milão. Olé.

Agora você vai ver o Rio com outros olhos



E com o conforto que só um microônibus MOV pode lhe oferecer. A Mavema Rio acaba de entregar à Amy-Tours a primeira unidade desse microônibus no Estado do Rio de Janeiro. É o máximo. Agora você vai ver o que é conforto.

MAVEMA RIO COMÉRCIO E REPRESENTAÇÃO DE VEÍCULOS
Representante exclusivo da MOV para o Estado do Rio de Janeiro
av. Marechal Câmara, 160 - sala 1501 - tel. (021) 533-3206

AMY-TOURS AGÊNCIA DE VIAGEM, TURISMO e CÂMBIO LTDA.
rua Visconde de Pirajá, 303 - sobreloja 303 - tels. (021) 267-2979/521-6595 - Fax (021) 287-4353

do Bandeira, será possível reconstituir toda a malha viária de Recife num prazo de 6 anos, com investimentos da ordem de 26 milhões de dólares.

Estes estudos estão sendo feitos paralelamente a uma grande pesquisa domiciliar em cerca de 15 mil edifícios, cujo objetivo é captar os pólos de atração da cidade e racionalizar de vez o sistema. "Queremos eliminar as discrepâncias que existem, pois das 270 linhas, 210 vão até o centro", diz Bandeira. Uma deseconomia dupla. Primeiro pelo congestionamento das vias centrais e depois pela própria má utilização da frota, já que é nesse caso que ocorre a sobreposição de linhas.

A pesquisa dará condição à EMTU de mensurar exatamente a demanda em três meses, cujos dados alimentarão um software de planejamento do sistema, além da programação das viagens, seu controle e fiscalização. "A eficiência da frota aumentará em muito e naturalmente".

Com o reordenamento das linhas, a programação da oferta e o amparo do Simav (Technibus nº 6) os técnicos da EMTU esperam aumentar consideravelmente a qualidade dos serviços. "Para isso estamos concluindo o plano de geoprocessamento, ponto fundamental para incrementar nossa eficiência", conclui Paulo Murilo Bandeira.



Banco

Itinerário garantido

De nada vale uma frota nova se as rotas não podem ser cumpridas. As prefeituras devem saber disso

A otimização do sistema de transporte de passageiros em Recife tem sido possível graças ao bom relacionamento entre a gerenciadora EMTU e as secretarias municipais e prefeitura, que garantem uma atuação direta sobre o sistema viário da cidade. Levantamentos dão conta dos pontos críticos da rede de ruas e avenidas e a intervenção é a mais rápida possível. "Nos 200 quilômetros de ruas já recuperados observamos um aumento de 18% na oferta de transporte sem mexer (ampliar) na frota", anima-se Paulo Murilo Bandeira, presidente da EMTU/Recife.

Para atuar exclusivamente sobre esse aspecto fundamental do transporte coletivo, uma empresa foi contratada para detectar as condições do piso ao longo das ruas que formam os itinerários das 270 linhas que servem a cidade. Um equipamento Dynatest possibilita uma projeção do custo-benefício de cada obra, e análises precisas sobre a conveniência da adoção do nível de intervenção.

Assim é possível optar pela maior ou menor durabilidade de cada reparo de acordo com as disponibilidades e a extensão da rede que se quer recuperar. Seguindo essa cartilha, segun-

Auto Peças Porto-Eixo



MERCEDES
SCANIA
VOLVO
FIAT



■ Venda de motores, câmbios, diferenciais, latarias e peças em geral, novas e usadas.

■ Compra e venda de caminhões, ônibus e tratores.

ATENDEMOS
TODO BRASIL
E EXTERIOR

AUTO PEÇAS PORTOEIXO LTDA

Rua Diamantina, 1017 - CEP 02117

Fone: (051) 4009-45 / (051) 4071-33 / (051) 4071-33

WINDOW

A GRIFE EM JANELAS PARA ÔNIBUS



- Fabricadas em alumínio, pintadas em Epoxi preto ou polidas.
- Janelas de correr ou fixas.
- Vidros incolores, verdes ou fumê. Com exclusivo sistema de fecho e perfil de alumínio as janelas Window atende a todas as necessidades de ônibus urbano ou rodoviário.



DESENVOLVEMOS JANELAS ESPECIAIS.

Atendemos encarroçadores, frotistas, distribuidores e vidraçarias.

WINDOW IND. E COM. LTDA.
Rua 3º Sargento João Lopes Filho, 500
Parque Novo Mundo - São Paulo - SP.

ATENDEMOS TODO O BRASIL - TEL. (011) 954-3917 - TEL. / FAX: 955-4132



Tecnologia ecológica

Fábrica da Mercedes-Benz é um exemplo de preocupação ecológica, tanto nela própria como nos produtos que faz

A fábrica da Mercedes-Benz em Campinas não é apenas a maior fábrica de ônibus integrais do mundo, mas reserva grandes surpresas na sua condição de indústria brasileira. Nos seus 2,3 milhões de m² estão enraizadas cerca de 30 mil árvores de 160 espécies diferentes, muitas delas frutíferas.

Para desenvolver um grande elenco de medidas protetoras ao meio ambiente, a Mercedes-Benz está investindo 200 milhões de dólares em 5 anos, num consórcio que associa as necessidades de produção de veículos mais limpos a espaços industriais não agressivos.

Uma extensa moldura verde envolve os 220 mil m² de edificações de onde os técnicos da empresa prometem desovar veículos com os mínimos índices de emissões, com destaque todo especial aos ônibus a gás, que já contam com um novo motor de 12 cilindros e uma capacidade de 666 litros de combustível, que os habilitam a rodar até 330 km sem reabastecer.

O Pro-Eco, nome de batismo do Programa Mercedes-Benz de Tecnologia Ecológica começa pela própria fábrica e culmina na linha de montagem. Os prédios são equipados com um grande aparato de engenhocas inteligentes e

até os funcionários lêem a cartilha da ecologia. Os resíduos são tratados, barragens protegem os mananciais de qualquer acidente, as caldeiras já não sabem mais o que é clorofluorcarbono (CFC), os solventes clorados não têm mais vez, a pintura convencional vai sendo substituída pela a pó, e até as autopeças devem se enquadrar rumo à concepção de veículos futuramente recicláveis.

A mais moderna fábrica de ônibus do mundo produz 18 veículos por dia dentro de um ambiente que destaca o homem como maior beneficiário das ações de proteção. A iluminação na maior parte do tempo é natural, os níveis térmico e acústico são amenizados através de pinturas especiais, configurações estudadas e ruas largas e arborizadas.

Os resíduos sólidos inevitáveis, enquanto esperam pela solução para sua destinação, ficam estocados dentro da própria fábrica em depósito especialmente erigido para isso, coberto e totalmente protegido. Só num potente incinerador que será instalado em até cinco anos a empresa investirá US\$ 25 milhões.

Outros US\$ 45 milhões serão gastos em obras de infra-estrutura e numa nova estação de tratamento de efluentes líquidos, que começará a operar em 1995. O reaproveitamento da água utilizada nos processos industriais gerará uma disponibilidade de 100 m³/hora, quantidade que deixará de ser consumida da empresa local e suficiente para abastecimento de uma cidade de 8 mil habitantes.

Desde a coleta seletiva de lixo até a utilização de novos materiais tudo está sendo pensado pelos diretores da MBB para que a fábrica de Campinas, mesmo com a tendência dela se tornar uma das maiores do mundo em tamanho, reserve no final de sua expansão um terço de sua área para o verde. Ou seja, 32 alqueires de sua área só admitirão árvores e arbustos como cobertura.

Diminua o consumo de sua frota em até 15%

O TACOMAX é o que existe de mais moderno e econômico para evitar o desgaste precoce do motor. Ele possui um sistema de alarme que avisa ao motorista a rotação ideal para efetuar a troca de marcha. Caso seja ultrapassado, o TACOMAX registra o tempo em que o motor trabalhou acima do limite máximo de rotação. Tudo isso para melhor orientar e fiscalizar seu motorista, possibilitando uma condução econômica e segura.

- O que você ganha com o TACOMAX:
- Economia média de 15% no consumo de combustível.
 - Maior vida útil do motor
 - Redução no consumo de lubrificantes.
 - Maior segurança nos percursos.
 - Reeducação dos motoristas.
 - Garantia total de seis meses.
 - Baixo custo e fácil instalação.

FRT - Tecnologia Eletrônica Ltda.
R. Cel. Célio Regueira, 353
Recife - PE CEP 50740
Fone/Fax (081) 453.1257

São Paulo (011) 575.8944 - Rio de Janeiro (021) 287.1543

Bahia (071) 240.0722 - Ce/Pi/Ma (085) 227.3762

TacomaX

Sinônimo de economia





Norma passada a limpo

Um ano depois de entrar em vigor, norma do Cometro é revista por comissões de usuários e fabricantes

Depois de tentar ensinar o pai-nosso ao viário, finalmente os técnicos do governo responsáveis pela instituição da resolução nº 14 do Conmetro resolveram abrir a norma à discussão geral, ouvindo os principais envolvidos no segmento. Assim de um diálogo amplo entre Contran, DNER, Fabus, Anfavea, CNT, NTU e ANTP alinhava-se agora um conjunto de normas mais congruentes com as necessidades.

As discrepâncias decerto serão banidas do enunciado da resolução, embora já tenham se passado exatos 12 meses desde sua precipitada edição, mesmo momento em que foram detectadas as mudanças necessárias. Durante todo esse tempo, todavia, a inflexível legalidade burocrática brasileira conseguiu frear a configuração ideal do ônibus urbano para grande parte do país e causar uma série de prejuízos aos empresários do setor.

Gerada em gabinete, a resolução apresentou de saída várias exigências descabidas. A maior pérola de toda a regulamentação, sem dúvida, foi a normatização do nível de iluminação obrigatório em cada tipo de carroceria, como se o usuário brasileiro tenha direito de enxergar melhor dependendo do tipo de veículo que andar.

A principal dissonância entre a norma e a prática é a padronização de apenas dois tipos de configuração de ônibus para todo o país. Particularmente engasgada na garganta de nortistas e nordestinos está a especificação que impõe janelas com bandeira fixa inferior até o máximo de 50% da esquadria.

Por erro de leitura — a norma só fala em máximo e não em mínimo —, a maioria das encarroçadoras arredondou o máximo como regra, asfixiando o usuário daquelas regiões do Brasil. A retardada observação desta sutileza, entretanto, levou à reivindicação de uma solução definitiva e não de uma simplesmente paliativa, como seria a da fixação de uma bandeira fixa mínima.

Agora, além de reclamarem das escotilhas, que não refrescam em nada a vida dos usuários, e representam, literalmente, uma fonte de problemas em regiões de densidade pluviométrica elevada, os empresários lutam para permitir a ventilação direta aos passageiros.

Isto será possível se a norma admitir para aquelas regiões a instalação de janelas móveis também na parte inferior. A segurança será mantida se a abertura da vidraça inferior for mínima, mas suficiente para que a brisa atinja di-

retamente o rosto ou tronco dos passageiros.

Outra permissão importante para os empresários do nordeste é a da instalação de "orientadores de fluxo", com o objetivo de resguardar as empresas, ou órgãos gerenciadores dos sistemas, dos prejuízos decorrentes da evasão de receita. O problema é crítico também em razão dos altos índices de gratuidade nos sistemas, que nos casos extremos chega a 40%. "Essa é uma peculiaridade do nordeste", explica César Cavalcanti de Oliveira, diretor Técnico da EMTU/Recife. Pelo menos na capital pernambucana o curralzinho foi humanizado. "Em vez dos orientadores agressivos, feitos inteiramente em tubos (têm aparência de jaula), projetamos um com grande área envidraçada e em esquadrias de alumínio", diz Cavalcanti. De fato o orientador regulamentado pela EMTU/Recife cumpre os mesmos objetivos de uma maneira muito mais sutil.

De qualquer maneira, os empresários também não estão satisfeitos com a altura da catraca (90 cm) e propõem 10 cm a mais, para eles o suficiente para desestimular os atletas.

As reivindicações não se resumem a fatores meramente operacionais. O pedido das encarroçadoras e montadoras atinge também a parte estrutural. O razoável para eles seria permitir, em caráter de exceção, tolerâncias de 10% nas medidas verticais e de 2 graus nos ângulos de entrada e saída, o que significa 20% nesse último caso.

Apesar das omissões do regulamento, em gestação desde 1988, que ignorou veículos do



A EMTU/Recife desenvolveu um orientador de fluxo não agressivo. Modelo já usado em Salvador

tipo "ligeirinho", "cinco portas", "dose dupla", os articulados e microônibus, os ônibus-sistema, algumas pedidas parecem exageradas para os técnicos do Inmetro. Entre elas, sem dúvida, está a abertura dos ônibus tipo 2 para que também usem excepcionalmente bancos de fibra e piso em chapa lavrada.

Um dos relatores da comissão de revisão do regulamento concorda até com a inflexibilidade do órgão federal, especificamente sobre estes pontos. "É que de repente, se todas as reivindicações fossem atendidas, não haveria mais diferenciação entre os dois tipos de veículo padrão", confessa.

Durante estes últimos 12 meses, entretanto, uma das premissas mais importantes para a implantação do regulamento foi um tiro pela culatra. A economia no custo do veículo, fator diretamente proporcional à escala de produção, transformou-se em deseconomia.

Em São Luiz, MA, por exemplo, os primeiros ônibus chegaram batidos e os empresários, apesar de pagar mais pelo produto, tiveram que aumentar por conta própria o número de lâminas do feixe de molas. Os reflexos no pára-brisa obrigaram empresas paulistas a aliviar os problemas de diversas maneiras. No Recife, os orientadores de fluxo são fundamentais até para

a EMTU. Enfim por todo país até agora a regulamentação trouxe mais dores-de-cabeça que sossego.

Não há dúvida que a norma representa um grande avanço rumo ao desenvolvimento de um padrão próximo do ideal para todos os lados, mas sobram razões para que as decisões sejam mais rápidas. Pelo menos esse aprendizado já sacramentou algo: todas as partes devem ser ouvidas. E desde o início de qualquer que seja o processo.



Empresas do nordeste reivindicam janelas sem bandeiras fixas, para aliviar o sufoco de seus passageiros. E o regulamento esqueceu dos transportes especiais

Diálogo entre partes poupa tempo e dinheiro

A regulamentação definitiva deve conter ainda várias definições interessantes e que não foram inseridas na resolução. Entre elas o estabelecimento de normas compulsórias ou facultativas. Entre as primeiras deveriam figurar, segundo a ANTP, aquelas diretamente ligadas à segurança e as facultativas seriam aquelas relativas ao nível de conforto proporcionado aos passageiros e adequadas ou não para cada região brasileira.

Outro artigo, por exemplo, poderia regular dimensões e procedimentos relativos ao transporte de deficientes físicos. Isso sem falar da definição da taxa de passageiros por m², como parâmetro operacional e/ou dimensionamento estrutural. Outra definição importante também seria a de fixar um parâmetro mínimo para a relação peso/potência. ■

Negócios à vista



*A maior variedade de marcas e modelos
e o preço mais competitivo do mercado
você encontra na Pacaembus,
a revenda que não se importa apenas com a grandeza,
mas principalmente com a qualidade dos serviços
e o melhor atendimento.
Venha fazer o melhor negócio
nas modernas instalações da Pacaembus.*

Pacaembus
O endereço certo do ônibus



PACAEMBUS

PACAEMBUS COMERCIAL LTDA.

Av. Marques de São Vicente, 10 CEP 01139 -
Telex 1132061 Fone: 825-3044 (PBX) Fax: (011) 826.0882 - S. Paulo



RE VENDAS

de veículos de grande capacidade de 5% para 45% e a reorganização dos itinerários, incluindo a seleção de equipamentos. No caso, a frota será formada por 40 Scania F 113 e 50 Mercedes-Benz, os primeiros para linhas tronco e os demais para alimentadoras.

Tudo o sistema, será monitorado eletronicamente e deverá produzir resultados como o aumento do IPK médio de 3,12 para 4,45, a diminuição de apenas 11,76% no volume de 3,4 milhões de passageiros/mês pagantes com a integração e a diminuição dos tempos de espera de cerca de 25 minutos para um mínimo de 4 minutos, máxima frequência no novo sistema. Tudo isso controlado por monitores instalados nos quatro terminais de integração.

A implantação do Situg exigirá investimentos no valor de Cr\$ 14,3 bilhões, em parte financiados pelo Finame. O abandono do arcaico sistema de linhas radiais e a adoção de duas linhas tronco e dezessete alimentadoras aumentará a fluidez do sistema — atualmente são 29 linhas — e resgatará o conceito de tarifa social, já que a população da periferia da cidade poderá se deslocar para qualquer ponto do município com o pagamento de uma única passagem. Nenhum dos quatro terminais exigirá qualquer desapropriação, baixando o custo de implantação do sistema. O maior deles, o Rodoviária, com 3,6 mil m² e 45,5% do movimento custará Cr\$ 1,8 bilhão.

Tudo na ponta do lápis

Codema adota programa de vendas técnicas e oferece projetos de implantação de sistemas racionais

A Codema, concessionária Scania em São Paulo, está incrementando suas vendas graças à oferta de um serviço eminentemente técnico prestado aos seus potenciais clientes. O apoio se dá através da ProSoft Consultoria e Informática, empresa contratada pela Codema para avaliar, planejar e estruturar sistemas de transportes urbano para empresas ou cidades.

Para o eng^o Marcos Nerbass, diretor da ProSoft, de Lages, SC, a grande vantagem do método usado por sua empresa é o planejamento e programação de itinerários e frota feitos por fluxo de demanda e não por horário. "A otimização de qualquer sistema pelo nosso processo procura unir uma perfeita disponibilidade de veículos e demanda", explica.

Um dos exemplos de aplicação desse sistema é o Situg — Sistema Integrado de Transporte Urbano do Guarujá, idealizado pela empresa para aquele balneário paulista. O estudo permitirá à Viação Guarujá, a concessionária local, diminuir a frota de 135 ônibus para 90 e ao mesmo tempo aumentar o número de horários de 2 080 para 3 120 por dia.

A estratégia inclui a implantação de terminais de integração, o crescimento da participação

de qualquer sistema pelo nosso processo procura unir uma perfeita disponibilidade de veículos e demanda", explica.

Visite a Reban em seu novo endereço.



Reforma de todos os tipos de poltronas.
Revestimentos de luxo com tecidos de última geração.
Bancos leito turismo, ou leito total e todos os tipos de convencionais.

Montagem de comissaria completa.

- cabine de separação
- colocação de banheiro
- instalação de vídeo e televisão
- preparação de ônibus para shows

Reban reformadora de bancos de ônibus.

Venda a pronta entrega de bancos reformados à base de troca.

Rua João Ventura Batista, 877 - Vila Guilherme - CEP 02054
Telefones 291-1911 - 291-1211 - FAX 264-3849 - São Paulo

Motores ganham “curativos”

O que fazer para impedir o desgaste de componentes de um motor provocado pelo atrito contínuo? A retífica já não é mais a única solução. Quem garante isso é a Intermarc Comércio Importação e Exportação, uma empresa brasileira que firmou um contrato de 90 anos para distribuir no Brasil e nos países dos três continentes americanos um produto de avançadíssima tecnologia que remetaliza componentes de motores.

A responsável pelo invento é a suíça Métal 5, que empreendeu 15 anos de pesquisas no desenvolvimento de uma liga capaz de “cicatrizizar” os ferimentos e ranhuras provocados pelo atrito constante das partes do motor. O resultado final foi o produto de mesmo nome, Métal 5, uma liga de cobre, zinco e prata micronizada em 0,5 a 5 microns — cerca de 20 mil vezes menor que um grão de açúcar refinado. À essa composição foi adicionado um óleo mineral neutro ultra-leve. Só então começou a comercialização. Hoje só na Europa a empresa fatura US\$ 60 milhões/mês com o produto, tamanhos são os resultados alcançados.

As vantagens comprovadas nos testes, inclusive no Brasil em algumas transportadoras, revelaram ganhos de 10 a 12% na potência dos motores. Isso porque o Métal 5 tem poder curativo que cria uma camada protetora nos metais, eliminando as folgas dos espaços nos pistões e evitando perdas na compressão. Outro item é a economia de combustível de 11% em média em caminhões e até 16% nos ônibus — e também de lubrificante porque reduz a queima. Além disso há a redução da emissão de CO (monóxido de carbono), estimada em 20% no diesel, e também de uma melhora considerável na partida a frio.

A adição do produto é feita no óleo lubrificante e deve ser usado também em caixa de câmbio e diferencial. A fabricante recomenda que não haja troca do óleo nos primeiros 2 500 quilômetros, porque à medida em que o motor se movimenta, o remetalizador atua com vigor. Mesmo havendo posteriores trocas de óleo o seu efeito perdura por 15 mil km. Cada frasco de Métal 5 possui 50 ml.

A Intermarc comercializa o produto para fro-



Divulgação

tistas a US\$ 50. Com contrato ou compra acima de 500 unidades baixa para US\$ 45 o frasco e para o consumidor comum US\$ 60. A empresa também presta assessoria técnica. Os telefones são (011) 67-6509 e fax 67-3569.

Quilometragem sob controle

A Mercor Consultoria e Comércio Exterior trouxe para o Brasil um produto revolucionário no controle da quilometragem capaz de destruir os tacógrafos convencionais. Trata-se do Hubodômetro, um nome comprido para um equipamento simples e altamente eficiente que a

fabricante americana Stemco-Engler desenvolveu nos EUA.

O Hubodômetro é um tipo de odômetro pendular que funciona acoplado à roda, possibilitando assim o controle da rodagem através de um conta-giros. Apesar da tecnologia simples, o equipamento é uma peça única sofisticada, totalmente blindada e sem cabos ou conexões o que lhe garante a condição de inviolabilidade em relação aos tacógrafos convencionais. O visor de onde se pode ver o registro dos quilômetros rodados é de flexy-glass, um plástico de alta resistência.

A instalação também é simples. O Hubodômetro é afixado sobre um suporte que é preso pelos parafusos do cubo da roda no eixo traseiro. O equipamento resiste à trepidações e aos mais variados tipos de estrada e impactos. Como no Brasil os tipos de pneus e tampas de cubos têm medidas diferentes dos americanos, a Mercor produzirá suportes de afiação em aço carbono banhado com produto anti-corrosão e travoscas próprios para o mercado nacional. Assim, basta que o usuário informe que pneus usa para ter os suportes adequados.

A única recomendação é que não se deve usar solvente, tinta ou tiner no visor de plástico. O preço do equipamento está em torno de US\$ 120. A Mercor atende pelos tels. (011) 829-1071 e 829-2039.

Filtro racional

Uma concepção totalmente nova de filtros está disponível no mercado. Trata-se do DS 200 desenvolvido pela Micromack, indústria desse segmento, e que tem a dupla função de decantar a água e filtrar o óleo diesel ao mesmo tempo.

Apesar da engenhosidade, o processo é bastante simples, isso porque o invólucro de alumínio que reveste o elemento filtrante possui um formato que impede a saída da água mesmo o veículo estando em movimento, mantendo-a na parte inferior do filtro.

O cartucho filtrante é feito de bronze sinterizado, um processo tecnológico sofisticado que mantém a rigidez do metal e promove ao mesmo tempo a porosidade, permitindo assim a sua lavagem por várias vezes. É justamente a possibilidade de realizar lavagens que garante maior vida útil ao produto.

A principal das vantagens do DS 200 é exatamente a vida útil cerca de três vezes maior, garantindo uma utilização do elemento filtrante por 25 mil km, contra os 5 mil estimados para os filtros convencionais. Outro benefício é o fator segurança. No caso de entupimento do filtro por falta de limpeza periódica ou mesmo um combustível muito sujo, o motor do veículo pára completamente. O que não acontece com os



Divulgação

Cortes e curvas precisas

A Vento Sul Representações, empresa de Florianópolis-SC, trouxe da Itália quatro máquinas automáticas excelentes para a indústria encarçadora. São equipamentos de tecnologia avançada totalmente automatizados ideais para curvar e cortar tubos e perfis de alumínio com extrema perfeição.

Uma das máquinas, a Alfa 60/70 da Tauring (foto) é uma exímia curvadora de perfis de janelas, cavernas, aros de rodas e outras partes das carrocerias. É dotada de controle numérico, o que permite um trabalho perfeito e peças sem defeitos. Já a Curvatubos CNC Bend Master da Pedrazzoli, também dotada de controle numérico, opera com grande versatilidade tubos diversos com alta precisão. Ela é capaz de produzir pequenos, médios e grandes lotes conforme a necessidade, trabalhando com os eixos X, Y e Z simultaneamente, com a máxima produtividade e sem deixar marcas.

Além das curvadoras, há também as máquinas de corte para tubos de qualquer formato e

diâmetro. A linha LT 10, própria para atuar junto a sistemas Kanban, trabalha com serra de baixa rotação, promovendo cortes perfeitos, sem rebarbas ou ranhuras e em dois tamanhos diferentes ao mesmo tempo. Essa máquina realiza sozinha, apenas com uma programação, nada menos que oito mil cortes num período de oito horas diárias. Em outras palavras um "funcionário" altamente produtivo e eficiente que não requer especialização. Outra máquina de corte é a Horizon Brow 425 que faz cortes angulares de 45° a 135° e trabalha com ou sem alimentador automático. As características dos resultados são as mesmas do LT 10.

A Vento Sul atende todo país com comercialização e assistência técnica. As máquinas que curvam e cortam em torno de US\$ 90 mil e as pneumáticas US\$ 40 mil; as linhas de corte cerca de US\$ 50 mil. A empresa treina e instala os equipamentos em um dia. Os tels. para contato são (0482) 44-0595 / 48-1948, falar com Juares Torresan.



Relês de pisca para ônibus

A Dani Condutores Elétricos, empresa que há 18 anos atua nessa área, dispõe de uma linha de oito tipos de relês de pisca específica para o transporte de passageiros, desenvolvida com tecnologia própria e em pé de igualdade com o que há de melhor no exterior.

Os relês de pisca Dani são apresentados em quatro tipos transistorizados e quatro eletrônicos. Dos transistorizados, dois modelos têm 12 volts: um com três terminais e potência de 180 watts e outro com quatro terminais de 360 watts. Os de 24 volts também acompanham as mesmas opções de três e quatro terminais, com potências de 180 e 360 watts respectivamente.

A linha eletrônica, de concepção mais simples, também é apresentada em quatro modelos: dois de 12 volts e dois de 24 volts, com 3 e 4 terminais e potências de 180 e 360 watts. A única diferença em relação aos transistorizados, além da tecnologia logicamente, é que os invólucros ou canecas dos eletrônicos, como chamam os técnicos, são de plástico, enquanto os outros são de alumínio.

A instalação é simples e pode ser feita por qualquer eletricista, embora acompanhe um manual técnico. A Dani oferece garantia de um ano e assistência permanente. Os modelos



Marcelo Spatafora

transistorizados custam Cr\$ 12 mil e os eletrônicos Cr\$ 10 mil. Os de 24 volts têm acréscimo de 10%. A Dani atende pelos tels. (011) 222-0353/4830 e fax 258-2128 e 225-8490.



Claudio Anuncia

filtros de papel que estouram e permitem a passagem de sujeira para dentro do motor, causando prejuízos maiores.

Com o DS200 acaba o problema de troca do cartucho filtrante, item importante em tempos de crise. Para obter o produto, basta contatar a Micromack pelo tel. (0432) 27-5275/Fax 27-5227 e Telex 433402. Falar com Maurício Lopes Jr.

GALERIA

1931 O primeiro ônibus Volvo com bogie



O primeiro ônibus Volvo com três eixos foi montado sobre um chassi de caminhão, o LV-64LF, onde LF significa chassi longo. A idéia de colocar um eixo adicional depois do eixo de tração surgiu da necessidade de aumentar a capacidade de carga com o mínimo de modificações nos produtos já existentes.

Com a instalação do eixo suplementar, os en-

genheiros da Volvo conseguiram reduzir a carga por eixo, condição básica para uso de veículos com maior peso bruto total em certas estradas suecas. Assim surgiu o projeto "bogie", princípio básico aplicado até hoje nos modernos 6x2.

O LV-64LF era tracionado por um motor de 6 cilindros, conhecido como DB e que desen-

volvía uma potência de 55 cv. Uma versão do mesmo DB lançada em 1932 com potência de 65 cv tomou o nome de EB. Com a disponibilidade deste tipo de veículo, os ônibus puderam percorrer estradas suecas de terceira classe, onde a Lei da balança admitia apenas 1.200 kg por eixo.

A carroceria foi construída pela Arvika Vangn-



fabrik e sua configuração permitia a acomodação de 21 ou 22 passageiros. O preço do chassi era de 6 mil coroas suecas e presume-se que seu custo de produção chegasse à casa das 4 mil coroas.

Embora projetado como chassi de caminhão, o LV-64LF foi muito usado para encarroamento de ônibus. O ônibus era um meio de transporte

muito importante na Suécia, especialmente nas áreas rurais, onde poucos habitantes tinham automóvel e a grande maioria era obrigada a recorrer ao transporte público.

Com uma rede de rodovias extremamente precária, as autoridades se viram obrigadas a impor limites rigorosos no peso por eixo, para preservar as estradas. Como os ônibus circu-

lavam frequentemente lotados era difícil reduzir o peso por eixo aos limites impostos pela legislação em certas partes do país.

O sucesso do LV-64LF como ônibus pode ser constatado até pela documentação remanescente da própria Volvo sueca, que dispõe de vários e elegantes ônibus, mas nenhuma fotografia daquele chassi na versão de carga. ■

Foto: Marce o Spatofora



Eriodes J. Battistella
 Presidente da Diretoria Executiva da Assobrasc — Associação Brasileira dos Concessionários Scania e Diretor da Divisão Comercial do Conglomerado Battistella.

“Mais um. Mas único”.

Ultimamente, quando paro para refletir sobre o assunto impostos, começo retirando o último ‘s’ desta palavra. Isso mesmo, fica sendo imposto. Aliás, a palavra poderia até mudar para lúnico.

Eu, como muitos empresários que conheço, abracei a idéia do lúnico e a razão é bastante simples: se o país produzir mais, aumenta a arrecadação; assim como as empresas que produzem mais aumentam os lucros, o número de empregos e também o potencial de distribuição de riquezas.

Para isso, as empresas têm que ser ágeis no que fazem, reduzir os custos do que produzem e o preço do que vendem. O objetivo das empresas é produzir e vender. Já o governo, é preciso lembrar disso, tem na arrecadação de impostos um meio de administrar seus objetivos, que não são outros.

O objetivo de um governo não pode ser reduzido à cobrança de impostos, assim como o das empresas não pode se limitar à cobrança do cliente, mas é, sim, a prestação de um serviço ou a confecção de um produto pelos quais naturalmente recebe.

A idéia do lúnico me convenceu pela objetividade e pela simplicidade de princípios, assim como me convence observar os caixas de um supermercado como uma das formas mais di-

retas e ágeis de arrecadação. Todos, ao saírem dos supermercados, passam pelo caixa e pagam por aquilo que estão adquirindo. Rápido. Fácil. Sem a necessidade do preenchimento de declarações, requisições, relatórios, controles e cálculos que não os da mais simples aritmética.

O lúnico é para ser assim. As operações bancárias (hoje, as que mais estão informatizadas e que menos exigiriam fiscalização) arrecadam para o governo um por cento de tudo. De quem paga e de quem recebe. De quem é debitado e de quem é creditado. Do saque ou do pagamento com cartão, com cheque, com aviso de débito.

Só no âmbito das concessionárias de caminhões e ônibus, por exemplo, a redução de custos seria de 13,465%. Em vez de 17,665% de impostos, teríamos 3,2%.

Mas... é só por uma redução de 13,465% que se justifica o lúnico?

Não. Essa é a redução de um ponto, de uma trama na confecção da malha fiscal. A fábrica também teria a sua redução. O cliente, idem. O cliente do cliente também. E daí por diante.

Mas... e o governo? Ele ficaria com o micó?

Os levantamentos mais elementares das operações bancárias apuradas oficialmente, envolvendo inclusive a movimentação nas câmaras de compensação, dizem o contrário.

Só com a mudança pura e simples dos impostos para o lúnico o governo manteria os mesmos níveis de arrecadação hoje existentes. Isto graças à inclusão, como fonte de receita, das operações informais de capital e, ainda, graças à redução de quase 15% da arrecadação atual gastos com a máquina de cobrança estatal.

Sem os custos de uma fiscalização quase sempre ineficiente, com o desestímulo à sonegação e preços menores não seria irreal prever mais negócios e arrecadação. Ou seria?

Sempre temos os incrédulos e eu, confesso, também o fui antes de buscar maiores informações sobre o lúnico. Antes de ver respondida à seguinte questão: Não haveria um incentivo à não utilização das operações via banco? Abro, aqui, parênteses: (Quanto, em dinheiro, você carregaria consigo ou teria em casa, com segurança, ciente de que em vez de pagar 17,665% estaria recolhendo só 3,2%?)

A questão do lúnico é fundamentalmente simples e, talvez por isso mesmo, gera outras dúvidas para as quais até mesmo os estudiosos do tema ainda não tenham as respostas.

Mas, se fomos capazes (nós, brasileiros) de criar 57 impostos, acreditando ter fechado todas as questões de justiça que os envolviam (pelo menos se pressupõe que assim ocorre), por que não nos dedicamos a mais um? ... mas único.

Mais por Menos



A CIFERAL agora tem mais fábrica. Fica em Xerém, no Rio de Janeiro e são 85 mil metros quadrados num terreno quase três vezes e meia maior, o que resulta em menos tempo de entrega, mesmo para grandes encomendas.

Mais tecnologia na fabricação das carrocerias, em duralumínio e fibra de vidro, resultam em menos peso. E a CIFERAL é a única que atende a rígida legislação vigente quanto ao peso dos seus ônibus.

Mais tradição na fabricação de rodoviários como o Rodonave, versão Jumbo da Itapemirim e o Dinossauro da Viação Cometa.

PODIUM, o rodoviário da CIFERAL, encarado em vários tipos de chassis é muito mais ônibus para transporte rodoviário de passageiros, fretamento ou turismo. E requer menos manutenção: por ter a carroceria mais leve ele poupa pneus, amortecedores e combustível.

Mesmo usando materiais mais caros como o duralumínio, o PODIUM custa menos, quase o mesmo que os feitos de aço. Mas na hora da revenda vale mais.

CIFERAL, onde você recebe muito mais por muito menos.

CIFERAL

SINÔNIMO DE ÔNIBUS
Tel.: (021) 779-1011 Fax: (021) 290-0486

PELOS CAMINHOS DO MERCOSUL



 MARCOPOLO