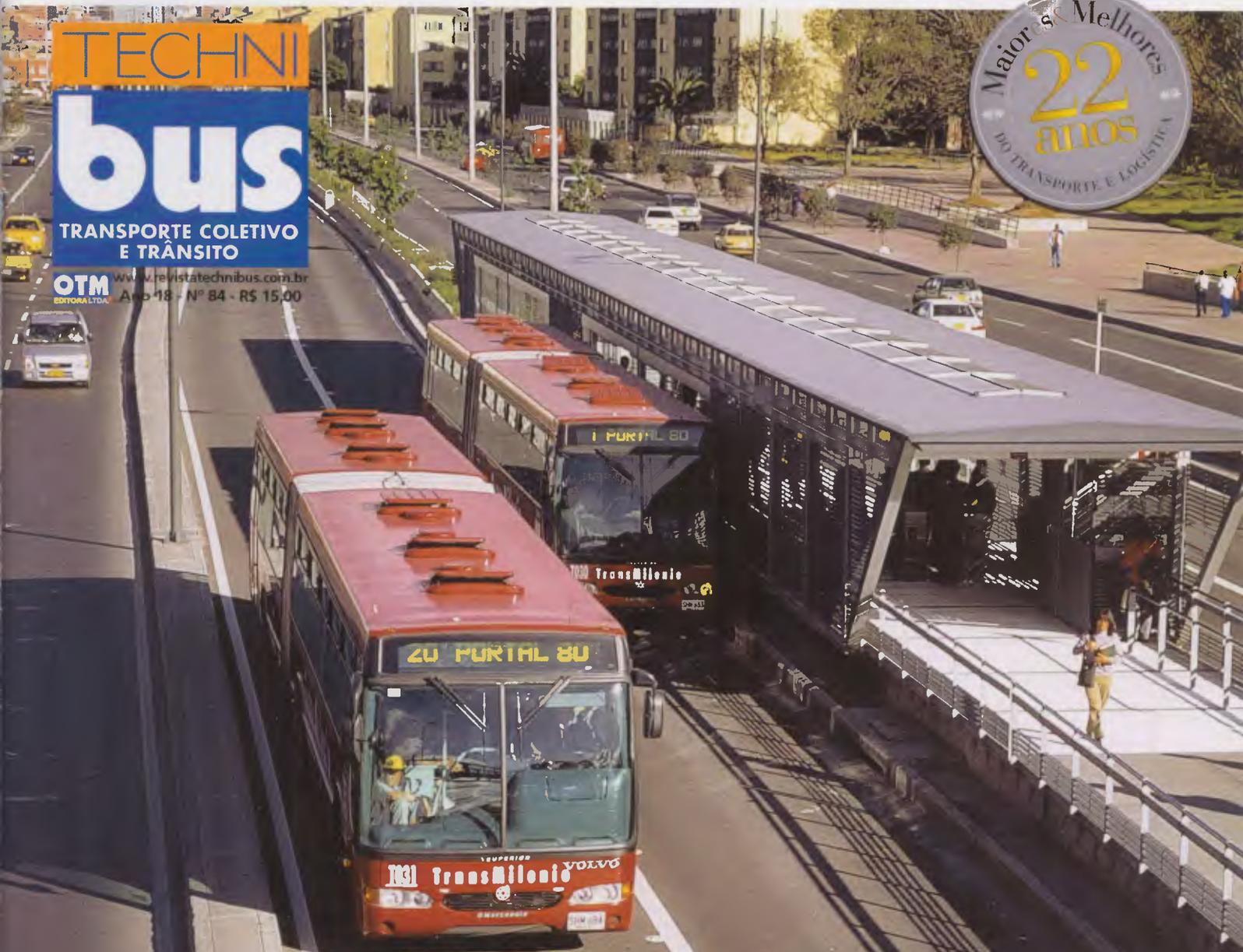


TECHNI bus

TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

OTM EDITORIAL LTDA
www.revistatechibus.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 indústrias 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

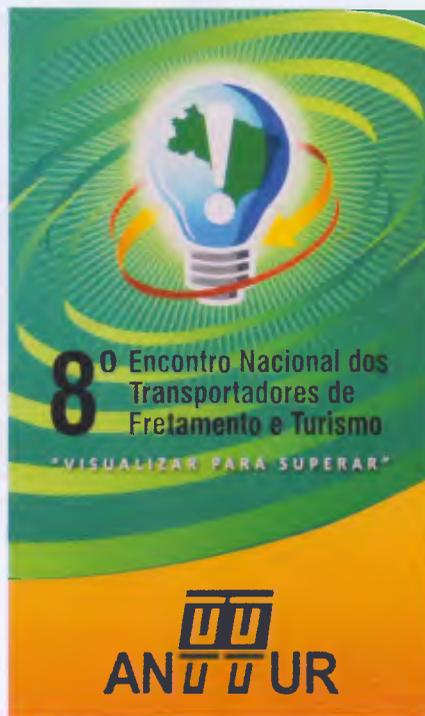
Sempre comprometida com
as expectativas do mercado

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.



Participantes puderam conhecer as novidades em exposição

“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.

O transporte público é nosso

Sonia Crespo

Diante da necessidade de melhorar – e muito – o sistema de transporte público coletivo urbano das capitais que receberão os jogos na Copa do Mundo de 2014, surge, para os usuários, a esperança de usufruir um serviço mais bem estruturado, barato e funcional. Este será o tema principal do Seminário Nacional da NTU de 2009

Daqui a cinco anos, o transporte público coletivo urbano das grandes capitais brasileiras não será mais o mesmo. A Copa do Mundo de 2014, que acontecerá no Brasil, será, também, a salvadora da pátria para milhões de brasileiros que se locomovem nas grandes capitais brasileiras utilizando diariamente ônibus urbanos e interurbanos. A expectativa geral é de que o evento traga melhorias substanciais no transporte para a população brasileira de, pelo menos, doze capitais que sediarão o grande acontecimento – São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Brasília, Cuiabá, Fortaleza, Manaus, Salvador, Natal e Recife, uma vez que se fará imprescindível criar novos sistemas de transporte, mais rápidos e eficientes, que deem conta do volume de passageiros que invadirá essas localidades. Preocupados com a questão, os dirigentes da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), centrarão os debates de seu seminário nacional, que acontecerá em julho próximo no Transamérica Expocenter, na cidade de São Paulo, no tema "Transporte Público na Copa do Mundo".

De acordo com a NTU, com a divulgação

das cidades-sede, o próximo passo dos órgãos governamentais será a definição do volume de investimentos para cada uma delas, de que maneira e onde essa verba será aplicada. Para os dirigentes da NTU, este é o momento e a oportunidade para discutir a funcionalidade de diversas modalidades estruturantes de transporte coletivo urbano que atendem à população dessas localidades. Este ano, o Seminário Nacional da NTU terá a parceria da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), que está completando 50 anos, e o apoio da Feira Transpúblico, que mostrará aos empresários do setor e visitantes uma série de novidades.

LUTA DE FOICE – A história dos seminários realizados pela NTU se confunde um pouco com os altos e baixos vividos pelo transporte público coletivo urbano nas grandes cidades nos últimas duas décadas – período em que se registrou um aumento considerável no fluxo de passageiros. A ideia de criar um evento onde se discutissem problemas e possíveis soluções para o segmento começou há pouco mais de 15 anos, quando um pequeno grupo de empresários e especialistas de trans-

porte urbano tomou a frente no assunto e se organizou, pela primeira vez, um encontro do setor. Afinal, se fazia necessário aproximar colegas e trocar as experiências que, ao longo dos anos, deram certo. A princípio os encontros eram pequenos, regionais e em curtos espaços de tempo. O público era bem específico: donos de empresas de transporte público motivados pela expansão e crescimento da mobilidade urbana para o progresso do País. Com o passar dos anos, a cada nova edição o evento superava as expectativas e tanto o público quanto o assunto demandavam mais espaço físico e temporal.

Tentou-se então promover dois encontros anuais, cada um com a duração de dois dias. A ideia foi um sucesso. O evento, então, mudava de nome de Encontro Regional para Seminário Nacional. O público também cresceu significativamente e passou de 100 para 250 pessoas, que participavam ativamente com novas ideias e propostas pela melhoria constante da qualidade e eficiência do transporte público. Mas a importância do assunto para uma sociedade onde a grande maioria da população depende do ônibus para trabalhar e estudar obrigou o seminário a cres-



TRANSPORTE PÚBLICO NA COPA DO MUNDO

SEMINÁRIO NACIONAL NTU

FEIRA TRANSPÚBLICO 2009

SÃO PAULO, 14 A 16 DE JULHO

TRANSAMÉRICA EXPO CENTER

Informações - Site: www.ntu.org.br - Telefone: (61)2103-9293

ORGANIZAÇÃO



REALIZAÇÃO



cer ainda mais. Aos palestrantes iniciais se juntaram especialistas, técnicos, estudantes, urbanistas, advogados, sociólogos e administradores, entre outros profissionais envolvidos com o assunto. As discussões se estenderam a todas as áreas de conhecimento e pediram por uma mudança estrutural significativa do evento. A partir de 1999, então, o seminário adotou um novo formato, utilizado até os dias de hoje. O encontro anual passou a ser composto por palestras, apresentação de cases, debates, além de feiras e mostras do setor. Para movimentar essa congregação de ideias, um contingente de aproximadamente 450 participantes tem prestigiado o se-

minário. Há dez anos também foi introduzida uma divisão de temas de debates entre três colegiados, para facilitar as apresentações: um colégio técnico, um de advogados e um de gestão empresarial.

Os primeiros encontros regionais foram realizados em 1995, nas cidades de São Paulo, Recife, Belo Horizonte e Porto Alegre. No ano seguinte, os encontros aconteceriam em Salvador, Vitória, Curitiba e Rio de Janeiro — neste último, o evento passou a denominar-se Seminário Nacional. Ao longo dos anos, as reuniões procuraram debater e evoluir em temas essenciais para o progresso do transporte público coletivo urbano, como Tecnologia e

Modernização dos Ônibus (2000), Marketing nos Transportes (2001), Prioridade para o Transporte Coletivo Urbano (2002), Transporte Público para a Inclusão social (2003), Construindo Redes de Transporte Público com Qualidade (2004), Política Tarifária para o Transporte Público (2005), Mobilidade Urbana (2006), entre outros.

Na edição de 2007, a NTU realizou uma edição especial do evento em comemoração aos 20 anos de aniversário da entidade. O Seminário Nacional também foi palco do lançamento do livro "Construindo o Progresso - A História do Transporte e os 20 anos da NTU", da premiação do 1º Concurso de Fotografia NTU, da inauguração do Museu da NTU e da entrega da condecoração NTU 20 anos, em que foram agraciadas todas as pessoas físicas e jurídicas que tiveram participação relevante nesses 20 anos de história da NTU.

Já em 2008 o Seminário Nacional NTU, que teve como tema "Mobilidade nas Cidades Urbanas", contou com a participação de 384 participantes inscritos, 36

representantes da imprensa, 114 empresas associadas, 43 órgãos públicos e 22 estados. O evento aconteceu entre os dias 18 e 19 de agosto, em Brasília. Durante os dois dias de evento, os participantes discutiram temas sobre "A Crise da Mobilidade Urbana: Causas e Soluções", "Pesquisa NTU sobre Sistemas de Ônibus Urbanos das Cidades Brasileiras", "Sistemas Inteligentes de Transportes: Novas Soluções", "O papel da Comunicação Social e do Marketing na Promoção do Ônibus Urbano", "O reflexo do Fator Acidentário Previdenciário - FAP nos custos das empresas" e "Novas regras das Concessões de Serviços Públicos".

Para 2009, a expectativa é de superar a marca de 450 participantes para o encontro. As atividades do seminário assim como a abertura da Feira Transpúblico terão início no dia 14 de julho próximo, terça-feira, no pavilhão de exposições do Transamérica Expocenter, no bairro de Santo Amaro, em São Paulo (SP), a partir das 12 horas. No dia da abertura do evento, será realizada uma cerimônia comemorativa dos 50 anos da Fabus, onde estarão presentes dirigentes da entidade e representantes das oito associadas — Induscar-Caio, Marcopolo, Busscar, Comil, Ciferal, Irizar, Neobus, e Mascarello, além de autoridades e representantes de entidades coligadas ao setor.

BOA EXPECTATIVA — O presidente da NTU, Otávio Cunha, explica que com a definição dos estados e municípios que receberão os jogos da Copa do Mundo 2014 já é possível se iniciar a definição dos investimentos e obras públicas que serão feitos nas cidades-sede do Mundial. "A NTU entende que essas decisões não devem se restringir às facilidades para a Copa do Mundo. Pelo contrário, devem tornar-se um legado para a população de cada cidade que poderá usufruir a longo prazo", comenta. Cunha argumenta que a mobilidade urbana é um dos principais destinos desses recursos. "A entidade defende que a priorização do transporte público seja a forma mais eficiente de garantir o deslocamento durante o Mundial de futebol e no dia-a-dia da população", acrescenta.

Com a atual política pública nacional de incentivo aos transportes individuais, o presidente da NTU lamenta que as grandes cidades estejam cada vez mais sufocadas e sem opções, declinando a qualidade de vida das pessoas. "Os investimentos no transporte público por ônibus em vias exclusivas têm se mostrado bastante eficientes em diversas cidades do mundo face aos baixos custos e aos prazos curtos para conclusão dos projetos", defende. Ele acrescenta que os debates que serão apre-



Para Otávio Cunha, da NTU, as grandes cidades estão sem opções adequadas de transporte público

sentados durante o Seminário Nacional 2009 só irão somar informações importantes para promover debates entre especialistas sobre as melhores opções de mobilidade que possam atender bem as pessoas tanto no período da Copa do Mundo quanto ao seu cotidiano.

PROGRAMAÇÃO DIVERSIFICADA — No Seminário Nacional da NTU 2009, que terá início no dia 15 de julho, o primeiro painel a ser apresentado versará sobre "Investimentos em Transporte Público para a Copa do Mundo", e terá como debatedores o arquiteto e urbanista Jaime Lerner, o engenheiro Wagner Colombini Martins e o empresário e presidente da NTU Otávio

Vieira da Cunha Filho, amparados pelo moderador George Vidor, jornalista e comentarista econômico.

Ainda neste dia será apresentado o painel "Avaliação Comparativa de Modalidades de Transporte Público Coletivo Urbano", dentro do 19º Encontro do Colégio Técnico. O painel será exposto pelo arquiteto Jaime Lerner e debatido pelo empresário e diretor da NTU Alfredo José Bezerra Leite.

Outro importante painel do evento, "Projetos Estruturais de Ônibus para a Copa do Mundo", contará com os expositores João Tércio de Souza, que falará sobre o Corredor Norte-Sul de Recife, Ramon Victor César, presidente da BHTrans, que apresentará o Projeto BRT em Belo Hori-



TRANSPORTE PÚBLICO NA COPA DO MUNDO

SEMINÁRIO NACIONAL NTU FEIRA TRANSPÚBLICO 2009

SÃO PAULO, 14 A 16 DE JULHO

TRANSAMERICA EXPO CENTER

Informações - Site: www.ntu.org.br - Telefone: (61)2103-9293

ORGANIZAÇÃO



REALIZAÇÃO



PROGRAMAÇÃO

DIA 14 DE JULHO DE 2009

- 14h30 – Inauguração da Feira Transpúblico 2009
- 17h00 – Comemoração dos 50 Anos da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus – FABUS
- 22h00 - Fechamento da Feira

DIA 15 DE JULHO DE 2009

- 09h30 – Abertura do Seminário Nacional NTU 2009
- 10h00 – Paineis: “Investimentos em Transporte Público para a Copa do Mundo”
- 12h30 – Almoço
- 19º Encontro do Colégio Técnico
- 14h00 – Painel: “Avaliação Comparativa de Modalidades de Transporte Público Coletivo Urbano”
- 15h30 – Painel: “Projetos Estruturais de Ônibus para a Copa do Mundo”
- 17h00 – Encerramento
- 20h30 – Cerimônia de Entrega da Medalha do Mérito do Transporte Urbano Brasileiro 2009 (convite especial)
- 22h00 - Fechamento da Feira

DIA 16 DE JULHO DE 2009

- 28º Encontro do Colégio de Advogados
- 09h30 – Painel: “Novos Instrumentos Administrativos e Oportunidades de Negócio no Transporte Público”
- 11h00 – Palestra: “O Serviço Público de Transporte e o Direito Contemporâneo”
- 12h30 – Almoço
- 4º Encontro do Colégio de Gestão Empresarial
- 14h00 – Painel: “Marketing e Imagem em Projetos de Transporte Coletivo Urbano”
- 15h30 – Palestra: A Crise Econômica Mundial e seus Reflexos no Brasil
- 17h00 – Encerramento do Seminário Nacional NTU
- 22h00 - Encerramento da Feira Transpúblico 2009

As inscrições no Seminário Nacional estarão abertas a partir da 2ª quinzena de maio de 2009.
Mais informações pelo site www.ntu.org.br ou pelo telefone (61) 2103-9293.



Debates durante o seminário da NTU apontarão as melhores opções de mobilidade para atender bem a população

zonte, Jonas Hagen, que mostrará alguns projetos em implantação no exterior e Gustavo Rossi Nogueira, que explanará sobre Tendências dos Sistemas BRT na América Latina. Ainda neste dia será realizada a cerimônia de entrega da Medalha do Mérito do Transporte Urbano Brasileiro 2009, que condecorará empresários do setor em três categorias: Empresário, Especial, e Post Mortem.

No dia 16 de julho, as atividades se concentrarão no 28º Encontro do Colégio de Advogados e no 4º Encontro do Colégio de Gestão Empresarial. No Colégio de Advogados serão apresentados dois painéis: o primeiro se intitula "Novos Instrumentos Administrativos e Oportunidades de Negócio no Transporte Público, com o palestrante Guilherme de Salles Gonçalves, advogado do escritório Guilherme Gonçalves & Advogados Associados, e os debatedores Luciano de Araújo Ferraz, advogado, doutor em Direito e professor da Universidade Federal de Minas Gerais, e Décio Caetano Vieira Filho, Administrador de Empresas e diretor superintendente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Goiânia. O segundo pai-

nel versará sobre "O Serviço Público de Transporte e o Direito Contemporâneo", que será apresentado por Marcos Augusto Perez, advogado do escritório Manesco, Ramires, Perez e Azevedo Marques Sociedade de Advogados.

Para o período da tarde, o Colégio de Gestão Empresarial preparou duas interessantes apresentações. A primeira tratará do "Marketing e Imagem em Projetos de Transporte Coletivo Urbano" e será apresentada por Enrique Peñalosa, ex-prefeito de Bogotá, capital da Colômbia, e um dos idealizadores do Transmilenio, projeto de transporte público daquela cidade, considerado um dos mais eficientes da América do Sul. A apresentação terá como debatedores Lélis Teixeira, economista, presidente da Fetranpor e do Rio Ônibus, e Alexandre Teixeira, jornalista e professor da PUC do Paraná. O segundo painel tratará "A Crise Econômica Mundial e seus Reflexos no Brasil", tendo como apresentador Bolívar Lamounier, bacharel em Sociologia e Política pela Universidade Federal de Minas Gerais e Ph.D em Ciência Política pela Universidade da Califórnia, Los Angeles. O encerramento do

encontro está previsto para as 17:00 horas. Este ano, a realização de palestras nos encontros dos colegiados contará com a participação inédita da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros (Abrati), que realizará uma apresentação sobre a evolução do processo de licitação federal das linhas de transporte rodoviário de passageiros.

Durante o evento também será realizada a entrega do prêmio do 3º Concurso de Fotografia. O vencedor receberá um cheque no valor de R\$ 4 mil e uma máquina fotográfica. As 20 melhores fotografias partici-

pantes do concurso serão expostas em uma futura mostra fotográfica. Esta é a 3ª edição do Concurso promovido pela NTU sob o tema "O Ônibus e a Cidade".

FEIRA SUPERA A CRISE – Mesmo diante de uma recessão econômica que impõe cautela, a Feira Transpúblico deste ano superou as expectativas iniciais e mostrará para o público visitante deste ano uma série de novidades e lançamentos para o setor de transporte público coletivo urbano. Depois do sucesso alcançado em 2007, a Feira Transpúblico volta a ser realizada no Transamérica Expo Center em parceria com o Seminário Nacional NTU. Em uma área de cerca de 8 mil metros quadrados, os visitantes terão acesso a mais de 70 estandes de empresas fornecedoras de produtos e serviços para o setor, como encarroçadoras, montadoras, distribuidoras de petróleo e derivados, desenvolvedores de sistemas de gestão e bilhetagem eletrônica, entre outros. O leitor terá todas as informações sobre os lançamentos já na próxima edição da Technibus, quando será feita uma apresentação detalhada de cada uma das novidades.



▶ TRANSPÚBLICO 2009

14, 15 E 16 DE JULHO DE 2009 - SÃO PAULO (SP)



Depois do sucesso da estreia em 2007, a feira volta a ser realizada no Transamerica ExpoCenter recheada de novidades. A principal delas é a união das entidades que congregam o transporte urbano de passageiros, transporte rodoviário de passageiros, transporte por fretamento e turismo e as encarroçadoras – NTU, ABRATI, ANTTUR e FABUS – na realização e apoio do evento.

Empresas que já confirmaram presença:



Não perca a oportunidade de participar do principal evento do setor.

▶ TRANSPÚBLICO 2009

TRANSAMERICA EXPO CENTER
14, 15 E 16 DE JULHO DE 2009 - SÃO PAULO (SP)

Realização:



Confederação Nacional do Transporte



Apoio institucional:



Organização: Apoio editorial:

COMERCIALIZAÇÃO:

Marcelo Fontana Promoções e Eventos: Fone/Fax: 11-5096-8104
otmeditora@otmeditora.com.br - www.revistatransportemoderno.com.br - www.revistatechnibus.com.br



O OF 1218 tem 12.800 kg de peso bruto total e permite a montagem de carrocerias entre 9 m e 9,6 m de comprimento

Nem convencional, nem micro

O chassi midibus OF 1218 é adequado para linhas de grande movimento que também necessitem de ônibus mais econômicos e de tamanho intermediário

Sonia Crespo

Atenta ao crescimento deste nicho de mercado, a Mercedes-Benz anunciou, em abril, o início da produção do chassi midibus OF 1218, modelo que havia sido apresentado no ano passado, durante a feira Show Bus nas suas instalações de Campinas (SP). Com o produto a montadora faz sua estreia nesse segmento, categoria intermediária entre micro-ônibus e ônibus urbano básico. O uso do midibus nas operações de transporte urbano de passageiros passou a ser uma excelente opção para as empresas do setor, por se

tratar de um veículo que atende a demandas menores, em intervalos entre os horários de pico, quando o movimento arrefece. No caso específico do OF 1218 da Mercedes-Benz, o chassi tem meia tonelada a menos no seu peso total, em relação ao chassi OF 1418 (convencional). Conseqüentemente, a aplicação desse veículo tem um custo operacional mais vantajoso para os empresários do setor.

O chassi do OF 1218 foi concebido a partir da versão convencional OF 1418, do qual

foram comercializadas 3 mil unidades no ano passado. De acordo com a aplicação o preço do veículo pode se tornar mais interessante: seu valor é 5% mais barato que a versão de ônibus urbana básica e 8% mais caro que os micro-ônibus convencionais. Mas a vantagem mesmo fica por conta da economia: "O OF 1218 oferece um desempenho operacional que assegura melhores resultados e maior rentabilidade para frostistas, além de conforto e segurança para os passageiros", diz Curt Axthelm, gerente de Marketing de Produto Ônibus da

Mercedes-Benz do Brasil. O midibus está tendo uma boa receptividade em algumas grandes cidades do mercado doméstico, que já oficializaram suas encomendas. "São Paulo, Rio de Janeiro e Fortaleza, por exemplo, já têm pedidos colocados do midibus". Axthelm acredita que, com a boa aceitação inicial, a produção anual para 2009 deverá chegar à casa das 400 unidades.

O OF 1218 atende aos sistemas de transporte público, sendo indicado para linhas urbanas e intermunicipais de curtas distân-

cias. Com dimensões mais compactas em relação a um ônibus urbano básico, esse veículo é ideal para vias estreitas e circulação dentro de bairros. Além disso, as características do OF 1218 também permitem sua utilização nas aplicações de freteamento e turismo, possibilitando inclusive a utilização de ar-condicionado. Devido à menor altura dos degraus para embarque e desembarque, o veículo assegura fácil movimentação de passageiros, o que agiliza a operação de transporte.

ROBUSTEZ PRESERVADA – O midibus da Mercedes-Benz mantém a robustez característica de toda a linha de produtos da marca. O OF 1218 tem capacidade para 12.800 quilos de peso bruto total (PBT). Esse novo chassi permite a montagem de carrocerias entre 9 metros e 9,6 metros de comprimento, com até 36 assentos para os passageiros, além do banco do motorista. Devido à menor altura dos degraus para embarque e desembarque, o veículo assegura fácil movimentação de passageiros, acelerando a operação de transporte.

O OF 1218 é equipado com motor eletrônico OM 904 LA, o mesmo utilizado no OF 1418. Uma das boas novidades para o condutor do veículo é a alavanca de câmbio – com seis marchas – integrada ao painel, em posição bem próxima do motorista. Isso garante melhor ergonomia e maior conforto para o motorista, o que se traduz em mais segurança para os passageiros. Além disso, amplia o isolamento termoacústico ao dispensar a instalação da alavanca de câmbio junto ao capô do motor.

O chassi OF 1218 traz uma inovação para o segmento de midibus: o uso de molas parabólicas nas suspensões dianteira e traseira, que reduzem o ruído no interior do ônibus e o peso do veículo. Os opcionais que se destacam no midibus são a polia adicional para ar-condicionado e a coluna de direção regulável.

O chassi OF 1218 vem equipado com a nova geração do painel de instrumentos dos ônibus Mercedes-Benz. O display central fornece informações online sobre o funcionamento do veículo, garantindo mais comodidade e segurança na operação. O sistema de diagnose "on board" permite check-up do veículo a partir do painel, verificando itens relacionados ao funcionamento do motor, como temperatura e nível da água. O sistema de diagnose também facilita as operações de manutenção, indicando no painel todas as informações dos módulos eletrônicos, informa a montadora.

RETARDER: ECONOMIA NAS OPERAÇÕES URBANAS

O sistema ainda é uma opção pouco explorada pelos frotistas de ônibus urbanos do País, mas a sua presença, comprovadamente, grandes resultados

de economia e segurança nos veículos que circulam com o dispositivo nas grandes capitais europeias e em diversas cidades latino-americanas, como Caracas, na Venezuela, e Santiago, no Chile. O freio auxiliar hidrodinâmico, mais conhecido com retarder, agora é item opcional na linha de ônibus urbanos OF 1722 da Mercedes-Benz – chassi mais vendido do Brasil para o transporte coletivo urbano. O componente, segundo informações da montadora, vem sendo requisitado por empresas que atuam em regiões serranas e metropolitanas.

Acoplado ou incorporado à caixa de mudanças, tanto de veículos urbanos como de rodoviários, o retarder proporciona elevado desempenho mesmo em condições de frenagens prolongadas, ou nos ciclos



para-e-anda tipicamente urbanos.

Com a aplicação do sistema, os freios de serviço são utilizados somente em casos de emergência ou na parada total do veículo. "O

uso do equipamento na frota também traz vantagens econômicas para o cliente, como aumento da velocidade média, otimização do consumo de combustível, redução dos custos de manutenção e maior vida útil dos componentes dos freios", destaca Curt Axthelm, detalhando que a economia chega a quatro vezes na troca de tambor de freios: "Esta substituição, realizada, em média, a cada 15 mil quilômetros, poderá ser feita a cada 60 mil quilômetros", comenta. Axthelm destaca ainda que a economia gerada pelo dispositivo na aplicação urbana pode ser ainda maior que na aplicação rodoviária. Hoje, as vendas de chassis com o retarder representam 2% das comercializações realizadas pela montadora. "Queremos ampliar esse percentual para 10%", anuncia o executivo.



O transporte terrestre de passageiros em distâncias de 75 quilômetros ou mais é feito hoje por 196 empresas

Licitações em debate

ANTT e Abrati se reúnem em seminário para avaliar a formulação de novas regras para o setor de transporte rodoviário de passageiros

O debate sobre mudanças no modelo de operação do transporte interestadual no País deu o tom do seminário "A excelência brasileira em transporte de passageiro", realizado em Brasília, em maio. Evento concorrido entre empresários e representantes desse segmento de prestação de serviço, e com a participação da Associação Brasileira das Empresas de Transportes Terrestre de Passageiros (Abrati) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o encontro foi uma oportunidade de análise sobre a formulação de novas regras para o setor, das quais se sobressai a preparação ou o possível adiamento da licitação nacional

das linhas interestaduais de ônibus em distâncias iguais ou superiores a 75 quilômetros.

Em apresentação de abertura no seminário, o diretor-geral da ANTT, Bernardo Figueiredo, sinalizou que a agência poderá adiar o leilão das linhas de ônibus interestaduais previsto para o fim deste ano até que haja dados atualizados sobre o setor. Segundo ele, o adiamento seria decidido para que sejam feitos estudos abrangentes sobre a demanda nacional por esse tipo de transporte. "Esse setor nunca teve um conjunto de informações seguras e auditadas. Só vou fazer a licitação no dia em que eu tiver a

segurança de ter um sistema que vai atender o usuário melhor do que se atende hoje. Acho que seria prudente realizar novos estudos", afirmou.

A esse argumento, o presidente da Abrati, Renan Chieppe, contrapôs que as informações setoriais são fornecidas pelas empresas em um sistema de comunicação de dados elaborado pela própria ANTT. Chieppe salientou que os números enviados à agência podem não apresentar a demanda real existente hoje no País porque o sistema não registra a diferença entre a demanda normal e aquela verificada em períodos de temporada. "As informações são formatadas dentro de um

padrão técnico da ANTT, a questão importante é se essas informações são suficientes e a Abrati tem falado sobre a necessidade de que sejam feitos estudos sobre origem e destinos (das viagens)", contra-argumenta Renan Chieppe.

Na discussão de um novo modelo de base de dados, o presidente da Abrati salientou que há receio de que esse processo seja conduzido exclusivamente por fórmulas matemáticas, sem que seja feita uma pesquisa de campo que indague a avaliação, desejos e interesse do usuário do transporte terrestre interestadual.

Dados setoriais apresentados por Renan Chieppe mostram que a operação do transporte terrestre de passageiros em distâncias iguais ou superiores a 75 quilômetros é feita por 196 empresas que empregam aproximadamente 70 mil trabalhadores diretos em 1.734 ligações in-

terestaduais no território nacional. De acordo com esse levantamento, em 2008 o número de passageiros atendidos atingiu 61,5 milhões nessa modalidade de transporte (considerando a totalidade das operações, o número de usuários atendidos chegou a 131,5 milhões). Segundo a Abrati, a frota de ônibus é de 13,9 mil veículos.

CRITÉRIOS – No debate sobre a regulamentação e as condições de realização da licitação, a Abrati ponderou que há inconsistências no modelo de base de dados da ANTT. Uma das informações apontadas como equivocadas pela entidade é a da velocidade média. Segundo a agência, essa velocidade média é de 70 quilômetros por hora para rodovia pavimentada, de 60 quilômetros por hora para rodovia implantada e de 50 quilômetros

por hora para rodovia em leito natural. "Essa premissa conduz a erro grave na definição da duração das viagens, quando considerada a realidade das condições de trafegabilidade das rodovias nacionais no geral", sustenta a Abrati.

A associação também aponta inconsistências em relação aos cálculos de frequência mínima e número de viagens. A entidade cita que enquanto o Anuário Estatístico de 2006 da ANTT indica que naquele ano foram utilizados 12,9 mil ônibus para atender a operação do sistema (que realizaram 2,1 mil viagens e transportaram 59,2 milhões de passageiros), nos estudos em discussão estão estimados em 4,2 mil ônibus (para realização de 1,3 mil viagens e atendimento a 44,7 milhões de usuários). Em ambas as citações foram excluídas as frotas do transporte semiurbano. Sendo que na estima-

A MELHOR TECNOLOGIA • O MAIS ROBUSTO • SIMPLICIDADE NO MANUSEIO • GARANTIA PERMANENTE ON LINE

O DINHEIRO [QUE VOCÊ NÃO VIA], APARECE NAS IMAGENS GARDENS.



Inibe
ASSALTOS
EVASÕES
FRAUDES
VANDALISMOS

GARDEN'S
ATOS MONITORAMENTO MÓVEL

CD "Instale Você Mesmo"

Fone: (11) 3369 1313 Fax: (11) 3369 1300

www.gardens.com.br

VISITE-NOS NA TRANPÚBLICO 2009

INVESTIMENTO DE MENOS DE 1% DO VEÍCULO E RETORNO COMPROVADO DE MAIS DE 7% NO FATURAMENTO

ELE SE PAGA



Setor movimenta frota de 13 mil veículos, com faturamento que chega a R\$ 3 bilhões

tiva de 4,2 mil ônibus, não foi computada a frota prevista para a região Norte.

No debate sobre a importância das informações e a diferença entre a base de dados da agência e os indicadores fornecidos pelo setor, o diretor-geral da ANTT avaliou a possibilidade de adiar a concorrência pública. "É melhor fazer uma licitação em prazo adequado, do que fazer uma licitação rápida", defendeu Bernardo Figueiredo.

Em documento encaminhado à ANTT, a Abrati apresentou sugestões para a edição de uma norma de referência de gestão da qualidade para o transporte rodoviário de passageiros. Entre essas medidas constam: 1) que as empresas operadoras se comprometam com o transporte seguro; 2) que as empresas operadoras implementem procedimento de gestão da segurança baseado em determinações da ANTT e de autoridades do setor, que assegurem a prevenção de acidentes e de ocorrências que afetem a continuidade da prestação de serviço; 3) que as empresas operadoras adotem medidas para a oferta de veículos em conformidade com o quadro de horários estabelecidos pela ANTT, além de possuírem reserva técnica para cobrir sazonalidades típicas da atividade; 4) adoção de manutenção

preventiva e compromisso com instrução, qualificação e reciclagem de motoristas; 5) adoção e manutenção de procedimentos que garantam o atendimento da permissão de transporte em consonância com o Código de Defesa do Consumidor.

GESTÃO – Além da análise do marco regulatório, empresários do setor de transporte interestadual presentes ao seminário "A excelência brasileira em transporte de passageiro" abordaram a importância e representatividade do segmento, que registra um faturamento ao ano de R\$ 3 bilhões. O Brasil é o segundo maior mercado mundial de transporte rodoviário de passageiros nos critérios de número de passageiros e frota de ônibus, atrás apenas da China. Devido a essa abrangência, o Brasil possui uma importante cadeia produtiva formada por núcleos de desenvolvimento de equipamentos e veículos de montadoras como Mercedes-Benz, Volvo, Scania e a multinacional brasileira Marcopolo.

Presente ao encontro realizado em Brasília, o vice-presidente do conselho de administração da Marcopolo, José Antônio Martins, procurou dar um choque de realidade à plateia do evento. Em sua apresentação, o executivo transmitiu a

mensagem de que é necessário aos empresários saber como "diferenciar e reinventar o seu negócio".

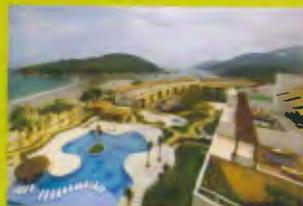
Citando casos bem sucedidos no mundo dos negócios, como a gigante das comunicações CNN e rede de café Starbucks, Martins incitou os empresários a investirem em inovação e no conhecimento do cliente que atendem. "A opinião do cliente importa, mas essa não deve ser norma para o empresário tomar uma decisão." O diretor da Marcopolo também reiterou a necessidade de corte de custos. "Para ser rentável e capaz de inovar, a empresa tem que reduzir custos, é preciso que haja uma equipe pensando permanentemente na redução de despesas", afirmou.

Especificamente na atividade do transporte, Martins indagou dos empresários os motivos que levam o governo a investir em transporte aéreo, mantendo os aeroportos em boas condições, enquanto as rodoviárias permanecem em situação de abandono em termos de políticas públicas. Em sua avaliação, os empresários do setor devem se ater a situações básicas, como manter a frota limpa e as equipes treinadas, assim como deve, pela característica da prestação de serviço, ser obcecados em responder com rapidez às reclamações dos usuários.

Também presente ao evento, o advogado tributarista Hugo de Brito Machado reforçou que é necessário que as empresas de transporte interestadual façam dos passageiros aliados no combate à carga tributária. Nesse sentido, é necessário, segundo o tributarista, fornecer informações fiscais aos usuários de forma a orientá-los sobre os tributos embutidos nas tarifas. "É preciso despertar a consciência fiscal nas pessoas e fazer com que o usuário saiba quanto ele paga de imposto em cada passagem". Segundo dados da Abrati, o recolhimento de tributos feitos pelas empresas do setor atinge R\$ 1 bilhão.


SOFITEL
LUXURY HOTELS

Av. Marjory da Silva Prado
Praia de Pernambuco
Guarujá - SP



10º

ENCONTRO DAS EMPRESAS DE FRETAMENTO E TURISMO

FRESP

DE 25 A 27
DE SETEMBRO
DE 2009
Sofitel Jequitimar
Guarujá | SP

11-5096-8104
fresp@otmeditora.com.br

REALIZAÇÃO:

FRESP

ORGANIZAÇÃO:



APOIO EDITORIAL:



Mais velocidade na terra do frevo

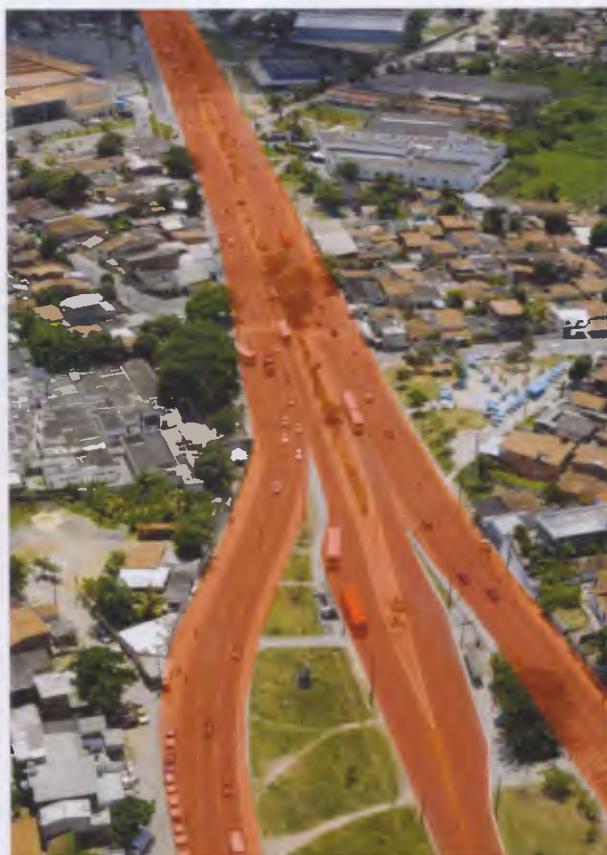
Região Metropolitana do Recife contará com dois sistemas de Transporte Rápido por Ônibus até 2014, o primeiro com 30 km de extensão

Renata Passos

Considerada uma das maiores metrópoles brasileiras, a cidade do Recife também já precisa dar mais velocidade ao transporte público. Para isso, o Grande Recife Consórcio de Transporte, constituído pelos municípios do Recife, Olinda e o governo de Pernambuco (até que outras cidades da Região Metropolitana do Recife sejam incorporadas) e que prevê desenvolver projetos regionais, deve implantar dois sistemas de Transporte Rápido por Ônibus, também conhecido com BRT (Bus Rapid Transit), até 2014, quando a cidade será uma das sedes da Copa do Mundo.

De acordo com a gerente de estratégia do Sistema de Transporte de Passageiro (STPP), Maria Ivana Vanderlei, o principal projeto de BRT é o Norte-Sul, que ligará a zona norte da região metropolitana, mais exatamente o município de Igarassu até a estação de metrô Joana Bezerra, na região central do Recife, de onde o metrô segue até a estação Cajueiro Seco, em Jaboatão dos Guararapes.

"O BRT partirá, portanto, do município de Igarassu (que está integrado às cidades de Araçoiaba, Itapissuma e Itamaracá) e passará pelo município de Abreu e Lima e ainda por Paulista, Olinda, até chegar em Recife. Vale lembrar que uma segunda etapa do projeto do corredor prevê que a esta-



O primeiro sistema BRT a ser implantado ligará o centro do Recife ao município de Igarassu, no norte da região metropolitana

ção de Cajueiro Seco seja ligada por metrô ou VLT (veículo leve sobre trilho) aos municípios de Cabos e Ipojuca", detalha Ivana, esclarecendo que o projeto será desenvolvido pela empresa Maia Melo Engenharia, que venceu a licitação. "Por isso, ainda não temos muitos detalhes", justifica.

A expectativa é que o primeiro BRT da Região Metropolitana do Recife conte com aproximadamente 30 quilômetros, com 39

estações e esse trajeto seja realizado no máximo em uma hora. O sistema contará com 88 linhas integradas de ônibus e duas linhas de metrô. Mas ainda não há a definição da quantidade de veículos.

INTEGRADOR – Inicialmente, segundo Ivana, é esperado um investimento de R\$ 300 milhões no projeto, valor que pode ser alterado devido ao estudo. Os recursos para o desenvolvimento do projeto poderão vir do PAC da Mobilidade, que deve ser acelerado em virtude da Copa de 2014, e também de verbas do próprio sistema e de recursos do estado.

O BRT permitirá a ligação com as demais cidades da região metropolitana interligadas ao Sistema Estrutural Integrado (SEI), que permite ao passageiro o deslocamento para diversos pontos da região metropolitana com o pagamento de uma única passagem por sentido.

Ivana explica que a empresa Maia Melo terá oito meses para terminar o projeto, mas, antes mesmo de sua conclusão, já devem ser realizadas algumas licitações das áreas extremas da via para que as obras sejam iniciadas em 2010. "A intenção do governador é terminar o empreendimento no próximo ano. Acredito que seja possível,

pois já existe um importante trecho com faixa exclusiva. Portanto, não teremos o empecilho de fazer desapropriação", ressalta.

Os pontos de embarque e desembarque do corredor contarão com estações cobertas e com catracas, niveladas à altura da porta de embarque e desembarque dos veículos, dando maior acessibilidade aos usuários.

Graças à presença de catracas nas estações, os usuários poderão fazer o pagamento das tarifas (seja em bilhete eletrônico ou em dinheiro) no próprio local, agilizando o processo de embarque.

Além disso, o sistema será dotado de controle semafórico e haverá monitoramento em tempo real da chegada e da saída dos coletivos das paradas. Segundo Ivana, a população dos municípios atendidos é de 2,47 milhões de habitantes e são estimados 190 mil beneficiados diretamente pelo BRT. Em todo o sistema do corredor Norte-Sul serão 285 mil passageiros ao dia, podendo chegar futuramente a 371,5 por dia.

CORREDOR LESTE-OESTE – Um outro BRT que deve ser implantado até 2014 na região é o Leste-Oeste, onde hoje já existe o corredor Caxangá. "É um sistema bem antigo, que a última prefeitura prolongou até o centro da cidade", esclarece Ivana.

Este BRT, com 12 quilômetros de extensão e 48 estações com catraca, deve receber investimentos de R\$ 15 milhões. Ele ligará as cidades de Recife, Camaragibe e São Lourenço, o que envolve uma popula-

Traçado dos dois sistemas BRT (em vermelho e azul) a serem implantados na Região Metropolitana do Recife



ção de 1,78 milhão de pessoas e cerca de 280 mil usuários.

"O corredor Leste-Oeste será muito importante para a Copa, pois está próximo a vários equipamentos turísticos, ao estádio e ao metrô (onde deve ser construída uma nova estação entre duas já existentes)", informa.

A previsão é que as obras desse corredor sejam iniciadas em 2011, com pra-

zo de 18 meses para conclusão. "A capacidade máxima será de 65 mil passageiros ao dia em 2014. Pelo Plano Diretor de Transporte Urbano, em 2020, ele terá capacidade de movimentar 130 mil passageiros ao dia", diz Ivana. Ela acrescenta que o plano diretor, que acaba de ser concluído e tem projetos para 2020, prevê um terceiro corredor na Avenida Norte- Governador Miguel Arraes.

ITINERÁRIO

LightDot

- Tecnologia LightDot
- Para urbanos, rodoviários e micros
- Leds de cor amarela, verde e branca
- Alta visibilidade dia e noite
- Controle automático de intensidade
- Mensagens exibidas internamente no controlador para visualização pelo operador



FRT Tecnologia Eletrônica Ltda.
Recife - PE Brasil TEL.: +55 (81) 3081.1850
vendas@firt.com.br | www.firt.com.br

Segmento aguarda lei específica na capital paulista

Lei das Mudanças Climáticas, que busca a redução de gases poluentes na cidade de São Paulo, retira artigo que restringe a circulação de ônibus de fretamento; regulamentação específica será votada em 60 dias

Márcia Pinna Raspanti

A Câmara de Vereadores de São Paulo aprovou no dia 5 de junho o projeto da Lei das Mudanças Climáticas (530/2008), que institui a política de mudança do clima na cidade. A parte que tratava de restrições aos ônibus fretados causou grande polêmica e acabou sendo retirada do texto que foi aprovado. A circulação dos fretados terá uma regulamentação específica, que deve ser apresentada e discutida na câmara, em 60 dias. Enquanto isso, a prefeitura deverá implementar medidas que regulem a circulação dos fretados. A frota atual deste tipo de veículo é de 5.040 ônibus, segundo informações do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento para Turismo (Transfretur).

O artigo 47 da proposta anterior determinava que o poder público municipal seria o responsável pela regulamentação dos fretados, criando bolsões de estacionamento e parada ao longo do sistema metroferroviário. As empresas do setor temiam que, caso tal artigo fosse aprovado da forma original, os usuários dos serviços de fretamento seriam obrigados a desembarcar nas estações de trem e metrô, de onde seguiriam até os destinos finais por meio dos transportes públicos. Assim, os veículos fretados não poderiam trafegar pelas principais avenidas e vias da cidade, já que seriam obri-



Frota de fretados na Grande São Paulo chega a 5 mil ônibus, segundo o Transfretur

gados a ficar parados nestes bolsões.

Com a retirada do polêmico artigo, as empresas de fretamento poderão apresentar suas propostas à prefeitura. Jorge Miguel dos Santos, diretor executivo do Transfretur, afirma que a criação de uma regulamentação destinada à modalidade é favorável. "Para o setor é um grande avanço a modificação do texto, que previa a total restrição do fretamento, e

que, em médio prazo, inviabilizaria a atividade. Há muito tempo esperávamos uma legislação que determinasse de pontos de parada e embarque e desembarque de passageiros e que seja condizente com a realidade da cidade de São Paulo e também dos 600 mil usuários do fretamento", afirma.

Segundo Santos, se tal regra fosse aprovada inviabilizaria a continuidade do

serviço, que transporta o usuário com conforto e atende às necessidades dos contratantes. A restrição aos fretados também influenciaria na economia da cidade, segundo o diretor do Transfretur, já que prejudicaria a atividade turística, que inclui ainda os setores hoteleiros, de compras e de alimentação.

A Transfretur também estará atenta para as portarias que a administração municipal deve estipular nos próximos 60 dias – enquanto a lei específica não é sancionada. "É um dos pontos que nos desperta a atenção, pois é possível considerar que sejam implantados decretos e portarias que podem, por exemplo, restringir a circulação dos fretados nas avenidas Paulista ou Berrini. Na Paulista circulam, em média, 250 ônibus nos horários já estipulados. Restringir mais os moldes da operação, seria o mesmo que colocar mais 4.500 carros na via", alerta o diretor.

Apesar do adiamento da votação sobre uma lei especialmente voltada para o setor de fretamento, existe a possibilidade de que as novas regras sejam mais prejudiciais ao setor. O líder do governo na Câmara, José Police Neto (PSDB), deixou claro que a retirada do texto referente aos fretados da discussão sobre mudança climática não significa que o setor ficará livre de restrições determinadas pelo go-

verno.

MENOS EMISSÕES – O projeto de lei que institui a política de mudança do clima é de autoria do poder executivo. A lei busca adequar a cidade de São Paulo a uma convenção da Organização das Nações Unidas (ONU) para mudança do clima, sendo que uma das principais metas é reduzir em 30%, até 2012, a emissão de gases poluentes na cidade, como o dióxido de carbono, que está diretamente ligado ao efeito estufa. De 2005 até hoje, de acordo com informações da prefeitura, São Paulo já conseguiu reduzir esse índice em 20%, com a colocação em funcionamento das usinas de biogás nos aterros São João e Bandeirantes, e outros programas de saneamento ambiental, como a Inspeção Veicular.

Outro ponto importante da lei é a redução progressiva do uso de combustíveis fósseis (diesel e gasolina) por parte da frota de ônibus da cidade, a uma proporção de 10% por ano, a começar por 2009, até sua substituição total, o que só deve ocorrer em 2017. A prefeitura se compromete também a contratar apenas obras que utilizem madeira certificada e a estimular o uso, por parte de todos os cidadãos, de transporte menos poluente. Entre os veículos limpos que contarão com apoio oficial, a bicicleta é um dos mais

importantes. Em outros dois artigos, a lei prevê a instalação de 96 ecopontos, um em cada distrito da cidade, para reduzir o descarte de lixo e entulho nas ruas, e a implantação de coleta seletiva até 2012.

O projeto aprovado também determina a restrição gradativa e progressiva do acesso de carros ao centro e prevê o aumento do tempo de rodízio de automóveis e de caminhões – pelo período que for julgado necessário – quando o nível de poluição atmosférica atingir níveis críticos. A Inspeção Veicular deve se estender a todos os veículos de São Paulo. Atualmente, somente os automóveis fabricados depois de 2003 são inspecionados, além de toda frota movida a diesel e as motos. A nova lei ainda inclui ações que taxam os geradores de poluição e instituem políticas urbanas nas áreas de transportes, energia, gerenciamento de resíduos, saúde, construção e uso do solo.

As propostas contidas na lei de mudança climática estão incluídas no Programa de Metas da Cidade de São Paulo, a chamada Agenda 2012, anunciada pelo prefeito Gilberto Kassab em maio. Depois da sanção, que ocorreu em 5 de junho, será preciso editar novas leis específicas para disciplinar cada um dos assuntos abordados na lei 530/2008.

FERRAMENTA DE LIMPEZA

51.3635.1555

Ref.: 380.2

30x9cm

Ref.: 379

25x7cm

Limpa de: Balco, da quebra-sol

Dispensário escova

Cabo de alumínio de 1,5m, 2m e 3m

Fios floridos de PET com espuma

Para: brisas, corredores e carrocerias

e-mail: odim@odim.com.br

site: www.odim.com.br

ODIM
Desde 1933

ABASTECIMENTO MONITORADO

GTfrota

Acabe com os desvios e desperdícios de combustível de sua frota.

Com o sistema GTfrota sua empresa ganha em economia e confiabilidade, além de melhorar o desempenho da frota.

Acesse www.excelbr.com.br e saiba mais.

Rua Jaboatão, 580/592 - São Paulo - SP
excelbr@excelbr.com.br

Fone: (11) 3858-7724

EXCELbr

DESPERDÍCIOS

FRAUDES

São Paulo implantará sistema VLP

Governo estadual e prefeitura paulista prometem dar um final à novela iniciada em 1997, com as obras do antigo Fura-Fila: os 22,3 km restantes do projeto irão operar como metrô de superfície com pneus (VLP)

Márcia Pinna Raspanti



Metrô de superfície com pneus: sistema mais rápido e barato já implementado em diversas cidade do mundo

O antigo Fura-Fila, projeto idealizado pelo ex-prefeito Celso Pitta da cidade de São Paulo, deve ser concluído com uma nova tecnologia. Agora, na etapa final do sistema, que ganhou o nome de Novo Expresso Tiradentes ou Metrô Leve Expresso Tiradentes, será implementado o pri-

meiro metrô de superfície com pneus (VLP) da capital. O governo do Estado de São Paulo e a prefeitura da capital paulista firmaram um convênio de metrô leve no trecho entre os bairros de Vila Prudente e Cidade Tiradentes (zona leste), que tem 22,3 quilômetros de extensão.

Os trens, que irão operar pelo sistema monotrilho e serão movidos a energia elétrica, trafegarão em via elevada e cada composição terá capacidade para um mil passageiros. A proposta é comprar 59 composições, que possibilitarão o transporte de 450 mil passageiros por dia (300

**Monotrilho de São Paulo
será semelhante ao
construído em Tóquio**

mil entre os bairros de Vila Prudente e São Mateus, e 150 mil no segundo trecho, até Cidade Tiradentes). Caso fosse mantida a proposta inicial (ônibus articulado), a capacidade seria inferior, atendendo 250 mil usuários diariamente.

O Novo Expresso Tiradentes será uma extensão da Linha 2 do Metrô, que começa no bairro de Vila Madalena, e chegará até a estação Vila Prudente. Nesta primeira fase, programada para ser concluída em 2010, o trem deve seguir da Vila Prudente até o Parque São Lucas. Na segunda etapa, para 2011, o expresso chegará até São Mateus. A terceira é a que abrange Cidade Tiradentes e deve ficar pronta em 2012. Ao todo, serão construídas 22 estações ao longo do percurso, com plataformas de 90 metros quadrados.

A publicação do edital deve ocorrer em julho e o traçado definitivo do VLP só deve ser conhecido quando os termos do edital estiverem concluídos. Neste momento, a equipe do Metrô está na fase inicial de elaboração do projeto funcional. Serão



investidos R\$ 2,3 bilhões, sendo R\$ 1,3 bilhão do governo do estado e R\$ 1 bilhão da prefeitura de São Paulo.

Segundo a Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos de São Paulo, com a modalidade metrô leve sobre pneus que será adotada, o usuário fará o trajeto em 50 minutos – feito de ônibus, o percurso consumiria cerca de duas horas. O VLP tem a vantagem de evitar as interferências viárias que os veículos enfrentam ao percorrer a via no nível do

solo, como cerca de 70 cruzamentos existentes ao longo do percurso. Sem tais atrasos, os trens do metrô leve poderão reduzir em mais de 58% o tempo de viagem. A média de velocidade dos trens ficará entre 35 km/hora e 40 km/hora.

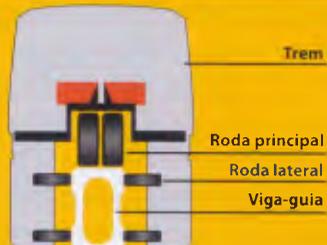
Apesar de não haver nenhum sistema com a mesma tecnologia no Brasil, o monotrilho não é novidade e já existe em diversas cidades do mundo. No Japão, por exemplo, existem sistemas semelhantes em operação há mais de 40 anos, como em Inuyama (1962) e na linha Tóquio-Aeroporto de Haneda (1964). O prefeito Gilberto Kassab, acompanhado de uma equipe técnica, esteve no Japão em maio para conhecer o percurso que vai do centro da capital

japonesa ao aeroporto de Haneda. Nos Estados Unidos, Las Vegas já faz uso do sistema desde 1995. Há exemplos bem mais recentes, como Dubai (Palm Jumeirah), que terminou a construção de VLP há poucos meses; em Mumbai, na Índia,

**ALGUMAS CIDADES
QUE POSSUEM O SISTEMA:**

Las Vegas	EUA (1995)
Inuyama	Japão (1962)
Tokyo-Haneda	Japão (1964)
Tokyo Disney	Japão (2001)
Naha, Okinawa	Japão (2003)
Kuala Lumpur	Malásia (2003)
Kitakyushu	Japão (1985)
Osaka	Japão (1990)
Tama	Japão (1997)
Chongqing	China (2005)
Dubai	Palm Jumeirah (2009)
Mumbai	Índia (em construção)

Metrô Leve - Sistema monotrilho



Descrição do sistema adotado: O sistema é composto de um trem que roda sobre uma viga guia (ou viga-trilho), de concreto. As rodas do trem possuem pneus e rodam sobre a viga guia. Pneus-guia rodam nas duas laterais da viga-guia.

Canteiro Central Existente
Trecho Vila Prudente - Oratório = 4,00 m
Pilar Metrô leve = 1,80 m



Na China, desde 2005 metrô leve opera na cidade de Chongqing e está nos planos de outras cidades



O VLP acarreta menos gastos com manutenção e transporta mais passageiros que os ônibus articulados

o sistema deve estar pronto antes do final do ano.

FURA-FILA — Caso o novo projeto do Expresso Tiradentes seja realmente concluído, será o fim de uma novela que se arrasta desde 1997. O Fura-Fila, que teria originalmente oito quilômetros, começou a ser construído naquele ano, du-

rante a gestão de Celso Pitta, e operou experimentalmente os primeiros 2,8 quilômetros por quatro meses, em 2000. A obra foi paralisada e depois retomada pela ex-prefeita Marta Suplicy, em 2002, com o nome de Paulistão. Na gestão da ex-prefeita, o traçado do projeto foi comentado para chegar até São Mateus, mas a obra foi novamente interrompida.

Ao final da administração petista, ficaram apenas cinco quilômetros de via, ainda inacabada, sem condições de uso para a população. As obras foram retomadas mais uma vez em 2005 e o projeto recebeu outro nome, sendo batizado como Expresso Tiradentes.

No projeto original, os veículos seriam articulados e alimentados por cabos suspensos. No ano de 2000, este tipo de veículo operou experimentalmente no trecho sobre o tampão do rio Tamanduateí por um período de quatro meses. No final de sua administração, Celso Pitta deixou como herança para a cidade o trecho sobre o tampão do Tamanduateí inacabado, com as estações nem ao menos iniciadas, além das vigas de sustentação do trecho elevado e áreas degradadas nos terminais Sacomã e Parque Dom Pedro II. Entre as retomadas e paralisações das diversas administrações municipais, o projeto já custou cerca de R\$ 950 milhões.

A primeira etapa do percurso só foi entregue em 2007. Desde então, oito quilômetros do corredor de ônibus passaram a ser utilizados pelos usuários e a proposta agora é terminar o projeto com o VLP. Segundo estimativas da Secretaria de Transportes Metropolitanos, o custo do Metrô Leve Expresso Tiradentes (R\$ 2,3 bilhões) será inferior ao que seria gasto caso a opção escolhida para completar o projeto fosse o metrô de subsolo.

Outra vantagem apontada pelos defensores da tecnologia dos monotrilhos é que não são necessárias tantas desapropriações para a construção da estrutura do VLP, já que ele quase não interfere na superfície. Caso a administração atual tivesse decidido utilizar a tecnologia do Fura-Fila nestes 22,3 quilômetros finais do projeto, seriam gastos mais R\$ 400 milhões a R\$ 600 milhões. O VLP acarreta menos gastos com manutenção e transporta mais passageiros que os ônibus articulados, ainda de acordo com a secretaria.

valorize sua frota

Decoração e envelopamento

- Parque industrial de 9.000 m²
- Equipamentos de última geração
- Equipe de instalação própria
- Tratamento e fusão de imagens
- Impressão em alta-resolução
- Lona sider e vinil adesivo
- Solda eletrônica e recortes especiais
- Verniz de proteção UV

Ouvidoria
fale

ouvidoria@neoband.com.br



A NeoBand foi premiada pela revista Transporte Moderno, na categoria de melhor comunicação visual e pintura de frota.



A marca do Selo Verde Responsável

BY-COC-967235

© 1996 Forest Stewardship Council A.C.



www.neoband.com.br | tel. (11) 2199 1200



Empresa vencedora de concorrência vai administrar receita de R\$ 4,6 bilhões por ano dos sistemas de transporte de São Paulo

São Paulo unificará arrecadação no transporte

A empresa ou consórcio que vencer concorrência gerenciará receita da SPTrans, da CPTM e do Metrô, estimada em R\$ 4,6 bilhões por ano, e o novo sistema deverá entrar em operação até final de 2010

Marcia Pinna Raspanti

O Bilhete Integrado Metropolitano (BIM) é um sistema que unificará a arrecadação da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e da São Paulo Transportes (SPTrans). A empresa que assumir este sistema triplo será escolhida por licitação pública e irá gerenciar 14,7 mil ônibus que circulam na capital, 118 trens da CPTM, 110 do metrô e 14 da Linha 4 (previsão). A receita estimada é de R\$ 4,6 bilhões por ano.

O processo está ainda na fase da consulta pública e o edital será publicado em

meados de junho. Não se trata de um sistema de expansão do Bilhete Único para toda Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), como foi inicialmente anunciado, já que a Empresa Metropolitana Transporte Urbano (EMTU) e as empresas que operam linhas de ônibus fora da capital foram excluídas do novo sistema. Se o cronograma inicial for cumprido, o BIM estará em operação até o final de 2010, doze meses após a abertura do contrato.

O vencedor terá de arcar com R\$ 310 milhões para instalar o esquema, além de gerenciar o sistema de arrecadação da

Linha 4 do Metrô até o início da operação comercial, prevista para o início de 2010. A empresa ou o consórcio que vencer a concorrência do Bilhete Integrado terá de pagar uma indenização de R\$ 200 milhões à prefeitura pelos investimentos já realizados na implementação do Bilhete Único Eletrônico, que começou em maio de 2004. A remuneração da empresa que for escolhida para administrar o sistema unificado será calculada pelo serviço (valor arrecadado) multiplicado pelo seu desempenho, descontadas as despesas acessórias (investimentos para validar os cartões).

A concessão será feita por meio de parceria público-privada (PPP), por 30 anos, com contrato reajustado anualmente pelo IPC-Fipe (Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas). Vencerá aquele que oferecer o menor valor da contraprestação a ser paga pela administração pública, nesse caso o governo estadual e a prefeitura. Também participará do contrato a ViaQuatro, empresa que vai operar a futura Linha 4 do Metrô.

OBRIGAÇÕES DE CONTRATO – Segundo a Secretaria de Transportes Metropolitanos, o objetivo é que as gestoras de serviços dos outros municípios da Grande São Paulo participem futuramente – não há previsão de quando isso deve ocorrer – do BIM. Por enquanto, o sistema só chega até as cidades que são servidas pelos trens da

DADOS OPERACIONAIS

	Ônibus	Metrô	CPTM	Linha 4 (estimativa)
Veículos	14,7 mil	118 trens	110 trens	14 trens
Estações/Terminais	28	55	93	6
Passageiros/ano	2,8 bilhões	684 milhões	437 milhões	204 milhões

CPTM, além da capital (por meio dos ônibus da SPTrans, do Metrô e dos trens metropolitanos). A abertura das propostas de concorrência está prevista para agosto deste ano e a assinatura do contrato, para novembro.

A empresa vencedora da concorrência terá obrigação de aceitar os operadores das outras cidades, de acordo com os critérios dos poderes concedentes, no caso a prefeitura e o governo estadual de São Paulo. O vencedor também terá que in-

vestir em validadores, bloqueios, softwares e atualizações tecnológicas; modernizar e incluir novos serviços aos usuários; e ainda transferir ao governo os ativos e toda a tecnologia, sem qualquer tipo de ônus para o poder público. Há também um item previsto que exige a criação de um serviço de ouvidoria sobre o BIM. Será criada também uma câmara de compensação, espécie de banco, para administrar o dinheiro das passagens. Todo o projeto custará R\$ 510 milhões.

“O Canguru proporciona benefícios econômicos e de segurança, permitindo-nos inclusive educar nossos colaboradores na sua postura, conduta e operação diária. É um sistema eficiente, robusto e confiável, que nos auxilia a oferecer um serviço de qualidade aos usuários.”

Gino Costa
Trampolim da Vitória - RN

Características:

- 100% Digital
- Luz Infravermelho
- Grava até 4 câmeras
- Velocidades de gravação:
1,2,3,4,5 e 25 FPS ou o exclusivo sistema de SPF - Segundos por Frame.
- Garantia de 1 ano
- Software de Visualização - AlltecView
- Software de Gerenciamento de Ocorrências

2 Cartões SD Grátis

Canguru®

Sistema de Gravação Digital

www.vejasuafrota.com.br

+ de 12.000 Instalados



Governo libera R\$ 1 bilhão para renovação de frota

A linha de crédito Pró-Transporte será financiada pelo FGTS com custo da variação da taxa referencial mais 7% ao ano e destina-se à aquisição de ônibus novos para o transporte público municipal

O governo federal liberou R\$ 1 bilhão do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) para financiar a renovação de frotas de ônibus, por meio da linha de crédito denominada Pró-Transporte, lançada no início de maio em versão reformulada. A liberação dos recursos será feita por meio da Caixa Econômica Federal, gestora do FGTS, e na forma de operações de mercado como a aquisição de debêntures, recebíveis e fundos de investimento em direitos creditórios (FDICS) das empresas que operam serviços de transporte público. O custo do financiamento será da variação da taxa referencial (TR) mais 7% ao ano. De acordo com o ministro das Cidades, Márcio Fortes, que fez o anúncio da linha de financiamento, esta é a primeira do País com o objetivo de financiar a renovação de frotas de ônibus e a maneira adotada para a liberação dos recursos é uma forma de garantir que o dinheiro será utilizado expressamente para a compra de novos veículos pelas empresas operadoras.

O dinheiro poderá ser usado para a aquisição de ônibus convencionais, articulados, biarticulados e micro-ônibus fabricados no Brasil. A estimativa do ministro é que cerca de 4 mil novos veículos possam ser comprados com o valor total da nova linha de financiamento. Segundo dados da

Confederação Nacional dos Transportes (CNT), a idade média da frota nacional de ônibus urbanos é de sete anos, e a nova linha de financiamento vai contribuir para diminuir este tempo. De acordo com a CNT, a criação de uma linha de financiamento por parte do governo federal com recursos do FGTS é uma antiga reivindicação da confederação, da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e de outras entidades ligadas ao transporte.

De acordo com a NTU, até dezembro do ano passado 19 pedidos de financiamento, no valor total de R\$ 246,6 milhões, encaminhados por empresas que operam o transporte público estavam sob análise no Ministério das Cidades. Cerca de 90% das propostas de crédito eram relativos à renovação de frota. De acordo com a NTU, os projetos são de empresas de cidades de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Piauí e São Paulo. Segundo informações do Ministério das Cidades, pedidos de financiamento para renovação de frotas de ônibus urbanos foram encaminhados à Caixa Econômica Federal por municípios do Rio de Janeiro (R\$ 581 milhões), Minas Gerais (R\$ 176 milhões), São Paulo (R\$ 101 milhões) e Paraná (R\$ 100 milhões).

O ministro afirmou também, durante o lançamento da nova linha de crédito para

as empresas que operam serviços de transporte público, que novos valores para financiamento da compra de ônibus deverão ser aportados conforme a utilização dos recursos anunciados no início de maio. De acordo com informações do ministro, a liberação dos créditos não está atrelada à manutenção de empregos por parte das empresas, mas a expectativa do governo federal é que a cada R\$ 1 bilhão destinado em operações de repasse como esta nova linha e às que foram criadas para estimular os setores da construção civil e de saneamento, sejam gerados 65 mil novos empregos.

O programa Pró-Transporte foi criado pelo governo federal em 2002 e reformulada em 2008 com a participação das entidades que representam os setores empresariais que atuam no transporte coletivo. O programa também atende outros modais de transporte coletivo, como trens e metrô, e financiamentos para prefeituras municipais e do governo do Distrito Federal para investimentos em infraestrutura em vias de transportes e terminais, por exemplo.

Segundo informações do Ministério das Cidades, até o dia 9 de junho ainda não havia sido liberado nenhum pedido de financiamento pela nova linha de financiamento. De acordo com o ministério, todos os pedidos de crédito estão sob análise.

ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS

GESTÃO DE FROTAS

em 16 horas de treinamento

20 e 21 de agosto de 2009

Administrar transportes implica gerenciar com menores custos, conseqüentemente com maior produtividade e rentabilidade. Grande parte das decisões estratégicas da administração de uma frota tem como principais questões o controle e a redução de custos operacionais dos veículos.

Os sistemas de manutenção, bem como o modo de substituir os procedimentos subjetivos ou sentimentais na hora de vender o veículo, adotando processos matemáticos, identificam o momento econômico exato para sua substituição.

Mediante o desenvolvimento de uma abordagem objetiva e descomplicada, o curso oferece inúmeras alternativas para o alcance dos objetivos a que se propõe o treinamento.

CURSOS OTM, UMA AULA DE BONS NEGÓCIOS.

Para mais informações ligue:

11-5096-8104

ou pelo e-mail:

sabrina@otmeditora.com.br

OS TÓPICOS ABORDADOS

MANUTENÇÃO DE FROTA

Sistema de manutenção
Oficinas de manutenção
Custos de oficinas de manutenção

CUSTOS OPERACIONAIS DE VEÍCULOS

Classificação dos clientes

Custos fixos
Custos variáveis
Método de cálculo para custos fixos
Método de cálculo para custos variáveis
Administração de custos
Fatores que influenciam na variação dos custos
Mapas de custos, relatórios gerenciais e

sistemas de controle

PLANEJAMENTO DE RENOVAÇÃO DE FROTA

Política de renovação de frota
Dimensionamento de frota
Adequação de frota
Frota própria x frota contratada

A AGENDA

8h00 - 8h30 Credenciamento
10h00 - 10h15 Coffee Break
12h00 - 13h00 Almoço
15h30 - 15h45 Coffee Break
17h30 Encerramento

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 650,00

Consulte-nos. Preços especiais para participantes de outros temas, e para empresas com mais de 1 (um) participante.

O INSTRUTOR



Piero Di Sora - Técnico em máquinas e motores pela Escola Técnica Federal de São Paulo; engenheiro industrial mecânico pela Pontifícia Universidade Católica; especialista em treinamento gerencial na área de Administração de Transporte; coordenador do Sub-Comitê de Transportes (por Santos) e do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras, ex-superintendente de Transporte e Serviços da Eletropaulo. Experiência de mais de 25 anos na área de transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grande portes e multinacionais.

O LOCAL



QI Intelligence
Av. Ibijau, 364 - Moema
São Paulo - SP

INFORMAÇÕES GERAIS

INCLUSOS:

Material Didático, coffee break, almoço, estacionamento e certificação ao término do curso.

FORMAS DE PAGAMENTO:

Depósito Bancário:
Banco Itaú - Agência 0772 Conta Corrente 54283-3.
Cartão de Crédito: Visa (Através do

número do seu cartão).

Cheque Nominal, no Local do evento.

Boleto Bancário:

Emissão de Recibo mediante a apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.

SUBSTITUIÇÃO:

O Titular da inscrição poderá indicar outro profissional de sua empresa para

substituí-lo, devendo Informar por escrito. O não comparecimento do inscrito, incorre na não devolução da taxa de inscrição. Em caso de cancelamento, deverá ser informado até 72 horas antes do início do treinamento, caso contrário será cobrado 50% do valor da taxa de inscrição.

DADOS DO REALIZADOR:

OTM Editora Ltda. - Responsável pelas

revistas Transporte Moderno e Technibus.
Av. Vereador José Diniz, 3.300
Cj. 707 - Campo Belo
CEP 04604-006
São Paulo - SP
CNPJ. 02.671.890/0001-99
PABX (11) 5096.8104

e-mail:
sabrina@otmeditora.com.br

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



Rio tem 500 novos ônibus equipados com elevador

Medida atende à legislação federal e também às exigências na disputa da capital fluminense para sediar as Olimpíadas de 2016

Em maio deste ano, as 47 empresas que operam o transporte público da capital fluminense incorporaram às suas frotas 500 veículos com adaptações para deficientes físicos. Segundo informações da prefeitura do Rio, a frota atual do sistema de ônibus urbanos é de 8,4 mil veículos. Até 2014, por determinação da legislação federal, toda a frota de ônibus do transporte público brasileiro terá que estar adaptada para atender às necessidades de deficientes físicos.

De olho na disputa para sediar as Olimpíadas de 2016, a incorporação dos 500 ônibus adaptados para deficientes físicos foi feita por meio de uma parceria entre a prefeitura e o Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro (RioÔnibus). Uma das exigências do Comitê Olímpico Internacional (COI), que também organiza os jogos paraolímpicos é transporte acessível para deficientes. De acordo com Eurico Galhardi, vice-presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e empresário que atua no transporte público municipal no Rio, a expectativa é que até o final deste ano outros mil ônibus adaptados para o acesso de deficientes façam parte da frota do Rio.

Segundo Galhardi, os 500 ônibus adaptados incorporados à frota do Rio são todos novos e equipados com elevador para atender deficientes que usam cadeiras de rodas. De acordo com Galhardi, pela estimativa da RioÔnibus, para que todos os veículos que atuam no transporte público



Demonstração de uso de elevador na solenidade de entrega dos novos ônibus no Rio de Janeiro

carioca atendem à legislação até 2014, cerca de 1,5 mil ônibus adaptados deverão ser integrados anualmente à frota. Mas, segundo ele, o cumprimento da determinação vai depender de fatores como a situação da economia nacional, que influencia na saúde financeira das empresas e na capacidade de aquisição de novos veículos, da idade dos veículos que compõem a frota e da infraestrutura das cidades e das vias de tráfego. "Um veículo que foi fabricado em 2008 sem elevadores para cadeirantes e pode rodar até 2018 deverá ser mantido na frota, por exemplo", afirma Galhardi.

Outro fator determinante na adaptação dos ônibus no Rio é a falta de infraestrutura do município. Por exemplo, os veículos

com piso baixo – tipo de configuração que permite o acesso a pessoas que usam cadeiras de rodas – necessitam de condições adequadas nas vias por onde trafegam. Se as calçadas nos pontos de parada por onde trafegam estes veículos não possuírem a altura necessária para que os cadeirantes possam entrar nos ônibus, eles não terão acesso aos veículos. Galhardi também aponta necessidades de adaptação de prédios onde funcionam os terminais de ônibus e outras infraestruturas que dependem do poder público para que a total acessibilidade aos veículos seja atingida.

Para a NTU, as maiores mudanças para tornar todos os veículos acessíveis aos deficientes dependem dos municípios.

Mesmo que toda a frota dos ônibus seja adaptada, se as vias de tráfego e os terminais de passageiros não estiverem adequados, os investimentos e a adequação dos veículos não terão efeito. Para garantir investimentos por parte dos municípios, o governo federal criou o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível. A aplicação dos recursos disponíveis por parte do governo para o programa, no entanto, tem ficado bem abaixo dos valores fixados. De acordo com o Sistema Integrado da Administração Financeira do Governo Federal (Siafi), entre 2006 e 2008 estavam previstos investimentos de R\$ 75 milhões no programa, mas somente R\$ 1,5 milhão foram de fato empregados. Para garantir a acessibilidade a todos os deficientes físicos no transporte público, a previsão do



Para atender à legislação até 2014, a frota do Rio precisa incorporar anualmente 1.500 ônibus adaptados

governo federal é de investimento da ordem de R\$ 2 bilhões.

Segundo a NTU, um quarto da população do Brasil, de acordo com informações do último censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2000, tem necessidade especiais em relação ao acesso no transporte público. Segundo o último censo, o núme-

ro de pessoas com deficiências físicas no País em 2000 era de 24,5 milhões (14,5 % da população na época) e o número de idosos era de 17,6 milhões, o que correspondia a 10% do número total de habitantes do País. Além de investimentos por parte dos municípios, o programa do governo federal também deve atender as necessidades de gastos maiores pelas empresas que atuam nos transportes públicos municipais. Para dotar as frotas com veículos de piso baixo, por exemplo, o investimento por parte das empresas representa quase o dobro dos gastos com a compra de veículos convencionais. De acordo com pesquisa feita pela NTU, cerca de 63% dos ônibus que atuam no transporte de passageiros nas cidades brasileiras têm configuração convencional, o que significa que não são acessíveis para deficientes.

GELADEIRAS AUTOMOTIVAS

12/24 Volts a Bateria

As Geladeiras ELBER a bateria são instaladas em ônibus, micro-ônibus, vans, motor home, caminhões e embarcações. Ligada na bateria em 12 ou 24 volts, a Geladeira ELBER pode ser regulada, através de termostato, para operar como refrigerador ou congelador. Com baixo consumo de bateria, funciona mesmo com o veículo desligado.



ELBER
GELADEIRAS

ELBER INDÚSTRIA DE REFRIGERAÇÃO LTDA.

Rua Progresso, 150 - Agronômica - SC - Brasil - 89188-000

Fone/Fax: (47) 3542.0404 / 3542.0405 - www.elber.ind.br - elber@elber.ind.br

Todo mundo vai navegar com a sua empresa.



Internet para ônibus, mais um diferencial da Orbus para a sua frota

habilitada para web, e-mail, voip e videoconferência
conexão de até 40 computadores na rede

Diferencie-se da concorrência num click: ofereça acesso à internet aos seus passageiros durante a viagem. É muito mais conforto, modernidade e satisfação para quem embarca com a sua companhia.

Conheça também a nossa completa linha de áudio, vídeo, segurança, películas e acessórios



Acessórios para Ônibus

(54)3028 9676

orbus@orbus.com.br

R. 13 de Maio, 921 • N. Sa. de Lourdes
95084-460 • Caxias do Sul • RS • Brasil

O menino da bola que virou vendedor

Fermino Kozak em 2009 faz 40 anos desde que entrou para ser jogador no time de uma encarroçadora e acabou construindo próspera carreira na área de negócios

Fermino Kozak nunca pensou em ser vendedor de ônibus. Nem jamais imaginou que chegasse, como chegou, a 40 anos de profissão. “Em maio de 1969 tudo começou como brincadeira, eu gostava de jogar futebol, este era o meu negócio”, descreve ele o começo de uma paixão, fora do campo.

A Incasel (Indústria de Carrocerias Serana Ltda.) era uma fábrica de carrocerias de ônibus da gaúcha Erechim. Além de fazer ônibus, tinha nas palavras de Fermino, “o melhor time amador da cidade.” Só jogava no time da Incasel quem vestisse a camisa da empresa. E para jogar na equipe era preciso, antes de tudo, ser funcionário.

Foi assim, com interesse no futebol, que o atacante Fermino, estudante de período noturno, entrou para o time da Incasel. “Comecei a trabalhar durante o dia na fábrica com o objetivo claro de jogar bola, porém com muito pouco tempo comecei a gostar de ônibus e esqueci do futebol.”

Fermino trabalhou na Incasel em todos os setores: “Eu preenchia pedido, recebia chassi e sabia liberar o ônibus pronto. Entendia de financiamento e tratava das etapas até o pagamento final”, relata o vendedor.

A rotina era engordada por fatos comuns à época, mas pitorescos quando contados nos dias que correm. “Cada ônibus produzido tinha a sua história – o cliente trazia um par de parabrisas para transformar um caminhão usado em chassi para ônibus”.

A adaptação era generalizada. Trans-



Fermino Kozak: 40 de carreira, primeiro na Incasel, depois na Cobrasma e, nos últimos 25 anos, na Comil

formava-se tudo. Mexia-se na tampa da caixa de câmbio, pedais eram ajustados, alongava-se o chassi. Fermino lembra que chassi novo era privilégio de poucas empresas.

O fato é que nos tempos da Incasel, novo ou transformado, Fermino viu muito chassi ser encarroçado. “Qualquer marca. Ford, General Motors, Mercedes-Benz e até Toyota Bandeirante virava ônibus.”

Fibra de vidro para facilitar a tarefa do encarroçador? Nem pensar que existisse tal material. “Todas as peças eram modeladas na chapa de ferro na base do martelo e solda, lanternas e faróis eram peças encontradas no mercado e muitas vezes

eram usadas e reaproveitadas. Tínhamos uma ideia, mas ninguém tinha certeza como seria este ônibus pronto”, revela Fermino.

Com o tempo a fibra e a espuma para poltronas chegaram para tornar os ônibus mais confortáveis e bonitos. Junto com novos materiais, a Incasel incorporou técnicos e funcionários das principais concorrentes. “Tive a oportunidade de trabalhar com muitos deles e fui preparado para a atividade”.

As vendas da Incasel estavam atreladas aos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e parte do Paraná. “Os negócios oscilavam demais e, com muita frequên-

cia, faltavam chassis, vinham demissões e os efeitos eram repassados ao comércio". Reflexos da crise na venda de ônibus atingiam em cheio Erechim e região.

Uma das cíclicas crises pegou a Incasel no final de 1974. "Com a fábrica quase parando e poucas opções de negócio, o senhor Ney (como era chamado Denovaro Barbosa, um dos proprietários) veio com a ideia: 'Vamos mandar o Fermino para São Paulo', relembra.

Diante da intimação, não houve escolha. "Relutei, não queria ir, tinha apenas 22 anos, pouca experiência, nunca tinha ido a São Paulo. Aceitei, mas muito contrariado", conta.

NOVOS DESAFIOS – Jovem do interior, sem experiência, Fermino ficou assustado com São Paulo. "Não conhecia a cidade e tampouco os clientes. Tinha vez de andar o dia todo sem encontrar a empresa que eu procurava."

Aos poucos, barreiras eram quebradas e Fermino aumentava a atuação na empresa no maior mercado brasileiro. "A Incasel foi importante para o mercado de ônibus de São Paulo. Tínhamos clientes exclusivos. Expresso Redenção, Eroles, Viação Cidade Azul, Novo Horizonte, Mairiporã, São Bento (do Kalil Capellin) e vendas eventuais para Expresso Brasileiro, Viação Santa Cruz, Viação Bragança, Expresso Itamarati, Emtram, Expresso

Gardênia, Monte Alegre, Zefir, Passaredo, Transvida e Petito", recorda-se.

Os negócios cresciam, mas a Incasel faluiu. Não por culpa do mercado, mas por desentendimentos na sociedade. "A falência foi marcada, todos os chassis dos clientes foram retirados, fornecedores, empregados e encargos pagos, sobrou ainda dinheiro para os acionistas, ninguém foi prejudicado como ocorre normalmente nas falências", depõe Fermino cujo novo endereço profissional foi a Cobrasma

Ele, junto com o senhor Ney, comandaram por dois anos uma equipe de engenheiros todos formados pelo ITA, sigla do respeitado Instituto Tecnológico da Aeronáutica, de São José dos Campos. "Desenvolvemos o projeto do Cobrasma CX. De aço inoxidável, foi sucesso de vendas, porém a empresa não tinha vocação para ônibus".

INCASEL COM A COMIL – Nesse meio tempo um grupo paranaense, a Comil, adquiriu a massa falida da Incasel. "Não tive dúvida quando conheci as intenções, projetos, fábrica nova, pessoas determinadas prometendo inovar no mercado, o que realmente ocorreu", afirma.

Já se foram quase 25 anos de Comil. "Respeitamos e conseguimos respeito e credibilidade do mercado, oferecendo produtos de qualidade", diz o menino que, adolescente, sonhava com futebol e acordou vendedor.

Além do orgulho de ter ajudado a construir a marca Comil, Fermino Kozak tem outra realização pessoal que o comove. "Reunimos vendedores de ônibus do Estado de São Paulo, um fato inédito". O encontro aconteceu dia 27 de novembro do ano passado e juntou cerca de 90 participantes". Tinha profissionais da ativa, vendedores aposentados e outros que hoje atuam em outras atividades. Participaram também empresários de ônibus que sempre prestigiam e valorizam os vendedores", diz emocionado Fermino, que desfecha: "Determinamos também que toda a última quinta-feira do mês de novembro será considerado o Dia do Profissional de Vendas de Ônibus. Assim, o segundo encontro, com um jantar comemorativo, já tem data: será dia 26 de novembro.

Quarenta anos passam rápido. "Queria ser jogador de futebol, não queria vir a São Paulo. Acabei vendedor e hoje não me imagino longe da terra da garoa, onde conheci a esposa Walkiria, formei três filhos, Fernanda, Rodrigo e Flávia, e estabeleci grandes laços de amizade e muitas realizações", diz Fermino, para concluir: "Estou preparando sucessão. O filho Rodrigo, de 27 anos, está na empresa desde os 15, a Flávia já está na área da nossa administração e a advogada Fernanda, com o tempo, também deverá integrar a equipe".



ITINERÁRIOS TRANSLUX

- Alta Tecnologia
- Assistência Técnica Eficiente
- Garantia de Fábrica de 5 anos
- Modernidade

Trans LUX

Controle de Itinerário



Como calcular preços rentáveis para o transporte.

15 de agosto de 2009



O curso "Cálculos de preços para o transporte" faz parte do projeto InCompany. Para saber mais, ligue 11-5096-8104.

Calcular custos e preços de serviços de modo geral envolve aspectos e variáveis difíceis de medir, em se tratando de serviços de transporte as dificuldades são maiores. O objetivo do curso é apresentar com clareza todos os custos envolvidos na operação de transporte: os custos diretos, as despesas indiretas os impostos e taxas

e como garantir a margem de lucro em cada operação. Recheado de conceitos práticos e aplicáveis no dia a dia da empresa o curso foge da tradicional demonstração de fórmulas e apresenta uma metodologia focada em conceitos econômicos aplicados na demonstração de simulações de preço sugeridas pelos próprios participantes.

O INSTRUTOR



Jorge Miguel dos Santos,
Economista especializado
em custos e preços.

OS TÓPICOS ABORDADOS

- Custos fixos e variáveis
- Despesas administrativas
- Custos de terminais
- Frete peso
- Frete percentual
- Carga fracionada
- Lotação
- Tabela de fretes
- Formas de reajuste de preço

A AGENDA

8h00 - 8h30 Credenciamento
10h00 - 10h15 Coffee Break
12h00 - 13h00 Almoço
15h00 - 15h15 Coffee Break
17h30 Encerramento

O LOCAL

Travel Inn Ibirapuera
Av. Borges Lagoa, 1209
São Paulo - SP
(11) 5080-8600

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 360,00

Consulte-nos. Preços especiais para participantes de outros temas, e para empresas com mais de 1 (um) participante. (estão inclusos no valor da inscrição, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)

INFORMAÇÕES GERAIS

Inclusos:

Material Didático, coffee break, almoço, estacionamento e certificação ao término do curso.

Formas de Pagamento:

Depósito Bancário:
Banco Itaú - Agência 0772
Conta Corrente 54.283-3.
Cartão de Crédito: Visa (Através

do número do seu cartão).

Cheque Nominal:
no Local do evento.

Boleto Bancário
Emissão de Recibo mediante a apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.

Substituição:

O Titular da inscrição poderá

indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo, devendo Informar por escrito. O não comparecimento do inscrito incorre na não devolução da taxa de inscrição.

Dados do Realizador:

OTM Editora Ltda. - Responsável pelas revistas Transporte Moderno

e Technibus.
Av. Vereador José Diniz, 3.300
Cj. 702 - Campo Belo
CEP 04604-006
São Paulo - SP
CNPJ. 02.671.890/0001-99
PABX (11) 5096.8104

e-mail: sabrina@otmeditora.com.br

Comercialização e Organização:



Apoio:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104
sabrina@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Ônibus híbrido da Volvo faz viagem experimental

O teste inicial de campo do ônibus híbrido da Volvo será realizado pela empresa de transporte Göteborgs Spavägar, em Gotemburgo, na Suécia, onde fica a sede da montadora. Esta primeira viagem será usada para que sejam feitos os últimos ajustes desta tecnologia antes do lançamento mundial. O



híbrido da Volvo proporciona economia de combustível, graças aos dois motores que podem trabalhar em conjunto ou isoladamente – um a diesel e outro elétrico. O ônibus parte movido pelo motor elétrico e, quando atinge velocidade de 15 a 20 quilômetros por hora,

o motor diesel é automaticamente acionado. A tecnologia empregada no ônibus híbrido da Volvo reduz o consumo de energia em 50% a 75% por passageiro, em comparação aos automóveis. As emissões de gases e de dióxido de carbono são reduzidas em até

30%; as emissões de óxido nítrico e de particulados diminuem entre 40% a 50%, sempre em relação aos ônibus convencionais. A montadora sueca pretende iniciar a produção em série do ônibus híbrido para o mercado europeu no início de 2010.

Guincho Kabí-Strong na rodovia Fernão Dias

A Kabí Indústria e Comércio forneceu para a Auto Pista Fernão Dias um guincho-socorro Kabí-Strong. O veículo possui estrutura com sobrechassi super-reforçado para uma melhor distribuição das cargas em operações de resgate, arraste ou reboque, e maior segurança de tráfego. O chassi reforçado foi idealizado para absorver os esforços gerados durante as operações de tração, arraste (resgate) ou reboque, sem cau-



sar danos ao conjunto veículo/rebocador. O Kabí-Strong possui lança inferior de socorro telescópica tipo "T" e duas sapatas hidráulicas tipo "pé

de elefante" com comando independente, o que facilita o nivelamento. O sistema de amarração e as correntes de segurança foram projetados para facilitar a utilização, aumentando assim a velocidade operacional e a segurança durante o reboque e o tráfego. O Kabí-Strong conta ainda com dois guinchos com 25 toneladas cada um e sua capacidade de tração é de até 65 mil quilos.

Marcopolo é destaque no Chile

Os ônibus Marcopolo, que são fabricados no Brasil e depois exportados para o Chile, foram uma das principais atrações da primeira edição da Mega Venta Del Transporte 2009, realizado em Santiago do Chile, no mês de abril. O evento foi organizado pela Federação Nacional de Buses (Fenabus) e pela Confederação Nacional dos Proprietários de Caminhões e Ônibus e promovida pela Epysa e Mersan Motores, com o objetivo de promover o mercado de transporte naquele país, que foi atingido pela crise econômica mundial. O foco do Mega Venta foram os pequenos e microempresários.

Os organizadores calculam que o volume de negócios superou os US\$ 23 milhões e o número de visitantes foi de 15 mil pessoas. O sucesso da feira deve abrir caminho para futuros eventos que busquem a aproximação entre fabricantes, empresários e usuários de diferentes regiões do Chile.



Fábrica de motores Scania completa 50 anos

Desde o primeiro motor fabricado até hoje, mais de 300 mil unidades saíram da linha de produção da fábrica de motores da Scania do Brasil. A montadora, que chegou ao País em 1957, abriu no Brasil a primeira planta de propulsores fora da Suécia — país de origem da montadora — em 1959 (foto). A unidade se situava no bairro do Ipiranga, na cidade de São Paulo, próxima à unida-



de de produção da Veomag, empresa brasileira responsável pela montagem de caminhões Scania com peças importadas. O primeiro motor produzido, um modelo D10, com



seis cilindros e potência de 165 hp, equipava os caminhões L75 e os ônibus B 75, veículos pro-

duzidos pela montadora na época. A fábrica contava com 250 empregados e tinha capacidade instalada de 200 motores/mês. No final de 1962, a montadora centralizou sua produção em São Bernardo do Campo (SP). Hoje a Scania emprega 3 mil pessoas e está preparada para produzir 20 mil veículos pesados completos e 5 mil motores por ano.

Motoristas campeões

Os três motoristas que aparecem na foto são Anderson Garcia, da Viação Cometa, Reginaldo Luiz da Silva, da Viação Paraty e Ailton de Souza Silva, da Viação Cidade de Cai-eiras. Eles foram os



vencedores do Prêmio Setpesp Motorista Padrão de 2008, nas categorias Rodoviário/Suburbano, Urbano e Metropolitano, respectivamente.

A premiação é pioneira na categoria e procura valorizar a imagem do motorista profissional, incentivando o aperfeiçoamento da profissão e promovendo a integração entre colaboradores e empresas de transporte coletivo de passageiros. A versão de 2008 contou com a participação da quase totalidade dos motoristas de 150 empresas do estado.

Promovido anualmente pelo

Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Setpesp), o prêmio seleciona o melhor motorista em três categorias diferentes: de operações metropolitanas (nas regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Baixada Santista), de operações rodoviárias/suburbanas (linhas intermunicipais e interestaduais) e de operações urbanas do interior (sob jurisdição das prefeituras municipais do Estado de São Paulo).

Para chegar aos 45 finalistas, o processo de seleção envolveu duas fases. Na primei-

ra, a própria empresa escolheu seu representante, levando em consideração critérios como absenteísmo, aperfeiçoamento profissional, condução segura e cumprimento às leis do trânsito. Na segun-

da etapa, uma comissão julgadora única formada por membros do Setpesp e técnicos da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) e do Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do transporte (Sest/Senat) selecionou cinco finalistas para cada categoria. Os primeiros colocados em cada categoria, que aparecem na foto, receberam o prêmio de R\$ 5 mil, uma medalha de ouro e uma placa de Motorista Padrão 2008.

Governo reduz preço do diesel

O consumidor final está pagando 9,6% a menos no preço do óleo diesel comercializado pela Petrobras, que mantinha o mesmo valor para o combustível desde maio de 2008. A medida entrou em vigor a partir de 9 de junho último e encerrou, de vez, os descontos gradativos que vinham sendo concedidos pela fabricante às distribuidoras de óleo diesel, numa tentativa de reduzir as crescentes importações do combustível. Mesmo com a alta de 0,04% da Cide no caso do diesel, anunciada na mesma época pelo governo, a fabricante pretende manter nas bombas o índice de desconto anunciado. Para o ministro da Fazenda, Guido Mantega, essa redução minimizará custos em importantes segmentos da economia, como o transporte urbano e o setor agrícola, por exemplo.

As melhores práticas de gestão de frotas do País e os cases de sucesso de operadores logísticos, transportadores e prestadores de serviços.

MERCEDES-BENZ | VOLKSWAGEN | SCANIA | VOLVO | PETROBRAS | BOSCH | ZF | VOITH | REAL AUTO ÔNIBUS

Direcionado para os empresários de Transporte de carga, Passageiros, Operadores Logísticos, Locadoras de Veículos, Embarcadores e Empresas Públicas ou Privadas que possuem frotas de veículos.

3^o SEMINÁRIO NACIONAL DE GESTÃO DE FROTAS



28 E 29 | SETEMBRO | 2009 SÃO PAULO - SP

ABCR | TEGMA | AGUIA BRANCA | POSITRON PST | RÁPIDO 900 | ITAMARACÁ | MARTIN BROWER

Grandes empresas que se destacam pela eficiência no transporte de carga e passageiros ou pela prestação de serviços de gestão terceirizados apresentarão casos exemplares de negócio. Ao final de cada painel será realizada uma consultoria ao vivo, quando os palestrantes responderão às questões dos participantes

Imagens do 2º Seminário

PROGRAME-SE: LIGUE 11 5096-8104
OU PEÇA MAIS INFORMAÇÕES PELO E-MAIL
sabrina@otmeditora.com.br



O **SEMINÁRIO** contará com a participação de:

- MONTADORAS • GESTORA / ABASTECEDORAS • FABRICANTES E REFORMADORAS DE PNEUS • EMPRESAS DE COMUNICAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES (TI)
- além de temas atuais como:
- MEIO AMBIENTE • QUALIDADE NA GESTÃO • CAPACITAÇÃO E ORIENTAÇÃO PROFISSIONAL • LOGISTICA DE OPERAÇÕES • TRÂNSITO • RODOVIAS NACIONAIS

REALIZAÇÃO:



ORGANIZAÇÃO:



E o diesel já pode ser menos caro

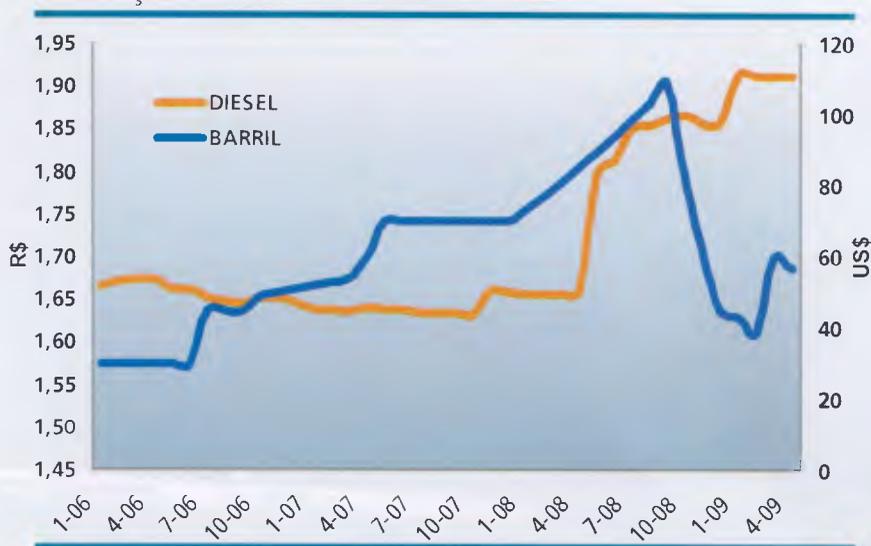
Jorge Miguel dos Santos *

Dos custos variáveis o combustível é o que tem maior peso. No custo total, devido à quilometragem rodada pode ser o item de maior representatividade já que quanto maior a rodagem, maior a participação do diesel.

Um item tão importante assim merece tratamento especial. O controle de consumo e o preço de aquisição são as principais preocupações na frota de veículos. Mas o diesel não é tão importante somente para as empresas de transporte, os governos também já se preocuparam muito com o seu preço.

Nos períodos de alta inflação, principalmente nas décadas de 1980 e de 1990, mais precisamente até 1994 na implantação do Plano Real, o preço do óleo diesel era controlado pelo governo federal. Com a chamada inflação inercial – ou seja, aquela que aumentava por que já tinha aumentado o controle de preços e não era uma boa estratégia –, era comum o governo controlar certos produtos considerados estratégicos e, diante dessa con-

EVOLUÇÃO: DIESEL X BARRIL PETRÓLEO



juntura, o óleo diesel tinha um papel mais importante ainda: qualquer aumento do preço deste combustível desencadeava imediatamente aumentos generalizados em diversos produtos e serviços. Partindo deste ponto de vista, controlar fortemen-

te o preço do diesel significaria menores índices de inflação.

Hoje a estratégia é diferente, o preço do combustível é livre e tem como base os preços internacionais. Politicamente o preço da gasolina é mais importante do

VEÍCULO	SPRINTER VAN COM AR		
MODELO/CARROCERIA	Mercedes-Benz		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	4.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	824,04	0,2060	17,5
REMUNERAÇÃO CAPITAL	986,01	0,2465	20,9
LICENCIAMENTO	242,81	0,0607	5,1
SEGUROS	935,88	0,2340	19,8
SALÁRIO DE MOTORISTA			
SUBTOTAL CF	2.988,74	0,7472	63,3
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	527,20	0,1318	11,2
PNEUS	185,20	0,0463	3,9
COMBUSTÍVEL	850,00	0,2125	18,0
LUBRICANTE DE MOTOR	7,60	0,0019	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	2,00	0,0005	0,0
LAVAGEM	160,00	0,0400	3,4
SUBTOTAL CV	1.732,00	0,4330	36,7
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.720,74	1,1802	100,0

VEÍCULO	VOLARE V6		
MODELO/CARROCERIA	Escolar		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	3.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	742,48	0,2475	18,3
REMUNERAÇÃO CAPITAL	998,95	0,3330	24,6
LICENCIAMENTO	245,68	0,0819	6,1
SEGUROS	357,40	0,1191	8,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	0,00	0,0000	0,0
SUBTOTAL CF	2.344,51	0,7815	57,7
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	411,30	0,1371	10,1
PNEUS	274,80	0,0916	6,8
COMBUSTÍVEL	819,60	0,2732	20,2
LUBRICANTE DE MOTOR	8,10	0,0027	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	1,20	0,0004	0,0
LAVAGEM	201,00	0,0670	5,0
SUBTOTAL CV	1.716,00	0,5720	42,3
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.060,51	1,3535	100,0

VEÍCULO	MICRO-ÔNIBUS COM AR		
MODELO/CARROCERIA	VW 9.150 - Comil Piá		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	4.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	1.019,25	0,2548	13,2
REMUNERAÇÃO CAPITAL	1.360,33	0,3401	17,6
LICENCIAMENTO	303,14	0,0758	3,9
SEGUROS	486,69	0,1217	6,3
SALÁRIO DE MOTORISTA	1.887,56	0,4719	24,4
SUBTOTAL CF	5.056,97	1,2642	65,4
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	865,60	0,2164	11,2
PNEUS	239,20	0,0598	3,1
COMBUSTÍVEL	1.274,80	0,3187	16,5
LUBRICANTE DE MOTOR	19,20	0,0048	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	10,00	0,0025	0,1
LAVAGEM	268,00	0,0670	3,5
SUBTOTAL CV	2.676,80	0,6692	34,6
CUSTO TOTAL NO MÊS	7.733,77	1,9334	100

VEÍCULO	ÔNIBUS FRETAMENTO		
MODELO/CARROCERIA	OF-1418 - Marcopolo Viale		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	5.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	1.376,44	0,2753	11,0
REMUNERAÇÃO CAPITAL	1.857,38	0,3715	14,9
LICENCIAMENTO	382,18	0,0764	3,1
SEGUROS	664,52	0,1329	5,3
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.296,76	0,4594	18,4
SUBTOTAL CF	6.577,28	1,3155	52,6
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1.411,50	0,2823	11,3
PNEUS	588,50	0,1177	4,7
COMBUSTÍVEL	3.541,00	0,7082	28,3
LUBRICANTE DE MOTOR	36,50	0,0073	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	12,50	0,0025	0,1
LAVAGEM	335,00	0,0670	2,7
SUBTOTAL CV	5.925,00	1,1850	47,4
CUSTO TOTAL NO MÊS	12.502,28	2,5005	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS RODOVIÁRIO		
MODELO/CARROCERIA	K 380 6x2 - Marcopolo Paradiso 1550		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	10.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	3.008,19	0,3008	11,4
REMUNERAÇÃO CAPITAL	4.008,54	0,4009	15,2
LICENCIAMENTO	724,23	0,0724	2,7
SEGUROS	1.274,80	0,1275	4,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.296,76	0,2297	8,7
SUBTOTAL CF	11.312,52	1,1313	42,9
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	5.836,00	0,5836	22,2
PNEUS	787,00	0,0787	3,0
COMBUSTÍVEL	7.649,00	0,7649	29,0
LUBRICANTE DE MOTOR	73,00	0,0073	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	19,00	0,0019	0,1
LAVAGEM	670,00	0,0670	2,5
SUBTOTAL CV	15.034,00	1,5034	57,1
CUSTO TOTAL NO MÊS	26.346,52	2,6347	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS URBANO		
MODELO/CARROCERIA	OF-1418/52 - Marcopolo Torino		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	5.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	1.703,81	0,3408	11,2
REMUNERAÇÃO CAPITAL	1.861,01	0,3722	12,3
LICENCIAMENTO	379,39	0,0759	2,5
SEGUROS	804,54	0,1609	5,3
SALÁRIO DE MOTORISTA	4.168,96	0,8338	27,5
SUBTOTAL CF	8.917,71	1,7835	33,8
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1.399,00	0,2798	9,2
PNEUS	623,50	0,1247	4,1
COMBUSTÍVEL	3.824,50	0,7649	25,3
LUBRICANTE DE MOTOR	36,50	0,0073	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	9,50	0,0019	0,1
LAVAGEM	335,00	0,0670	2,2
SUBTOTAL CV	6.228,00	1,2456	23,6
CUSTO TOTAL NO MÊS	15.145,71	3,0291	115,0

que o diesel. Recentemente para não aumentar o preço da gasolina o governo reduziu a Cide, mas o diesel teve aumento médio de 8%.

A mudança de estratégia afetou diretamente a estrutura de custos de veículos. Em 1994 o peso do óleo diesel para um ônibus com rodagem média de 8.000 quilômetros por mês era de 41,7% do custo variável e de 22,6% do custo total.

Em julho de 2001, considerando o mesmo veículo e as mesmas condições de operação, o óleo diesel passou a representar 54,85% do custo variável e 30,93% do custo total. Em outras palavras, o custo do combustível aumentou mais do que os

demais itens de consumo como veículo, pneus, mão-de-obra, entre outros. Esta relação continua a aumentar, em abril de 2009, o combustível representava 56,85% do custo variável e 31,23% do custo total.

Uma das explicações para o avanço do preço do óleo combustível é o crescimento econômico registrado nos últimos anos em praticamente todo o mundo. A sede por petróleo aumentou mais do que a oferta e o preço do barril subiu até chegar a inacreditáveis US\$ 110,00 (WTI).

No Brasil de novembro de 2006 até abril de 2008 a elevação do preço do óleo diesel ficou abaixo da elevação do barril de petróleo (veja o gráfico).

Com o agravamento da crise financeira mundial a partir de setembro de 2008, a cotação do barril de petróleo WTI despenhou para menos de US\$ 40,00, mas o nosso diesel continua nos mesmos valores, ou seja, já é possível reduzir o preço no Brasil.

No gráfico de duas escalas, uma em real para marcar o preço do litro do óleo diesel e a outra em dólar para marcar o valor do barril de petróleo WTI; é possível comparar as duas curvas, identificar as elevações de preços e constatar que o preço diesel já passou da hora de baixar.

Demorou.

**Economista especializado em transporte.*

A tímida volta dos negócios

Passados os primeiros quatro meses do ano, quando predominou um cenário sombrio e duvidoso, surgem agora sinais positivos vindos dos mercados externos

Guilherme Arruda

Qualquer prognóstico sobre o comportamento das exportações de ônibus feitas 45 dias atrás teria como resultado um cenário sombrio e duvidoso. Nada mais natural. Passado o período, contudo, os mesmos atores estão com um novo posicionamento: os sinais positivos vindos do mercado alimentam a esperança de que a queda não será tão intensa como imaginada tempo atrás — a retração revisada agora prevê uma taxa negativa entre 20% e 30% em relação às 6.400 unidades exportadas pelo Brasil o ano passado.

O levantamento elaborado pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Ônibus (Fabus) até o mês de abril (dado disponível) aponta 1.473 unidades embarcadas, ante 2.353 realizadas no mesmo período do ano passado, queda de 38%. A leitura do mapa mostra que depois de três meses fracos, abril já começa a dar esperanças de a curva se aproximar do nível apresentado em 2008. Dito de outra forma, os clientes lá fora já estão chamando os fabricantes para um novo diálogo, quem sabe, conversar sobre novas encomendas.

É o caso do Chile, conta o diretor de operações comerciais para mercado externo da Marcopolo, Paulo Andrade. "O país dá sinais de recuperação", comenta o executivo. Junto com Argentina e Peru, o Chile integra o seletivo grupo de mercados dominantes na América Latina. Os três, à sua maneira, estão respondendo de uma forma até certo ponto rápida, ao processo de estagnação vivido 45 dias atrás. As

EXPORTAÇÕES ACUMULADA - (Jan/Abr)	
2005	1.854
2006	1.984
2007	1.564
2008	2.353
2009	1.473

Fonte: FABUS

moedas locais passaram por uma mudança semelhante ao que ocorreu no Brasil, de recuo, e isso tem influenciado positivamente as decisões para novas negociações.

Andrade diz que o câmbio no Brasil, abaixo de R\$ 2,00, prejudica a rentabilidade da Marcopolo da porta para dentro, na medida em que afeta a rentabilidade. Da porta para fora, no entanto, ele é atrativo para os compradores lá fora. "Esta mesma situação ocorre em outros mercados nos quais atuamos", assinala o executivo, destacando que a recuperação não deverá ocorrer de forma súbita. Pelos seus cálculos, o bloco latino-americano deverá encerrar o ano com uma queda oscilando entre 20% e 30%.

O mercado que mais chama a atenção é o México, cuja reação demandará um tempo maior de tempo que os demais membros do bloco, por causa da forte ligação com os Estados Unidos. O país foi o mais afetado e por esta razão o cenário é mais complicado. No ano passado, a Polomex negociou 3,3 mil unidades. Paulo Andrade considera difícil neste momento fazer qualquer tipo de prognóstico sobre este mer-

cado, mas não se ilude de que os volumes neste ano ficarão bem abaixo do realizado em 2008 em um patamar (de retração) possivelmente acima de 30%.

A Neobus, também de Caxias do Sul, está remodelando suas estratégias no México, diz o presidente da empresa, Edson Toniollo. "Eles estão enfrentando dificuldades para o crescimento. Acho que em abril não se vendeu mais do que dez chassis no México, uma coisa violentíssima", conta o empresário, sublinhando o crescimento negativo, devido ao efeito do mercado americano.

"Eles são muito dependentes e, para agravar ainda mais a economia, o turismo também foi prejudicado com a gripe suína, que desestabilizou um pouco o país, mas o México vai retomar, tenho certeza", diz convicto Toniollo, que entre janeiro e abril deste ano, conforme dados da Fabus, exportou apenas cinco unidades, contra 59 embarcadas no mesmo período de 2008.

No fechamento do primeiro quadrimestre do ano, a Marcopolo embarcou 532 unidades, ante 768 no ano passado, que corresponde a uma queda de 31%. Segundo maior exportador, a catarinense Busscar fechou os primeiros quatro meses do ano com um total de 388 ônibus, enquanto que em idêntico intervalo de 2008 exportou 516 veículos, diminuição de 25%. Uma empresa que destoou desde quadro foi a Comil, de Erechim (RS), que cresceu 23,5% no comparativo entre janeiro-abril de 2008 e janeiro-abril de 2009, com 247 exportadas neste ano e 200 no ano passado.

Até 75%
menos emissão de
fumaça preta.

Sistema diesel-gás Bosch DG Flex.

Você economiza.

O meio ambiente agradece.



O pioneiro sistema Bosch DG Flex permite que veículos movidos a diesel possam trabalhar simultaneamente com a mistura de diesel e gás natural. Isso garante a mesma potência e torque do veículo original com uma economia de até 30% nas despesas com combustível e redução de fumaça preta em até 75%.

Uma solução inovadora que preserva o meio ambiente e gera economia para o seu negócio.

Sistema Bosch DG Flex: já disponível para os veículos VW 16.210 e 17.210 com motor MWM 6.10 TCA – 210 cv. Consulte-nos: dg.flex@br.bosch.com



BOSCH
Tecnologia para a vida

www.bosch.com.br

SAC Grande São Paulo
(11) 2126-1950

SAC Demais localidades
0800 70 45446

IRIZAR

O Rodoviário de Luxo 6 Estrelas:
Segurança, Conforto, Design,
Economia, Qualidade e Garantia



Rod. Marechal Rondon, km 252,5 - Botucatu/SP - Brasil
Tel: +55 (14) 3811 8000 - Fax: +55 (14) 3811 8001
irizar@irizar.com.br
www.irizar.com.br

 **IRIZAR**
Uma Gestão Baseada nas Pessoas