

TECHNII

bus

TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

OTM www.revistatechnibus.com.br
Ano 19 - Nº 92 - R\$ 18,00



ENTREVISTA
Lélis Teixeira diz que
modernização no Rio
será referência

FETRANSRIO CONSOLIDA SISTEMA BRT



Volvo Híbrido
já faz testes nas
ruas do Brasil

MAN cria centro
de desenvolvimento
em Resende

Mercedes-Benz
comemora 400 mil
ônibus vendidos

IAA Hannover:
tendências e soluções
no mundo do ônibus

Lima começa a
pôr ordem no
transporte urbano


Setti & Braga,
a família que opera
ônibus há 100 anos



TRANSPUBLICO 2011

TRANSAMERICA EXPO CENTER
SAO PAULO - SP

AGENDE-SE:
Dias 24, 25 e 26 de agosto



A ZF investe em inovação
e tecnologia para seguir sem
paradas em direção ao futuro.



www.zf.com.br

Economia, segurança e conforto. Baseada nestes três princípios, a ZF é a única empresa que desenvolve as mais modernas transmissões para o segmento de transportes: Automática, Automatizada e Manual. Produtos e soluções que vão trazer eficiência, durabilidade e o menor custo operacional para sua frota.

ZF. Inovação que movimenta a vida.

Faça revisão em seu veículo regularmente.

Driveline and Chassis Technology



Feira de negócios e de amigos

O Rio de Janeiro, que esbanja beleza natural suficiente para encher de orgulho os nativos e encantar os turistas, a cada dois anos é a sede da Fetransrio, relacionada sem favor algum entre as duas mais importantes feiras de ônibus do País. A outra é a Transpúblico.

Respeito é bom e o ônibus merece. Dona da frota mais nova do Brasil, a cidade do Rio recebe a Fetransrio neste ano em meio a fatos marcantes no mundo dos ônibus. Com efeito, 2010 será o recorde de todos os tempos. As vendas domésticas, na casa de 30 mil ônibus novos, somam negócios por volta de R\$ 10 bilhões.

Ninguém quer ficar de fora de um mercado valioso que, pelo porte, possibilitou ao Brasil se tornar um dos mais destacados e reconhecidos produtores no ranking mundial de ônibus.

Se durante muitos anos o transporte urbano por ônibus no Brasil não foi tratado com prioridade pelos gestores públicos, de uns tempos para cá, com a propagação da crise da mobilidade, o veículo coletivo passou a ser considerado uma solução para um Brasil que se arrasta no trânsito.

Tanto assim que a Fetransrio de 2010, que marca 15 anos de sua existência, traz como um dos temas centrais a ênfase em produtos e serviços concebidos e pensados para melhorar a mobilidade dos passageiros.

É consenso que a Fetransrio, realizada pela Fetranspor, a federação de empresas de transporte de passageiros do Rio de Janeiro, preencheu um espaço importante no calendário de eventos de transporte. E, embora seja bienal, a mostra ganhou reconhecidamente relevância nacional.

“Estamos com a Fetranspor desde o início, em 1995, uma parceria que deu resultados. Basta ver esta oitava edição da Fetransrio, ocupada por mais de uma centena de expositores”, diz Marcelo Fontana, diretor da MF Promoções e Eventos e da OTM Editora, que edita as revistas Technibus e Transporte Moderno.

O tom intimista da agradável Marina da Glória torna a Fetransrio um imperdível ponto de encontro que permite a um só tempo reciclar conhecimentos, entabular negócios e rever os bons amigos de sempre.

Presença em todo o País
com as melhores soluções
em crédito para a sua
empresa prosperar.



Crédito sujeito a aprovação.

bradescofinanciamentos.com.br

SAC 0800 727 9977 - SAC Deficiente Auditivo ou
de Fala 0800 722 0099 - Ouvidoria 0800 727 9933



Bradesco
Financiamentos

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

EVENTOS CORPORATIVOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

MARKETING

Juliana Rosa
juliana@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Ariverson Feltrin

Márcia Pinna Raspanti

Renata Passos
renata.passos@otmeditora.com.br

Wagner de Oliveira

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

Alcindo Fontana
fontal@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

12.000 exemplares

Impressão:

Neoband

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (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:



www.anatec.org.br

■ **SUMÁRIO**

ENTREVISTA

O presidente da Fetranspor, Leis Teixeira, diz que a implantação de BRTs, racionalização da operação e renovação da frota no Rio de Janeiro será referência para outras cidades 8

FETRANSRIO

Em tempos de recordes e com boas perspectivas, fabricantes de chassis e carrocerias para ônibus mostram suas novas linhas de produtos no evento promovido pela Fetranspor no Rio 12

SEMINÁRIO

Encontro Etransport reúne no Rio especialistas das principais montadoras e gestores de todo o mundo para propor modelos de tecnologias e combustíveis limpos 22

SUSTENTABILIDADE

Com economia de combustível e menor impacto ambiental, ônibus híbrido da Volvo movido a diesel e a eletricidade começa a ser testado em operação comercial em São Paulo 26

MONTADORAS

Mercedes-Benz atingiu em setembro a marca de 400 mil ônibus vendidos no Brasil, desde que começou a produzir esses veículos na fábrica de São Bernardo do Campo em 1956 30

MAN

Com as expectativas promissoras para o setor de transporte urbano, a MAN oficializa o centro de desenvolvimento de ônibus em Resende para oferecer produtos com boa relação de custo-benefício 34

SALÃO INTERNACIONAL

Ônibus ecologicamente sustentáveis ganharam destaque no Salão de Hannover em razão das exigências de redução de emissão de poluentes e menor consumo de combustíveis 38

SUPERÔNIBUS

Sob a coordenação do primeiro astronauta holandês, equipe da universidade TUDelft cria um superônibus inovador que atinge velocidade de 250 km por hora 46

OPERAÇÃO

Após concorrência para a renovação do transporte urbano do Rio de Janeiro, vencida por quatro consórcios, começam as obras de reestruturação do sistema 48

NOVA YORK

A cidade americana tem a maior frota de ônibus híbridos em operação do mundo e mostra os benefícios que a adoção desses veículos trouxe para a população 52

TATA-MARCOPOLO

Joint venture da Marcopolo com a Tata estreia na Índia o ônibus híbrido Starbus, equipado com motor movido a eletricidade e a gás natural veicular 56

NEGÓCIOS

Dez empresas, entre elas a Rápido Luxo Campinas, Santa Cruz e Águia Branca, estão na lista de compradores dos novos modelos rodoviários Campione da gaúcha Comil 58

AMÉRICA LATINA

Com tráfego saturado, a capital peruana Lima começa a reorganizar o transporte urbano, no qual há 30 anos imperam o imprevisto e a desordem 62

FRETAMENTO

Reunidas em Atibaia, empresas que operam turismo e fretamento discutem as oportunidades que a crise na mobilidade abre para o segmento 68

VANS

Ainda proporcionalmente pequeno em relação às vendas totais, o mercado de vans atrai várias marcas que vislumbram ampliar suas fatias de mercado no País 72

CHASSIS

Ritmo acelerado das vendas internas toma a capacidade das fábricas, que devem produzir neste ano acima de 45 mil ônibus, novo recorde para o setor 78

CARROCERIAS

As sete empresas associadas à Fabus produziram nos nove primeiros meses do ano 23,5 mil carrocerias, quase o mesmo total fabricado em todo o ano de 2009 80

TECNOLOGIA

Bosch e Delphi desenvolvem sistemas flexíveis que podem ser adaptados em motores diesel de veículos pesados, incluindo ônibus 83

AUTOPEÇAS

A fabricante sueca SKF investirá R\$ 13,5 milhões na fábrica de Cajamar (SP) para criar nova linha de produção de rolamentos de rodas com sistema ABS integrado 88

HISTÓRIA

Mais antigo grupo empresarial do Grande ABC, Setti & Braga comemora centenário com a quinta geração no comando dos negócios da família 90

ENCARROÇADORAS

Agrale chega à marca de 35 mil chassis fornecidos à Volare desde que iniciou há anos esta joint venture com a Marcopolo em 1998 100

URBANO

A NTU defende a implantação de sistemas BRTs nas cidades brasileiras como solução para aprimorar a mobilidade e reduzir o impacto ambiental 102

BANCO DE DADOS

Lançado em setembro, Observatório da Mobilidade Urbana da América Latina divulga na internet estatísticas sobre o transporte em 15 cidades da América Latina 104

SOFTWARES

Desenvolvido pela Cittati Tecnologia, o sistema de gerenciamento online de frota de passageiros Gool System ganha novos recursos 106

GUIA DE EXPOSITORES DA FETRANSRIO 112

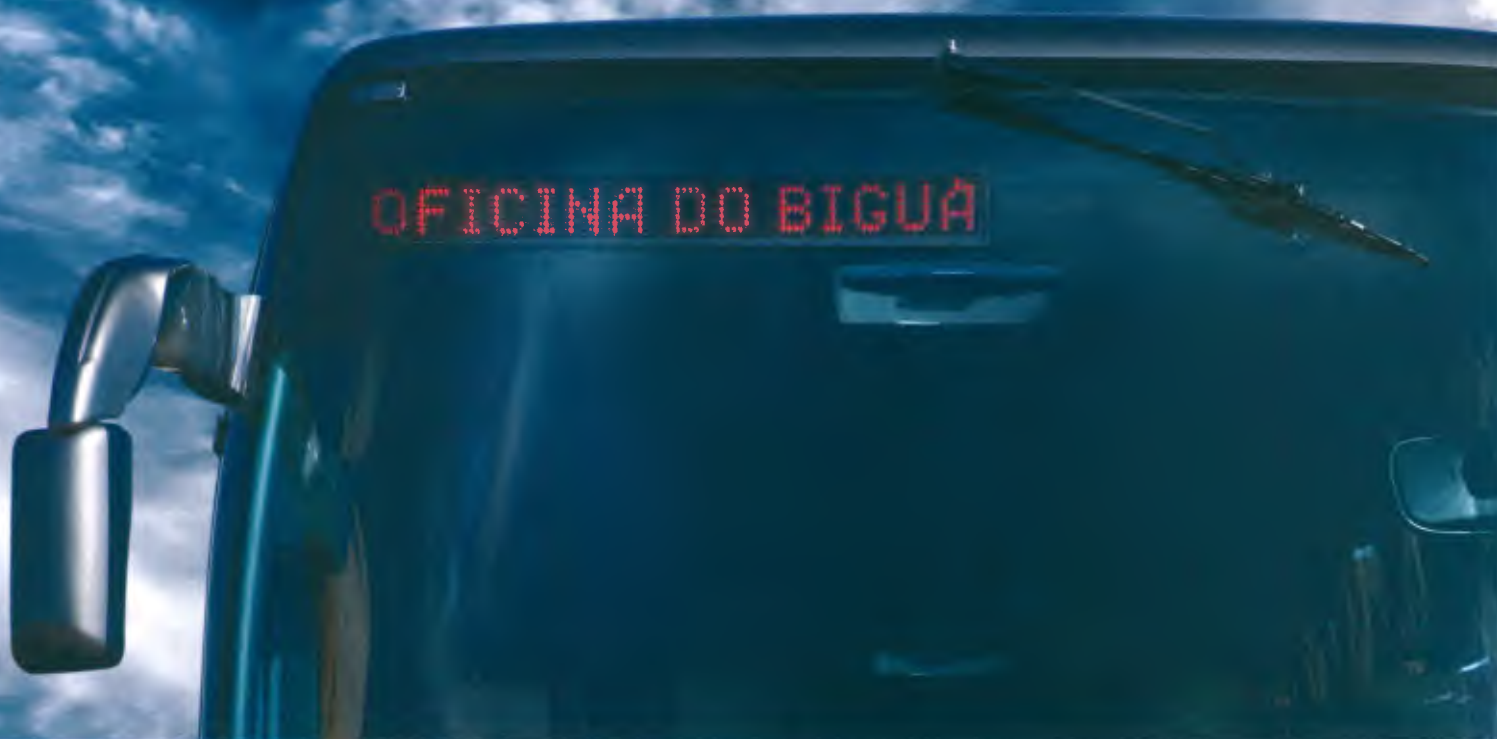
SEÇÕES

Editorial 3

Panorama 108

Custos Operacionais 145

Opinião - Jomar Napoleão da Silva 146



O DESTINO FINAL DO SEU ÔNIBUS NÃO PODE SER ESSE. FAÇA A MANUTENÇÃO PREVENTIVA VOLVO.

A Volvo preparou ofertas especiais para você ter seu veículo sempre disponível. Faça a manutenção preventiva e aproveite os descontos nas peças fundamentais para deixar seu ônibus mais tempo rodando.

 <p>BOLSA DE AR OIANTEIRA REMAN</p> <p>Aplicação: B12M e B12R Código: 85003286 De: R\$ 655,36</p> <p>Preço à vista: R\$ 579</p>	 <p>DISCO DE EMBREAGEM REMAN</p> <p>Aplicação: B9R Código: 85000049 De: R\$ 954,28</p> <p>Preço à vista: R\$ 859</p>	 <p>EMBREAGEM REMAN</p> <p>Aplicação: B12, B12M, B7R e B9R Código: 85000523 De: R\$ 1.746,68</p> <p>Preço à vista: R\$ 1.235</p>	 <p>FILTRO DE ÓLEO</p> <p>Aplicação: B10M, B10R, B12, B12M, B12R, B58, B7, B9R e B9S Código: 477556 De: R\$ 59,68</p> <p>Aplicação: B12, B12M e B12R Código: 478736 De: R\$ 67,80</p> <p>Preço à vista cada: R\$ 49</p>
--	---	---	--

Cinto de segurança salva vidas.

Veja todas as ofertas pelo site www.volvo.com.br/ofertasposvenda
Ofertas válidas até 31/12/2010 ou enquanto durar o estoque. Fotos meramente ilustrativas.

VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS



Otimismo com o novo sistema de transporte no Rio de Janeiro

Para o presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor), o economista Lélis Marcos Teixeira, a reorganização do transporte público carioca, com a implanta-

ção de cinco corredores expressos de ônibus – Bus Rapid Transit (BRT) –, a racionalização da operação, e a renovação e modernização da frota, será uma referência para outras cidades do País e do exterior. Nesta entrevista,

ele afirma que os sistemas BRTs são adequados para a realidade social e econômica das nações em desenvolvimento, por permitirem resultados importantes para a população com investimentos relativamente reduzidos.

Technibus – *A prefeitura do Rio de Janeiro promoveu uma licitação para começar a mudar, ainda em 2010, o sistema de transporte por ônibus na cidade. Qual o significado dessa iniciativa?*

Lélis Teixeira – Essa mudança, com a licitação e as novas concessões, está inserida num processo maior, que a prefeitura do Rio de Janeiro e o governo do Estado do Rio de Janeiro desencadearam como parte dos preparativos para a Copa do Mundo de 2014 e para os Jogos Olímpicos de 2016. Na realidade, acho que esses dois megaeventos vão marcar uma nova era no transporte coletivo urbano no País, porque ensinaram também projetos de infraestrutura de transporte público. Alegra-nos que esses projetos tenham priorizado uma solução tipicamente brasileira, que são os corredores de ônibus, ou Bus Rapid Transit (BRTs), como são conhecidos mundialmente. Os BRTs constituem um modelo extremamente compatível com a realidade e a economia dos países em desenvolvimento e, por isso, são adotados em 83 países e em muitas importantes cidades de todo o mundo. Essas nações e cidades valorizam a relação custo-benefício social do transporte público, acreditando que não podem investir em soluções que sejam tão caras como os metrô e que, por outro lado, não devem se omitir e não investir. Os BRTs surgem como uma opção de transporte muito oportuna para todas as cidades brasileiras que vão participar da Copa do Mundo



Lélis Marcos Teixeira, presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor)

e, particularmente, para o Rio de Janeiro, que terá também os Jogos Olímpicos. O Rio de Janeiro tem cinco projetos de BRT. Esses projetos farão com que haja uma transformação em vários níveis do transporte público da cidade. Esse legado permanecerá e será o mais importante resultado dos grandes eventos esportivos, e é justamente essa perspectiva que nos faz encarar com otimismo o futuro. Entendemos também que esse processo irá possibilitar uma nova visão para os administradores de outras cidades

– pelo menos 500 cidades com mais de 300 mil habitantes. Eles vão compreender melhor a importância de investir no transporte coletivo, e vão ver que não são investimentos vultosos, como é necessário fazer para se implantar metrô. É um novo caminho, uma nova via. A via social é o BRT: investe-se pouco visando a um resultado muito grande para a população.

Technibus – *No Rio de Janeiro, o processo de licitação e de concessão está intimamente ligado à perspectiva de implantação dos sistemas de BRT?*

Lélis Teixeira – Exatamente. Quando foram definidos os investimentos que seriam feitos nos corredores – como disse, são cinco BRTs –, se percebeu que seria necessário também um marco institucional, que pudesse rever a forma de operação das empresas e de gestão do sistema de transportes. Por isso, a prefeitura do Rio de Janeiro se preocupou em fazer uma nova licitação, com concessões que assegurem ao poder público a capacidade de alterar o sistema, adequando-o a essa nova realidade que é a operação dos BRTs. É preciso ter em conta que, quando se fala em BRT, alguns veem apenas o corredor segregado, com os vários atributos que têm os BRTs, mas, na realidade, essa alternativa mexe com todo o sistema de transporte, porque é preciso estruturar a alimentação, e tudo deve ser adequado, bem organizado e com

um marco legal que acompanhe essa evolução técnica, para que se tenha um sistema bom, viável. E foi isso que aconteceu no Rio de Janeiro.

Technibus – *Em linhas gerais, como foi definida a concessão no Rio de Janeiro?*

Lélis Teixeira – O poder público definiu o sistema com quatro consórcios, o que, na realidade, reflete o fato de a cidade estar organizada, em termos de planejamento, em quatro subprefeituras. Criou-se um sistema muito inteligente, que mudou a lógica do transporte. Qual era a lógica do transporte no Rio e ainda é em muitas cidades brasileiras? As cidades vão crescendo desordenadamente, sem planejamento urbano, e o transporte acompanha esse crescimento desordenado, e acaba se expandindo também desordenadamente, com superposição de linhas e com menores ganhos de produtividade, justamente por haver concorrência entre empresas e por não haver racionalização. O que a prefeitura fez, dividindo a cidade naquelas quatro áreas, foi rever essa lógica. Os vencedores das licitações são consórcios que reúnem 40 das 47 empresas que já atuavam no Rio de Janeiro. Esses consórcios vencedores, junto com o poder público, têm de organizar o sistema de transporte, evitando a superposição de linhas, promovendo a racionalização e, com ela, um ganho de produtividade. E esse ganho de produtividade, bem como outras medidas, permite à prefeitura implantar o bilhete único carioca, que propiciará um grande avanço quanto à mobilidade das pessoas aqui no Rio de Janeiro.

Technibus – *Como está formatado esse bilhete único? Quais são as suas características?*

Lélis Teixeira – Um aspecto importante é que, em vez de fazer uma licitação na qual o edital pede o maior valor de outorga, a prefeitura inverteu: não quis dinheiro das empresas, quis um maior benefício para a

população. E a prefeitura considerou que o maior benefício para a população deveria ser o menor valor do bilhete único. Então, o concorrente que oferecesse o menor valor para o bilhete único, aliado, obviamente, à nota técnica, ganharia. Assim, os consórcios vencedores ofereceram o menor valor, que é de R\$ 2,40, permitindo que sejam feitas duas integrações no intervalo de duas horas, com duas integrações por dia. Com isso, há um benefício social enorme, sem subsídios.

Technibus – *Não há subsídios, mas existem desoneração e outras medidas.*

Lélis Teixeira – Sim. Além da racionalização com os ganhos dela decorrentes, a prefeitura também desonerou as empresas de todos os tributos de sua esfera de competência. Por exemplo, isentou do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), justamente visando que o valor desse tributo contribuisse para haver uma tarifa mais baixa. A prefeitura também arcará com as gratuidades, antes repassadas para o usuário via tarifa. Também tomou medidas de legalização de kombis e vans, e vai fazer uma fiscalização intensa para que sistemas irregulares, ilegais, não funcionem. Além disso, está estruturando a integração com o metrô, os trens e as barcas. A prefeitura está construindo os BRTs e também pequenos BRTs, corredores menores, com extensão de 2 a 10 quilômetros, como o que será implantado em breve em Copacabana. Então, digo que vai ser um sistema produtivo, desonerado, legalizado, que permitirá oferecer benefícios maiores para a população. Um sistema muito inteligente que muda a lógica e aponta caminhos que poderão ser seguidos por outras cidades brasileiras.

Technibus – *No início de 2010, a Fetranspor implantou o bilhete único intermunicipal. O senhor poderia fazer uma avaliação dos resultados até aqui?*

Lélis Teixeira – Há um elevado nível de

pioneirismo no conceito deste sistema e seus resultados têm sido excelentes – não para as empresas especificamente, mas para a população em geral. Inicialmente, é preciso observar que, pela primeira vez, um bilhete único foi implantado em toda uma região metropolitana; até então, havia o bilhete único implantado em uma cidade, como é o caso de São Paulo. Este modelo foi implantado em 20 cidades da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, o que demandou toda uma reorganização tarifária do sistema e também da forma de operar das empresas. Cito um exemplo: nas 20 cidades, o setor de transporte tinha 74 tarifas intermunicipais, considerando todos os tipos de serviço, todas as entidades da região metropolitana e todas as linhas. Primeiro, foi necessário reduzir tudo a 12 faixas tarifárias; e as tarifas, que eram de até R\$ 17,00, foram comprimidas, alcançando, no máximo, R\$ 7,10. Além disso, para incorporar um número maior de pessoas, ampliando o alcance social do sistema, o governo estadual, além do conceito de bilhete único tradicional, estabeleceu que nenhum habitante da região metropolitana tivesse de pagar mais do que R\$ 4,40 por uma viagem. Isso significa que, acima desse valor, o governo estadual subsidia o usuário, pagando a diferença em relação à sua tarifa. Há um grande alcance social, com o aumento da empregabilidade, pois muitos trabalhadores deixam de ser rejeitados por morarem longe; o empregador sabe que não pagará hoje acima de R\$4,40, porque o governo estadual subsidia aquele cidadão fluminense.

Technibus – *Quantos usuários participam do bilhete único intermunicipal?*

Lélis Teixeira – Temos aproximadamente um milhão, seiscentos e oitenta mil pessoas cadastradas.

Technibus – *O senhor ressaltou a importância dos corredores. O que se sabe é que dois corredores estarão em operação em*

breve. Estes já serão corredores segregados, de grande porte?

Lélis Teixeira – Não. Estão na categoria dos corredores menores. Não serão totalmente segregados, não terão barreiras físicas, mas apresentarão delimitações muito fortes através de tachões e de fiscalização eletrônica. O que será implantado em Copacabana terá 23 radares ao longo do trajeto. Esses corredores menores vão permitir o aumento da velocidade do transporte coletivo, com um ganho muito grande. Nós entendemos que esse conceito, que é novo, tem um aspecto muito interessante: não é mais preciso esperar para fazer obras significativas de infraestrutura com a intenção de resolver problemas de retenção do trânsito e de falta de prioridade para o transporte coletivo. O primeiro projeto desse tipo feito aqui no Rio de Janeiro foi o Corredor Metropolitano da Alameda São João Boaventura, em Niterói, uma ideia da Fetranspor proposta à Secretaria Estadual de Transporte. Ali, foram utilizadas vias segregadas, não com barreiras físicas, mas controladas por radar, com fiscalização da Polícia Militar e pontos de ônibus fora da via, para não haver redução da velocidade. Uma vez implantado, esse corredor trouxe ganhos significativos para aquela parcela da população que precisa pegar a ponte Rio-Niterói: o trajeto é cumprido em um terço do tempo, com a prioridade que se deu ao transporte coletivo. Então, temos resultados excelentes, e isso nos anima a trabalhar com pequenos sistemas de BRT para a cidade do Rio de Janeiro. Já estão sendo analisadas 22 vias que poderão ter esses sistemas mais rápidos, que também permitem às empresas diminuir a quantidade de ônibus, aumentar a velocidade para o usuário, num processo que verdadeiramente prioriza o transporte coletivo.

Technibus – *As virtudes dos BRTs estão consagradas no programa do 14º Congresso sobre Transporte de Passageiros (14º Etransport), que a Fetranspor realiza agora*

em novembro de 2010. O tema geral é Mobilidade Inteligente, e serão focalizados aspectos como o funcionamento racional da cidade, a questão das novas tecnologias e as soluções de sustentabilidade. Como o senhor imagina que esses três fatores se combinarão para estabelecer o futuro do transporte no Rio de Janeiro?

Lélis Teixeira – Eu acredito que, convergindo, esses três fatores vão fazer uma grande revolução no Rio de Janeiro, melhorando o transporte e a qualidade de vida na cidade. Considerando o transporte público, digo que temos aqui no Rio de Janeiro dois grandes marcos: primeiro, foi a criação dos serviços de ônibus, em 1908, com a família Rocha Miranda, que ganhou a primeira concessão, inaugurando um sistema que cresceu de forma desordenada até a década de 1960, quando havia grande número de lotações. Ainda nessa década, o governo de Carlos Lacerda exigiu a organização das empresas; houve significativa redução no número delas e iniciou-se um processo de profissionalização que prosseguiu até os dias de hoje. Agora, com a mudança para o sistema de consórcios e investimentos em infraestrutura, chegamos a uma terceira onda. Será uma revolução no transporte urbano na cidade do Rio de Janeiro, e se estabelecerá uma referência não só para cidades brasileiras como para vários outros países. Nesse processo, estão convergindo um novo marco regulatório, investimentos públicos e investimentos das empresas, interessadas na melhoria do transporte e em ampliar a qualidade dos serviços, buscando recuperar os passageiros que foram perdidos, com o que contribuirão com a retirada de carros das ruas e a conseqüente diminuição de congestionamentos.

Technibus – *E quanto à questão ambiental?*

Lélis Teixeira – Em 2014, quando da Copa do Mundo, nós teremos não só um transporte inteligente na sua arquitetura, como também inteligente por ser sustentável.

Nos próximos anos, o transporte coletivo no Rio de Janeiro terá a vantagem de ser todo ele feito por meio de recursos sustentáveis, porque nossos ônibus estarão operando dentro do padrão Euro 5, com as mesmas exigências estabelecidas hoje para a Europa, com baixos níveis de emissão de poluentes. O diesel, que atualmente é classificado como S-50, correspondente a 50 partes de enxofre por milhão, vai passar a ser S-10, com 10 partes por milhão. Nós teremos veículos modernos, com baixos níveis de emissão, ainda mais por que o diesel será misturado com biodiesel, no mínimo, na proporção de 20%. Então, haverá um transporte inteligente e sustentável.

Technibus – *O senhor falou em racionalização com redução e modernização da frota. Isso vai acontecer de que forma?*

Lélis Teixeira – A racionalização vai permitir que algumas áreas, como setores da zona sul, sejam atendidas por um menor número de veículos. Entendemos que outras áreas precisam de um melhor atendimento, o que poderá implicar a ampliação da oferta de ônibus, até para ocupar o espaço do transporte ilegal, que hoje grassa na zona norte e na zona oeste. Essa reorganização vai aumentar a produtividade, permitindo, em quatro anos – de 2010 a 2014 –, uma renovação da frota, maior produtividade, melhor qualidade do transporte. Todos os nossos ônibus terão câmeras e GPS conectados a central das empresas e da prefeitura. Todos os veículos serão acessíveis a portadores de deficiência e estarão conectados com centrais de controle de segurança, além de apresentarem um novo padrão de emissão, ao qual já me referi, e haverá ainda os BRTs. Estamos realmente otimistas quanto aos resultados de todas essas mudanças, desses três atributos básicos, desses três fatores destacados no 14a. Etransport – racionalidade, novas tecnologias e sustentabilidade – destinados a viabilizar um novo transporte para a cidade do Rio de Janeiro. ■



A excelência Scania no transporte de grande capacidade de passageiros.

Alto desempenho, robustez, conforto e economia: a Scania, com sua solução completa em BRT, oferece tudo o que você precisa para ônibus com grande capacidade de transporte de passageiros, incluindo desde o chassi modelo 4x2, de 13,2 metros, até as versões do articulado de 3 ou 4 eixos para encarroçamento, com até 20,3 metros. Sem falar no exclusivo K270 de 15,0 metros. E, para deixar o seu ônibus sempre em dia, você conta com Peças e Serviços Scania, que asseguram atendimento especializado nas próprias garagens das empresas ou nas Casas Scania, presentes em mais de 100 pontos em todo o Brasil. A Scania tem sempre as melhores soluções para as necessidades de sua empresa. **Scania. Tudo por Você.**



Gente,
Produtos e
Serviços
O GPS da Scania.



SCANIA
www.scania.com.br



Faça revisões em seu veículo regularmente.



Ônibus busca o status que merece

Continuidade política e consenso sobre a premência de melhorar a mobilidade estão entre os motivos para valorizar o transporte coletivo

A eleição de Dilma Rousseff no último 31 de outubro traz para o setor de transporte coletivo mais certezas do que dúvidas. A primeira mulher a ocupar o cargo máximo do País vem apoiada pelo primeiro operário a dirigir o Brasil, o metalúrgico Luiz Inácio Lula da Silva.

Lula foi um dos fundadores do PT, agremiação que, regra geral, tem dado tratamento preferencial ao transporte coletivo, principalmente por ônibus.

É de se esperar, pois, a valorização do transporte coletivo — não fosse pela lógica da continuidade política — até por questões práticas. Afinal, em média, um ônibus leva de 70 a 80 passageiros, substituindo 50 automóveis ou 70 motocicletas nas vias, observa a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) que defende a adoção de sistemas BRT (Bus Rapid Transit) em cidades com mais de 500 mil habitantes.

“A implantação de sistemas BRT com serviços mais rápidos e de maior qualidade iria, sem dúvida, atrair usuários de carros e

motocicletas. Essa seria uma forma, relativamente rápida, de promover, com baixo custo, melhorias no trânsito e na qualidade do ar”, diz Marcos Bicalho dos Santos, diretor superintendente da NTU.

A Scania, fabricante sueca de ônibus percebeu as mudanças e contratou Cláudio de Senna Frederico, especialista em BRT que traz a experiência de ter ocupado o cargo de secretário de transportes metropolitanos do estado de São Paulo e a gerência de operações do Metrô de São Paulo.

“Quando se fala de transporte de qualidade de logo se pensa em Metrô de São Paulo”, afirma Senna Frederico. No quesito qualidade, no entanto, o ônibus é minimamente lembrado. Os operadores estão conscientes de que os ônibus, as vias, a mobilidade e a imagem do ônibus precisam melhorar muito.

Bicalho, da NTU, lembra que os próximos anos jogam a favor da valorização do transporte coletivo como forma de melhorar a mobilidade. Os motores Euro V, que vão equipar os ônibus fabricados a partir de 2012,

funcionarão com o diesel S10, que é um combustível mais limpo por concentrar somente 10 partículas por milhão de enxofre.

Por conta da mudança dos motores espera-se, para 2011, uma corrida às compras de ônibus como forma de reforçar a frota com a tecnologia vigente.

A provável antecipação de compras é um dos fatores levados em conta para a previsão de um mercado interno de chassis na casa de 34 mil unidades, 10% acima do número esperado para 2010, que já representa o recorde de todos os tempos.

Para Gilson Mansur, diretor de vendas de veículos comerciais da Mercedes-Benz do Brasil, o aquecimento em grande parte se deve às condições de financiamento. “A taxa de juros atrativa e o financiamento integral do bem são fatores decisivos”, diz.

Em ambiente de recorde e com boas perspectivas de mercado para o futuro, os fabricantes revitalizam e ampliam suas linhas na 8ª Fetransrio, uma das mais importantes feiras de ônibus do País.

Mercedes reverencia mercado do Rio

Montadora da estrela apresenta seis chassis na exposição cujo palco é a cidade que opera uma das mais novas frotas do Brasil



Chassi articulado O 500 UA

A FetransRio é uma feira de ônibus especial. E há bons motivos para que assim seja. Um deles é que o Rio de Janeiro geralmente está entre os maiores mercados de ônibus. Neste ano, de janeiro a setembro, por exemplo, dos 23.843 chassis vendidos no atacado, 4.015 deles (quase 17%) foram destinados ao estado. “O Rio normalmente fica na faixa entre 15% e 20% do total brasileiro. Em geral é o que mais compra. Só perde quando a cidade de São Paulo vai às compras”, diz Gilson Mansur, diretor de vendas de veículos comerciais da Mercedes-Benz do Brasil.

Para a marca da estrela, o Rio também é especial. Dos 4.015 ônibus vendidos no estado por todas as marcas no acumulado de nove meses deste ano, 2.981 unidades (74,2%) foram da Mercedes-Benz.

“Estamos no Rio com participação de mercado bem acima daquela que temos como média nacional”, afirma Mansur. É verdade: até setembro, com 12.414 chassis, a marca ficou com 52% do mercado nacional.

Segundo Mansur, o mercado do Rio de

Janeiro é constante. “A compra é frequente até porque os empresários de ônibus urbanos da cidade do Rio de Janeiro mantêm uma frota muito nova, com 2,5 anos de idade média”, diz o dirigente.

A cidade do Rio fica com a maior fatia dos ônibus. Com efeito, nos nove meses, a capital comprou um total de 3.229 ônibus, 80,4% do total destinado ao estado fluminense. Dentro do filão representado pela Cidade Maravilhosa, a Mercedes ficou com 2.489 unidades – ou 77,1% de market share.

Vai daí que a participação da Mercedes-Benz na FetransRio, a feira tradicional de ônibus realizada no Rio de Janeiro, tem destaque na agenda de eventos da montadora. “O Rio tem o caráter de formador de opinião no mercado de ônibus brasileiro”, destaca Mansur, que relaciona outra duas feiras importantes, a Transpúblico, realizada pela NTU, e a Showbus, promovida pela Mercedes a cada dois anos.

A Mercedes-Benz preparou cinco produtos para mostrar na FetransRio de 2010. Quatro são chassis urbanos: LO 915, O 500 U, mais os

articulados O 500 U (piso baixo) e O 500 UA (piso alto). O quinto é o O 500 RS, rodoviário.

No tempo em que está na Mercedes-Benz, Mansur nunca viu um ano tão forte de vendas internas quanto 2010. “O mercado vai fechar com cerca de 31 mil unidades de todas as marcas, o recorde de todos os tempos”, diz, para acrescentar: “Em anos de eleições geralmente as vendas iam muito bem no primeiro semestre. Em 2010, o aquecimento prolongou-se por todo o segundo semestre, tanto que temos produtos colocados até dezembro”.

Segundo Mansur, o aquecimento em grande parte se deve às condições de financiamento. “A taxa de juros atrativa e o financiamento integral do bem são fatores decisivos”, destaca o diretor da Mercedes. Para 2011, ele trabalha com pelo menos dois cenários. Um deles considera manutenção atual das regras de financiamentos. Neste caso haveria um crescimento de 10% sobre 2010, o que resultaria num mercado na casa de 34 mil chassis. Outro cenário, com subida na taxa da Finame, Mansur considera que o mercado no próximo ano poderia empatar com o atual exercício.

Nos dois cenários traçados por Mansur, os números para 2011 são generosos. Ele tem uma explicação, extraída da experiência acumulada. “Em véspera de eleições municipais, caso de 2012, os semestres anteriores à realização do pleito são de boas vendas. Por isso, estamos otimistas em relação a 2011”. Outro motivo para a boa expectativa em relação ao próximo ano é a antecipação de compras por motivos técnicos. Não se deve esquecer que em 2012 começa a vigorar a nova lei Euro 5 de emissões que trará profundas alterações na tecnologia dos motores diesel.

A Mercedes-Benz preparou seis produtos para a FetransRio. Quatro são chassis urbanos: LO 915, O 500 U, mais os articulados O 500 U (piso baixo) e O 500 UA (piso alto). Os outros, os chassis rodoviários O 500 RS, e O 500 RSDD 8x2.

MAN/VW adere ao 'boom' do articulado

Protótipo, em fase de testes, chega para disputar um mercado crescente e alargado pela difusão dos corredores de BRT



Chassi VW 17.260 EOD

Um chassi articulado-conceito é a vedete do estande da MAN/Volkswagen na FetransRio. O veículo, um protótipo, chega para disputar um mercado ascendente no Brasil representado pelos ônibus próprios para rodar em corredores.

Com o protótipo, ainda em fase de testes, a MAN/VW começa a entrar no segmento dos ônibus enquadrados na classe BRT, a sigla que define os ônibus rápidos que operam em corredores segregados.

O articulado da MAN-VW nasce sem inventar, ou seja, vem equipado com componentes conhecidos pelo mercado, como motor Cummins de 320 cv da tecnologia Euro 3, caixa automática ZF com retarder acoplado. O chassi permite carroceria de 18,2 metros de comprimento.

No estande da MAN/VW, além do articulado, são apresentados outros seis chassis, também enquadrados na legislação Euro 3.

Na categoria micro-ônibus, a Volkswagen apresenta o 9.150 EOD homologado pela fábrica para uma capacidade de 9,2 toneladas de peso bruto total (pbt). "Antes,

o 9.150 admitia 8,5 toneladas. O ganho de 700 quilos permite mais dez passageiros", diz Roberto Pavan, supervisor de marketing de ônibus da MAN Latin America. O aumento de capacidade foi obtido com a adoção do eixo traseiro Meritor e suspensão reforçada. Continua em linha a versão para 8,5 toneladas equipada com eixo traseiro Dana. "Há operações em que a versão de menor capacidade supre as necessidades", ressalta Pavan. O 9.150 continua com duas opções de motores, MWM e Cummins.

Outro produto exposto pela MAN/VW na Fetransrio é o 15.190 EOD. "A novidade é a introdução do câmbio ZF", diz Pavan. Além da caixa Eaton, o chassi de 15 toneladas brutas passa a contar com outra caixa de câmbio, de seis marcas à frente mais ré. "Estamos aumentando o leque de opções para o frotista", acentua o executivo da montadora.

O estande da empresa traz também o chassi 17.230 EOD na versão V-Tronic uma novidade incorporada recentemente ao portfólio da família Volksbus, que oferece a

caixa ZF automatizada. Tal caixa dispensa a embreagem e facilita a vida do motorista. Afinal, numa jornada de trabalho ocorrem três mil mudanças de marchas.

A MAN/VW mostra ainda o 17.260 EOD, chassi com motor MWM eletrônico posicionado na dianteira. O produto recém-lançado, agora passa a ser comercializado. Também em início de comercialização, o chassi 17.260 EOT versão low entry compõe as atrações da montadora na Fetransrio.

Para o segmento de fretamento e rodoviário, a MAN/VW apresenta o chassi 18.320 EOT com sistema pneumático no câmbio. "Na caixa Eaton, um sistema servo-assistido facilita a troca de marchas", assinala Pavan.

PASSOS DECISIVOS — Segunda colocada no mercado brasileiro de ônibus, a marca Volkswagen tem uma fatia em torno de 30%. Foi uma conquista para quem começou no negócio há menos de duas décadas sem referência anterior em ônibus. Foram decisivos alguns passos. Um deles foi a criação de um conselho consultivo formado por empresários do setor de ônibus que serviu para recolher informações sobre o produto desejado pelos operadores. Outro passo para consolidar a marca foi o capítulo da substituição das embreagens desgastadas, um trabalho árduo e que, feito como se devia, contou pontos na consolidação da marca.

Chassis Agrale. A integração perfeita entre versatilidade e robustez.



A Agrale investe em tecnologia para produzir chassis totalmente adaptados às necessidades do mercado. Sua experiência no setor e a versatilidade das linhas Micro e Midi, resultam em segurança, conforto e eficiência.

Visite uma concessionária Agrale e consulte as vantagens especiais de compra.



AGRALE

www.agrale.com.br



Respeite a sinalização de trânsito.



F 230 NZ habilita a montadora a entrar no filão dos ônibus

Scania aposta no motor dianteiro

Chassi F 230 NZ chega para disputar a faixa mais cobiçada dos urbanos

A Scania mostra na Fettransrio uma seleção de ônibus com motor frontal para operações urbanas e de fretamento, e motor traseiro, para aplicações rodoviárias e turismo.

O destaque é dado para o chassi F 230 4x2 NZ, um produto configurado para aplicação urbana e que coloca a Scania no mercado mais cobiçado do País. "Este chassi nos habilita a disputar o segmento acima de 200 cv que representa mais de 90% da frota urbana brasileira", diz Eduardo Monteiro, responsável pela área de vendas de ônibus urbanos da Scania Brasil.

Trata-se de um filão. E a Scania, decididamente, quer uma fatia. "Não podemos ficar de fora do segmento de ônibus urbano com motor frontal", costuma dizer o diretor geral da Scania Brasil, Christopher Podgorski.

Na linha dos urbanos, mas com motor traseiro, a Scania mostra o modelo K 270 com piso baixo para receber carroceria de 15 metros. Dotado de três eixos, o terceiro eixo é direcional, para facilitar manobras. "Já vendemos mais de 350 unidades", diz Monteiro.

Outro chassi mostrado pela Scania é o F230 rodoviário, indicado para aplicação de fretamento. A Scania expõe na Fettransrio este chassi vestido com carroceria Viaggio G7, da Marcopolo.

Na linha dos rodoviários, a Scania também apresenta na Fettransrio dois chassis, o K420 8x2 para uso rodoviário, notadamente na configuração double decker, o chamado dois andares.

No estande da Marcopolo, a Scania tem um chassi K310 4x2 para aplicação rodoviária. O produto traz uma mudança. "Tem um balanço traseiro menor. Que permite melhor distribuição dos pesos", diz Monteiro, que complementa: "O balanço traseiro menor torna o veículo mais amigável em relação à lei da balança".

Volvo de olho na Copa de 2014

Montadora prevê demanda de até 5 mil ônibus para sistemas BRT

A sueca Volvo nunca chegou no Brasil tão perto da conterrânea Scania. Em 2010, nos primeiros nove meses, a montadora com sede em Gotemburgo obteve 1,75% do mercado brasileiro de ônibus em vendas no atacado. Sua concorrente, com matriz em Sodertälje, ficou com 2,73%. Em 2009, em igual período, a Volvo tinha 0,81%, bem atrás da competidora, 2,19%. Quanto mais concorrentes forem as duas montadoras escandinavas maior será o mercado dos ônibus pesados, especialidade de ambas.

Para crescer, a Volvo tem aumentado gradativamente a oferta de produtos – sua linha de pesados cobre todos os segmentos, convencionais, articulados e biarticulados.

A Volvo enxerga boas oportunidades de expandir o mercado de pesados nos próximos anos. A Copa do Mundo vai certamente contribuir para aumentar a capacidade de geração de negócios em BRT (Bus Rapid Transit)", diz Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America, que acrescenta: "A Copa deve criar demanda de 3,5 mil a 5 mil ônibus para o sistema BRT nas capitais que serão as sedes dos jogos". Pimenta, há pouco empossado no comando da área de ônibus, não deixa por menos. "Queremos 40% desse mercado", afirma.

CONTROLE DE TRÁFEGO – A Volvo tem como estratégia vender não apenas o ônibus, mas a solução integrada que permita a fluidez do veículo. Como tal, na Fettransrio, demonstra o ITS4Mobility, uma plataforma desenvolvida pela empresa para fornecer funcionalidades de controle de tráfego para os operadores e informações em tempo real aos passageiros.

Para a Fettransrio a Volvo mostra cinco produtos: o ônibus híbrido 7700 (ver matéria na página 26), o B12M articulado, o B12R 8x2, além dos modelos B7RLE e o B9R.

B12R 8x2, um dos produtos da diversificada linha da Volvo

