

TECHNI bus

TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

OTM EDITORIAL LTDA
www.revistatechnibus.com.br
Ano 18 - Nº 84 - R\$ 15,00



BRT é a solução para Copa do Mundo

ANTT pode adiar licitação de linhas

Encontro da ANTTUR propõe mais ousadia

São Paulo se prepara para implantar monotrilho



Linha Volksbus V-Tronic. Produtividade para o motorista. Rentabilidade para o seu negócio.

Para quem quer lucro na operação, chegou a nova Linha Volksbus V-Tronic. Para o motorista, é como dirigir um ônibus com câmbio automático e para o frotista, é como ter na frota um ônibus com câmbio manual. São veículos equipados com transmissão mecânica controlada por um módulo eletrônico auxiliar, que faz automaticamente a seleção e a mudança das marchas. Tudo isso para o maior conforto dos passageiros e, claro, maior produtividade para o motorista. E como se não bastasse, o custo operacional é menor quando comparado a um ônibus com câmbio manual. Afinal, tecnologia tem que trazer melhoria para a operação, e a melhor operação é aquela que dá lucro.

www.vwcaminhoeseonibus.com.br



Imagem meramente ilustrativa.

Caminhões e Ônibus



DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

MARKETING

Maira de Castro
maira@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribero@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Márcia Pinna Raspani
marcia.pinna@otmeditora.com.br

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alessandra Amadei
alessandra@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.br

Claudinei Santos
claudinei@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

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

Tiragem
8.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 120,00 (seis edições e quatro Anuários).
Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em
conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à
OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

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

A edição circula no mês subsequente ao de capa



**Redação, Administração, Publicidade
e Correspondência:**

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 705 Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)
www.revistatechibus.com.br
otmeditora@otmeditora.com.br
Filiada a:



■ **SUMÁRIO**

BRT

Criado no Brasil, sistema que privilegia os ônibus tem custos mais adequados às cidades brasileiras e sul-africanas que se preparam para sediar as próximas copas

6

ANTTUR

Oitava edição do Encontro Nacional dos Transportadores de Fretamento e Turismo avaliou os efeitos da crise econômica e as possíveis alternativas para driblar recessão

12

SEMINÁRIO NTU

A Copa do Mundo de 2014 poderá beneficiar milhões de usuários que utilizam transporte público em doze capitais brasileiras

16

MERCEDES-BENZ

A montadora anuncia o início da produção do chassi midibus urbano OF 1218 para ônibus mais econômicos e de tamanho intermediário

22

LICITAÇÕES

Seminário discute as mudanças previstas para o setor de transporte interestadual, com foco na preparação das novas regras de licitação nacional

24

METROPOLITANO

Região da Grande Recife (PE) se prepara para iniciar, já a partir de 2010, as obras de um dos dois sistemas de transporte rápido por ônibus (BRT), que irá construir até 2014

28

FRETAMENTO

Vereadores de São Paulo aprovam Lei de Mudanças Climáticas sem o polêmico item sobre operação dos fretados, que terá legislação específica

30

MONOTRILHO

A cidade de São Paulo ganhará, em trecho do Expresso Tiradentes, um novo sistema de transporte com tecnologia de metrô de superfície com pneus (VLP)

32

SISTEMAS

Transporte público da Grande São Paulo terá sistema de arrecadação terceirizado que irá unificar a receita da CPTM, do Metrô e do SPTrans

36

FINANCIAMENTO

Através de uma linha de crédito denominada Pró-Transporte, Governo Federal liberou R\$ 1 bilhão do FGTS para financiar a renovação da frota de ônibus

38

ACESSIBILIDADE

Rio de Janeiro começa a se adequar à legislação federal e adquire 500 ônibus adaptados para deficientes físicos que irão integrar o transporte público municipal

40

PERFIL

Ao completar 40 anos de vida profissional, Fermino Kosak conta a sua trajetória desde os tempos em que jogava futebol no time da encarroçadora Incasel

42

EXPORTAÇÕES

Depois de quatro meses de vendas fracas para o mercado externo, surgem os primeiros sinais de recuperação desse segmento

50

SEÇÕES

Editorial **5**

Panorama **45**

Custos Operacionais **48**

A Copa da Mobilidade

O Brasil tem tudo para fazer bonito na Copa do Mundo de 2014. Se dentro do campo, a conquista depende de um misto de talento e sorte, fora das quatro linhas a dependência à organização é essencial para o sucesso do empreendimento.

O mundo todo estará literalmente ligado no Brasil, portanto, é fundamental que o País abrace a Copa do Mundo como oportunidade que não se esgota com os jogos.

Além de receber para a competição atletas, visitantes, jornalistas, agentes de viagens, enfim, um público numeroso e formador de opinião, a imagem do País será transmitida aos quatro cantos da terra. O Brasil se abrirá ao mundo como nunca e tem todas as condições de, a partir da Copa, firmar-se como novo e destacado pólo de lazer. Belezas naturais e um povo acolhedor são dois trunfos que temos para conquistar os turistas

As doze cidades brasileiras escolhidas para sediar os jogos da Copa do Mundo de 2014 têm algumas poucas certezas e várias dúvidas. Uma certeza: temos um setor de telecomunicações maduro, avançado e com todas as credenciais para proporcionar um show de transmissão.

Se o Brasil está na ponta dos cascos em telecomunicações, em matéria de mobilidade urbana temos muito a melhorar.

A Copa do Mundo traz vantagens. Não permite que se adie, nem se empurre com a barriga, muito menos se politize uma profunda e necessária transformação na mobilidade urbana de maneira a dar prioridade ao transporte coletivo.

Convidamos você a ler a reportagem sobre o sistema Bus Rapid Transit, o BRT, que o Brasil inventou em Curitiba e dissemina com sucesso em várias partes do mundo.

O brasileiro em geral valoriza o que dá certo no exterior. O BRT foi aprovado lá fora e, com essa credencial, poderá ser a solução para a maioria das nossas cidades.

O campeonato mundial de futebol é uma oportunidade que se abre para o Brasil avançar entre os melhores na Copa da Mobilidade. Em nome das cidades, dos usuários, da qualidade de vida, das futuras gerações, antecipadamente agradecemos.



Criado no Brasil, BRT invade o mundo

Inventado em Curitiba, sistema de canaleta tem custo que se encaixa no orçamento das cidades, principalmente sul-africanas e brasileiras que se preparam para sediar as próximas copas do mundo de futebol

Ariverson Feltrin

Nos anos 70 o Brasil tinha 100 milhões de habitantes e certamente menos problemas do que agora, com uma população de 200 milhões, a maioria concentrada em aglomerações urbanas. Entre os problemas urbanos graves que se multiplicam, como falta de moradias, excesso de população, alarmantes índices de violência, inclui-se a paralisia do trânsito, causada pelo excessivo contingente de automóveis e um retumbante descaso com o transporte coletivo.

Se o transporte público está nessa

inglória situação não foi por omissão de um arquiteto e urbanista que sempre colocou a mobilidade coletiva acima do transporte individual. Este urbanista chamado Jaime Lerner, que desde os anos 70 prega no deserto das cidades, foi reconhecido no exterior e tem seguidores, entre eles o engenheiro Wagner Colombini Martins, da Logit Consultoria e autor de vários projetos internacionais de Bus Rapid Transit (BRT), o sistema que privilegia o ônibus.

Ao lado de Lerner, Colombini será um

dos palestrantes do Seminário NTU que vai discutir problemas e soluções da mobilidade para a Copa do Mundo de Futebol marcada para 2014 no Brasil.

Colombini tem viajado por boa parte do mundo para implantar o sistema BRT. Suas incursões envolvem África do Sul, sede da Copa do Mundo de 2010, e México, país que promoverá os Jogos Panamericanos de 2011.

Foi num dos hotéis do México que Colombini respondeu por email as questões formuladas por Technibus. Eis o conteúdo da entrevista:



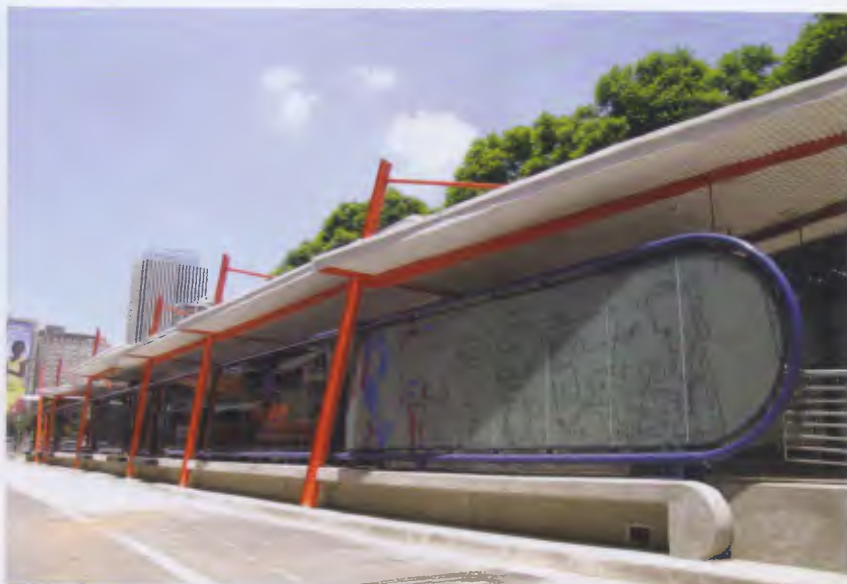
Uma das cidades que vão sediar a Copa de 2010, Joanesburgo já construiu sua primeira linha de BRT

Technibus – Por que o Brasil, dono de uma das maiores indústria de ônibus do mundo não consegue criar corredores de ônibus eficientes que promovam o transporte coletivo? Ainda mais quando se leva em conta que o País é pioneiro no mundo em corredores exclusivos e exportador de projetos. Em casa de ferreiro espeto tem de ser de pau?

Wagner Colombini – O Brasil pecou pela implantação de maus projetos que vieram depois do sistema pioneiro de Curitiba. Tais projetos deterioraram o ambiente no entorno e causaram má reputação à idéia de se implantar corredores de ônibus. Também contribuiu para a não proliferação de corredores de ônibus o fato de que os formadores de opinião no setor transporte são originários do Metrô de São Paulo e de outros sistemas sobre trilhos. Acrescento ainda que o governo federal mantém uma estatal, a CBTU, uma empresa de trens urbanos, em vez de ser companhia de transportes urbanos. A CBTU entende que a fórmula sobre trilhos é a única solução.

Technibus – Como a experiência vivida por técnicos brasileiros no México, Colômbia, África do Sul poderá ser útil para que o Brasil tenha sucesso no BRT para a Copa de 2014?

Colombini – Os sistemas BRT foram inventados em Curitiba e pegaram força desde a implantação do Transmilenio, em Bogotá, na Colômbia. Eles são baratos e podem ser



implantados por todas as cidades que vão sediar a Copa do Mundo no Brasil

Technibus – O Brasil terá tempo para isso?

Colombini – Os sistemas BRT podem ser implantados em pouco tempo. Dou como exemplos o Transmilenio, que levou dois anos para ser construído, e o projeto Macrobus, de Guadalajara, no México, que levou pouco mais de um ano. A grande dificuldade enfrentada por esses sistemas foi a negociação com os operadores locais uma vez que em geral não existiam empresas operadoras de transporte, prevalecendo o sistema "hombre-camión" (indivíduos proprietários de veículos). O Brasil não deverá enfrentar esse tipo de problema, pois tem uma comunidade operadora madura e organizada em forma de empresas.

Technibus – Foram escolhidas as 12 cidades sedes para a Copa de 2014. Na sua avaliação quantas poderiam ter BRT. Onde seriam? E quais os custos?

Colombini – Todas as cidades poderão implantar sistemas BRT para resolver as suas necessidades por transporte, visando apoiar a realização dos jogos durante

a Copa do Mundo. Os custos deverão estar na ordem de R\$ 20 milhões por quilômetro, incluindo desapropriações.

Os sistemas BRT podem apresentar capacidade similares aos sistemas sobre trilhos e utilizam tecnologia 100% nacional, privilegiando a criação de empregos locais na sua implantação

Technibus – Enumere as cidades onde você implantou o BRT? Quantifique os corredores, quilometragem, características, passageiros transportados e outras informações.

Colombini – Participei do Transmilenio, de Bogotá, sistema que deverá ser ampliado em 2011. O Transmilenio conta hoje com 100 quilômetros de extensão, tem estações centrais, fechadas, dotadas de bilheterias e catracas similares a estações de metrô. O sistema transporta cerca de 1,5 milhão de passageiros por dia.

O Transmilenio opera em canaleta exclusiva, no centro de uma via e, como disse, tem estação central fechada. A plataforma das estações está em nível. As estações contam com faixa de ultrapassagem.

Importante frisar que o Transmilenio foi inspirado em Curitiba, só que adotando a estação central e o conceito de ônibus expresso, com faixa de ultrapassagem, o que

permitiu atingir níveis de capacidade nunca antes imaginado por um sistema operado por ônibus articulados.

Outro projeto em que estou envolvido é o Macrobus, em Guadalajara, no México, com 15 quilômetros de extensão, similar ao Transmilenio, mas com menor capacidade. O Macrobus transporta hoje, dois meses após sua inauguração, mais de 100 mil passageiros por dia.

Particpei ainda do Expresso Tiradentes, na cidade de São Paulo. O conceito é semelhante ao sistema de Curitiba, com cerca de 8 quilômetros de extensão, com estações laterais, veículos de alta capacidade, pré-pagamento nas estações e mais de 100 mil passageiros por dia.

Tenho ainda atuado em diversos projetos de sistemas planejados para serem implantados no futuro próximo: Corredor Expresso Celso Garcia (São Paulo), Corredor T5 (Rio de Janeiro), Sistema Rea Vaya (Joanesburgo, África do Sul), Sistema iKapaRapid (Cidade do Cabo, África do Sul), Sistema DART (Dar es Salaam, Tanzânia), Corredor Juan Justo (Buenos Aires), Transmilenio Fase 3 (Bogotá) e Macrobus Fases 2 e 3, em Guadalajara.

Technibus – *Fale sobre a experiência com BRT na África do Sul. Até 2010 quantos corredores vão operar no país sede da Copa. Dê detalhes das obras, das características, dos corredores, da frota.*

Colombini – São nove as cidades-sede da Copa 2010 na África do Sul. Pelo menos 6 delas estão desenvolvendo projetos para implantação de sistemas BRT. Os sistemas têm em geral grande extensão. Joanesburgo terá um sistema com 300 quilômetros de extensão – já para a Copa cerca de 50 quilômetros de corredores deverão estar implantados.

O sistema de tarifa deverá ser com base



Novo trecho do BRT de Joanesburgo está em adiantada fase de construção

na distância percorrida, fora do padrão brasileiro de tarifa única. Há também uma tendência de implantar serviços tronco-alimentados e de utilização de veículos articulados, com diesel padrão Euro-4 devido à busca por baixa emissão de poluentes.

Friso, no entanto, que há uma grande dificuldade na negociação com os serviços de lotações, que predominam no transporte público urbano nas cidades da África do Sul.

Technibus – *Como fazer para que um BRT dê certo? Por que sistemas são bem sucedidos e outros não emplacam?*

Colombini – Todo projeto tem que ter um líder, um campeão, que vai enfrentar todas as dificuldades políticas e negociais para sua implantação. Este líder precisa ter convicção ao negociar com os diversos interessados (população no entorno, empresas de ônibus, provedores de tecnologia, setor de engenharia de tráfego etc).

É preciso ainda que o líder tenha poder para reestruturar as rotas (em geral, tronco-alimentadas) e força para retirar as linhas que competem no corredor, além de evitar a presença de piratas.

Fora tais condições essenciais, o projeto tem que ser adequado e permitir real prioridade ao transporte coletivo. Entre os requisitos técnicos estão as estações que precisam ser dimensionadas com folga no nível de ocupação. Devem ser

instaladas em módulos, contemplando de início locais de maior demanda.

É essencial ainda que o corredor tenha características de projetos que promovam melhora do meio urbano e isso pressupõe estações fechadas, com pré-pagamento, que garantam rápido embarque e desembarque de passageiros. Tais providências asseguram velocidade de operação e evitam filas nas estações. Importante também: o corredor deve ter garagens de ônibus junto aos extremos, nos bairros.

Technibus – *Quais os custos de implantação (incluindo desapropriação) do BRT versus metrô?*

Colombini – O sistema BRT tem custo de implantação na faixa de US\$ 5 milhões a US\$ 10 milhões por quilômetro. Já um sistema de metrô custa acima de US\$ 100 milhões por quilômetro. De custo intermediário, o sistema VLT demanda recursos acima de US\$ 25 milhões por quilômetro.

Technibus – *Fale de outros BRTs em projeto no Brasil?*

Colombini – A cidade do Rio de Janeiro tem vários projetos (T5, Linha C, Via Light, Av. Brasil). Na cidade de São Paulo o corredor Celso Garcia tem todas as características para receber um BRT. Há ainda o corredor Itapevi-Pinheiros, em desenvolvimento, e que envolve negociação entre vários municípios por abranger cidades da área metropolitana da Grande São Paulo.

Na capital gaúcha pretende-se implantar um conjunto de BRT, denominado projeto Portais da Cidade, enquanto Belo Horizonte pretende adotar um corredor BRT típico na Avenida Antônio Carlos, além de projetos de uma rede do sistema. Recife, Salvador, Rio Branco, entre outras cidades, também têm projetos prevendo a adoção de BRT.

QUANDO VOCÊ ANALISA
DE PERTO, A TRANSDATA
FAZ A DIFERENÇA.

A melhor
tecnologia
para conectar
todas as
soluções em
sistemas de
transporte
de passageiros
e de carga.

Transdata
smart

TECNOLOGIA É NOSSA ARTE

Campinas: Av. Benedito de Campos, 737 - Jardim do Trevo - F: 19 3515.1100

Brasília: SD/SUL Bloco A/J - C. C. Boulevard - Sobrelojas 17 e 19 - F: 61 3223.0120

Receitas de um sistema que acelera a mobilidade



O sistema BRT tem comunicação visual destacada para o diferenciar de um sistema de ônibus comum

Países pobres, emergentes e ricos, não importa, todos eles enfrentam problemas de mobilidade com o fenômeno da urbanização que faz crescer exponencialmente o trânsito sem que a infraestrutura viária possa acompanhar a demanda do transporte individual.

A resposta dos gestores públicos para enfrentar o nó nas cidades tem sido cada vez mais oferecer opções de transporte coletivo de alta capacidade, boa qualidade e custos moderados.

O Bus Rapid Transit (BRT) tem sido uma saída buscada por países como o México, que tem um programa de transporte massivo por ônibus, promovido pelo governo federal. Mesmo quadro se repete na Colômbia e no Peru, que vem implantando um programa de BRT na capital, Lima, e em algumas outras cidades.

Na África do Sul, o governo local também encampou o BRT de olho na Copa do Mundo de 2010. A implantação de sistemas de transporte massivo por ônibus está em curso em cidades de maior porte do país africano.

Da mesma forma o governo chinês, no canteiro de obras de infraestrutura em que transformou o país de 1,3 bilhão de habitantes, tem programa de implantação de BRTs e de otimização das malhas de transporte coletivo.

Nem Nova York resistiu ao BRT. A cidade, este ano, ganhou o prêmio de mobilidade ao ter um programa de forte apoio ao transporte sustentável baseado na implantação de BRTs, ciclovias, na restrição ao uso do automóvel e na implantação de áreas de uso público de muita qualidade.

Mas o que é BRT? Quem explica de forma didática é Wagner Colombini, consultor da Logit, empresa especializada em projetos de BRT com sistemas implantados ao redor do mundo.

BRT é basicamente sistema de transporte por ônibus e, idealmente, apresenta as seguintes características:

1 – Os veículos de um BRT em geral são de grande capacidade (padron, articulado ou biarticulado).

2 – Os ônibus trafegam em canaleta exclusiva, no centro de uma via.

3 – As estações são centrais e o passageiro paga ao entrar na estação, de forma similar ao que ocorre com os sistemas sobre trilhos.

4 – As estações são fechadas, com abrigo e proteção ao passageiro.

5 – Entradas ou saídas dos passageiros, nos ônibus, são feitas em plataformas, instaladas no mesmo nível do piso interno do veículo. Permite-se, com isso, movimento seguro e rápido aos usuários, além de acessibilidade universal a todos cidadãos portadores de deficiências de locomoção.

6 – O BRT em geral é dotado de faixas para que se possa ultrapassar ônibus estacionados nas estações.

7 – As faixas de ultrapassagem são utilizadas por ônibus de serviços expressos ou semiexpressos, que ligam os principais pontos de origem/destino no corredor.

8 – Sistemas BRT são dotados de centro de controle operacional que recebem informações fornecidas por GPS instalados nos veículos, por sua vez conectados com uma central. O objetivo é manter a regularidade operacional do sistema.

9 – O sistema BRT tem comunicação visual destacada para que o passageiro o diferencie de um sistema de ônibus comum.

10 – A velocidade média comercial dos serviços de um BRT é elevada, na faixa de 22 km/h para serviço parador e de 35 km/h para serviços expresso ou semiexpresso.

11 – Os sistemas BRT apresentam grande capacidade de atendimento de demanda. Podem chegar a níveis semelhantes aos praticados pelas mais carregadas linhas de metrô. O BRT Transmilenio apresenta demanda acima de 40 mil passageiros por hora, no trecho mais carregado, no pico da manhã.

Nossos sistemas crescendo
e evoluindo nas cidades:

Cuiabá
Goiânia
Ribeirão Preto
Recife
Buenos Aires
Quito
Cali



APB 
PRODATA
BRASIL

+55 11 3146 2226
www.apb.com.br

Sempre comprometida com
as expectativas do mercado

Cenário atual exige ousadia dos operadores

A recessão econômica no País foi o tema central do Encontro Nacional dos Transportadores de Fretamento e Turismo, realizado no começo de junho no Rio de Janeiro

Para avaliar a atual desconfiança quanto à recuperação da economia brasileira ainda em 2009, a oitava edição do Encontro Nacional dos Transportadores de Fretamento e Turismo – realizada nos dias 4 e 5 de junho, no Hotel Intercontinental, em São Conrado, no Rio de Janeiro – abriu seus trabalhos focando a recessão no país, confirmada com os números adversos registrados no primeiro trimestre do ano. Coube ao economista Marcelo Salomon, do Grupo Unibanco/Itaú, fazer um panorama do momento na palestra magna “Cenário econômico atual e sua repercussão nos diversos segmentos”. Apesar da gravidade do quadro sugerir cautela, foram ressaltadas as oportunidades que surgem em situações de crise, que requerem ousadia e perspicácia do empresariado. Este foi o recado destacado por Roberto Sganzerla, especialista em marketing em transportes, deixando na plateia uma mensagem otimista, apesar do cenário.

No segundo dia do evento, os mais de 300 participantes tiveram a oportunidade de ficar mais familiarizados com questões cruciais que vão desafiar o setor nos próximos anos. Entre os temas abordados estavam o impacto da gradual inserção do biodiesel no mercado, a criação de cruzeiros rodoviários para incentivar o segmento e a polêmica regulamentação da profissão do motorista discutida no Congresso Nacional. Para o painel “A visão inovadora de empresas comprometidas



com a gestão da excelência de seus serviços”, foram selecionadas as companhias Viação Cidade do Aço e Tursan Turismo Santo André, como exemplos bem-sucedidos do segmento de fretamento. Entre os principais diferenciais destas empresas destacados na apresentação, estão a constante manutenção da frota, a necessidade de investimento permanente em veículos novos e o treinamento de funcionários capacitados para tratar o cliente de forma qualificada.

O painel contou também com a presença de Lineu Takayama, diretor de Recursos Humanos da Volkswagen Ônibus e Ca-

minhões, que mostrou as vantagens na contratação da Tursan para efetuar o transporte de seus funcionários. Iniciada em 2000, a parceria atende grande parte dos quase 4 mil trabalhadores situados nos arredores da fábrica da montadora, em Resende. De acordo com os cálculos da empresa, o serviço custa R\$ 190 por empregado. “Muitos vão dizer que somos loucos por gastar essa quantia, mas estamos convencidos dos benefícios deste investimento”, afirmou Takayama. A integração entre os funcionários aumentou, gerando um clima organizacional positivo na companhia, bem como a segurança no trajeto, já que jamais foram registrados ferimentos. Além disso, houve melhora na pontualidade e no índice de absenteísmo, que caiu para 1,4%, um dos menores do país, segundo o executivo. “Ao evitar a ausência de funcionários, economizamos R\$ 3 milhões por ano, pois não é necessário contratar para manter o patamar de produção”, garantiu.

Depois dos depoimentos de transportadores e clientes, foi a vez de Valeska Peres Pinto – presidente das comissões de Marketing e Qualidade da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) – ressaltar a importância de uma visão macroeconômica do cenário. “É preciso que os setores público e privado trabalhem juntos, pois todos fazem parte de uma mesma cadeia produtiva”, frisou. Valeska destacou também o papel do setor de fretamento no atendimento a demandas localizadas dos brasileiros e da indústria, inclusive pro-

vocando a expansão da área de recrutamento das empresas.

A executiva da ANTP também aproveitou para mostrar números que demonstram que a mobilidade da população está condicionada à sua renda e que 31% de seu total utiliza o transporte público como meio de locomoção. Embora o índice este-

ja acima dos registrados na Europa e Estados Unidos, Valeska lembrou que o percentual possui margem para ampliação, já que o desenvolvimento da economia brasileira tem sido destacado nos últimos anos, atraindo investidores atentos à expansão do mercado consumidor.

O encontro também tratou de assuntos

que têm suscitado a atenção e a preocupação da categoria, como a antiga reivindicação de uma presença mais marcante do ministério do Turismo em defesa das necessidades da atividade. Ângela Cascão Gagliardi, representante do ministério, reconheceu a ausência de diálogo ocorrida no passado, mas destacou a crescen-

OS DESAFIOS DO SETOR DE FRETAMENTO

O 8º Encontro Nacional dos Transportadores de Fretamento e Turismo trouxe à tona temas que têm mobilizado a categoria nos últimos anos, historicamente sujeita a toda sorte de alterações nas normas de fiscalização e na legislação que regula o setor. Procurando centralizar as principais necessidades de um amplo segmento, espalhado por todos os esta-

dos do país, Martinho Ferreira de Moura, presidente da Anttur, tem se empenhado na função de porta-voz da categoria. Na entrevista a seguir, o executivo faz uma avaliação dos principais assuntos tratados no evento e dos desafios que necessariamente serão enfrentados daqui para frente.

Por que debater crise econômica num evento focado na atividade de fretamento e turismo?

Acredito que é de fundamental importância mostrar qual será o ambiente que nós transportadores iremos encontrar daqui por diante, em termos de investimento e de oportunidades de negócio. Foi uma palestra estratégica para nos posicionarmos e para cada empresa poder avaliar sua atuação nesse segundo semestre e em 2010.

Quais os principais avanços que o setor



Moura: integração entre empresários do setor começa a avançar

espera alcançar junto ao ministério do Turismo?

Nossa grande preocupação é o fomento do turismo rodoviário, que saiu de moda nos anos 90, com a queda no preço das passagens aéreas. Estamos sugerindo que o ministério faça uma campanha institucional na mídia, tendo como carro-chefe a implementação dos cruzeiros rodoviários, que se

tornará uma âncora para alavancar o setor. O laboratório inicial será na região Sudeste, mas esperamos que em torno de três anos a iniciativa já esteja implementada em todo país.

O senhor acredita que certas normas existentes poderiam ser flexibilizadas para estimular o setor?

Com certeza. Trabalhamos com regras muito engessadas, que foram feitas para coibir a atuação do pirata. Um exemplo disso é a necessidade de elaboração de uma lista prévia de passageiros, que não pode ser alterada e está sujeita a multa caso um passageiro decida desembarcar ao longo do trajeto. São entraves que dificultam o desenvolvimento da atividade.

O aumento de custos com a chegada do biodiesel é motivo de preocupação?

Há um receio, mas estamos mais tran-

quilos em saber que não há nenhum comprometimento aos motores. Acredito que essa ligeira tendência de elevação de preços será incorporada, com o passar do tempo, sem grandes traumas.

Por que as alterações discutidas no Congresso, no tocante à profissão do motorista, preocupam o segmento?

Nosso principal receio é que os textos têm como foco o motorista de caminhão, cuja profissão não é muito controlada e enfrenta longas jornadas de trabalho. Mas a nossa operação não comporta um intervalo de 11 horas, porque nosso motorista não é levado a uma condição de sacrifício, muito pelo contrário. Então queremos propor alternativas que sejam viáveis para a operação do transporte sob o regime de fretamento, sem comprometer o descanso e o bem-estar do motorista.

A integração deste fragmentado setor é uma das principais funções do encontro?

Trata-se de uma maneira do segmento integrar-se, das empresas trocarem ideias e soluções e de conhecerem as últimas novidades apresentadas pelas montadoras na feira que integrou o evento. De fato, o Brasil é muito grande, mas já conseguimos nos organizar através de sindicatos e entidades regionais presentes em todo país. Temos muito orgulho em observar a crescente participação das empresas a cada ano, seja da região Sudeste ou de Estados mais distantes, como Roraima, Rio Grande do Sul ou Maranhão.

te aproximação verificada recentemente. O canal hoje aberto permitiu a promulgação da Lei 11.771/2008 – atualmente à espera de regulamentação – que procurou enquadrar corretamente as diversas modalidades empreendidas pelo setor de fretamento e turismo, conforme explicado por Ângela. Também foi mencionada, como uma iniciativa pioneira do ministério, a implemen-

tação de cruzeiros rodoviários, que em breve serão lançados na região Sudeste para estimular o turismo por via terrestre. Representantes da categoria situados em São Paulo aproveitaram para fazer um apelo, solicitando intervenção junto à secretaria municipal de Transportes paulistana, que tem multado companhias no embarque e desembarque de passageiros.

Em seguida, Luis Alberto Gomes – gerente de transporte fretado de passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – também fez questão de relatar avanços do poder público no atendimento ao setor. Gomes informou que estão sendo estudadas as possibilidades de se reduzir a burocracia hoje existente, como o porte obrigatório de alguns documentos. Além disso, o executivo garantiu que a informatização do órgão permitirá que certificados hoje exigidos por lei possam ser, em breve, emitidos por meio da internet. Gomes aproveitou ainda para colocar em discussão uma polêmica sugestão, a implementação de um serviço de atendimento ao consumidor do transporte fretado. Martinho Ferreira de Moura, presidente da Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento (ANTTUR), explicou, no entanto, que a ideia é inviável economicamente. “As estruturas das companhias, que muitas vezes se restringem a, no máximo, cinco veículos, não comportam a manutenção de um sistema como esse”, afirmou Martinho.



“Quando o cliente está insatisfeito, a transportadora simplesmente perde o contrato para a concorrência”, completou.

Outro tema que vinha tirando o sono dos transportadores, a chegada do biodiesel, também foi centro de uma mesa de discussão, com a presença de membros da Ipiranga, Petrobras e Shell, além do engenheiro Guilherme Wilson, gerente de meio ambiente da FETRANSPOR-RJ. Os presentes na mesa não deixaram de citar uma ligeira perda de rendimento – e consequente aumento de custos – no uso do combustível. Apesar disso, hoje já foram descartados receios existentes há cerca de três anos, quando se temia que o novo produto pudesse acelerar o desgaste de motores.

Wilson divulgou pesquisas que demonstram que o setor de transportes é responsável por 9% das emissões de gás carbônico no Brasil e pelo consumo de 31% da energia gerada no país. Para diminuir os efeitos nocivos ao meio ambiente, foi lançado, em 2007, o Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel. No Rio de Janeiro, de acordo com o engenheiro, foi antecipada uma meta do governo federal prevista para 2013, a mistura de 5% de biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor. O programa pioneiro eliminou velhas dúvidas, como o receio de que os índices de poluição não apresentassem melhoras em motores antigos. “Os resultados foram surpreendentes e extremamente positivos”, destacou Wil-

son. A experiência mostrou que basta trocar o combustível utilizado para que fosse observada uma redução de 16,98% na emissão de gases poluentes.

Um dos principais focos de preocupação da categoria foi abordado no último painel do encontro, “Regulamentação da profissão de motorista sob o crivo do Congresso Nacional”. Na abertura, o presiden-

te da ANTTUR ressaltou o fato da legislação atualmente debatida não corresponder às peculiaridades vivenciadas pela atividade do fretamento (mais detalhes na entrevista com Martinho Moura, na página anterior). Uma minuciosa explanação sobre o assunto foi feita pela ministra do Tribunal Superior do Trabalho, Regina de Fátima Abrantes, que comentou alguns pontos polêmicos levantados pela assessora jurídica da ANTTUR, Marisa Gemma.

A ministra do TST reconheceu que os textos debatidos no Congresso acerca do motorista cometem o equívoco de dimensionarem apenas a atividade do profissional de transporte coletivo urbano, descartando as demais categorias envolvidas. “Os nobres senadores e ilustres deputados desconhecem o leque de atividades praticadas pelos motoristas de nosso país e as especificidades de cada uma delas”, criticou Regina. Entre os tópicos sujeitos à contestação do segmento está a estipulação de um intervalo de 11 horas a cada 24 horas trabalhadas. A ministra também se demonstrou contrária à proposta de elevação da hora extra de 50% para 75%. “Nós sabemos que quem pagará a conta do aumento destes custos será o povo brasileiro”, completou a ministra. Para encarar a questão, o presidente da ANTTUR informou que já existe uma articulação junto à Confederação Nacional de Transportes (CNT), de modo a sensibilizar os parlamentares para as particularidades e necessidades da categoria.



SIGBEN EMPRESA 1: A MELHOR SOLUÇÃO PARA EVITAR FRAUDES E CONTROLAR A UTILIZAÇÃO DE BENEFÍCIOS NO TRANSPORTE PÚBLICO.

A Empresa 1, sempre inovando nas soluções em gestão do transporte público, acaba de criar mais um equipamento para dar segurança à sua empresa. Instalada no painel dos ônibus, a antena SIGBEN realiza o controle dos usuários que utilizam o cartão benefício sem fazer a transposição da catraca. Adquirir já esse novo produto da Empresa 1 e ampliar ainda mais as vantagens da Bilhetagem Eletrônica.