



MERCADO AQUECIDO IMPULSIONA LANÇAMENTOS DE ÔNIBUS

**VOLVO B270F
COM MOTOR
DIANTEIRO**



**VOLKSBUS
COM MOTOR
MAN EURO 5**



**Caio-Induscar revitalizada
aos 65 anos de vida**

**Volkswagen comemora
três décadas de operação**

**Cummins anuncia construção
de unidade industrial**

**Fórum de Secretários: foco
na melhoria dos transportes**



TRANS PÚBLICO 2011
TRANSAMERICA EXPO CENTER
SAO PAULO/SP
Dias 24, 25 e 26 de agosto

**FÓRUM NACIONAL
DE GESTÃO DE FROTAS 2011**
20 e 21 de Setembro de 2011
(Câmara Americana do Comércio | AMCHAM)



Encontro das Empresas
de Fretamento e Turismo
FRESF 2011
Paradise Golf & Lake Resort | Mogi das Cruzes | SP
23, 24 e 25
Setembro



Cinto de segurança salva vidas



ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/onibus

CHEGOU B270F.
O PRIMEIRO CHASSI DE ÔNIBUS
VOLVO COM MOTOR DIANTEIRO.



ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE



UM ÔNIBUS VOLVO COMO VOCÊ NUNCA VIU

O mercado pediu, nós ouvimos. Por isso estamos lançando o B270F, o primeiro chassi para ônibus Volvo com motor dianteiro. E se é Volvo você já sabe, tem mais segurança, mais robustez, menos necessidade de manutenção e mais qualidade. Venha conferir o B270F e conhecer as soluções de financiamentos que a Volvo Financial Services - o banco com garantia de fábrica - oferece.



REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

COLABORADORES

Ariverson Feltrin, Márcia Pinna Raspani,
Renata Passos, Sonia Moraes

EXECUTIVOS DE CONTAS

Alcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.br

Carlos A Crisculo

carlos@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

MARKETING

Glenda Pereira
glenda@otmeditora.com.br

Samanta Soares

samanta.soares@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS

Ana Paula Duarte
anapaula@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com.br

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

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

Tiragem

8.000 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.revistatechnibus.com.br

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



anatec
www.anatec.org.br

SUMÁRIO

VOLVO BUS

A montadora atende aos pedidos dos empresários de transporte urbano e lança no mercado o primeiro chassi de ônibus da marca com motor dianteiro, o novo modelo B270F 8

MAN / VW

Pela primeira vez na América do Sul, os ônibus da marca Volkswagen recebem motores MAN, já em produção em parceria com a MWM International, com a nova tecnologia Euro 5 12

MONTADORAS

Nascida no Brasil há 30 anos, a marca Volkswagen de caminhões e ônibus, hoje pertencente à MAN alemã, atingiu o topo do negócio de caminhões e chega à vice-liderança em vendas de ônibus 16

CARROCERIAS

Criada dentro de um barracão, a encarroçadora Caio-Induscar comemora 65 anos revitalizada, batendo recorde de produção e com planos de avançar à internacionalização e abrir o capital 20

FRETAMENTO

Embalada pela demanda da extração mineral e das indústrias do Amapá e do Pará, a Viação Vale do Amazonas cresceu 200% no primeiro semestre de 2011, em relação ao ano passado 26

SERVIÇOS

Dez novos ônibus foram entregues pela Pássaro Marron para o sistema Airport Bus Service, um serviço de ônibus executivos que atende o Aeroporto Internacional de São Paulo 28

NEGÓCIOS

O grupo Setti & Braga, que completou um século em 2010, comprou as empresas Interbus e Humaitá, dedicadas a linhas geridas pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos na Grande São Paulo 30

CONJUNTURA

Como era previsto pelo setor, as vendas de chassis de ônibus apresentaram crescimento no primeiro semestre deste ano e atingiram alta de 23% em relação ao mesmo período de 2010 32

URBANO

A empresa Expresso Coletivo Forquilha adquiriu 19 ônibus Scania com carroceria Comil para operar em linha troncal com oito quilômetros de extensão no município catarinense de Criciúma 34

TECNOLOGIA

A biometria se espalha pelo transporte público brasileiro e a solução criada pela APB Prodata utiliza leitura da impressão digital para identificação de usuário e maior controle das gratuidades 37

BILHETAGEM

Iniciativas pública e privada veem grande melhoria da qualidade do transporte público na capital nacional após a implantação do bilhete eletrônico, iniciada há quatro anos 42

MOTORES I

A MWM International projeta duplicar exportações de blocos de motores para os Estados Unidos e enviar ao mercado externo 25 mil motores MaxxForce 3.2 em 2014 44

MOTORES II

A Cummins vai construir nova planta no Brasil para abrigar a fabricação de geradores, filtros e o centro de distribuição de peças, o que possibilitará aumento da produção de motores em Guarulhos 46

AUTOPEÇAS I

A Eaton, fabricante de transmissões automotivas, começa a produzir na sua fábrica de Mogi Mirim (SP) novas embreagens para aplicação em veículos a partir de sete toneladas 48

AUTOPEÇAS II

Com a elevada demanda das montadoras de caminhões, a BorgWarner investirá em uma nova planta e planeja trazer mais linhas de produto para fabricação no Brasil 50

ACESSIBILIDADE

Translitoral investe em ônibus adaptados e mais de 80% das viagens da empresa, que atua no município do Guarujá, realizam o transporte de pessoas com deficiência 58

PESQUISA

Com base em pesquisa da Fipe, a Agência Nacional de Transportes Terrestres informa que mais de 66 milhões de pessoas usam ônibus interestaduais, dado a ser considerado na próxima licitação das linhas 60

CORREDORES

Prefeitura de São Paulo publicou edital para modernização da rede aérea do sistema de trólebus e há projetos para renovação da atual frota de 200 veículos até 2012 62

CONGRESSO

O Projeto de Lei da Mobilidade Urbana em tramitação final no Senado, corre o risco de não ser aprovado, pois o Ministério da Fazenda sugere diversas mudanças em seu texto 64

MOBILIDADE

Seminário Nacional da NTU apresentará propostas e perspectivas do sistema BRT para o Brasil, em especial como solução eficiente para o transporte urbano durante os megaeventos 74

SEÇÕES

Editorial 5 Panorama 52 ANTP em notas 68 Opinião 70 Custos 73

Aprovação da lei da mobilidade corre risco

Após quatro anos de tramitação e amplo apoio dos parlamentares, o Projeto de Lei da Mobilidade Urbana estava prestes a ser votado em junho passado na última das comissões do Senado, para seguir à sanção presidencial, mas eis que surge um inesperado obstáculo à sua aprovação. Em nota técnica, a Subchefia de Assuntos Parlamentares da Presidência da República questionou diversos pontos do texto do projeto e recomendou mudanças significativas, com base em parecer da Coordenação Geral de Infraestrutura Urbana e Recursos Naturais, do Ministério da Fazenda. Ou seja, se a recomendação de mudanças no texto for acatada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, responsável pela análise final do texto, o projeto de lei deverá retornar à Câmara e todo o trabalho terá de ser reiniciado.

É verdade que toda legislação deve ser analisada nos seus mínimos detalhes antes da aprovação. Ocorre que, no caso do Projeto da Lei da Mobilidade Urbana, a demora na sua tramitação só agrava os problemas de transporte urbano que se acumularam ao longo dos anos com o aumento da frota de veículos e da população. A nova lei da mobilidade será um importante passo para tentar sanar os problemas e melhorar as condições do transporte público coletivo nas cidades. Também criará um ambiente favorável para o transporte público em todo o país e possibilitará a aplicação de recursos financeiros no setor.

A Frente Nacional de Prefeitos defende a manutenção do projeto como está e vai agir para eliminar as dificuldades advindas do questionamento e conseguir a aprovação da nova lei já nos próximos meses. É o que a população também espera.

Conforto, Segurança e Design

Há mais de 120 anos inovando.

Excelência em Confiança,
Segurança e Serviços

Novos faróis com
Driving Light em LED
Nova iluminação interna
e externa em LED



Cinto de segurança pode salvar vidas.



www.irizar.com.br





Volvo apresenta novo chassi com motor dianteiro

Consagrada no mercado de ônibus pesados com motores traseiros e centrais, empresa acrescenta mais um produto no seu portfólio e passa a competir no segmento de semipesados com o modelo B270F

■ SONIA MORAES

A Volvo Bus se rende à pressão dos empresários e lança no mercado brasileiro o primeiro chassi de ônibus com motor dianteiro. Com este novo veículo, denominado B270F, a montadora sueca amplia o seu portfólio e, além de atender a um antigo desejo dos seus clientes, passa a competir em um segmento que até então não tinha produtos,

o de semipesados, atualmente dominado pela Mercedes-Benz e a MAN com a marca Volkswagen. “Queremos estar entre os dois principais fabricantes brasileiros e sul-americanos”, disse Hakan Karlsson, presidente e CEO da Volvo Bus Corporation, na apresentação do novo chassi à imprensa brasileira na cidade de São Paulo.

Durante os 30 anos de atividades no Brasil a Volvo manteve a sua marca consagrada no segmento de ônibus pesados articulados e biarticulados, com motores traseiros e centrais, modelos que carregam mais tecnologia, custam mais e têm vendas anuais de 4.000 unidades. Ao investir nos semipesados, que são mais baratos e têm custo



Chassi Volvo B270F



Suécia a empresa não faz este tipo de veículo. Para isso, a montadora vai investir R\$ 10 milhões. O valor não muito elevado se justifica pelo fato de utilizar a mesma plataforma do caminhão semipesado VM – veículo já consagrado na América Latina –, o que dispensará grandes mudanças na linha de montagem. Além do mercado brasileiro, o novo ônibus atenderá também aos países da América Latina.

A estimativa da Volvo, informa Pimenta, é de produzir 860 ônibus B270F neste ano e elevar o volume para 1.600 unidades em 2012, chegando a 3.000 unidades em 2013. “Já temos pedidos firmes para estes veículos”, diz o presidente da Volvo Bus. Antes de os novos modelos saírem da linha de montagem a Volvo já registra a pré-venda de mais de 200 unidades. Segundo Gilcarlo Prosdocimo, engenheiro de vendas da Volvo Bus Brasil, a empresa já tem veículos rodando em testes em algumas cidades brasileiras. Dois em Belo Horizonte, com carroceria da Mascarello e Caio, um em Campinas (SP), encarroçado pela Neobus, e dois em Curitiba, com carroceria Caio e Marcopolo.



Hakan Karlsson: “Queremos estar entre os dois principais fabricantes do Brasil”

da categoria, além do tanque de combustível com capacidade para 300 litros. O modelo vem equipado com motor MWM International de 7.0 litros, seis cilindros, com injeção common rail e 260 cavalos de potência. Pimenta explica que o fato de motor ainda ser Euro 3 deve-se à pré-compra que já está ocorrendo. “O veículo também vai atender o Peru e a Colômbia, que são mercados fortes para a Volvo e ainda não têm definido um programa para a atualização da lei de emissões”, comenta Pimenta.

Gilcarlo Prosdocimo, o engenheiro de vendas da Volvo Bus explica que no projeto do novo ônibus se priorizaram as necessidades específicas do transporte de passageiros, garantindo atenção especial aos itens de conforto, segurança e cuidado ambiental, já que um grande volume deste veículo será destinado para operações urbanas. “Suspensão com molas parabólicas nos eixos traseiros e dianteiro é uma exclusividade da marca neste segmento e assegura mais conforto aos passageiros, mais estabilidade, menor nível de ruído e menos manutenção”, diz Prosdocimo.

Segundo o engenheiro, o projeto do chassi, com estrutura de longarina e travessas em escala, foi desenvolvido para facilitar o trabalho dos encarroçadores. Na

menor de manutenção, a empresa amplia o seu poder de disputa no mercado de ônibus e passa a competir em um segmento de volume maior, com 12 mil unidades ao ano. “Se somarmos os dois mercados teremos 16 mil veículos por ano, volume quatro vezes maior ao que atendemos atualmente”, compara Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

Para Pimenta, o novo ônibus com motor dianteiro chega ao Brasil no momento certo. “Principalmente agora que o País se prepara para os grandes eventos da Copa do Mundo e Jogos Olímpicos e acredito que este veículo vai atender à demanda das cidades-sede.”

PRODUÇÃO – O novo chassi B270F começa a ser produzido exclusivamente na fábrica de Curitiba (PR) em setembro – na

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS – O diferencial do novo ônibus, segundo o engenheiro, está no seu peso, 400 quilos menos que os modelos similares, o mais leve



Luís Carlos Pimenta: novo ônibus com motor dianteiro chega ao Brasil no momento certo

VENDAS CRESCEM 23%

No mercado brasileiro, apesar da retração de 8,8% nas vendas de ônibus em junho em relação a maio, o que fez o volume diminuir de 2.876 para 2.627 unidades, no acumulado do primeiro semestre de 2011 o resultado foi positivo, com 16.261 unidades emplacadas, volume 23,1% superior a igual período de 2010, quando as vendas atingiram 13.210 unidades, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

A liderança ficou com a Mercedes-Benz, ao mercado externo as montadoras enviaram 3.685 ônibus no primeiro semestre, o que representou uma queda de 8,4% sobre o mesmo período de 2010 (4.025 unidades), segundo a Anfavea. Mas os embarques de rodoviários aumentaram 35,4% no período, de 862 para 1.167 unidades. Já as exportações de ônibus urbanos tiveram uma retração de 20,4%, no primeiro semestre do ano, de 3.163 para 2.518 unidades.

Em volume de produção o primeiro semestre foi positivo para o mercado de

ônibus. Segundo a Anfavea, foram fabricados no período 22.066 unidades, volume 4% maior que o mesmo período de 2010 (21.219 unidades).

A quantidade de ônibus rodoviários produzidas nos seis primeiros meses deste ano teve um aumento de 27,4%, com o total de 3.191 unidades, comparadas com 2.504 unidades fabricadas no mesmo período de 2010. Já o volume de modelos urbanos apresentou um crescimento de 0,9%, de 18.715 unidades para 18.875 unidades no primeiro semestre deste ano.

traseira e dianteira os balanços são equilibrados para permitir a montagem de carrocerias de até 12,8 metros sem necessidade de alterar a distância entre-eixos original de 5,95 metros. O balanço dianteiro mais longo foi projetado para que seja possível instalar portas mais largas e assim facilitar o acesso dos passageiros, principalmente em percursos urbanos. A transmissão manual FSO 6406A é para veículos rodoviários e a FSB 6406B é mais indicada para aplicações urbanas e metropolitanas. O eixo de tração ArvinMeritor MS 23158, com usinagem de maior precisão, emite menos ruídos.

Neste mercado de ônibus com motor dianteiro e eixos 4x2 há 60% de modelos urbanos e 40% de rodoviários, que percorrem em médias e curtas distâncias de cerca de 200 quilômetros, além de atender o fretamento.

VOLUME HISTÓRICO — Ao comentar sobre o bom momento do mercado brasileiro o presidente da Volvo Bus Brasil destacou que as vendas totais da empresa estão em ritmo de crescimento e que 2011 ficará marcado pelo recorde absoluto de vendas na América Latina. “Já temos pedido para mais de 3.000 ônibus no primeiro semestre

e vamos chegar a 4.000 unidades neste ano. É o melhor resultado da história da Volvo”, diz Pimenta. Este volume representa um salto de 177% sobre 2010, quando as vendas da montadora sueca totalizaram 1.440 unidades na América Latina. Das 4.000 unidades, de 2.300 a



Principal diferencial do chassi: o mais leve da categoria

3.000 unidades serão vendidas no mercado brasileiro. Pimenta destacou que a América Latina representa 40% das vendas de modelos pesados e no Brasil a representatividade é de 20%.

EXPORTAÇÃO — Apesar de o cenário ainda não ser favorável para as vendas externas por causa da valorização do real ante o dólar, mesmo assim a Volvo Bus concentra o seu foco no mercado externo e mantém a sua fábrica paranaense como plataforma exportadora. “Vamos produzir chassi com motor dianteiro em Curitiba que será exportado também para os países da América Latina”, acrescenta o presidente da Volvo Bus.

Na América Latina a Volvo Bus tem 30% de participação nas vendas a partir do Brasil, segundo Pimenta. “Além do câmbio, temos dois fatores que atrapalham o desempenho das exportações brasileiras”, diz o presidente. “O custo Brasil, a falta de infraestrutura logística e a mão de obra prejudicam a concorrência no mercado externo e só um mercado interno forte não é suficiente para o crescimento industrial, pois só com o foco no mercado interno a empresa se isola do resto do mundo”, ressalta Pimenta. ■

Brasil

Peru



Respeite a sinalização de trânsito.

Uma das maiores viagens do mundo!

São Paulo-Brasil... ...Lima-Peru
5.800km de distância

CAMPIONE
Campeão em resistência e custo-benefício!

Sua melhor escolha para as maiores e melhores viagens!

COMIL

25
Anos

Ônibus
na medida
certa.

dg | comil



MAN antecipa lançamento da Linha Volksbus Euro 5

Pela primeira vez na América do Sul, produtos Volkswagen recebem motores MAN, que passam a ser montados no Brasil em parceria com a MWM International

A MAN Latin America, vice-líder em vendas de chassis de ônibus no Brasil com mais de 30% do mercado, antecipa o lançamento da linha Volksbus 2012 que serão destaque na Transpúblico, feira nacional de ônibus que se realizará em São Paulo em agosto.

É a primeira vez que na América do Sul ônibus da marca Volkswagen são equipados com motor MAN, já em montagem no País. São os primeiros ônibus da marca Volkswagen a contar com motores Euro 5. Novos motores Cummins complementam a oferta da tecnologia Euro 5 aos

consumidores, para atender à entrada em vigor em janeiro de 2012 da nova fase do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, o Proconve P7.

“Para atendermos a legislação, bastaria trabalharmos apenas na mudança de motores da linha Volksbus. Fomos além, e desenvolvemos uma linha totalmente renovada, com uma série de evoluções tecnológicas que agregam ainda mais valor à linha Volksbus”, diz Roberto Cortes, presidente da MAN Latin America.

Segundo a montadora, sempre pensando na melhor solução para cada tipo de

aplicação, do miniônibus ao ônibus rodoviário e articulado, foram preservadas as características principais da marca Volkswagen Caminhões e Ônibus: robustez, confiabilidade e baixo custo operacional. Os novos chassis Volksbus estarão à venda a partir de janeiro de 2012. A fabricante anunciou também em julho que venceu licitação para fornecer 2.940 ônibus ao programa federal Caminho da Escola nos próximos meses, assegurando os maiores lotes pela terceiro ano consecutivo. De 2009 até agora, a MAN já entregou 5.600 ônibus escolares em todo o país.

A tecnologia MAN, a ser apresentada na Transpúblico, tem uma longa tradição de sucesso na Europa, onde os chassis de ônibus da marca são sinônimo de eficiência e confiabilidade, informa a empresa.

Agora presentes nos dois lados do oceano Atlântico, os motores MAN atendem aos mais exigentes consumidores: os frotistas e usuários dos ônibus urbanos e de fretamento que utilizam essa forma de transporte a caminho do trabalho e do lazer.

TECNOLOGIAS SCR E EGR — Para cumprir as rígidas exigências do Proconve P7 (Euro 5), o foco é no desenvolvimento de sistemas de tratamento dos gases de escape. Esses sistemas permitem reduzir significativamente as emissões de poluentes para os veículos com motores de ciclo diesel.

Existem dois tipos de tecnologia disponíveis: o SCR-Selective Catalyst Reduction (Redução Catalítica Seletiva) e o EGR-Exhaust Gas Recirculation (Recirculação de Gases de Exaustão).

Montados no Brasil pela MAN Latin America na fábrica da MWM em São Paulo (SP), os motores MAN D08 equipam três dos oito modelos da nova linha e incorporam todo o know-how de uma unidade de negócios da MAN focada exclusivamente no desenvolvimento de motores.

Dotados de tecnologia EGR e oferecidos nas versões de quatro e de seis cilindros, os motores MAN D08 foram desenvolvidos especificamente para ônibus, o que garante uma série de benefícios como baixo nível de ruído e consumo de combustível, maior intervalo de manutenção e menor emissão de poluentes. Segundo a empresa, é um motor de concepção moderna, reconhecido pelo seu alto rendimento, qualidade, durabilidade, além de ser de fácil manutenção.

Além disso, a MAN Latin America contará também com toda a tradição dos motores Cummins ISF e ISL com tecnologia SCR, de quatro e seis cilindros respectivamente. As novidades equiparão os miniônibus, micro-ônibus e também chassis rodoviários e



Volkswagen VW 15.190 EOD

articulados Volkswagen.

Testadas em todos os segmentos e aplicações, a MAN utilizará em cada produto as tecnologias que melhor se adaptam às condições de aplicação e que apresentam o menor consumo de fluidos, seja combustível, lubrificante ou fluido Arla 32 (AdBlue), garantindo desempenho e durabilidade, informa a fabricante. “As duas opções de tecnologia Euro 5, a SCR e a EGR, estarão disponíveis em nossa nova linha de produtos. São as melhores opções disponíveis no mercado para as aplicações a que se destinam”, garante Cortes.

SOB MEDIDA — Com um moderno motor Cummins ISF de 3,8 litros e sistema de pós-tratamento de emissões (SCR) baseado na utilização de Arla 32, o modelo VW 5.150 OD é ideal para o transporte escolar, transfer de empresas de turismo e também em auto escola, como veículo para formação de condutores.

Características como eixo traseiro de rodado simples e alavanca de troca de marchas no painel, o colocam como potencial concorrente ao segmento hoje atendido por vans, porém com maior capacidade de passageiros (em média 30%), maior conforto e segurança, diz a fabricante.

Entre os aspectos que auxiliarão na produtividade do condutor, o modelo apresenta ainda novas propostas para o aumento do conforto do motorista, com a redução do esforço no acionamento das marchas e aspectos ergonômicos que visam reduzir a fadiga no dia a dia de trabalho.

O ônibus VW 8.160 OD é ideal para aplicações fretamento e urbana de média densidade, com carrocerias que podem chegar a 8 metros de comprimento, e conta com motor Cummins e sistema de pós-tratamento de emissões (SCR) baseado na utilização de Arla 32.

Além do novo motor Cummins ISF de 3,8 litros, esse modelo oferece caixa de transmissão ZF 5S 420 com alavanca de transmissão posicionada diretamente sobre a transmissão, o que garante maior durabilidade e maior conforto aos motoristas.

Segundo a MAN, o chassi conta ainda com posicionamento de cockpit desenvolvido para o motorista que exerce também a função de cobrador, além de melhorias em durabilidade e conforto, o que torna o veículo extremamente competitivo no segmento de micro-ônibus.

No segmento de 9 toneladas, os modelos VW 9.160 OD e VW 9.160 OD Plus incorporam uma série de inovações. O motor Cummins ISF de 3,8 litros e sistema de pós-tratamento de emissões SCR aliado à caixa de transmissão ZF 5S 420 de 5 marchas e as duas opções de eixo traseiro garantem ao veículo atributos como robustez, durabilidade e flexibilidade, segundo a empresa.

O novo sistema de troca de marchas por cabos garante ao veículo maior precisão nos engates, menor esforço nas trocas de marchas e consequentemente maior ergonomia e conforto ao motorista.

O painel de instrumentos é totalmente



novo e com layout mais agradável, o que proporciona maior harmonia com o painel desenvolvido pelos encarroçadores.

O modelo 9.160 OD conta com entre-eixos de 3.900 mm, eixo traseiro Dana e PBT de 8.500 kg. Na versão Plus o veículo conta com entre-eixos de 4.300 mm, eixo traseiro Meritor e PBT de 9.200 kg.

MOTOR MAN – O VW 15.190 OD destina-se ao transporte urbano em linhas distribuidoras, operando como midibus ou fretamento de curtas e médias distâncias, o Volksbus 15.190 OD passa a contar com um novo conjunto powertrain que oferece bom equilíbrio entre desempenho e custo operacional.

Equipado com motor MAN D08 de 4 cilindros, o motor apresenta moderna tecnologia para garantir a conformidade com o Proconve P7. Desenvolvido exclusivamente para ônibus, o motor é equipado com dois estágios de sobrealimentação (2 turbocompressores), sistema de injeção common rail e tecnologia EGR, a fim de oferecer excelente desempenho mesmo em baixas rotações.

Além da motorização, o modelo incorpora nova embreagem com 395 mm de diâmetro e caixa de transmissão ZF 6S 1010 de 6 velocidades com servoassistência e transmissão por cabos, o que garante maior conforto e durabilidade ao conjunto.

Desenvolvido para suportar as severas operações do transporte urbano e também como excelente solução ao serviço de fretamento, o novo Volksbus 17.230 OD é equipado com um motor MAN aplicado com sucesso em diversos lugares no mundo.

O motor MAN D08 de 4 cilindros com dois estágios de sobrealimentação (2 turbocompressores) e sistema de injeção common rail oferece torque e potência compatíveis com a operação. Com polia adicional de série e pacote de arrefecimento reposicionado, facilita o trabalho do encarroçador na instalação de carrocerias equipadas com ar condicionado, acrescenta a fabricante.

Para atendimento do Proconve P7, o motor está equipado com tecnologia EGR, que garante melhor aproveitamento do espaço do chassi, já que não exige a instalação de tanque adicional, além de não interferir no encarroçamento do veículo.

O modelo ainda incorpora embreagem de maior diâmetro, com 395 mm de diâmetro, e caixa de transmissão ZF 6S 1010 de 6 velocidades com servoassistência e transmissão por cabos.

O modelo será oferecido também na versão V-Tronic, equipado com transmissão automatizada, com suas vantagens relacionadas aos custos operacionais.

Para as aplicações de fretamento e rodoviário de curta distância, bem como aplicações urbanas com alta demanda de passageiros, seja para aplicação com piso normal ou mesmo piso baixo (low entry), o Volksbus 17.280 OT vem agora equipado com novo conjunto powertrain para atendimento a todos os tipos de aplicação.

O motor MAN D08 com 6,7 litros, 6 cilindros e 280 cavalos de potência conta com tecnologia de recirculação de gases de exaustão EGR.

A nova transmissão mecânica ZF 6S 1010

de 6 velocidades com servoassistência e transmissão por cabos, garante maior conforto ao motorista e maior durabilidade ao conjunto. Existe a opção da caixa de transmissão automática ZF 6HP 502C e o modelo na versão V-Tronic, equipado com transmissão automatizada.

Para carrocerias de até 13,2 metros o modelo é oferecido com entre-eixos de 6.000 mm na versão urbana (piso alto ou piso baixo) ou entre-eixos de 3.000 mm para a aplicação fretamento, o que permite a instalação de bagageiro passante.

Aproveitando toda a sinergia de desenvolvimento entre a MAN Latin America e a Cummins, a opção rodoviária VW 18.330 OT vem equipada com motor Cummins ISL de 8,9 litros e 330 cavalos de potência, que trabalha com tecnologia SCR e utiliza Arla 32.

Conta com caixa de transmissão Eaton FSBO 9406 AE com servoassistência, o que garante facilidade nas trocas de marchas e maior conforto ao motorista.

ARTICULADO – Com um protótipo apresentado em novembro de 2010 durante a feira Fetransrio no Rio de Janeiro (RJ), o Volksbus articulado VW 26.330 OTA incorpora não só as inovações tecnológicas comuns a todos os veículos da linha, mas inaugura um novo nicho de atuação para os chassis da marca.

Dotado de uma articulação leve, eficiente e de manutenção reduzida, com 18,6 metros de comprimento, o produto é uma solução de relação custo-benefício diferenciada, e acentuada produtividade, especialmente graças ao novo motor Cummins ISL de 8,9 litros, segundo a MAN. A nova transmissão ZF Ecolife permite a programação de condições de rota de acordo com a aplicação, garantindo a previsibilidade da condução do veículo e aumento da durabilidade dos componentes.

Os detalhes construtivos e os intensos estudos de engenharia realizados oferecem a robustez necessária para aplicações de alto volume, como as dos corredores troncais e sistemas BRT, garante a fabricante. ■

Controle total é ter informações sobre sua frota **em tempo real,** como localização **via GPS e telemetria,** além de saber se o **motorista acelera ou freia bruscamente.** É ter em **Suas mãos** recursos para a **redução** do consumo de **combustível,** relatórios de **cumprimento de horários, de velocidades e de RPM,** tudo isso disponibilizado de modo **prático e inteligente.**



Isso é ITS.
Isso é Transdata.



Tecnologia é a nossa arte

Tel.: (19) 3515.1100
www.transdatasmart.com.br

De iniciante à vice-liderança

MAN/Volkswagen, que começou a fabricar ônibus em 1993, é hoje vice-líder do mercado, com participação de 33,3%, e alcança mais de 93 mil unidades produzidas



A MAN Latin America entrou no mercado de ônibus em 1993 com o lançamento do modelo VW 16.180 CO. O chassi chegou no momento em que o mercado pedia por alternativas no segmento de ônibus e não marcou apenas o nascimento da Linha Volksbus, mas também de um atendimento diferenciado feito na garagem do frotista.

Logo em seguida, a marca ingressou no mercado de micro-ônibus, com o modelo VW 8.140 CO. De lá para cá, a linha não parou de crescer e recebeu muitos atributos tecnológicos como, por exemplo, a versão V-Tronic dos modelos urbanos 17.230 EOD e 17.260 EOT. Os ônibus Volkswagen praticamente

dobram sua participação de mercado entre os anos de 1997 e 2010. Até o primeiro semestre de 2011, foram produzidos 93.143 ônibus, segundo a empresa.

Assim como a revista Transporte Moderno (também publicada pela OTM Editora) segue a trajetória da Volkswagen Caminhões desde a sua concepção, em 1981, Technibus acompanha todos os passos da evolução da Linha Volksbus de ônibus desde 1993. Na edição de março daquele ano, com o título de "O ônibus que nasceu do sonho", Technibus revelou aos seus leitores o início de fabricação dos ônibus da marca, então sob a responsabilidade da Autolatina, a associação entre a

Volkswagen e a Ford destinada a racionalizar operações e custos. Até a chegada definitiva ao mercado do novo ônibus (VW16.180 CO) foram necessários cerca de 36 meses de desenvolvimento e US\$ 20 milhões de investimentos. A empresa sabia que não podia errar porque havia no mercado de ônibus marcas consagradas. Já se dizia que chegar por último deve e pode fazer melhor. A estratégia foi perguntar ao cliente o que ele queria e não queria ter num ônibus.

A Volkswagen criou então um conselho consultivo de duas dezenas de frotistas de ônibus para ouvir deles opiniões sobre como deveria ser concebido o chassi de ônibus da

marca. Reconhecidos pela sua importância, os empresários foram utilíssimos e trouxeram contribuições relevantes para as especificações dos produtos. Formou-se uma parceria fábrica-fornecedores-clientes que serviu de base para os desenvolvimentos futuros de novos modelos.

Em seguida começou uma nova trajetória da Volkswagen Caminhões e Ônibus, repleta de desafios. Nessa ocasião, o espanhol Jose López de Arriortúa (um brilhante e polêmico executivo) buscava um feito de grandes proporções para justificar seu talento e encontrou na operação de caminhões da Volkswagen a chance que buscava. Comandou, em Resende, Rio de Janeiro, todas as etapas da construção de uma fábrica revolucionária, cujo mérito principal foi abrigar debaixo de um mesmo teto fornecedores que também respondem pela montagem dos veículos sob a fiscalização da Volkswagen. O novo sistema de produção recebeu o nome de Consórcio Modular

Erguida a fábrica em 1996, em tempo recorde, vieram os benefícios de uma unidade pensada para ser produtiva e enxuta. A empresa, de 1997 em diante, não tem parado de crescer.



A fábrica de Resende atingiu em julho de 2011 o total de meio milhão de veículos produzidos

Roberto Cortes:
parque de fornecedores
vai liberar área interna
para expansão

NOVA FASE COM A MAN – Se colaboradores pioneiros e empresários parceiros alicerçaram a marca, nomes como o do economista Roberto Cortes ocupam decisivo papel na consolidação da empresa.

Cortes, pós-graduado em finanças e que começou sua carreira na Ford, tem comandado com habilidade a arrancada da desconhecida marca de caminhões VW para a liderança do mercado.

Para Cortes – que desde 2009 acumula a presidência da MAN Latin America e o cargo de membro, na Alemanha, do board do grupo MAN, que em 2008 adquiriu a Volkswagen Caminhões e Ônibus – a prioridade agora é produzir caminhões extrapesados. Eles vão inaugurar os produtos da marca MAN. A produção começa neste ano. “Com a nova linha, vamos atuar numa faixa que representa a receita mais expressiva do setor de caminhões”, observa Cortes.

Otimista por natureza, Cortes encontra na atual conjuntura mais fôlego para extravasar confiança. “Alguns fatores como o



Evolução da produção de ônibus Volksbus

1993	1.471
1994	1.218
1995	2.008
1996	1.190
1997	2.042
1998	2.783
1999	1.741
2000	3.951
2001	4.639
2002	5.051
2003	6.370
2004	4.984
2005	5.680
2006	6.751
2007	7.889
2008	9.969
2009	7.859
2010	10.625
2011*	5.415

* Licenciamento no primeiro semestre

Fonte: Anfavea

Passo a passo da empresa

2011

Julho - Lançamento da Linha Volksbus Euro 5 com motores MAN e Cummins; vence licitação para fornecer 2.940 ônibus ao programa Caminho da Escola; fábrica de Resende atinge 500 mil veículos produzidos.

Mai - MAN Latin America inaugura as instalações de seu primeiro Centro de Treinamento; Rio de Janeiro apresenta ônibus com tecnologia flex GNV+Diesel.

2010

Abril - MAN Latin America abre o terceiro turno de produção, aumentando sua capacidade anual para 72 mil veículos.

2009

Outubro - Lançamento oficial da marca MAN na Fenatran.

2008

Abril - Maior venda de ônibus de sua história: 1 mil chassis são vendidos a quatro empresas de transporte de Goiânia (GO).

Novembro - A Volkswagen Caminhões e Ônibus torna-se parte do grupo alemão MAN AG.

2007

Janeiro - Lançamento da nova família Volksbus.

Agosto - Lançamento da linha Constellation de extrapesados.

Setembro - Criada a empresa Volkswagen Caminhões e Ônibus Ind. e Com. de Veículos Comerciais Ltda.

2006

Janeiro - A Volkswagen lidera as vendas domésticas no atacado de caminhões acima de 7 toneladas de peso bruto total em 2005, garantindo a primeira colocação no segmento.

2005

Janeiro - Produção (34.400) e exportação (5.724) atingem recordes históricos. VW chega à produção de 300 mil veículos em 24 anos de história.

Setembro - Apresentação da nova linha de veículos Constellation, Delivery, Worker e Volksbus.

Outubro - Início das Operações Volkswagen Caminhões e Ônibus na África do Sul.

2003

Outubro - Anunciada a criação das Operações Caminhões e Ônibus VW do México, com uma linha de montagem na cidade de Puebla.

2002

Dezembro - Comemoração da produção do veículo número 100.000 em Resende.

2001

Abril - Pela primeira vez em seus 20 anos, a VW tornou-se líder no mercado brasileiro de caminhões.

2000

Janeiro - A Volkswagen Veículos Comerciais (VWN) da Alemanha, com sede em Hannover, assume a responsabilidade pela Operação Caminhões e Ônibus da fábrica de Resende.

1999

Dezembro - Consolidada a vice-liderança do mercado brasileiro de caminhões e ônibus.

1996

Novembro - Inauguração da fábrica definitiva em Resende com a transferência da linha completa de produtos do Complexo Ipiranga.

1995

Junho - Início das exportações para a Alemanha. Anúncio oficial da escolha de Resende (RJ) para a construção da fábrica.

1993

Abril - Lançamento do chassi para ônibus Volksbus 16.180 CO.

1990

Julho - Transferência da fábrica de Caminhões VW do ABC paulista para o Complexo Industrial do Ipiranga (SP).

1987

Julho - Formação da Autolatina, parceria entre a Volkswagen e a Ford.

1985

Julho - Volkswagen apresenta na China o caminhão VW 1.130. Início do programa de exportação.

1984

Julho - Integração da Volkswagen do Brasil S/A com a Volkswagen Caminhões Ltda., passando a chamar-se Volkswagen do Brasil S/A - Divisão Caminhões.

1981

Janeiro - Lançamento do E 13, primeiro caminhão a álcool.

Março - Lançamento da nova geração de caminhões VW 11.130 e 13.130 em Salvador (BA).

crescimento da economia em torno de 5% ao ano, continuidade da política de queda da taxa de juros, obras de infraestrutura, ingresso de novos 30 milhões de brasileiros na classe C, são extremamente favoráveis à expansão do nosso negócio. Mantida a combinação desses fatores positivos, digo que podemos crescer 10% ao ano", afirma.

Num histórico de vendas internas e externas da MAN-VW vê-se que o volume até 2010 cresceu mais de 20 vezes em relação a 1981. A fase mais áurea de expansão coincide com a entrada em operação de Resende. Até que ponto o conceito de fábrica operada

sob a forma de consórcio modular foi decisiva para esse salto? Cortes responde: "De 1981 a 1996 nosso negócio se apoiou em cima de dois pilares: produto certo e eficiente rede de revendas. A partir da inauguração de Resende, passamos a agregar aos dois pilares existentes uma fábrica moderna e eficiente e, importante, passamos a ter foco exclusivo no negócio de caminhões e ônibus. A partir de 2008, com a chegada da MAN, passamos a ter ainda mais foco no nosso negócio", assinala.

A fábrica guarda fôlego para abrigar a expansão que se avizinha? "Temos 1 milhão de m² de

terreno e área construída de 120 mil m². Os fornecedores, que ficavam todos dentro da fábrica, realizando trabalhos de submontagem e montagem, passarão a ter uma nova área externa para a execução da submontagem. A montagem no modelo de consórcio modular, com a participação dos fornecedores na linha, continuará sendo feita pelos parceiros", afirma Cortes. "A fábrica está sendo reestruturada para receber a chegada dos caminhões MAN. O parque da rede de fornecedores que está sendo formado ao lado vai liberar área construída interna para a expansão das novas linhas de produção." ■

Há 20 anos trabalhamos para
que você possa transportar sorrisos.



SEGURO VIAGEM | SEGURO DE PASSAGEIROS | CREDIBILIDADE | TRANSPARÊNCIA | RESPONSABILIDADE



O conforto e a segurança são fatores importantes para quem transporta pessoas. Por isso, poder contar com uma corretora de seguros que tenha larga experiência no segmento, faz toda a diferença.

A Paluama há 20 anos atua no setor de transporte de passageiros e se diferencia pelos seus serviços de pós-venda, além de garantir à sua empresa soluções integrais e imediatas em caso de acidentes.

Com atuação em todo território nacional e em parceria com as melhores seguradoras do País, a Paluama não mede distâncias e atende onde você precisar.



www.paluana.com.br

Entre em contato com um de nossos escritórios e saiba mais sobre nós.

Afinal, há 20 anos segurança é o nosso negócio.



Madura e revitalizada

Criada em 1946, Caio comemora 65 anos saneada, batendo recorde de produção e com planos de avançar à internacionalização e abrir o capital

■ ARIVERSON FELTRIN

A encarroçadora Caio, sigla de Companhia Americana Industrial de Ônibus, tem muitas histórias para contar nestes 65 anos de existência.

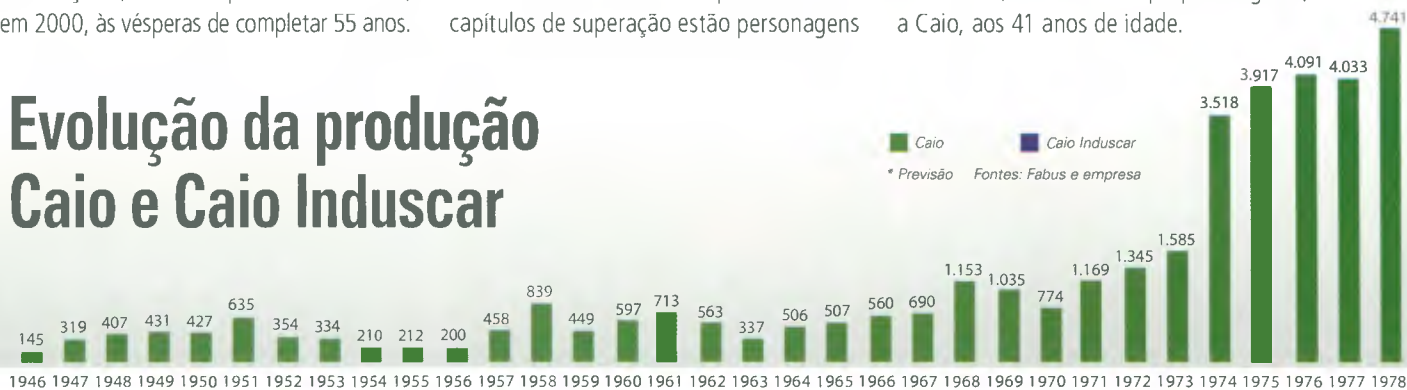
Nascida dentro de um barracão, colecionou fases áureas, tumultuadas e algumas embaraçosas, como o episódio da falência, em 2000, às vésperas de completar 55 anos.

O balanço, apesar de tropeços, é alentador. Durante sua trajetória, a Caio multiplicou por 62 a produção. De 145 carrocerias de estreia, em 1946, atingirá 9 mil unidades em 2011. De 120 empregados, pulou para 4,3 mil, 35 vezes mais.

Por trás de histórias empresariais com capítulos de superação estão personagens

que acreditaram e se dedicaram à construção, afirmação e consolidação da marca. Alguns entre tantos foram José Massa, o fundador, italiano de Cerignola, região de Puglia, que chegou ao Brasil aos 23 anos, trabalhou na Grassi, pioneira no setor de carrocerias, até abrir seu próprio negócio, a Caio, aos 41 anos de idade.

Evolução da produção Caio e Caio Induscar



Outro personagem não menos decisivo foi José Ruas Vaz. Ruas, um português que foi empregado e dono de padaria antes de se tornar um dos maiores operadores de ônibus do mundo, viu que tinha muito a perder com o fim da Caio, fornecedor majoritário de carrocerias para seu grupo. Ele

e seu grupo lideraram a recuperação da Caio-Induscar, a nova razão social.

Também decisivo na trajetória de reconstrução da Caio-Induscar é o engenheiro civil Maurício Lourenço da Cunha, que, decidido, desde o primeiro instante comandou a direção industrial da empresa,

em Botucatu, interior paulista.

Cunha, recebeu Technibus no início de julho, falou dos desafios para crescer, dos investimentos, da internacionalização da empresa e confirmou estudos sobre a possibilidade de abertura de capital. Eis os principais trechos da entrevista:

Technibus – *Como você enxerga a Caio-Induscar em 2016, quando completar 30 anos de existência?*

Maurício Cunha – A premissa é que continue atendendo bem ao mercado. É importante também que estejamos empenhados sempre em melhorar a eficiência. Nosso objetivo é ganhar 20% em produtividade.

TB – *A chegada a R\$ 1 bilhão de faturamento por ano está nas previsões para quando?*

MC – Faturamos hoje algo em torno de R\$ 800 milhões e pretendemos dentro de três anos atingir R\$ 1 bilhão.

TB – *Quais são os desafios para crescer?*

MC – Dois pontos são particularmente desafiadores. Um gargalo é a mão de obra. Outro está ligado ao parque de fornecedores.

TB – *Como a Caio faz para recrutar funcionários?*

MC – Temos hoje 4.300 funcionários. Somos o maior empregador da região de Botucatu. Utilizamos 57 ônibus para buscar



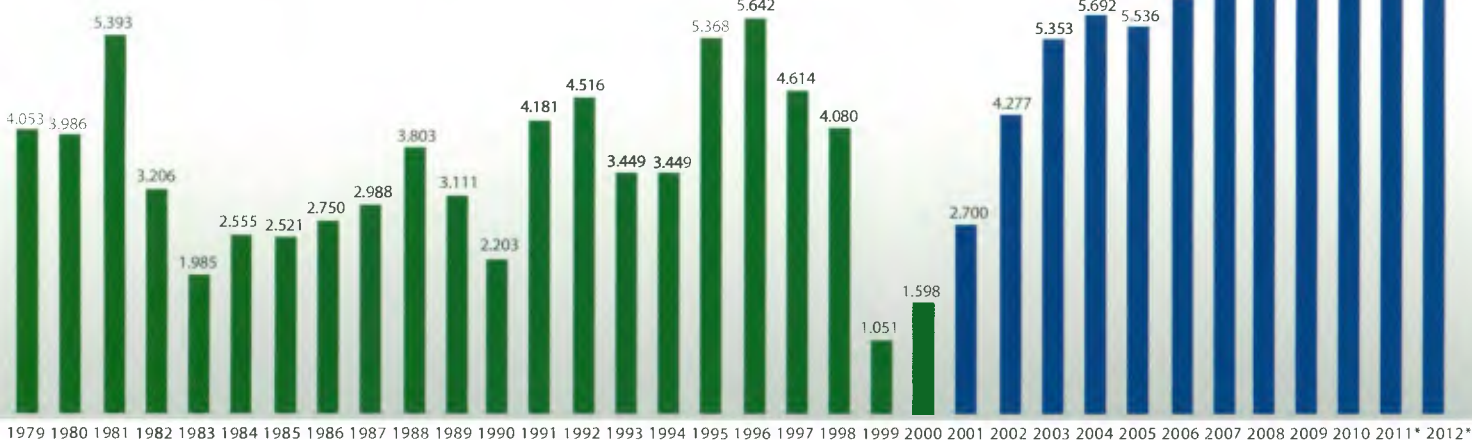
Maurício Lourenço da Cunha,
diretor industrial da Caio-Induscar

o pessoal que mora num raio de 30 quilômetros da fábrica. Estamos investindo em um centro de treinamento que fica pronto

no segundo semestre. Temos cursos em convênio com o Senai (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial) para solda, pintura e montagem de carrocerias. Mantemos ainda o PHE, sigla do Programa de Humanização de Empresa, dedicado a preparar jovens de 16 a 18 anos para o ingresso no mercado de trabalho. De cada 100 jovens matriculados, 85 são absorvidos pela Caio.

TB – *Por que a empresa incentiva o recrutamento de parentes de empregados?*

MC – Pelo menos 30% do nosso efetivo têm parentes na empresa. Entendemos que laços familiares reforçam o compromisso do pessoal com a Caio.



TB – *A Caio chegou a estudar a construção de uma fábrica em outro local. Por que o plano não vingou?*

MC – Fizemos um estudo com apoio de uma consultoria. No entanto, surgiram oportunidades na vizinhança e aproveitamos. Quando arrendamos a Caio, em 2001, a área total do terreno era de 270 mil metros quadrados. Mais que dobramos, para 570 mil metros quadrados. De 90 mil metros quadrados construídos, ampliamos a área fabril para 156 mil metros quadrados. Nossa decisão é na direção de esgotar ao máximo as vantagens da concentração da fábrica. Ter

dois endereços implica aumentar custos fixos.

TB – *A Caio é verticalizada?*

MC – Somos bastante verticalizados. Além de fornecimento cativo, temos, por exemplo, a Inbrasp, com 25% de sua produção destinada a clientes como Fiat, Iveco e John Deere.

TB – *Há plano para internacionalização da empresa?*

MC – Temos uma experiência no México. Somos sistemistas da Volvo para encaixamento de chassis. Fazemos 100

carrocerias por ano e o objetivo é produzir 250 unidades em 2012. Outra experiência é uma parceria na África do Sul. Mandamos carrocerias do Brasil para montagem local. Além disso, estamos em estudo para instalar uma fábrica na Colômbia.

TB – *A internacionalização é um passo para novos saltos, como a abertura de capital?*

MC – Estamos analisando a abertura da capital, ponderando prós e contras. Tem o lado positivo do reforço do caixa, mas, para isso, é preciso aguentar muitos

Linha do tempo

1946 – Começa a operar num galpão da avenida Celso Garcia, bairro paulistano de Brás. A primeira carroceria demorou 30 dias para ficar pronta.

1948 – Compra a Cermava, do Rio de Janeiro, onde passa a produzir chassi sob licença da italiana Siccar.

1952 – Inaugura fábrica nova da rua Guaiaúna, bairro da Penha de São Paulo, com 24 mil m²; no mesmo ano lança carroceria inteiramente de metal em substituição à de madeira.



1956 – Opera o Papa-Filas, uma carroceria semirreboque puxada por cavalo mecânico da época, entre eles o FNM.



1958 – Produz cabines de caminhões para a Mercedes-Benz.

1960 – Lança a primeira carroceria tubular, batizada de Bossa Nova.



1965 – Sócios da Caio compram a Única Auto Ônibus, que faz a linha Rio-Sao Paulo.

1966 – Lança no Salão do Automóvel a carroceria rodoviária modelo Gaivota que incorpora novidades como toailete, bar,

carpete, poltronas e cinto de segurança.



1977 – Lança o modelo rodoviário Corcovado, com estrutura de alumínio.

1978 – Falece o fundador José Massa; 15 dias depois morre o filho Luís Massa.

1980 – Produz o primeiro ônibus urbano (modelo Amélia) na fábrica nova de Botucatu, inaugurada oficialmente dois anos depois.



1985 – Lança o modelo rodoviário Squalo, de linhas arrojadas e em alumínio.



chefes.... Almejamos uma empresa saudável, queremos uma Caio-Induscar que cresça, mas não a qualquer custo.

TB – Como é a atual composição acionária da Caio-Induscar?

MC – Somos três grupos principais de sócios. O chamado grupo Ruas detém 49% das ações, a família Abreu tem 26% e a família Cunha, da qual faço parte, possui 13%. Outros 12% estão diluídos em outros sócios.

TB – Como está o ritmo de investimentos?

MC – Os mais recentes somaram R\$ 50

milhões entre infraestrutura, equipamento e ferramental. Tais recursos vão nos permitir chegar em 2012 com uma capacidade na casa de 12 mil carrocerias por ano.

TB – A Caio-Induscar fechará 2011 com recorde histórico?

MC – Nossa previsão é fazer 9 mil carrocerias, maior número em 65 anos de vida.

TB – E quando a empresa terá sua carroceria para operar em sistemas de BRT?

MC – Nosso ônibus BRT será lançado em 2012.

TB – Há outras novidades?

MC – Também para 2012 teremos um novo micro.

TB – Falida, a Caio foi arrendada em 2001 pela Induscar, criada por empresários, como você, que vieram do setor de operação de ônibus. Depois de 10 anos pode-se dizer que a Caio sob nova direção deu certo?

MC – Entramos no setor industrial que não conhecíamos. Encaramos o novo desafio e podemos assegurar que somos vencedores. Do ponto de vista pessoal é uma satisfação ter dado certo. ■

1988 – Lança a carroceria urbana Vitória.



1994 – Mostra na Expobus o rodoviário monobloco Beta.

1995 – Lança a carroceria urbana Alpha.



1999 – Lança o urbano Apache S21



2000 – Falência da Caio

2001 – Marca e fábrica arrendadas pela Induscar.

– Lança o Apache Vip



2002 – Lança o modelo Giro 3400



2003 – Lança o Millennium 2



2005 – Lança Foz, Mondego e Giro 3200



2007 – Lança o Apache S22



2009 – Arrematadas em leilão a fábrica e a marca Caio pelo grupo Ruas, o mesmo que em janeiro de 2001 assumiu o encargo de recuperar a empresa mediante remuneração pelo uso dos ativos à massa falida.

2010 – Lança a carroceria Solar.



2011 – Lança na Transpúblico (feira que será realizada em agosto, em São Paulo) a Millennium 3.

A Evolução da Mobilidade Urbana e Feira Transpúblico 2011

Dias 24, 25 e 26/08/2011

Transamérica Expo Center – São Paulo/SP

PROGRAMAÇÃO PRELIMINAR

Quarta-feira
24/08/2011

Feira Transpúblico 2011

- 12h00 Credenciamento
- 12h00 Abertura oficial
- 22h00 Fechamento

Quinta-feira
25/08/2011

Feira Transpúblico 2011

- 09h00 Abertura
- 22h00 Fechamento

Seminário Nacional NTU

- 09h00 Credenciamento
- 10h00 Abertura Solene
- 11h00 Painel "Sistemas BRT no Brasil"
- 13h00 Almoço
- 14h30 Painel "Parcerias Público-Privadas nos Transportes Públicos"
- 16h30 Palestra "Consórcios Empresariais no Transporte Urbano: Visão Jurídica"
- 17h30 Encerramento

Medalha do Mérito do Transporte Urbano Brasileiro 2011

- 20h00 Cerimônia de Entrega Hotel Transamérica – Salão São Paulo

Sexta-feira
26/08/2011

Feira Transpúblico 2011

- 09h00 Abertura
- 22h00 Encerramento

Seminário Nacional NTU

- 10h00 Painel "Novos Negócios Movimentam o Setor"
- 13h00 Almoço
- 14h30 Palestra "Conjuntura Econômica e Perspectivas para o Brasil" com Miriam Leitão
- 16h00 Encerramento

INSCRIÇÕES ABERTAS DIA 15 DE JUNHO DE 2011.

INFORMAÇÕES www.ntu.org.br / (61) 2103.9293 / ntu@ntu.org.br

Seminário
Nacional
NTU 2011

A evolução da mobilidade urbana

São Paulo, 24 a 26 de agosto de 2011



Viação Vale do Amazonas, ao ritmo acelerado do Norte

Embalada pela demanda da extração mineral e das indústrias do Amapá e do Pará, a empresa de fretamento contínuo cresceu 200% no primeiro semestre deste ano, em relação ao mesmo período de 2010

■ RENATA PASSOS



A frota de 150 ônibus inclui um modelo offroad 4x4, que atende a troca de turno em áreas internas de mineração

Apesar de o Sudeste continuar a liderar as exportações gerais do País, o Norte foi a região que mais ampliou as vendas externas em 2010. Segundo levantamento divulgado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, as exportações da região Norte passaram de US\$ 10,1 bilhões em 2009 para US\$ 15,1 bilhões no ano passado, um crescimento de 49,44%.

O grande volume das vendas da região Norte é representado pelo setor mineral e

é justamente para atender as necessidades de mão de obra das empresas locais, que a Viação Vale do Amazonas tem fornecido o fretamento contínuo para o transporte dos trabalhadores. De acordo com o diretor da empresa, Francisco Dartora Cardoso, as operações da Viação Vale do Amazonas estão crescendo e a receita da empresa apresentou um aumento de 200% no primeiro semestre deste ano, se comparada ao mesmo período de 2010. "Essa elevação é resultado do

atendimento do setor mineral, siderúrgico e de celulose", declara Cardoso.

Apesar de ter Amazonas no nome, a empresa familiar nasceu no estado do Amapá há mais de 50 anos e hoje atua em todos os municípios do estado. Neste ano, para atender a demanda do mercado, a Viação Vale do Amazonas também passou a operar no Pará, mais especificamente nas cidades de Marabá, Canaã dos Carajás, Curionópolis e Parauapebas. "No início de outubro, vamos

realizar a implantação de um novo ponto em Altamira. No próximo ano, vamos focar no Pará, mas futuramente o plano é ampliar a atuação para outras cidades do Norte e do Nordeste”, antecipa o executivo.

DENTRO E FORA DA ESTRADA – Focalizada no fretamento contínuo para transporte de trabalhadores, a empresa também opera na locação de veículos leves, inclusive com ambulâncias. No total, a Viação Vale do Amazonas conta com uma frota de 245 veículos, entre os quais 150 ônibus. “Neste mix de veículos, também há um ônibus especial do tipo off-road 4x4, que opera na troca de turno em áreas internas de mineração”.

Trata-se de um dos veículos fabricados por meio de uma parceria entre a Comil e a Mercedes-Benz para atender à transportadora Ernaniur, de Fortaleza (CE),

na realização do transporte de turistas de Fortaleza para a praia de Jeriquaquara, num trecho de 20 quilômetros formado por dunas e córregos. Foram os primeiros ônibus nessa configuração para aplicação no mercado nacional, pois a encarroçadora já tinha vendido veículos desse tipo para o exército do Chile. O ônibus é uma adaptação do modelo Versátil com 9,45 metros de comprimento e dois chassis de caminhão Mercedes-Benz.

Além de pensar no atendimento específico, a empresa também tem uma filosofia de investir continuamente na renovação da frota, hoje com idade média de 3,6 anos. Recentemente, a Viação Vale do Amazonas comprou 25 ônibus modelo Versátil, com 45 poltronas reclináveis, da Comil.

A compra foi realizada para atender o contrato da empresa com a RIP, empresa especializada em serviços complementares para a

construção civil, pertencente ao Grupo ThyssenKrupp, que atua como terceirizada da Vale, na Serra dos Carajás. Os veículos vão beneficiar cerca de 500 pessoas que residem no município de Parauapebas e região.


Segundo Cardoso, até o final deste ano, a Viação Vale do Amazonas deve adquirir mais dez ônibus rodoviários padrão fretamento. “Para o próximo ano, a expectativa é de adquirirmos 30 unidades no primeiro semestre e outras dez no segundo semestre”. Hoje, os maiores clientes da empresa são a Anglo, do Amapá, e as terceirizadas da Vale e da Alpa, empresa especializada em alumínio.

Uma outra novidade, conforme o executivo, é que a empresa ingressou no mercado de locação de máquinas, com a aquisição de três tratores de esteira (um importado da França via Caterpillar e dois importados diretamente da China) para o ramo de mineração. ■


ADEQUAÇÃO DE FROTA

CUSTO BENEFÍCIO

PORQUE ESCOLHER A ORTOBRAS:



SAR 1600 – Elevador projetado para garantir acessibilidade em veículos de transporte coletivo rodoviário.



Elevador de fácil manuseio de forma a agilizar a entrada do passageiro, evitando atrasos.



Ter como parceira uma empresa que está em constante busca por tecnologia sustentável.



Garantia de segurança para os passageiros com baixa taxa de manutenção.



Assistência técnica rápida para todo o Brasil, diminuindo o tempo ocioso do veículo.



A Ortobras trabalha para desenvolver produtos de alta qualidade, com excelente custo benefício, baixa manutenção e garantia de segurança para os passageiros.

Acesse nosso site e conheça a linha completa de elevadores veiculares Ortobras.

www.ortobras.com.br

 **Ortobras**
elevadores veiculares

VISITE O ESTANDE DA ORTOBRAS
NA TRANSPÚBLICO 2011.

Novos ônibus no Aeroporto de Guarulhos

Dez veículos executivos renovam a frota do sistema Airport Bus Service, dentro de um pacote de melhorias implementadas nas linhas existentes

■ MARCIA PINNA RASPANTI



Dez novos ônibus foram entregues pela Pássaro Marron (Consórcio Internorte) para o sistema Airport Bus Service, um serviço de linhas executivas de ônibus da EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) que liga o Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos, a seis diferentes destinos. O investimento da concessionária que opera o serviço foi de R\$ 4,8 milhões. Até o final do ano, mais dez novos veículos substituirão parte da frota atual, composta por 23 ônibus. “A renovação da frota faz parte de uma série de ações que estamos implementando para melhorar o serviço que, além de econômico, é bastante conveniente”, explica Miguel Petribu, diretor Passageiros e Encomendas da Pássaro Marron.



As melhorias no Airport Bus Service compreendem ainda plataformas móveis (quiosques) com telas LCD de 32 polegadas, que mostram os horários de cada linha e imagens dos locais de destino, que

são: Aeroporto de Congonhas, Praça da República, Terminal Rodoviário do Tietê e da Barra Funda, e circuito dos hotéis da avenida Paulista e Itaim Bibi. “O passageiro precisa de um conjunto de informações, principalmente aquele que não conhece a cidade”, diz Petribu.

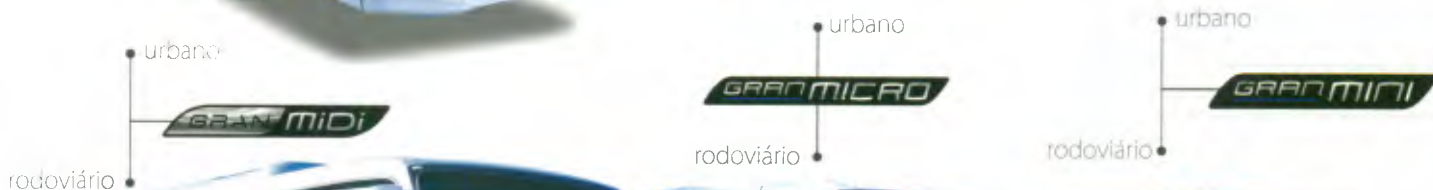
Os novos veículos têm capacidade para 42 passageiros e possuem ar condicionado, motor traseiro ou central, suspensão pneumática ou mista, toailete a bordo, som ambiente, vidros fumê nas janelas laterais, bancos reclináveis, Wi-Fi, além de manterem identificação visual específica e contarem com serviço de bagagens ilimitadas sem cobrança adicional. “Oferecemos ainda jornais diários e o ‘serviço escritório’, com mesas entre as poltronas para uso dos passageiros, que podem instalar seus laptops”, informa Petribu.

O Airport Bus Service faz cerca de 350 viagens por dia, e o itinerário mais procurado, que liga Guarulhos ao aeroporto de Congonhas, registra 34 partidas diárias. A tarifa é de R\$ 33. As linhas do sistema contam ainda com apoio de infraestrutura específica para venda de passagens no Aeroporto de Congonhas, no Aeroporto Internacional de São Paulo – Cumbica, e na Praça da República, sendo que apenas no Terminal Rodoviário do Tietê, utiliza-se ponto de venda de passagem de forma conjunta com linhas seletivas do sistema regular.

Informações sobre horários e roteiros pelo site www.airportbusservice.com.br ou pelo telefone 0800-2853047. ■

Linha Urbana

GranVia é uma solução ideal para o transporte urbano desenvolvido com o design inovador e alta tecnologia Mascarello, o GranVia oferece ainda, um conceito estrutural inovador, que garante economia à sua rotina operacional.



Linha Midi, Micro e Minis

Os modelos de Midis, Micros e Minis da Mascarello possui destaque especial pelo seu design e funcionalidade.



Fotos Ilustrativas. Os veículos estão em conformidade com PROCONVE (Programa de Controle de Poluição do ar por veículos automotores).

Respeite a sinalização de trânsito.

BR 277 - Km 598 - Distrito Industrial Luiz Benjamin Crespi
CEP: 85804-600 - fone: (+55) (45) 3219.6000
Cascavel - Paraná - Brasil



Mascarello
www.mascarello.com.br

Setti & Braga compra empresas e renova frota

Com a aquisição de mais duas operadoras de transporte, conglomerado que completou um século de fundação passa a operar um total de 1 mil ônibus na região metropolitana de São Paulo

■ ARIVERSON FELTRIN

O grupo Setti & Braga, que completou em 2010 um século desde sua fundação, aumentou o leque de empresas controladas. Às quatro operadoras de transportes de passageiros de seu portfólio juntou duas, conhecidas como Interbus e Humaitá, dedicadas a linhas geridas pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) no âmbito da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

A compra se resumiu às linhas e ônibus, sem envolver outros ativos. A razão social das duas operadoras desaparece e sobrevém uma única empresa, a Empresa de Transportes Publix.

Segundo o diretor do grupo, João Antônio Setti Braga, a frota das duas empresas compradas soma 82 carros. De chofre, o novo controlador está renovando mais de 40% dos veículos, com a compra de 35 unidades — 30 urbanos e cinco rodoviários. Dos urbanos, 20 unidades são convencionais, encarregadas pela Caio-Induscar, e o restante é formado por micrões com carroceria Marcopolo. Já os rodoviários levam carroceria modelo Marcopolo 7.

As empresas compradas ligam cidades do ABC paulista a pontos de São Paulo, incluindo o aeroporto de Congonhas, linha que passa a contar com novos ônibus na configuração rodoviária.

As empresas compradas pela família Setti & Braga pertenciam ao operador Ronan

Maria Pinto. O preço envolvido na transação não foi revelado.

Com a Publix, que consolida as operações da Humaitá e Interbus, o grupo Setti & Braga aumenta para cinco seu número de operadoras. As outras quatro empresas são: Auto Viação ABC, criada em 1956; Metra-Sistema Metropolitano de Transportes, criada em 1997; SBCTrans-Consórcio São Bernardo Transportes (1998) e Diastur Turismo, que opera todo o serviço escolar da cidade de São Bernardo do Campo.

O conglomerado, com as cinco operadoras, reúne uma frota total em torno de 1 mil ônibus, informa o diretor João Antônio Setti Braga. O leque de carros é bem diversificado. Envolve desde ônibus de três eixos com carroceria de 15 metros de comprimento até trólebus e ônibus híbridos diesel-elétrico construídos com tecnologia desenvolvida pelo próprio grupo Setti & Braga.

O conglomerado investe em várias frentes. Uma delas: construiu um Corredor Verde, ligando os bairros paulistanos de São Mateus ao Jabaquara, além de preservar praças públicas.

É de sua responsabilidade também a operação de vários terminais rodoviários, entre os quais o Terminal Rodoviário João Setti, que fica no centro de São Bernardo e cujo nome homenageia o pioneiro da família nesta área. O

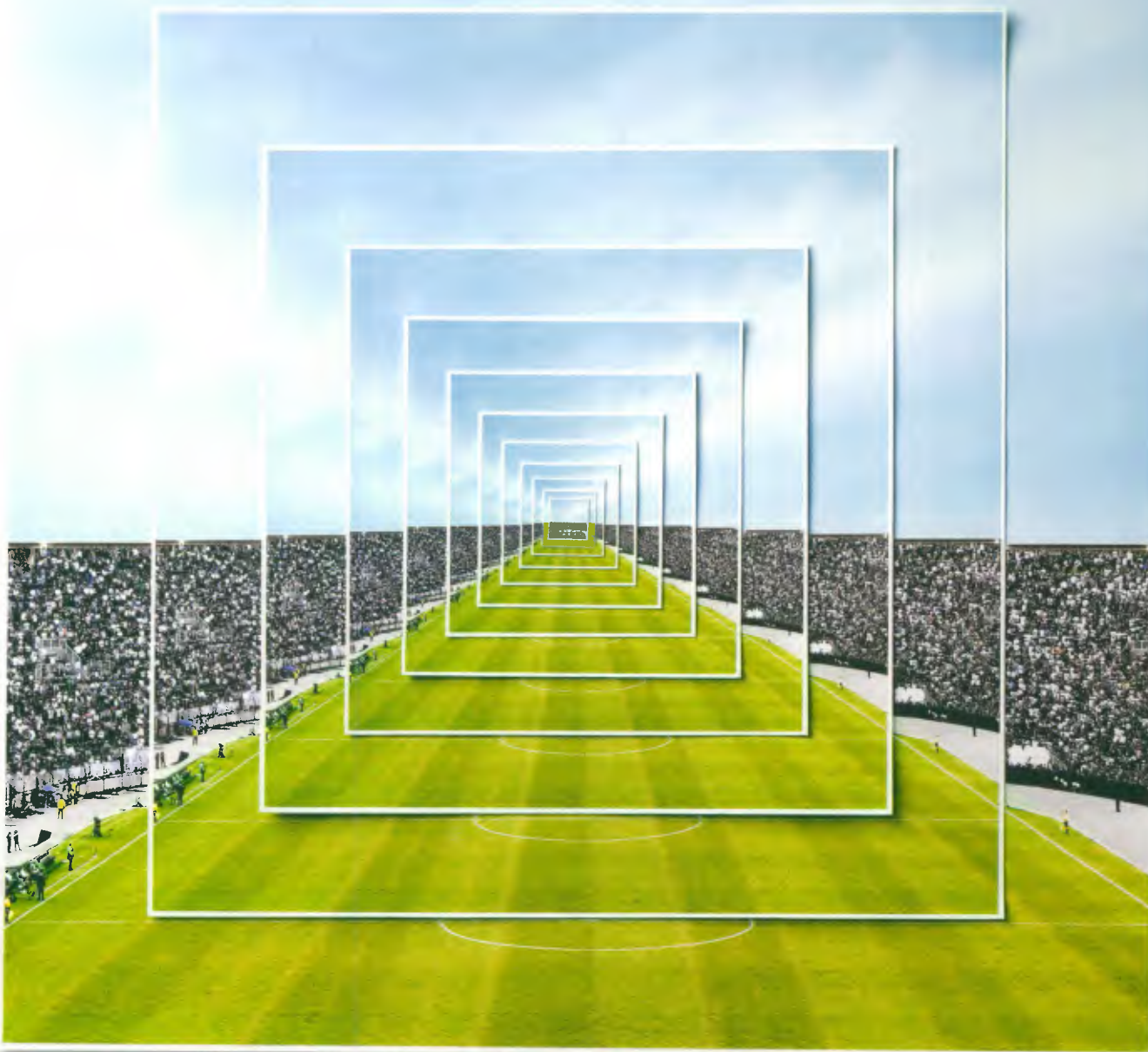


João Antônio Setti Braga: a frota do grupo reúne desde veículos de 3 eixos, trólebus e até ônibus híbridos.

terminal foi inaugurado em 2000 pela SBCTrans, que o construiu e o mantém. Dele saem ônibus para meia centena de destinos do Brasil.

Antes da compra da Humaitá e Interbus, o grupo centenário das famílias Setti & Braga operava 908 ônibus e transportava acima de 100 milhões de passageiros por ano. Para isso, rodava 50 milhões de quilômetros por ano com um consumo, só de diesel, em torno de 20 milhões de litros. ■

Todo dia, 365 estádios
contam de ônibus Mercedes-Benz.



Respostas
UAMA

A maior frota do Brasil não para de crescer.

Com uma frota de mais de 300 mil ônibus,
a Mercedes-Benz é responsável pelo deslocamento
de pelo menos 30 milhões de pessoas por dia

no país, oferecendo mais tecnologia, eficiência
e conforto para todos. **Ônibus Mercedes-Benz.**
Pode confiar na maior frota do país.



Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.

Demanda por ônibus continua forte

Segmento de chassis apresentou alta de 23% no primeiro semestre deste ano e de carrocerias de aproximadamente 6%, ante o mesmo período de 2010

■ RENATA PASSOS



Como era previsto pelo setor, as vendas de chassis de ônibus registraram crescimento no primeiro semestre deste ano e atingiram alta de 23,1% em relação ao mesmo período do ano passado. Segundo informações da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), nos primeiros seis meses deste ano foram comercializados 16.261 chassis, comparados com 13.210 veículos entre janeiro e junho do ano passado.

A Mercedes-Benz continua líder no segmento de ônibus

e comercializou 7.082 chassis no primeiro semestre deste ano, uma elevação de 11% sobre o mesmo período de 2010,

quando vendeu 6.377 unidades.

No entanto, a companhia que obteve destaque no segmento no primeiro semestre deste ano foi a MAN, que licenciou um total 5.415 veículos, um aumento de 54,1% em relação aos seis primeiros meses de 2010, quando atingiu 3.515 unidades vendidas.

De acordo com dados da Anfavea, a Agrale ocupou a terceira posição no ranking das vendas de chassis de ônibus no primeiro semestre deste ano. No período, a Agrale comercializou 2.219 unidades, ante as 2.277 de idêntico período de 2010, o que representou uma queda de 2,5%.

A Iveco apresentou o maior crescimento no período (221,1%) e saltou da sexta para a quarta posição de vendas do setor de chassis. Entre janeiro e junho deste ano, a companhia atingiu a marca de 700 unidades, bem acima das 218 do mesmo período de 2010.

A Scania agora ocupa a quinta posição com a venda de 503 veículos no primeiro semestre deste ano, uma queda de 14,2% em relação ao mesmo período de 2010 (586). A Volvo comercializou 316 unidades, aumento de 42,3% sobre as 222 unidades comercializadas nos seis primeiros meses de 2010.

Carrocerias produzidas

	1.º semestre 2011	1.º semestre 2010
Total	15.847	14.952
Ciferal	2.656	2.361
Comil	1.739	1.462
Induscar-Caio	4.344	4.476
Irizar	321	218
Marcopolo	3.886	3.690
Mascarello	1.267	1.146
Neobus	1.634	1.599

Fonte: Fabus

Vendas de ônibus do Grupo Auto Sueco devem crescer 130% em 2011

O Grupo Auto Sueco, rede de concessionárias de caminhões e ônibus Volvo, reafirma o bom momento do mercado de ônibus em São Paulo. Segundo balanço semestral da empresa, as vendas entre janeiro e junho deste ano corresponderam a 45% das vendas de ônibus da Volvo em todo o país. Os negócios superaram em 6,7% os resultados de todo o ano de 2010. Na comparação com os seis primeiros meses do ano passado, o crescimento é de 12,6%.

Os maiores negócios foram firmados com empresas de transporte urbano. "A grande diferença em relação ao ano passado é que ampliamos o nosso leque de clientes e de produtos comercializados. Em 2010 nossas vendas ficaram concentradas em alguns poucos grupos econômicos", destaca o gerente comercial de ônibus do Grupo Auto Sueco, Arnaldo Teixeira.

A expectativa para o ano de 2011 é que o volume anual de vendas de ônibus da Auto Sueco em São Paulo cresça em torno de 130%, principalmente com o início da produção do modelo B270F, com motor dianteiro, voltado para o transporte urbano e rodoviário de pequenas distâncias. "É a primeira vez que a Volvo adota o motor dianteiro em seus chassis e isso vai ampliar consideravelmente nosso mercado", completa Teixeira.

Segundo a Auto Sueco, o crescimento do grupo está diretamente relacionado com o atendimento que oferece no pós-vendas, com a contratação de uma equipe exclusiva e especializada, que tem como objetivo direcionar todas as ações necessárias para alcançar a excelência no atendimento aos clientes. "Acreditamos que a concretização da venda não é o ponto final, mas sim

o início da relação mais próxima com o cliente. Uma boa entrega e uma assistência qualificada passam confiança a quem compra, já que a empresa vai trabalhar com aqueles veículos por muitos anos", destaca o superintendente do grupo, Mário Oliveira. No primeiro semestre de 2011, a Auto Sueco São Paulo registrou crescimento de 32% na procura por serviços.

Nessa empresa, a tradição do pós-venda ganha força com a maior participação da figura do "Mr. Bus", um consultor técnico/administrativo voltado exclusivamente para o contato direto com os seus clientes de ônibus. "Trata-se de um profissional com o elevado conhecimento técnico, capaz de identificar as melhores soluções para os problemas apresentados pelos veículos", destaca Oliveira.

Licenciamento de chassis

	1.º semestre 2011	1.º semestre 2010	Varição
Total chassis	16.261	13.210	23,1%
Associadas à Anfavea	16.235	13.195	23%
Agrale	2.219	2.277	-2,5%
Iveco	700	218	221,1%
MAN (VW)	5.415	3.515	54,1%
Mercedes-Benz	7.082	6.377	11,1%
Scania	503	586	-14,2%
Volvo	316	222	42,3%
Outras	26	15	73,3%

Fonte: Anfavea (Renavam/Denatran)

CARROCERIAS — O segmento de carrocerias apresentou aumento de quase 6% comparando-se o primeiro semestre deste ano com o mesmo período de 2010, de acordo com informações da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus). Segundo a entidade, a Induscar-Caio, sediada em Botucatu, interior

paulista, fabricou 4.344 e apresentou pequena queda em cotejo com os seis primeiros meses de 2010, quando atingiu 4.476 unidades.

A gaúcha Marcopolo alcançou a produção de 3.886 unidades no primeiro semestre deste ano, pequena variação em relação ao resultado dos seis primeiros

meses de 2010 (3.690 veículos).

A Ciferal, empresa controlada pela Marcopolo, fabricou 2.656 carrocerias no primeiro semestre de 2011, aumento de 12,5% em relação ao mesmo período de 2010, com 2.361 unidades.

A indústria Comil, de Erechim, com 1.739 carrocerias produzidas entre janeiro e junho deste ano, teve um aumento de mais de 18% sobre o mesmo período de 2010 (1.462). Em seguida, aparece no ranking a Neobus com a fabricação de 1.634 unidades, contra as 1.599 no mesmo comparativo.

A Mascarello produziu 1.267 unidades nos seis primeiros meses deste ano e 1.146 no mesmo período de 2010, alta de mais de 10%. Apesar de ter a menor produção, a Irizar foi a empresa que apresentou maior crescimento, com índice de mais de 47%, graças à fabricação de 321 unidades, ante as 210 do primeiro semestre de 2010. ■

Criciúma compra 19 ônibus Scania

Adquiridos pela Expresso Coletivo Forquilha, os veículos Scania encarroçados pela Comil, vão operar o principal trecho do município, a linha troncal que tem oito quilômetros de extensão

■ SONIA MORAES



Os ônibus Scania possuem transmissão automática, suspensão pneumática, freio eletrônico EBS, ABS e controle de tração

A cidade de Criciúma, quinta maior do estado de Santa Catarina, com uma população de 192.236 habitantes, acaba de acrescentar 19 unidades de ônibus Scania, modelo K230 4x2 à sua frota. Os novos veículos, adquiridos pela Expresso Coletivo Forquilha, vão operar no principal trecho do município, a linha troncal que tem oito quilômetros de extensão e atenderão ao programa de renovação de frota criado pela prefeitura.

O sistema integrado de transporte coletivo do município de Criciúma foi inaugurado em setembro de 1996 e conta com três terminais (a Próspera, Centro e Pinheirinho), que recebem as linhas alimentadoras e fazem a redistribuição dos passageiros para outras linhas, a expressa ou a troncal, que interliga os três terminais.

A linha expressa opera nos horários de pico, interligando os terminais, sem

parada intermediária, reduzindo assim o tempo de viagem entre os terminais. No corredor exclusivo para ônibus, ao longo da avenida Centenário, há 32 estações intermediárias de embarque.

FROTA — O município de Criciúma é atendido atualmente por uma frota de 129 veículos (103 convencional, 16 padron, 7 mineirinho e 3 articulados) que operam em 59 linhas (1 troncal, 2 expressas, 2 interbairro e 54 alimentadoras).

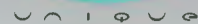
Segundo a Scania, os novos ônibus fazem parte do portfólio da montadora que oferece soluções para mobilidade urbana. São equipados com motores movidos a diesel de 9 litros, capazes de gerar 230 cavalos de potência e torque de 1.050 Nm a 1.100/1.400 rpm. Os veículos possuem 13,4 metros de comprimento, com

capacidade para 33 passageiros sentados, na configuração idealizada para a cidade.

Conhecidos como amarelinhos, os ônibus Scania são equipados com transmissão automática, suspensão pneumática, freio eletrônico EBS, ABS e controle de tração. No quesito conforto, o chassi K230 4x2, além de ser um dos mais sofisticados do mercado, oferece a melhor ergonomia ao condutor, reduzindo o cansaço operacional, segundo a montadora. “A venda das 19 unidades para a cidade de Criciúma é resultado do trabalho intenso realizado pela Scania para oferecer produtos em mobilidade urbana de acordo com a demanda do cliente”, afirma Wilson Pereira, gerente executivo de vendas de ônibus da Scania do Brasil.

Os chassis da série K foram lançados no mercado brasileiro em 2009 e o seu grande diferencial é a flexibilidade de configurações, segundo a Scania, o que permite construir uma extensa variedade de especificações de chassis, com variedade de alturas de assoalho. Além disso, o motor traseiro, aliado às diversas tecnologias disponíveis, oferece o que existe de melhor no mercado em produtos para solução de mobilidade urbana.

A fundação de Criciúma deu-se no ciclo da imigração europeia do século 19, com a chegada das primeiras famílias de imigrantes — 139 pessoas, procedentes das regiões de Veneza e Treviso, na Itália. Esses imigrantes desbravaram a região, enfrentando toda sorte de dificuldades. Hoje Criciúma é o segundo maior produtor mundial de pisos e azulejos. ■



Hotel Unique
Av. Brig. Luís Antônio, 4.700
São Paulo | SP

Ser a Maior não é necessariamente ser a Melhor, porém aqui ambas terão destaque.

Ganhar prêmios e ser reconhecido pelo mercado é sempre bom. Quando este reconhecimento vem acompanhado da credibilidade e da tradição da Maiores e Melhores do Transporte, o prêmio ganha outra dimensão.

Criado há 24 anos, o evento tornou-se referência por premiar resultados e eficiência, ganhando respeito de empresas de todos os modais de transporte, de operadores logísticos, da indústria e comércio exterior.

No entanto, dentro do segmento de transporte, muitas variáveis pairam entre a qualidade e a eficiência máxima.

Dados qualitativos e quantitativos por vezes se distinguem dentro deste setor. Por isso, este ano, o evento resolveu inovar e aplicar mais exigência e eficiência na avaliação. Agora, apresenta uma grande novidade que apontará os principais nomes do mercado, premiando diferentes categorias: Maiores do Transporte e Melhores do Transporte.

Criando outros parâmetros o evento abre novas perspectivas e contribui com o desenvolvimento do setor.

Afinal, As Maiores e as Melhores do transporte merecem esse prêmio.



VISA
CARGO

Mais informações - 11 5096-8104 - otmeditora@otmeditora.com.br

REALIZAÇÃO:



Muito mais em um só lugar

- Sinalização de frotas / sidereiras.
- Impressão com tintas ecológicas.
- Impressão sobre acrílicos, madeira, tecidos, PS e adesivos.

Sinalização
Grandes formatos

Gráfica

Offset + digital com FSC

Peças de PDV

Material
promocional



 **neoband**

vendas@neoband.com.br | tel. [11] 2199 1256 | www.neoband.com.br

Biometria se espalha pelo transporte público

Solução criada pela APB Prodata, que utiliza de leitura digital para identificação de usuário, torna-se realidade nos ônibus e terminais do País

■ MARCIA PINNA RASPANTI

A biometria, que significa o uso de características biológicas das pessoas em mecanismos de identificação, começa a ser utilizada com sucesso nos sistemas de transporte coletivo de diversas cidades brasileiras. A solução tecnológica permite às empresas de transporte um controle maior sobre a utilização das gratuidades, reduzindo as fraudes e o uso indevido dos cartões de transporte. A APB Prodata, provedora de sistemas de software, aplicativos e equipamentos ligados ao transporte, oferece no mercado o Finger, que identifica os usuários por meio da impressão digital.

Segundo Leonardo Ceragioli, diretor comercial da APB Prodata, o sistema tem tido uma ótima aceitação no mercado, tanto por parte das empresas quanto dos usuários. “Foram meses de pesquisas para chegarmos a um equipamento confiável e eficiente. O Finger verifica se o portador do cartão é realmente a pessoa que tem direito a ele, reduzindo a possibilidade de fraudes. Mesmo que a identificação não corresponda, isto não significa que o passageiro não poderá embarcar utilizando o benefício. O cobrador ainda pode verificar os documentos do portador, isso fica a critério de cada empresa.”

Para a liberação da catraca, o usuário aproxima o cartão de acesso do validador e coloca o dedo (indicado no visor) no Finger de autenticação. O leitor biométrico identifica a digital do usuário por leitura térmica, feita através da temperatura corporal.

O leitor capta fragmentos da imagem da impressão digital do passageiro, assimila e captura a identificação da pessoa, liberando assim a catraca.

Ceragioli destaca a importância de se fazer um cadastro de forma adequada, com a coleta correta da digital, para evitar que haja problemas com a identificação dos usuários. “A fase de coletas das digitais e criação do cadastro são fundamentais para que o sistema funcione da melhor forma. A leitora digital é altamente confiável, mas é necessário ter um cadastro bem feito para que tudo ocorra como o esperado”, explica.

São Bernardo do Campo, no ABC Paulista, e Jacareí, no interior de São Paulo, já utilizam o Finger e afirmam que a solução tem sido aprovada pelos passageiros beneficiados pelas gratuidades no transporte coletivo. Em Aracaju, capital de Sergipe, o sistema está fase final de implementação e algumas linhas municipais já operam com o Finger. De acordo com Ceragioli, existem outras cidades que estão em processo de implantação do sistema de leitura digital: São Caetano do Sul, no ABC Paulista; Pindamonhangaba e Caieiras, em São Paulo; Nova Friburgo e Teresópolis, no Rio de Janeiro; Cachoeira de Itapemirim, no Espírito Santo; Rio Grande, no Rio Grande do Sul; e Cuiabá, Mato Grosso.

EM OPERAÇÃO — Em São Bernardo do Campo, o Finger está em operação desde setembro de 2010, em todos os veículos da

frota patrimonial, que totalizam 419 veículos. O método de identificação biométrica é utilizado para cadastramento e identificação dos usuários que possuem isenção ou desconto, como ocorre com os portadores do passe escolar, no pagamento da tarifa no transporte coletivo municipal. Em junho de 2011, a Secretaria de Transportes e Vias Públicas do município registrou 86,7 mil usuários cadastrados. A média mensal é de aproximadamente 1,4 mil utilizações.

Segundo a Secretaria de Transportes e Vias Públicas, o Finger traz várias vantagens à operação, gerando mais segurança ao usuário, evitando fraude nos cartões e o uso indevido dos mesmos em caso de perda ou roubo, “e também evitando transtornos com o mau uso do cartão, o que pode ocasionar até a suspensão do benefício do desconto ou da gratuidade”.

Em São Bernardo, os usuários do transporte coletivo podem utilizar o Cartão Legal, que permite a integração tarifária em até três veículos do transporte público durante um período de até 90 minutos nos dias úteis e até duas horas aos sábados e domingo, com o pagamento de apenas uma tarifa. O Cartão Legal ainda permite que todos os usuários possam embarcar pela porta dianteira e passar pela catraca dos ônibus, desembarcando pela porta traseira. De acordo com a Secretaria de Transportes e Vias Públicas de São Bernardo, a aceitação dos usuários com relação ao identificador biométrico tem sido

satisfatória. O sistema de transporte coletivo da cidade passou por uma avaliação em 2009, quando foi realizada uma pesquisa junto à população. As entrevistas colheram a opinião dos usuários sobre a qualidade do serviço prestado pelo sistema, desde o itinerário até o atendimento oferecido pelos funcionários. Além de identificar o número de passageiros, horários usados, origem e destino dos usuários, o processo também avaliou a necessidade de construção de novos terminais de ônibus na cidade. Após a conclusão das pesquisas no município, a secretaria fez um projeto de reestruturação do sistema com base no cruzamento de dados.

PIONEIRISMO — Jacaréi é uma das cidades pioneiras na implantação do sistema de biometria no transporte coletivo. A solução foi implantada, em caráter

experimental, em agosto de 2008 para gratuidade dos idosos acima de 65 anos. Na época, os aparelhos foram colocados em alguns ônibus para avaliar a utilização do Finger. Com o equipamento, os idosos cadastrados podem passar a catraca e escolher o local que desejam sentar. Hoje, todas as linhas de ônibus do município são atendidas pelo sistema, ou seja, são 110 veículos equipados que permitem a utilização e verificação da gratuidade no sistema. Em média, são 30,5 mil utilizações por mês, com 6,5 mil idosos cadastrados. Desde o início do projeto, em 2008, até hoje foram registradas 720 mil utilizações.

O usuário cadastrado deve aproximar o cartão ao validador do aparelho para que o sistema automaticamente indique qual a mão e o dedo que deve passar no leitor. O passageiro tem três tentativas para passar o dedo indicado. Após

a verificação da digital, o usuário deve reaproximar o cartão do validador e a catraca é liberada. Para o cadastro é necessária a apresentação do RG, CPF e um comprovante de endereço, além de uma foto tirada na hora, para criar o cartão. Os usuários também passam por um treinamento para que eles aprendam a utilizar o sistema. O cadastro é gratuito.

Segundo a Secretaria de Comunicação de Jacaréi, o sistema foi implantado para melhorar a acessibilidade no transporte coletivo, priorizando o embarque do idoso e oferecendo mais conforto ao permitir que o mesmo utilize qualquer assento do veículo. Desde 2008, a prefeitura de Jacaréi tem realizado várias pesquisas de embarque junto aos idosos para definir a implantação do projeto e, em todas, os resultados foram positivos. As maiores reclamações foram em relação ao limite de assentos na



No Brasil,
Canguru nas ruas
virou sinônimo de
segurança
e rentabilidade.

frente do veículo e também sobre a falta de educação dos mais jovens que não respeitam os espaços reservados aos idosos, ainda de acordo com a secretaria.

CADASTRAMENTO — Em Aracaju, os equipamentos de identificação por biometria estão em fase final de testes. Já existem leitores de digital nos terminais de integração da capital sergipana e região metropolitana. O processo de instalação em toda frota está em andamento. A previsão do início oficial do sistema é 15 de agosto. A partir daí, o Finger estará presente em todos os 500 ônibus e nos oito terminais de integração do município. A prefeitura de Aracaju está realizando o processo de cadastramento dos usuários que utilizarão o sistema, mas estima que de 150 a 200 mil usuários do transporte coletivo farão uso do sistema.

O cadastro vem sendo feito desde o início

do ano, segundo o Setransp (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Município de Aracaju). Inicialmente, foram cadastrados os colaboradores das empresas que atuam no transporte coletivo; em seguida, os estudantes; depois, foi a vez das pessoas com deficiência, policiais civis e militares, guardas municipais, bombeiros. No momento, as pessoas idosas estão se cadastrando. Posteriormente, serão os carteiros e oficiais de Justiça.

O sistema abrangerá os portadores de gratuidade, seja parcial (caso dos estudantes) ou total. Os usuários de gratuidade total passarão pela catraca utilizando o cartão Mais Aracaju Gratuidade e apresentando a digital ao equipamento. Os estudantes continuarão utilizando o cartão Mais Aracaju Escolar para o pagamento da meia passagem e, em seguida, apresentarão a digital ao equipamento

De acordo com o Setransp, o Finger será instalado com o objetivo de criar uma identificação do portador da gratuidade, fazendo com que somente o detentor do direito faça uso do benefício, além de ajudar a coibir a evasão de receita por parte dos que atualmente burlam o sistema fazendo uso da gratuidade sem a devida autorização. O sistema deve também possibilitar mais comodidade aos idosos que não precisarão apresentar a carteira de identidade para serem beneficiados com a gratuidade do transporte coletivo, utilizando o mesmo como qualquer outro passageiro. Ainda segundo o Setransp, o sistema representará também mais segurança para os estudantes, já que em caso de perda ou roubo dos cartões, não correrão mais o risco de terceiros utilizarem os créditos eletrônicos, já que apenas os titulares dos cartões poderão fazer uso deles. ■

O Canguru
marca presença na

Transpúblico 2011

Líder brasileiro em sistemas de gravação embarcada, o Canguru está presente em diversas capitais brasileiras, garantindo a segurança e a rentabilidade da frota de centenas de clientes.

É com satisfação que convidamos você a participar de mais essa edição do Transpúblico, onde apresentaremos novidades em equipamentos, programas de controle e gerenciamento das ocorrências, possibilitando um total controle de sua frota. Esperamos por você.

STAND 1003

ESPECIFICAÇÕES

- 100% Digital
- Luz Infravermelho
- Grava até 4 câmeras
- Velocidades de gravação: 1,2,3,4,5 e 60 FPS ou o exclusivo sistema de SPF - Segundos por Frame.
- Garantia de 1 ano
- Software de visualização - AltecView Pro
- Software de Gerenciamento de Ocorrências
- Possibilidade de criptografar as imagens gravadas
- Resoluções de imagem - CIF, VGA ou D1
- Modo de gravação com detecção de movimento, acionamento externo e contínuo.

DETRO-RJ
Especificações

2 Cartões SD inclusos



Canguru®

Sistema de Gravação Digital

www.vejasuafrota.com.br

alltec
Tecnologia
www.alltectecnologia.com.br



12º ENCONTRO DAS EMPRESAS DE FRETAMENTO E TURISMO.

Reserve já
sua vaga
e de seus
colaboradores.

O 12º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo promete muitas novidades.

Já confirmaram presença como palestrantes:

**Horácio
Neves**

Jornalista especializado em turismo e transporte, tendo criado o primeiro Caderno de Turismo da imprensa brasileira no início dos anos sessenta, na Folha de S.Paulo, que editou durante 25 anos. Também na Folha criou, de modo pioneiro, o Caderno de Transportes hoje Automóveis. Depois disso criou o BRASILTURIS JORNAL, informativo da indústria turística brasileira que completa este ano 30 anos. Em sua vida pública participou de diversos conselhos de turismo nas esferas, municipal, estadual e Federal. Pela sua contribuição à sociedade recebeu títulos de vários municípios e medalhas de vários países do mundo.

Com sua vasta experiência na área de Turismo, Horácio abordará o tema "SERVIÇO DE SUCESSO - Pequenos detalhes que fazem a diferença", com enfoque no turismo rodoviário.

**Valeska
Peres
Pinto**

Arquiteta e Urbanista, formada pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Brás Cubas – Mogi das Cruzes/SP e D.E.A. em Geografia Urbana pela École des Hautes Études en Sciences Sociales – EHESS – Paris/ França; Coordenadora Técnica da ANTP; atuou como Analista de Transporte na Diretoria de Planejamento na Companhia Metropolitana de São Paulo; é autora de diversos artigos e livros relativos a área do planejamento urbano, transporte público e mobilidade, administração pública e integração regional.

Valeska é uma profunda conhecedora dos problemas da mobilidade nos grandes centros e trará aos participantes uma abordagem sobre as tendências e perspectivas da mobilidade urbana no Brasil, identificando as possibilidades do serviço de fretamento neste panorama.

**Eduardo
Alcântara
Vasconcelos**

Graduado em Engenharia Civil, Universidade Mackenzie, São Paulo; Ciências Sociais, Universidade de São Paulo, Mestrado em Ciência Política (Política Pública de Transporte), Universidade de São Paulo; Doutorado em Ciência Política (Política Pública de Transporte), Universidade de São Paulo e Pós-doutorado em Planejamento de Transportes, Universidade de Cornell, EUA; é consultor de diversas empresas e órgãos públicos nacionais e internacionais e autor de inúmeros artigos e livros publicados no Brasil e em outros países.

Desafios para inclusão do fretamento nas políticas públicas de transporte será o tema abordado por Eduardo Vasconcelos um renomado conhecedor das questões que envolvem o transporte coletivo e o trânsito nos grandes centros do Brasil e de muitos outros países.



Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo

FRESP

2011

23, 24 e 25 | Setembro

Paradise Golf & Lake Resort
Mogi das Cruzes | SP



Inscrições: (19) 3243-9161 - evento@fresp.org.br
ou www.fresp.org.br/12encontro.htm

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

REALIZAÇÃO:



Federação das Empresas de Transportes
de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo

ORGANIZAÇÃO: APOIO EDITORIAL:



Translitoral investe em frota adaptada

Mais de 80% das viagens da empresa que atua no município do Guarujá utilizam ônibus que facilitam o transporte de pessoas com deficiência

■ RENATA PASSOS



Empresa adquiriu mais 15 veículos adaptados, com chassi Mercedes-Benz e carroceria Caio-Induscar

A Translitoral, empresa que atua no transporte municipal na cidade do Guarujá, no litoral paulista, e com três linhas intermunicipais, já realiza 82% de suas viagens com veículos

adaptados ao transporte de passageiros com necessidades especiais. De acordo com gerente de operações da Translitoral, Luiz Antônio Nunes Conceição, isso é resultado dos

investimentos da empresa.

No ano passado, a empresa adquiriu 40 veículos adaptados com chassi Mercedes-Benz e carroceria Caio-Induscar para circular no serviço de transporte coletivo. Neste ano, foram comprados outros 15 ônibus da Mercedes, sendo 13 veículos para as linhas urbanas do município e dois para linhas que realizam o transporte intermunicipal (metropolitano da EMTU), todos adaptados. "A idade média da nossa frota de veículos urbanos é de 2,9 anos. São 162 ônibus que operam 36 linhas (troncais, diretas, bairros, expressas e noturnas)", informa o executivo, acrescentando que a empresa ainda conta com nove veículos na frota intermunicipal e 30 no serviço rodoviário e de turismo.

De acordo com Nunes Conceição, nos dias úteis são 2.688 viagens programadas, sendo



itinerário eletrônico com tecnologia LightDot

- Alta visibilidade dia e noite
- Para urbanos, rodoviários e micros
- Controle automático de intensidade
- Roteiro visualizado internamente no display do controlador

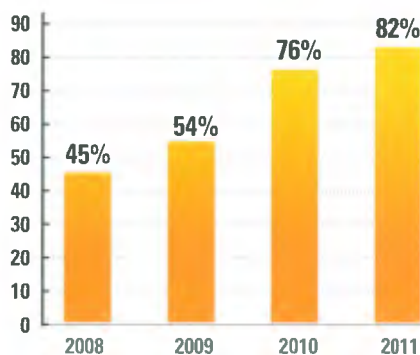
que 82% são realizadas com veículos adaptados. "Aos sábados, a empresa realiza 2.082 viagens, sendo que 88% são realizados com veículos adaptados. Nos domingos, esse índice atinge 94% das 1.745 viagens", detalha.

MEIO AMBIENTE — Ao se antecipar à Norma Brasileira 14.022, que atendem dispositivos do Decreto Federal nº 5.296, que trata da acessibilidade, a Translitoral também tem proporcionado ganhos à população e ao meio ambiente.

Os novos veículos da marca Mercedes-Benz, modelo OF 1418, são equipados com motor eletrônico, conhecido como "motor ecológico" que, devido a sua tecnologia, reduz em 80% a emissão de gases poluentes lançados na atmosfera em relação ao motor diesel convencional.

Além disso, desde 1º de janeiro 2011, os veículos da frota da Translitoral já estão abastecidos com o diesel S-50, atendendo à Resolução nº 43/2008 da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). A medida foi implantada a partir deste ano nas regiões de Campinas, São José dos Campos, Baixada Santista (no estado de São Paulo) e Rio de Janeiro, enquanto que, em algumas regiões do Brasil, é utilizado o diesel S-2000.

Aumento do número de viagens adaptadas



O diesel S-50 tem 90% a menos de enxofre em sua composição. Este novo combustível traz benefícios ambientais, contribuindo para a melhoria da qualidade do ar que respiramos.

Pelo seu trabalho no controle de emissão de poluentes, a Translitoral é certificada pelo Setpesp (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo). A iniciativa da aferição deste controle faz parte do Programa Ambiental do Transporte, ou Projeto Despoluir, implementado pelo Setpesp em parceria com a CNT, Sest/Senat e Fetrasul.

DEFICIENTES CONTRATADOS — Com o intuito de inserir profissionais qualificados no

mercado de trabalho, a Translitoral, em parceria com o Setpesp, o Instituto Cultural de Integração, Desenvolvimento e Cidadania — Grupo O Resgate e empresas do segmento de transporte público, se uniram para promover o curso gratuito de capacitação para inclusão de Pessoas com Deficiência no mercado de trabalho.

Recentemente, sete jovens com deficiência do município do Guarujá participaram do Programa de Capacitação Administrativa e Inclusão Social com sete módulos voltados para Atendimento ao Cliente, Educação Financeira, Redação Empresarial, Qualidade de Vida no Trabalho, Inclusão Digital, Elaboração de Currículo e Dicas de Entrevista, Operação e funcionamento de empresas que atuam em transporte rodoviário de passageiros. Dois deles foram contratados pela Translitoral. Atualmente, a empresa possui 869 funcionários, sendo 14 funcionários com deficiência.

Segundo a psicóloga supervisora de RH da Translitoral, Sílvia Alvarenga, esse projeto foi uma ótima oportunidade de capacitação para que, qualificados, eles possam disputar vagas em igualdade no mercado de trabalho. "Com a capacitação do deficiente, você dá condições para que ele seja inserido no mercado de trabalho, proporcionando também a integração social dessa pessoa." ■

Clarial

iluminando com tecnologia



Vida útil estimada de 10 anos

Resistente a trepidação pois não possui filamentos
Não necessita descarte como lâmpadas fluorescentes
Proteção contra inversão de polaridade
Parte de baixo isolada eletricamente
Única com LED de alta potência especial para iluminação

tecnologia POWER LED



FRT Tecnologia Eletrônica Ltda.
www.frt.com.br - TEL: +55 (81) 3081-1850
vendas@frt.com.br

MWM International amplia exportação de motores

Fabricante estima duplicar exportações de blocos de motores para os Estados Unidos este ano e planeja enviar ao exterior 25 mil motores MaxxForce 3,2 em 2014

Na contramão das demais empresas do setor automotivo a MWM International prevê aumentar em 17% as exportações de motores este ano, com 35 mil unidades, ante os 30 mil propulsores que foram enviados ao exterior em 2010. A empresa também planeja ampliar os embarques de blocos de motores para os Estados Unidos. Estes componentes serão utilizados nos motores Big Bore MaxxForce de 11 e 13 litros que irão equipar os caminhões da Navistar Engine Group.

“Em 2011, a MWM International estima exportar 25 mil blocos, 200% a mais que em 2010, quando foram enviados ao exterior 9.500 unidades”, afirma José Eduardo Luzzi, presidente da MWM International. Segundo Luzzi, os motores que utilizam esses blocos são vendidos nos Estados Unidos e atendem a EPA 10.

A partir deste mês a empresa começa a produzir os motores MaxxForce que serão exportados para a Otocar, da Turquia, para equipar os ônibus que serão vendidos na Turquia, Europa, Norte da África e Oriente Médio. O contrato, fechado em 2010, prevê o fornecimento em seis anos de dois modelos de motores de quatro cilindros.

Ainda dentro do programa de expansão internacional a MWM International começa produzir em 2012 os motores MaxxForce 3.2 que serão exportados para a Daewoo Bus, na Coreia do Sul. O modelo vai equipar dois ônibus da empresa que serão vendidos na Coreia e em mercados globais. Este é um negócio que foi fechado



José Eduardo Luzzi: a linha será totalmente atualizada para a produção da nova geração de motores

em 2009 e a expectativa da MWM International é de exportar 25 mil motores MaxxForce 3.2 em 2014.

Também em 2014 a empresa prevê enviar 1.000 unidades dos motores MaxxForce 7.2H e MaxxForce 9.3H para equipar ônibus urbanos e rodoviários com a tecnologia Euro 5 para a Daewoo Bus.

Para instalar a nova linha de usinagem de blocos dos motores Big Bore na fábrica de São Paulo em 2008, a MWM International investiu cerca de US\$ 45 milhões e vai aplicar mais US\$ 5,2 milhões na terceira fase, o que fará a produção saltar para 36 mil blocos por ano a partir de 2012, com a linha operando em turno contínuo 24 horas por dia durante sete dias. A linha de usinagem dos blocos, totalmente automatizada, é uma das mais modernas do mundo. Os blocos são fundidos em ferro grafite compactados (CGI), um material de alta resistência sem peso extra. O CGI

é 70% mais resistente e 40% mais rígido, seu limite de fadiga é o dobro em relação ao ferro fundido cinzento.

A MWM International, fabricante independente de motores diesel, está investindo US\$ 76 milhões, no período de 2011 e 2012, para expandir a linha de produção de motores MaxxForce 4.8H e 7.2H na fábrica de Santo Amaro (SP).

Segundo o presidente da empresa, José Eduardo Luzzi, a linha será totalmente atualizada para a produção da nova geração de motores. “Além de atender aos novos padrões de emissões de poluentes, o desempenho e o consumo de combustível dos motores MaxxForce 4.8 e 7.2 serão uma nova referência na sua categoria, garantindo a satisfação do cliente com qualidade assegurada”, afirma o presidente.

Com os investimentos, a capacidade instalada da linha de produção do MaxxForce 4.8H e 7.2H, que atualmente é de 40 mil motores por ano, saltará para 64 mil unidades anuais ano após a conclusão do projeto.

Somente em 2011 a companhia vai investir US\$ 85 milhões na fábrica de Santo Amaro, montante que inclui também modernização e melhorias de processos, e a previsão é que sejam produzidos 155 mil motores. “Essa é a maior cifra anual da meta de investimentos de US\$ 345 milhões programados entre 2010 e 2015”, afirma Luzzi. O executivo acredita que a economia brasileira está em pleno desenvolvimento e com boas perspectivas para os próximos anos. ■

Projetos profissionais valorizam a marca

O 43º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas abre inscrições às empresas interessadas em participar da edição 2011. O regulamento já está disponível na OTM Editora, responsável pela premiação e divulgação dos resultados.

Em 2011, a 42ª edição contou com 75 participantes, que inscreveram seus projetos de comunicação visual para serem avaliados pelos jurados. No segmento de Transporte de Carga, a vencedora foi a TNT Brasil; no Rodoviário de Passageiros, a primeira colocada é a empresa Brisa Ônibus; o projeto da empresa São Salvador foi considerado o melhor no setor Urbano de Passageiros. Na Categoria Especial, a empresa TDB Transportes é a vencedora. Os melhores trabalhos, incluindo os segundos e terceiros colocados de cada categoria, foram premiados durante o evento Maiores e Melhores do Transporte e Logística com ampla cobertura jornalística dentro da edição especial de Maiores & Melhores do Transporte e Logística.



acesse www.revistatransportemoderno.com.br/cadastro_comunicacao_visual e faça já sua inscrição.

Regulamento:

INSCRIÇÕES

1- O 43º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas de Transporte Moderno tem como objetivos: selecionar, sob os aspectos mercadológicos, estético e de segurança, as frotas que mais se destacaram; estimular a fixação da imagem das empresas através da utilização da pintura de seus veículos; escolher a frota mais bem pintada.

2- Poderão inscrever-se todas as empresas da América Latina que operem, no mínimo, três veículos de transporte coletivo de passageiros ou de carga com pintura uniforme, e que não tenham sido premiadas em concursos anteriores com a mesma pintura.

3- Para participar, basta enviar ao Departamento de Marketing da OTM Editora Ltda., Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707, Campo Belo - CEP 04604-006, São Paulo, SP, telefone / fax: (11) 5096.8104, ou para glenda@otmeditora.com.br, ou pelo site www.revistatransportemoderno.com.br, até 30 de setembro de 2011, seis fotos coloridas – digitalizadas no tamanho mínimo de 10 x 15, em arquivo JPEG com 300 DPIs de resolução –, mostrando um dos veículos da frota em várias posições e detalhes da pintura (frente, traseira, laterais, logotipo, letreiros, etc).

4- Sempre que possível, a inscrição deverá vir acompanhada de memorial justificativo, explicando a solução adotada.

5- A empresa participante deverá informar, por escrito, no ato da inscrição: nome da empresa; ramo de atividade; especialidade; endereço, número, tipos e marcas dos veículos; nome, endereço, telefone e e-mail do projetista da pintura; cargo e endereço da pessoa que solicitou a inscrição.

O concurso

6- Será realizado até o dia 6 de outubro de 2011, por uma comissão julgadora composta de, no mínimo, três

profissionais ligados à área de comunicação visual.

7- Haverá quatro categorias de veículos: Transporte de Carga (caminhões), Transporte Rodoviário de Passageiros (ônibus), Transporte Metropolitano de Passageiros (ônibus) e Utilitários (picapes e utilitários). A OTM se reserva o direito de enquadrar em uma outra categoria frotas eventualmente indefinidas quanto à sua utilização.

8 - Em cada categoria, será considerada vencedora a frota que obtiver maior número de votos da comissão julgadora.

O prêmio

9 - As pinturas vencedoras do 1º lugar – uma de cada categoria –, serão objeto de uma reportagem a ser publicada no anuário As Maiores & Melhores do Transporte e Logística 2011.

10 - Não haverá prêmios em dinheiro.

Cummins vai construir nova fábrica no Brasil

A nova unidade industrial abrigará a produção de geradores, filtros e o centro de distribuição de peças e dará espaço para expandir a atual fábrica de motores instalada em Guarulhos, Grande São Paulo

■ SONIA MORAES

As perspectivas positivas para o mercado brasileiro têm levado as empresas, que abastecem a indústria automotiva, a acelerar os seus programas de investimentos no Brasil. A Cummins, fabricante de motores diesel, vai aplicar US\$ 100 milhões – de um total de US\$ 200 milhões que a companhia definiu para os próximos cinco anos – na construção de uma nova fábrica para abrigar a produção de geradores, de filtros e o centro de distribuição de peças. Com essa mudança, a empresa pretende liberar espaço para expandir a sua unidade de Guarulhos, na Grande São Paulo, que produz atualmente motores, turbos, geradores e peças remanufaturadas. Os US\$ 100 milhões restantes, a empresa vai aplicar em pesquisa e desenvolvimento, em modernização de maquinários e de processos. “Ainda estamos avaliando o local e a preferência é que seja próximo de Guarulhos”, disse Luís Afonso Pasquotto, vice-presidente da Cummins para a América Latina.

Com 40 anos de atividades no Brasil, que serão completados dia 22 de novembro, a Cummins, segundo Pasquotto, chegou ao momento de ampliar suas

instalações locais para garantir mais qualidade nos processos e poder acrescentar novos produtos na linha de montagem, além de aumentar a capacidade de produção de filtros e de grupos geradores.

LANÇAMENTO – Para 2012, a Cummins já tem programado o lançamento de dois novos motores para o mercado brasileiro. O ISL de 9 litros e 400 cv de potência, e o ISF de 3.8 litros de 180 cv de potência. Este último em parceria com a Foton, fabricante chinesa de caminhões. Pasquotto não adiantou qual cliente receberá os novos motores, apenas informou que será destinado a caminhões leves e picapes.

Em 2011, por causa da alta demanda de vários setores industriais, principalmente o automotivo, a Cummins estima produzir em três turnos 117 mil motores, chegando próximo do limite da capacidade da fábrica, que é de 120 mil unidades por ano. O volume representará um crescimento de 21,8% sobre 2010, quando foram fabricados 96 mil motores. Do total programado para este ano, 75 mil unidades são de motores para atender ao setor automotivo. O restante irá para a produção de máquinas agrícolas, de construção e de geradores de energia.

De toda a produção de motores prevista pela Cummins para este ano, 90% serão destinados ao mercado brasileiro e os 10% restantes irão para os países da América Latina, sendo o maior volume para a Argentina. “Exportar com o câmbio no atual patamar (real mais valorizado frente ao dólar) está muito difícil. Por isso, estamos direcionando a produção para o mercado interno, que está muito forte”, explicou Pasquotto.

A meta da Cummins de

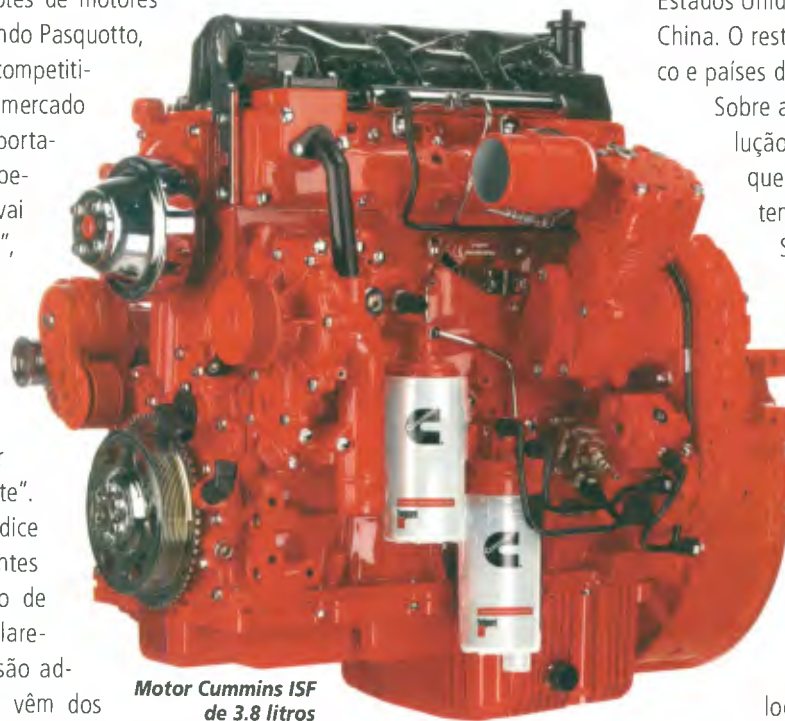


Luís Pasquotto: “Estamos direcionando a produção para o mercado interno, que está muito forte”

exportar 100 mil cabeçotes de motores também foi revista, segundo Pasquotto, por causa da perda de competitividade da companhia no mercado internacional. "Hoje exportamos de 15 mil a 20 mil cabeçotes por ano, a maioria vai para os Estados Unidos", declarou o executivo.

A filosofia da Cummins Mundial, segundo Pasquotto, é "produzir componentes ao redor do mundo e fabricar motores próximo do cliente".

Com relação ao índice conteúdo de componentes que compõe a produção de motores, Pasquotto esclarece que 70% das peças são adquiridos no Brasil, 10% vêm dos



Motor Cummins ISF de 3.8 litros

Estados Unidos e 5% são provenientes da China. O restante provém da Índia, México e países da Europa.

Sobre a distribuição do Arla 32, solução necessária para os motores que serão equipados com o sistema SCR (Redução Catalítica Seletiva), Pasquotto revelou que a Cummins estuda parceria para a distribuição do aditivo no Brasil. "A Petrobras afirmou que haverá diesel S50 suficiente para a nova frota de caminhões, mas a dúvida é como este combustível será distribuído no mercado brasileiro. Acredito que as vendas iniciais sejam mais localizadas", disse Pasquotto.

AÇÕES SOCIAIS

A Cummins aproveitou o evento em comemoração aos 40 anos de atividades no Brasil para apresentar aos jornalistas as ações sociais, projetos que fazem parte da filosofia da companhia em todo o mundo. "No Brasil os investimentos em ações sociais existem há 30 anos, mas agora decidimos concentrar todas as atividades com as outras áreas da empresa", disse Luís Afonso Pasquotto, vice-presidente da Cummins para a América Latina.

Desde 2002 a Cummins já aplicou US\$ 4,1 milhões na área de responsabilidade corporativa, incluindo a construção de uma creche que atende aos funcionários da empresa. "A missão deste programa é que tudo o que fazemos nos leve a um ambiente mais limpo, saudável e seguro", explicou Pasquotto.

Para comandar as atividades sociais, a Cummins criou um departamento específico e nomeou Soraia Senhorini Franco para

o cargo de gerente regional de Responsabilidade Corporativa para a América do Sul. Segundo Soraia, há três áreas consideradas prioridade global para a companhia, como o meio ambiente, educação e justiça social. "O objetivo é aumentar o impacto positivo da empresa na sociedade e também gerar benefícios para o negócio", afirmou a gerente. "Só no entorno da fábrica há 11 mil pessoas. Destas, 75% são carentes e 20% recebem bolsa família".

Dentro do programa de responsabilidade social da Cummins destacam-se a formação profissional de jovens cidadãos, a parceria com a prefeitura para a manutenção de uma creche que atende as crianças do Jardim Cumbica e a parceria com o governo do estado para a manutenção de uma Escola Estadual. Tem ainda um posto de saúde construído pela empresa que realiza gratuitamente cerca de 10 mil atendimentos básicos de saúde todos os meses aos moradores do Jardim Cumbica e redondezas.

RETRAÇÃO DO MERCADO — Para o primeiro trimestre de 2012, Pasquotto previu uma queda entre 10% e 20% na produção de motores para o setor automotivo. "Com a mudança na legislação ambiental, o que provocará um avanço tecnológico dos motores diesel, é natural que as vendas cresçam, depois o mercado cai no início do ano, mas retoma o crescimento ao longo do ano", comentou Pasquotto. "Nos Estados Unidos, quando entrou em vigor a norma da Agência de Proteção Ambiental (EPA) em 2007, o mercado teve uma queda considerável, depois retomou", relatou o vice-presidente da Cummins.

Na América do Sul, onde tem 37% de participação em caminhões no Brasil e 33% na Argentina, a Cummins vendeu US\$ 1,3 bilhão em 2010. Deste total, US\$ 1 bilhão foi no Brasil, sendo 65% com motores e 7% com componentes. Globalmente a companhia faturou US\$ 13,2 bilhões. Nestes 40 anos de atividades no Brasil, a empresa produziu quase 1 milhão de motores, informou Pasquotto. ■

Eaton lança embreagens para veículos médios

Tecnologia aplicada ao produto garante maior durabilidade, evita ter que parar o veículo para a troca de molas e reduz o tempo de desgaste dos discos

■ SONIA MORAES

A Eaton, fabricante americana de transmissões automotivas, começa a produzir na sua fábrica de Mogi Mirim, no interior de São Paulo, novas embreagens para aplicação em ônibus e caminhões a partir de 7 toneladas. O novo produto foi desenvolvido pela equipe de engenharia dos Estados Unidos e estará disponível em três modelos de 280 mm, 330 mm e 362 mm para atender ao mercado de reposição do Brasil e da América do Sul.

“Os planos da empresa é começar a vender as embreagens no mercado de reposição do Brasil e dos países da América do Sul. Depois que o produto adquirir confiança nestes mercados vamos oferecer também ao mercado original”, afirma Ricardo Dantas, diretor de marketing do Grupo Veículo da Eaton, lembrando que já tem uma montadora de ônibus e caminhão interessada em adquirir as novas embreagens.

A estimativa da Eaton, segundo Dantas, é vender nos primeiros 12 meses 70 mil unidades das novas embreagens na América do Sul e elevar este volume em 20% ao ano até 2015.

Para produzir as novas embreagens no Brasil, a Eaton teve que fazer adaptações na linha de montagem da sua fábrica de Mogi Mirim. “Já tínhamos mão de obra disponível e espaço suficiente para incluir o novo produto”, explica Dantas. A iniciativa faz parte do programa de investimentos da companhia para a América do Sul, que é de R\$ 240 milhões para os próximos cinco anos.



Ricardo Dantas: já existe uma montadora de ônibus interessada nas novas embreagens

Com as novas embreagens a Eaton completa a sua linha de transmissões que equipa atualmente a categoria de veículos médios, pesados e extrapesados. Segundo Carlos Roberto Dourado, gerente de aftermarket da Eaton, os novos discos são equipados com sistema interno de pré-amortecimento que reduz o ruído da marcha lenta e aumenta a vida útil dos componentes da caixa de câmbio. “O foco principal do desenvolvimento deste produto é a garantia de ter a melhor eficiência do mercado”, afirma Dantas.

O diretor de marketing da Eaton explica que as novas embreagens foram criadas para durar até a vida toda do produto sem apresentar falhas. “Por causa da vibração torcional dos motores eletrônicos

era comum as molas se soltarem durante o percurso do veículo. Nesta nova embreagem foi eliminado este transtorno, pois o produto está mais resistente e não é preciso mais parar o veículo para fazer a troca das molas”, garante Dantas.

A durabilidade também é reforçada com a presença do pivô de mola, polímero de alta resistência a desgastes e impactos. “Esse pivô evita o desgaste das molas e conseqüentemente a quebra delas”, afirma Dourado.

Segundo a Eaton, a troca de marchas com suavidade também é outro diferencial das novas embreagens. Isso é possível pela presença de amortecimento axial (cushion). Tem ainda o amortecimento principal, preparado para filtrar as vibrações torcionais dos motores eletrônicos e mecânicos, protegendo os componentes da caixa de câmbio contra quebras prematuras. “Quando o veículo está parado, as embreagens e câmbio recebem toda a vibração do motor. Com esse disco, nossa embreagem funciona como um filtro com capacidade de reduzir em até cinco vezes essas vibrações”, destaca o executivo.

Para chegar a esses resultados, a Eaton realiza constantemente pesquisas com frotistas, montadoras e concessionárias para monitorar as exigências operacionais do usuário. A Eaton Corporation é uma empresa de gerenciamento de energia diversificada com vendas de US\$ 13,7 bilhões em 2010. ■

**HOJE VOCÊ VENDE TUDO PELA INTERNET.
ATÉ OS CRÉDITOS PARA ANDAR DE ÔNIBUS.**

CADASTRO DE ESTUDANTE E VENDA DE CRÉDITOS PELA INTERNET.

VENDA A VAREJO E WEB CADASTRAMENTO ESTUDANTE.

Com a tecnologia de bilhetagem eletrônica da Empresa 1, os usuários do transporte público passam a utilizar créditos virtuais em um cartão, substituindo, assim, as tradicionais formas de pagamento. A **Venda a Varejo** permite que os créditos sejam adquiridos de forma segura, com toda a facilidade da internet, gerando mais agilidade nas transações, acessibilidade ao usuário e reduzindo os custos no processo de venda. Com a **Web Cadastro Estudante**, o processo de cadastramento e compra de créditos dos estudantes é automatizado através da web. Fácil de navegar, essa modalidade evita o deslocamento dos alunos, diminuindo a sobrecarga nos postos de atendimento.

Empresa 1. Soluções completas para o transporte público. Telefone: +55 31 3516 5200



Empresa1

Soluções em Bilhetagem Eletrônica

BorgWarner ampliará linha de produtos

Com a alta demanda das montadoras de caminhões, empresa adota o terceiro turno e planeja contratar mais funcionários e trazer novas linhas de produto para o Brasil

■ SONIA MORAES

DIANTE DA PERSPECTIVA POSITIVA EM relação à estabilidade do mercado brasileiro, principalmente com o potencial de crescimento do segmento de caminhões, a americana BorgWarner, fabricante de turbocompressores para veículos comerciais, decidiu ampliar as suas instalações no Brasil. Até 2013 já tem programado o investimento de R\$ 70 milhões para a sua filial brasileira. Do total, R\$ 35 milhões serão aplicados na construção de uma nova fábrica em Itatiba, interior de São Paulo, em um Centro de Engenharia e em novas linhas de produtos que a companhia irá trazer ao Brasil.

Com a construção da nova fábrica, que começa no terceiro trimestre deste ano por meio de recursos da filial brasileira e linhas de crédito do BNDES, a BorgWarner irá desativar a sua sede atual no bairro Barão Geraldo em Campinas (SP). Por estar situada em uma área residencial não há espaço para expansão. "Vários fatores pesaram na escolha da cidade de Itatiba, como a localização não muito longe de Campinas, o que permite transferir todos os 500 empregados e manter a mão de obra qualificada, e o fácil acesso aos principais clientes", disse Arnaldo Iezzi Jr., diretor geral da BorgWarner Brasil.

A fábrica de Itatiba ocupará inicialmente 20.000 m² — em um terreno de 100.000 m². É um tamanho que a empresa considera suficiente para atender aos seus clientes em toda a América do Sul, tanto nas vendas diretas para as montadoras quanto no mercado de reposição.

Depois de um ano difícil em 2009 por causa da crise mundial, quando a produção teve uma queda expressiva e a jornada de trabalho passou a ocupar apenas um turno e meio, a BorgWarner trabalha agora com perspectivas positivas para o futuro, principalmente em relação ao Brasil onde o cenário macroeconômico mostra-se bastante favorável. "Devido à grande demanda das montadoras de caminhões já estamos com o terceiro turno quase todo cheio", comemora Iezzi.

Com base nas encomendas feitas pelas montadoras de caminhões, o diretor-geral da BorgWarner calcula que a produção de turbos tenha um crescimento de 15% neste ano. Em 2010 a fábrica de Campinas produziu 300 mil turbos e 270 mil embreagens viscosas. "Daqui a três a cinco anos, quando a demanda do mercado brasileiro crescer ainda mais, vamos elevar a capacidade fabril para 500 mil turbos e 500 mil embreagens viscosas", disse Iezzi. "Para dar conta do aumento do volume de peças vamos contratar mais empregados e elevar o quadro atual para 800 pessoas".

Sem perspectiva de recuperar a perda das exportações em curto prazo, a BorgWarner começa agora a canalizar a sua produção para o mercado brasileiro. A linha de turbo R25 de duplo estágio, que antes era voltada exclusivamente ao mercado externo para atender aos pedidos da Navistar nos Estados Unidos, já atende às encomendas das montadoras de caminhões do Brasil, que começam a se preparar para a nova lei de



Arnaldo Iezzi: produção em série dos novos turbos R25 começará em setembro

emissões, a Euro 5, que entra em vigor a partir de 2012.

Segundo o diretor-geral da BorgWarner Brasil, as primeiras pré-séries dos novos turbos R25 já estão sendo testadas pela MWM Internacional no motor DO8 da MAN e a produção em série deverá começar em setembro. "Também vamos fornecer os turbos de duplo estágio para a Mercedes-Benz na Argentina e para a FPT-Fiat Powertrain Technologies, que produzirá os motores para os caminhões da Iveco", informa Iezzi.

Entre as novas linhas de produtos que a BorgWarner pretende trazer para o Brasil estão a de componentes para o sistema EGR (Recirculação dos Gases de Escape) Cooler, que serão necessários para reduzir o índice de poluentes dos caminhões pesados. Atualmente os testes que a MWM International está fazendo nos motores dos caminhões da MAN usam a tecnologia EGR que a BorgWarner traz da Europa. ■

Para saber de outras grandes ofertas, visite nosso estande

Quality Bus 

TRANS PÚBLICO 2011

TRANSAMERICA  EXPO CENTER
SÃO PAULO (SP)

Dias 24, 25 e 26 de agosto

Estande nº 1107 – rua 1100



MARCOPOLO GVI 1200
M. BENZ O-500 R E RS ANO 2006
42 LUGARES / COMPLETO

SCANIA K-94 (310 CV) ANO 2005
38 LUGARES / COMPLETO



MARCOPOLO GVI 1350
SCANIA KT 124 ANO 2005
42 LUGARES / COMPLETO



BUSSCAR VISSTA BUSS HI
M. BENZ O-500 RSD ANO 2004
42 LUGARES / COMPLETO



MARCOPOLO GVI 1350
VOLVO B-10 R ANO 2001
50 LUGARES / COMPLETO

CITIMAX

M. BENZ OF 1418 ANO 2004
45 LUGARES / 2 PORTAS



MARCOPOLO VIALE
VOLVO B-58 ANO 1998/1999
50 LUGARES / 2 PORTAS
PISO DE BORRACHA

VOLVO B-10 M ANO 1990
REENCARROÇADOS 2002-2004
52 LUGARES / 2 PORTAS



MARCOPOLO TORINO
M. BENZ OF 1418 ANO 2007
42 LUGARES / 2 PORTAS
PISO DE ALUMÍNIO

Quality Bus 

Avenida Dom Jaime de Barros Camara, nº 300
São Bernardo do Campo - CEP 09895-400
Bairro Jardim Planalto - São Paulo

TEMOS MAIS OFERTAS, CONSULTE-NOS:

Tel: 11• 4355-1590 - 11• 4355-1506

Fax: 11• 4355-1507

qualitybus@qualitybus.com.br

visite nosso site: www.qualitybus.com.br

Mercedes-Benz atinge produção histórica de 200 mil Sprinter



A Mercedes-Benz registrou em julho a produção histórica de 200 mil unidades do Sprinter. O veículo, que é produzido há 15 anos na fábrica da Argentina, é vendido em mais de 50 países — América Latina, onde tem o Brasil como principal mercado, Europa, Ásia, África e Oceania. “No mercado brasileiro foram comercializadas mais de 83 mil unidades do Sprinter, desde 1997, quando o modelo foi lançado no País”, afirma Dimitris Psyllakis, diretor de vendas Van da Mercedes-Benz do Brasil.

Além da produção histórica, a Mercedes-Benz Argentina também irá comemorar no dia 6 de setembro os 60 anos de atividades no Brasil, sendo esta a primeira fábrica da marca fora da Alemanha.

Ao mercado brasileiro a

Mercedes-Benz oferece uma linha completa de veículos comerciais leves de 3,5 a 4,6 toneladas de peso bruto total (PBT).

Esta linha é formada pelos modelos 413 CDI (4.600 kg de PBT), 313 CDI (3.550 kg de PBT) e 311 CDI Street (3.500 kg de PBT). São 12 versões de van para transporte de passageiros, 16 de furgão e 5 de chassi com cabine para transporte de cargas.

Os veículos Sprinter são equipados com o motor eletrônico OM 611 LA com tecnologia CDI (Common Rail Direct Injection), que oferece 129 cv de potência a 3.800 rpm e 31 mkgf de torque entre 1.600 e 2.400 rpm (413 CDI e 313 CDI) ou 109 cv de potência a 3.800 rpm e 28 mkgf de torque entre 1.400 e 2.400 rpm (311 CDI Street).

Dana investe US\$ 150 milhões na fábrica de Sorocaba



A Dana, fabricante de eixos e cardãs, vai liberar US\$ 150 milhões para a sua fábrica de Sorocaba, no interior de São Paulo. O investimento, o maior já feito pela companhia fora dos Estados Unidos, será aplicado na instalação de novas linhas de eixos dianteiros para veículos comerciais médios e pesados. A produção terá início no segundo semestre.

Segundo o presidente da Dana na América do Sul, Harro Burmann, a escolha de Sorocaba se deu pela sinergia existente entre os componentes e os sistemas já produzidos. “A localização é estratégica para nos tornarmos o único fornecedor, em toda a América do Sul, de sistemas completos de driveline, que incluem os eixos dianteiro, traseiro, cardãs, diferencial e componentes de suspensão, todos fabricados em nossas unidades no Brasil, além dos componentes de

freio que também podem ser entregues já montados”, explica Burmann.

A Dana, que tem sua sede em Maumee, Ohio, nos Estados Unidos, emprega aproximadamente 22.500 pessoas, em 26 países, e registrou vendas de US\$ 6,1 bilhões, em 2010. Entre os seus principais clientes estão a Agrale, Ford, MAN, Mercedes-Benz, Volvo, Scania e Toyota.

Na América do Sul, onde tem unidades industriais na Argentina, Brasil, Colômbia, Uruguai e Venezuela, que empregam 4.500 pessoas, a empresa registrou vendas de aproximadamente US\$ 1 bilhão. No Brasil, onde está presente há 63 anos, mantém 13 unidades industriais e dois centros de serviços compartilhados em Gravataí (RS), Diademá e Sorocaba (SP), com 2.400 colaboradores e vendas anuais de R\$ 845 milhões.

MAN testa biodiesel americano

A MAN Latin America avança as suas pesquisas na área de combustíveis alternativos e fecha parceria com a LS9, empresa americana especializada em biotecnologia, para testar nos seus caminhões e ônibus Volkswagen um novo tipo de combustível, denominado Ultra Clean Diesel.

A MAN informa que a primeira fase de testes deve começar no segundo semestre de 2011 e estão previstas avaliações em bancada dinâmométrica com os motores utilizados nos caminhões e ônibus Volkswagen, analisando o nível de emissões,

desempenho (torque, potência e consumo específico) e durabilidade acelerada. Serão avaliadas diferentes misturas de biodiesel da LS9 ao óleo diesel convencional, além do biocombustível puro. Em 2012, a equipe de engenharia da MAN realizará testes de campo com caminhões e ônibus Volkswagen durante 12 meses.

A LS9, que está sediada em São Francisco (EUA), fornecerá o seu combustível para os testes, mas também avalia a possibilidade de produzi-lo no Brasil para estar mais perto do mercado potencial de veículos

comerciais e das fontes de matéria-prima.

O Ultra Clean Diesel é uma solução produzida a partir da fermentação de açúcares de plantas e por meio da biossíntese do ácido graxo que se obtém pela ação de bactérias modificadas geneticamente. Segundo a montadora, este é um processo biotecnológico bastante eficiente na conversão de açúcares em biocombustíveis porque dispensa etapas industriais extras, com menores custos de produção. E é mais avançado porque tem melhor combustão, suporta períodos mais longos de armazenagem e não cristaliza em menor temperatura ambiente.

Somam-se a essas inovações as vantagens já conhecidas do biodiesel — o biocombustível da LS9 não contém benzeno e tem baixíssimos teores de enxofre (ambas as substâncias estão presentes no óleo diesel convencional e são nocivas à saúde). “A sociedade e o poder público querem mais garantias à preservação ambiental, dando preferência crescente ao uso de combustíveis renováveis em frotas de transporte público, por exemplo. Por isso, estamos abrindo o leque de possibilidades com o Ultra Clean Diesel”, explica Roberto Cortes, presidente da MAN Latin America.

INTERCOM: QUALIDADE COMPROVADA.

25 ANOS DE EXPERIÊNCIA NO MERCADO.
3.000 EQUIPAMENTOS INSTALADOS EM APENAS 2 ANOS.

- ✓ Aumente as receitas da sua empresa;
- ✓ Reduza os custos de manutenção;
- ✓ Aumente a segurança nos carros;
- ✓ Evite caronas;

A solução é a imediata instalação do sistema de monitoramento da INTERCOM. Composto por até quatro câmeras de alta resolução, um DVR com funções exclusivas como a gravação com o carro desligado, no-break, uso de pen drive, um software completo e de fácil operação.

A Intercom é a única empresa que financia todos os equipamentos através do Cartão BNDES em até 48 vezes.

Em apenas 2 anos de atividade neste segmento a Intercom já comercializou mais de 3.000 equipamentos para importantes empresas de transporte do país.



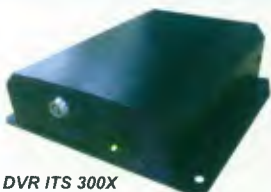
C300/3.7mm



C300 S/2.4mm



IR 300



DVR ITS 300X

CÂMERAS EMBARCADAS



FINANCIAMENTO



SÓ A INTERCOM TEM



Renault lança linha 2012 de utilitários



Preocupada com a forte concorrência dos fabricantes chineses, a Renault reformula a sua estratégia de atuação e lança no mercado brasileiro a nova linha de veículos utilitários com preços reduzidos e mais equipamentos de série. O destaque da versão 2012 é o Master Minibus L3H2, destinado principalmente para o transporte de passageiros, que passa a integrar o portfólio de veículos transformados.

Considerado anteriormente como um negócio a mais dentro da companhia, os veículos comerciais leves passam

agora a ganhar mais importância na estratégia de expansão da Renault dentro do mercado nacional. "É um segmento que está em crescimento no País. Por isso, estamos investindo para oferecer ao mercado modelos mais competitivos", afirma Gustavo Schmidt, vice-presidente comercial da Renault do Brasil.

Em 2010 a Renault comercializou 31.206 unidades de comerciais leves e a expectativa para 2011 é de ampliar em 67% as vendas com 52.067 veículos. "A Renault tem um planejamento agressivo para este setor", revela Schmidt. "Além de crescer nas grandes metrópoles, a empresa também pretende ir para as cidades do interior". Para isso, vai expandir a sua rede de concessionárias.

Hoje a montadora conta com 175 pontos de vendas em todo o território nacional e pretende abrir mais lojas até o final do ano, chegando a 204 revendas, o que garantirá uma cobertura de 82% no território nacional.

Para garantir maior competitividade aos seus veículos no mercado brasileiro, principalmente frente aos concorrentes asiáticos, a Renault ampliou a quantidade de equipamentos de série e incluiu o trio elétrico — composto por vidros, travas das portas e espelhos retrovisores — na lista de itens que vêm de fábrica. Com isso, a diferença no preço do veículo caiu de R\$ 1.700, com a oferta destes itens como opcional, para R\$ 500. Conforme nomenclatura adotada pela Renault para o Master Minibus L3H2, o H refere-se à altura do teto (H2 = teto alto). Já a letra L diz respeito ao comprimento (L3 = chassi longo).

Segundo Juliano Machado, gerente de marketing de veículos utilitários leves, a grande força do Master Minibus L3H2

é o novo bagageiro de 1.700 litros — o único da categoria com este tamanho —, além do degrau de acesso com maior resistência. "O maior espaço para a bagagem era a grande demanda do cliente", afirma Machado. O modelo chega ao mercado em duas versões: com bancos fixos revestidos de courvim ou com bancos reclináveis com revestimento misto (courvim e tecido).

Todas as versões do Master são equipadas com o motor diesel 2.5 dCi de 16 válvulas, que tem cabeçote de alumínio e sistema common rail. Este propulsor desenvolve a potência máxima de 115 cv (3.500 rpm) e 29,6 kgfm de torque (1.600 rpm). Segundo a Renault, entre os itens de série o modelo traz ainda direção hidráulica, banco do motorista com regulagem de altura, alarme sonoro de advertência de luzes acesas, regulagem de altura dos faróis e terceira luz de freio (brake light).

Agrale completa entrega de 40 mil chassis de miniônibus à Volare

A Agrale completou a entrega de 40 mil chassis de miniônibus à Volare. Os modelos, desenvolvidos especialmente para o transporte de passageiros, possuem de 5.250 kg a 8.500 kg de peso bruto total (PBT) e proporcionam mais conforto e seguran-

ça aos passageiros.

Os chassis Agrale são equipados com motor e o eixo avançados, possibilitando maior área útil para o encarroçamento e, consequentemente, maior capacidade de passageiros, de acordo com a empresa. A di-

reção escamoteável garante maior conforto, segurança e facilita o acesso do motorista. "A Agrale é líder nacional na produção de chassis leves, com mais de 40% de participação e possui a mais completa família de chassis micro e midi do mercado. O

fornecimento de 40 mil unidades representa a consolidação da parceria com a Volare, de mais de 13 anos, e a satisfação dos usuários pelas características de robustez e versatilidade que proporcionam", explica Flávio Crosa, diretor de vendas da Agrale.

MVC inaugura fábrica em Caxias do Sul

A MVC, empresa da Artecola e Marcopolo, vai inaugurar em agosto uma fábrica em Caxias do Sul (RS). A nova unidade, além de atender à expectativa de crescimento de 300% da produção de componentes de plásticos de engenharia nos próximos 12 meses, também faz parte da estratégia da empresa de manter suas operações mais próximas dos clientes.

Localizada no bairro de Cristo Redentor, a nova fábrica terá 14 mil m² de área construída e capacidade para

produzir até 6.000 toneladas por ano entre compósitos reforçados com fibra de vidro e termoplásticos com reforço ou não. "Hoje, produzimos 600 toneladas exclusivamente para a Marcopolo, mas a intenção é, a partir de 2012, fornecer para todos os nossos clientes do Rio Grande do Sul. A expectativa, com o aumento da produção, é de criar 200 novos postos de trabalho até o final de 2012", explica Gilmar Lima.

Nesta nova fábrica a MVC produzirá componentes de

plástico de engenharia para o mercado de ônibus, implementos rodoviários e indústria leve. "A grande vantagem da nova unidade será a velocidade de resposta e a redução expressiva dos custos de logística. A fábrica, que foi projetada para ter capacidade de produção flexível, exigirá investimento de R\$ 4 milhões nos próximos três anos. Assim, atenderemos imediatamente, com rapidez e qualidade, as atuais demandas dos nossos clientes e poderemos

acompanhar o crescimento previsto para os próximos anos", afirma Gilmar Lima, diretor-geral da MVC.

O diretor geral explica que, por estar preparada para uma futura ampliação, a nova unidade permitirá também trabalhar com processos diferenciados e em sistema de miniplantas. "Nossa principal diferenciação será a competitividade devido ao conceito de centro produtivo, com áreas específicas de qualidade, processo e logística", diz Lima.



Seu faturamento longe dos assaltos
Gaveta-cofre inibe a intenção de assalto.

Peça à sua Encarroçadora
(Gaveta-cofre "SEGCASH")

www.segcash.com.br

- Fácil instalação
- Não altera o layout do veículo
- Elimina manutenção e substituição das gavetas convencionais
- Modelos exclusivos para microônibus
- Sistema "Boca-de-Lobo"
- Retardo de abertura (temporizado) ou chave multiponto unificada para frota

SEGCASH[®]

Comércio de Sistemas de Segurança

segcash@segcash.com.br

Rua Ten. Francisco Ferreira de Souza, 2520

41 3278-6461 Fax 3276-0519

Curitiba - Paraná - CEP 81670-010



FÓRUM NACIONAL DE GESTÃO DE FROTAS 2011

O Brasil, nos tempos modernos, não admite ineficiência. Principalmente o transporte, atividade que exige grande soma de capital investido. Além de bens preciosos, as frotas estão o tempo todo fora dos olhos dos gestores, condição que exige redobrada vigilância.

GERIR FROTAS TORNOU-SE VITAL PARA OS NEGÓCIOS.

Uma mostra disso é o interesse que desperta o FÓRUM NACIONAL DE GESTÃO DE FROTAS realizado pela OTM Editora. Em sua 5ª edição, o fórum vem apresentando uma crescente evolução, com variado cardápio de temas de interesse do setor.

Algumas das empresas participantes de Fóruns anteriores:

AUTOTRAC, SHELL, BR PETROBRAS, VALE, MERCEDES-BENZ, VISA, VOLVO, VOLKSWAGEN, ITAÚ-UNIBANCO,

PATROCÍNIO PREMIUM:



PATROCÍNIO PLATINUM:

20 e 21 de Setembro de 2011

Câmara Americana do Comércio | AMCHAM

O FÓRUM contará com a participação de:

- MONTADORAS • GESTORA / ABASTECEDORAS
- FABRICANTES E REFORMADORAS DE PNEUS
- EMPRESAS DE COMUNICAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES (TI)

Debaterá temas atuais como:

- MEIO AMBIENTE • QUALIDADE NA GESTÃO
- CAPACITAÇÃO E ORIENTAÇÃO PROFISSIONAL
- LOGÍSTICA DE OPERAÇÕES • TRÂNSITO • RODOVIAS NACIONAIS



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

TOTVS, IVECO, BRIDGESTONE, PIRELLI, BGM RODOTEC, CORREIOS, JÚLIO SIMÕES, BRADESCO, ECOFROTAS

PATROCÍNIO STANDARD:

REALIZAÇÃO ORGANIZAÇÃO:

APOIO EDITORIAL



Sistema evolui em Brasília

O sistema de bilhetagem eletrônica de Brasília traz economia e agilidade ao sistema de transporte e o próximo passo é a adoção do bilhete único



A melhoria da qualidade do transporte público na capital nacional após a implantação do bilhete eletrônico, iniciada em 2007 é vista com unanimidade pelos representantes dos órgãos públicos e privados que atuam no setor. Atualmente, circulam mais de 3.550 ônibus nas 28 empresas e cooperativas que operam o sistema, atendendo mais de 1,2 milhão de passageiros por mês.

Para as operadoras dos ônibus, a bilhetagem eletrônica é um grande diferencial que representa agilidade aliada à qualidade dos serviços, advindas da tecnologia. De acordo com Wagner Canhedo, o presidente do Setransp/DF (órgão gestor do vale-transporte no Distrito Federal), o sistema traz benefícios para os usuários, operadores e gestores. "Hoje, podemos controlar a receita muito mais do que antes. Acabamos com aquele monte de documentos e papéis de vale transporte, passe de estudante, carteirinhas falsas. A bilhetagem da Transdata foi a grande solução que sonhávamos há 20 anos", comemora.

Canhedo observa como pontos positivos: o ganho de segurança na redução de circulação de dinheiro nos ônibus, o que

minimiza os assaltos; mais agilidade no embarque e desembarque de passageiros e maior controle financeiro. "A facilidade na aquisição dos créditos via internet também deve ser destacada", explica.

O sistema processa e compila uma grande massa de dados e disponibiliza informações em diversos relatórios gerenciais de forma prática e ágil. "Hoje, eu peço um levantamento a uma pessoa e tenho o relatório em dez minutos, sendo que antes da implantação do sistema, eu tinha um departamento de estatística com trinta profissionais que demoravam um mês para fazer essa mesma tarefa. Convivi muitos anos com isso e conheço todas as dificuldades que tínhamos e que foram solucionadas com a implantação do sistema atual", ressalta Canhedo.

Os usuários foram muito beneficiados com a bilhetagem eletrônica, que propiciou maior qualidade nos serviços de transporte público, por meio de uma melhor regularidade e pontualidade no cumprimento dos horários programados, melhoria do conforto interno em razão do controle e planejamento do transporte, agilidade no acesso ao veículo, entre outros.

Assim como Canhedo, outro empresário e usuário da solução de bilhetagem eletrônica é Olney Barreira Jr., diretor da Valex, que faz a comercialização dos cartões.

Segundo ele, o sistema permitiu a

integração das lojas para o atendimento aos usuários e trouxe mais agilidade, controle e segurança, o que representa um grande avanço para o transporte público coletivo no Distrito Federal. "Temos vinte anos de mercado e há dez atuamos em Brasília, portanto pudemos acompanhar a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica. São muitas as vantagens oferecidas, entre elas posso destacar mais controle, mais segurança, redução de dinheiro nos ônibus e utilização de cartão inteligente. Administrando o processo de atendimento de todos os usuários, com 150 mil estudantes cadastrados que fazem a recarga mensal e mais o passe cidadão, o sistema funciona redondinho", comenta Barreira Jr.

DE OLHO NO FUTURO — O diretor geral da DFTrans, Marco Antonio Campanella, relembra o período em que faltava planejamento e o sistema estava desorganizado. Hoje, enxerga o quanto a evolução da bilhetagem é benéfica para os cidadãos brasilienses e aponta o que ainda será feito para melhorar cada vez mais o transporte público coletivo na cidade. "A bilhetagem já é bem concebida e bem implantada na cidade. O próximo passo é ter um sistema de racionalização das linhas e de integração por meio do bilhete único, com o qual o usuário poderá utilizar o transporte integrado nas diferentes modalidades de transporte público coletivo. Beneficiários da gratuidade poderão recarregar o cartão no terminal de ônibus, na escola, no shopping, tudo para facilitar", esclarece.

De acordo com Campanella, 82% dos

INTEGRAÇÃO ENTRE SISTEMA, USUÁRIOS E OPERADORES

O Intelligent Transportation System (Sistema Inteligente de Transporte) ITS, é a integração de tecnologias de informação e comunicação com a infraestrutura de transportes, veículos e usuários. O sistema permite que informações sejam coletadas e compartilhadas instantaneamente (on-line) a fim de possibilitar total integração entre o sistema, os usuários e os operadores.

Parte da solução beneficia o controle do transporte, proporcionando maior segurança à operação e aos usuários, através do monitoramento por imagem de veículos e terminais. Outra facilidade do ITS é o sistema de informações aos usuários, fornecendo os horários das próximas partidas e chegadas, mensagens de utilidade pública e entretenimento em painéis eletrônicos,

telas de LCD e aplicativos web.

Já existem 25 veículos em teste em Brasília, que utilizam parte da tecnologia ITS. "Algumas facilidades encontradas nesta solução da Transdata são: rápida ação no controle de telemetria como quebra de carros e acionamento de botão de pânico, controle rígido de cumprimento de horários, controle de fluxos, paradas, vários indicadores possíveis (porta aberta, limpadores de para-brisa, faróis acesos), além da identificação de comboios, redução de consumo de combustível e informações aos usuários. Aspectos importantes como indicadores de equipamentos danificados são facilmente obtidos a qualquer momento pela central", afirma Wagner Canhedo, do Setransp.

empregos atuais estão concentrados na região do plano piloto e arredores, e as regiões metropolitanas têm como característica ser "cidade dormitório", portanto a dependência do transporte por parte da população é muito grande.

As expectativas de melhoria do órgão público são positivas e tem como iniciativa prioritária a implantação da Central de Controle Operacional (CCO), com monitoramento e rastreamento de veículos, e a construção de BRTs. "Além da racionalização e da integração, nós estamos com um estudo bem avançado junto a outros órgãos do governo para a criação de corredores exclusivos para ônibus, especialmente nos horários de pico, quando a demanda é maior. Isso permitirá uma redução bastante significativa no tempo de viagem e uma diminuição do número de veículos de passeio circulando", comenta o diretor da DFTrans. ■

ABASTECIMENTO MONITORADO

GT Frota

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

Com o sistema GT Frota 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



REHEM

BUS PARTS

AR CONDICIONADO
CLIMATIZAÇÃO • MULTIMÍDIA
APARELHOS • PEÇAS • SERVIÇOS



ACTIA • BOSCH • Carrier • CUMABUSS • Compactair • DENSO
EURORR • HISPACOLD • IRIZAR • RECRUSUL • SHERCO • UNICOLA

WWW.REHEM.COM.BR

TECHNI bus

TRANSPORTE COLETIVO E TRÂNSITO

20 ANOS

Visibilidade para seus produtos e serviços.

11-5096.8104



Ref.: 373

Ref.: 380.2

odim
DESDE 1933

Indústria e Comércio Oderich Ltda.
odim@odim.com.br | www.odim.com.br
51 3635 2700 | SÃO SEBASTIÃO DO CAÍ | RS | BRASIL

Mais de 66 milhões de pessoas usam ônibus interestaduais

Com base em pesquisa realizada pela FIPE, a Agência Nacional de Transportes Terrestres deverá realizar algumas mudanças na licitação de linhas interestaduais

■ RENATA PASSOS



A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) divulgou, no final de junho, os dados da pesquisa de campo realizada em parceria com a FIPE (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas) com o objetivo de subsidiar os estudos para elaboração do Plano de Outorgas do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros. A pesquisa foi realizada entre dezembro de 2009 e abril de 2010 em todo território nacional.

Os dados revelaram uma movimentação de 66,7 milhões de passageiros em todo Brasil. No total, foram analisadas 2.412 linhas de serviços interestaduais com extensão superior a 75 km de

distância em 179 pontos de observação, onde foram realizadas 171.667 viagens e entrevistados 688.519 passageiros. A FIPE aplicou mais de dez tipos de questionários e obteve, por exemplo, dados de demanda manifesta, oferta de transporte e tempo médio de viagem.

Segundo a pesquisa, a região Sudeste responde por quase 50% do total de passageiros do serviço tanto em partidas como em chegadas. Só São Paulo atende 14 milhões de passageiros que partem e chegam ao estado. O maior fluxo de usuários do serviço é entre os estados de São Paulo e Minas Gerais. Os dados revelam ainda que 81% dos passageiros estimados

para 2010 realizaram viagens com, no máximo, 1.000 km de extensão. Quase 70% dos pesquisados viajavam sozinhos, 16% eram ou estavam acompanhados de idosos, 1,8% de deficientes, 7,2% de crianças, 5% do total estavam isentos de pagamento e 1,4% pagou meia passagem.

Com a pesquisa, também foi possível constatar que quase 18% dos passageiros iniciaram viagem em município diferente do que embarcaram no ônibus e cerca de 14% tinham como destino final um município diferente do de desembarque.

“Trata-se de resultados inéditos em todo país. É a primeira vez que o sistema de transporte interestadual é pesquisado no Brasil. Sem esses estudos, o Plano de Outorgas estaria descolado da realidade. Quanto maior o estudo, maior é a possibilidade de aperfeiçoamento do sistema”, afirmou o diretor-geral da ANTT, Bernardo Figueiredo.

A partir da pesquisa será possível realizar a exclusão de seções secundárias intermunicipais intraestaduais, inserir novos mercados como seção principal e suprimir linhas cujos mercados são atendidos integralmente por outras linhas.

Uma vez aprovado pelo Ministério dos Transportes, o Plano de Outorgas será objeto de audiência pública para recebimento de contribuições. A data de abertura da audiência, bem como da realização das sessões públicas, será divulgada pela ANTT no endereço www.antt.gov.br. ■



GERENCIAMENTO DE PNEUS

GERENCIAMENTO

DE PNEUS PARA FROTAS

em 16 horas de treinamento

27 e 28 de Outubro de 2011

A editora OTM estará realizando o curso GESTÃO DE PNEUS PARA FROTA DE VEÍCULOS, abordando a importância da administração de um produto que hoje representa o segundo maior custo de uma frota. O objetivo deste curso é preparar as pessoas envolvidas direta ou indiretamente em todos os processos de manutenção e operações de uma frota para que obtenham procedimentos corretos na sua administração.

CURSOS OTM, UMA AULA DE BONS NEGÓCIOS.

Eventos Corporativos

Para mais informações ligue

11-5096-8104

ou pelo e-mail:

cursoscorporativos@otmeditora.com.br

O curso "Gerenciamento de Pneus" faz parte dos Eventos Corporativos. Para saber mais, ligue 11-5096-8104.

OS TÓPICOS ABORDADOS

- Informações Gerais sobre Pneus
- Legislação, Construção, Rodas, Geometria, Desgastes Anormais e Defeituosidade em carcaças.
- Montagem e Desmontagem Método e Cuidados na Reforma e no Conserto de Pneus.
- Escolha do melhor Pneu
- Escolha de Desenhos
- Controles e Custos
- Pressões Ideais
- Recomendação de utilização
- Repartição da Carga
- Fatores que afetam o Desgaste dos Pneus
- Controle x Gerenciamento de Pneus
- Meio Ambiente

A AGENDA

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

O LOCAL



Transamérica Flat Congonhas
Rua Vieira de Morais, 1960
Campo Belo - São Paulo - SP
Tel.: (11) 5094-3377
Fax: (11) 5049-0785

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 550,00

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)

O INSTRUTOR

Sidnei Marcelo Moreira - psicólogo, pós-graduado em administração de Empresas pela FGV, com 13 anos de experiência em treinamento nos mais diversos ramos de atividade. Atua a cinco anos como instrutor de Treinamento na Bridgestone Bandag Tire Solutions, onde ministra treinamentos técnicos, comerciais e de Gestão de Negócios para Revendas Bridgestone e Bandag. Ministra também treinamentos de Controle e Gerenciamento de Pneus.

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.

e-mail:

cursoscorporativos@otmeditora.com.br

Comercialização e Organização:



Apoio:



INFORMAÇÕES:
11-5096.8104
cursoscorporativos@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Prefeitura de São Paulo volta a apostar em trólebus

SPTrans, responsável pelo transporte urbano da capital paulista, publicou edital para a modernização da rede aérea do sistema, e há projetos para renovar a frota até 2012

■ RENATA PASSOS



A prefeitura de São Paulo, por intermédio da SPTrans, que responde pelo transporte público na cidade, planeja reestruturar o sistema de trólebus. Em dezembro de 2010, a SPTrans assumiu a rede aérea elétrica dos trólebus, que era de responsabilidade da Eletropaulo (que ainda está cuidando do serviço), e lançou em junho

passado o edital para a licitação para a operação, manutenção e modernização da rede de trólebus de toda a capital paulista. Além da rede, os próprios veículos devem ser renovados e a previsão é que 70% da frota seja substituída até o final de 2012.

Atualmente, circulam em São Paulo 200 trólebus, que percorrem 137 quilômetros

de cabos, divididos em 11 linhas, a maioria na zona leste da cidade, transportando 110 mil passageiros por dia. No entanto, a capital paulista já chegou a ter 485 trólebus no auge da operação deste sistema.

A idade média da frota é de 22 anos, mas parte dela passou por restauração. Desde 2009, quando foi iniciada um

processo de renovação da frota dos trólebus em São Paulo, foram incluídos 12 novos veículos, totalmente acessíveis, com piso baixo, assento para passageiros especiais, espaço para cadeirantes e cães guias, além de estar totalmente adequados às especificações da SPTrans e às normas da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), com relação a tamanho de bancos e distância entre assentos.

Os veículos são operados pelo Consórcio Leste 4, que é responsável por sua limpeza, manutenção, bem como pelos custos necessários para seu funcionamento, inclusive referentes ao consumo de energia elétrica. Todo o investimento em renovação da frota é de responsabilidade deste consórcio e caso os prazos sejam descumpridos, a operadora é multada. O Consórcio Leste 4 já recebeu até hoje R\$ 6,5 milhões em multas pelo descumprimento da substituição dos veículos, prevista em contrato.

MEIO AMBIENTE – Segundo a SPTrans, o sistema de trólebus é de grande importância para a cidade, principalmente em um momento em que a prefeitura de São Paulo está investindo em novas tecnologias veiculares, visando diminuir a emissão de poluentes no ar da capital paulista pela frota do sistema de transporte público. Os trólebus são uma alternativa ambientalmente mais eficiente, tendo em vista que são movidos a eletricidade e não poluem. Enquanto um ônibus a diesel tem uma eficiência energética de cerca de 30% (um desperdício de dois terços da energia), num trólebus essa eficiência pode chegar a 90%.

Também em termos de poluição sonora eles são melhores do que os ônibus convencionais, já que o motor é mais silencioso, trazendo maior conforto para os passageiros e menos barulho para a cidade. "Estamos trabalhando para reviver a frota de trólebus e ampliarmos a frota até 2018", declarou o assessor de assuntos

ambientais da SPTrans, Márcio Schettino, durante evento na capital paulista.

A ampliação do sistema de trólebus que opera atualmente na cidade ainda é objeto de estudos de viabilidade, principalmente em corredores e regiões como a Casa Verde, onde há rede aérea inativa no momento.

De acordo com a SPTrans, um protótipo de ônibus elétrico deverá ser apresentado ainda neste ano. Os trólebus da geração passada utilizam motores de corrente contínua e sistemas de controle do tipo analógico. Atualmente, as especificações estabelecem que os sistemas de tração elétrica utilizem motores de corrente alternada (mais robustos) e controladores microprocessados (mais precisos).

Ainda sobre a renovação da frota dos trólebus, a SPTrans esclarece que dois fabricantes apresentaram propostas para atender à renovação da frota, em substituição à empresa anterior, que deixou de fornecer esses veículos. ■

Contador Eletrônico de Passageiros



Rastreamento de Veículos (GPS/GPRS)

Check-In de Passageiros

Fiscalização de Passageiros e Operação dos Veículos

www.digicounter.com.br
55 51 3338 3988
vendas@digicounter.com.br

GELADEIRAS PARA ÔNIBUS

ELBER
GELADEIRAS

FUNCIONAMENTO
BIVOLTS 12 E 24 VCC

BARES PARA VEÍCULOS
GELADEIRAS, BEBEDOUROS,
AQUECEDORES E TÉRMICAS



elber@elber.ind.br - www.elber.ind.br

Risco real para o projeto de lei sobre mobilidade urbana

Reunido em Porto Alegre, o Fórum Nacional de Secretários reivindicou a aprovação do Projeto de Lei da Mobilidade Urbana pelo Senado

■ ALEXANDRE ASQUINI



Na retomada dos trabalhos do Congresso, em agosto, um risco real de retrocesso espreitará o Projeto de Lei da Mobilidade Urbana – PLC nº 166/2010, em tramitação final do Senado –, que estabelece as diretrizes para uma política nacional de mobilidade urbana e para a regulação dos serviços de transporte público coletivo, e define atribuições da União, dos estados e dos municípios quanto à matéria, estabelecendo ainda direitos dos usuários. No início de julho, reunido em Porto Alegre, o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte e Trânsito divulgou um manifesto, reivindicando a aprovação do projeto pelo Senado sem nenhuma mudança. Com amplo apoio tanto na base governista como na oposição, e incentivado por diversas organizações do setor de

transporte público urbano, esse projeto tramitava a toda velocidade no Congresso, e em meados de junho estava pronto para ser votado na última das cinco comissões do Senado para as quais foi designado, a Comissão de Serviços de Infraestrutura. Nessa comissão, contava com parecer favorável do relator, o senador Acir Gurgacz, e reunia grandes possibilidades de ser aprovado ainda no primeiro semestre e logo subir à sanção presidencial, encerrando quatro anos de tramitação.

Porém, os próprios apoiadores do projeto solicitaram sua retirada de pauta porque, surpreendentemente, um órgão de segundo escalão do Executivo federal – a Subchefia de Assuntos Parlamentares (Supar), da Secretaria de Relações Institucionais, da Presidência da República – produziu nota

técnica, questionando 11 pontos do texto e sugerindo significativas mudanças, o que colocaria em risco sua aprovação. O questionamento está apoiado em parecer da Coordenação-Geral de Infraestrutura Urbana e Recursos Naturais, da Secretaria de Acompanhamento Econômico, do Ministério da Fazenda, produzido a pedido da Assessoria para Assuntos Parlamentares, do Gabinete do Ministro da Fazenda, e que sugere diversas mudanças no texto do projeto de lei. O pedido do gabinete ministerial foi feito em fevereiro deste ano, via memorando, e reiterado em junho, uma semana antes de o projeto ser pautado para votação na última comissão do Senado.

RISCO — “No caso de mudanças no Senado, o projeto deverá regressar para a Câmara Federal e todo o trabalho feito até aqui estará perdido”, disse ao plenário do Fórum Nacional de Secretários o advogado Ivo Palmeira, secretário-executivo da Frente Parlamentar dos Transportes Públicos, organismo integrado por deputados e senadores de todos os partidos e que acompanha a tramitação de projetos relacionados com o setor de transporte público urbano. Ivo Palmares aplaudiu o manifesto dos secretários. Já na segunda quinzena de julho, ele informou que o documento foi encaminhado ao senador Gurgacz e ao presidente da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), o prefeito de Vitória, capital do Espírito Santo, João Coser. A Frente Nacional de Prefeitos defende a manutenção do projeto com suas características atuais e pretende

atuar para remover as dificuldades surgidas com o questionamento. Presente no encontro de Porto Alegre, o secretário nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, Luiz Carlos Bueno de Lima, disse que o ministro das Cidades, Mário Negromonte, está acompanhando a questão e se empenhará para fazer com que a matéria siga sua tramitação normal, até transformar-se em lei.

O questionamento surgido de um órgão do executivo federal surpreendeu por conta do histórico do PL da Mobilidade Urbana. Trata-se de um projeto nascido por iniciativa Secretaria Nacional de Transporte de Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, em 2005, e que cumpriu extensa trajetória de debates no interior do próprio governo, incluindo a análise de um grupo interministerial, uma série de audiências públicas desenvolvidas em 13 capitais estaduais, e o exame pelo Conselho das Cidades, devendo ser contabilizado também todo o debate no Congresso Nacional, onde chegou em agosto de 2007. O texto atual corresponde ao substitutivo da relatora da Comissão Especial do Transporte Coletivo Urbano aprovado na Câmara dos Deputados em junho de 2010.

VIRTUDES – No manifesto de Porto Alegre, os secretários afirmam que o projeto é “elemento da maior importância para a melhoria das condições de mobilidade urbana nas cidades brasileiras”. Para Ivo Palmeira, o projeto sinaliza a criação de um ambiente favorável para o transporte público em todo o país e possibilitará a aplicação de recursos financeiros no segmento. Entidades e lideranças do setor têm destacado outras virtudes do projeto. Um ponto favorável é que a proposta trata da regulação dos serviços de transporte público coletivo, disciplinando a concessão de benefícios e subsídios tarifários; aprovado o projeto, as gratuidades não poderão mais ser jogadas nas costas dos usuários, devendo ser custeadas com recursos financeiros específicos previstos em lei. Outro aspecto é que as operadoras,

com o consentimento do poder concedente, poderão oferecer descontos nas tarifas aos usuários, inclusive em caráter sazonal. O projeto estabelece prioridade para o transporte público sobre o individual no sistema viário urbano, o que, se efetivamente aplicado – com faixas de rolamento exclusivas para ônibus ou a implantação de corredores totalmente segregados, como os BRTs (Bus Rapid Transit) – deve contribuir para melhorar o desempenho dos transportes em pontos como velocidade comercial e redução do consumo energético. O projeto considera o transporte público coletivo como elemento capaz de estruturar e induzir o desenvolvimento urbano integrado, favorecendo ainda aspectos como a utilização de combustíveis menos poluentes e a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida. E determina que o poder público combata o transporte ilegal. Outra qualidade positiva está no fato de o projeto estabelecer que a política de mobilidade urbana deve se estruturar de modo a reduzir as desigualdades e promover a inclusão social, favorecendo a equidade de oportunidades.

ORGANIZAÇÃO – Na reunião de Porto Alegre, sob coordenação do diretor-presidente da Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor) e presidente do Fórum Nacional, José Ademar Gondim Vasconcelos, foi definida a atualização do regulamento interno do Fórum Nacional. E também se iniciou a formação de um conjunto comissões especializadas, compreendendo os seguintes temas: Acompanhamento da Década de Segurança no Trânsito Barateamento de Tarifas, Legislação e Licitação, Duas Rodas e Estudos Tarifários. Os coordenadores dessas comissões estão incumbidos de propor mecanismos de funcionamento dos grupos e de identificar os principais temas para discussão em cada caso. O Fórum Nacional discutiu também aspectos relacionados com sua representação no Comitê de Assuntos Financeiros da Área de Trânsito

(Comfitran), do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), e no Conselho Nacional das Cidades, que em junho de 2011, iniciou novo mandato, o qual se estenderá até 2014. O presidente da ANTP, Ailton Brasiliense Pires, informou que outro saldo importante da reunião no Rio Grande do Sul está na notícia de que os secretários municipais gaúchos se reunirão em setembro próximo, na cidade de Caxias do Sul, para discutir a retomada do Fórum Gaúcho de Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte e Trânsito, um apelo feito pelo dirigente da ANTP. Ailton Brasiliense está também empenhado em recompor a Diretoria Regional da ANTP no Rio Grande do Sul. As prefeituras de Porto Alegre e de Canoas foram co-anfitriãs da 75ª Reunião do Fórum Nacional, que reuniu 118 secretários, dirigentes e especialistas, representando 41 cidades de diferentes estados, entre as quais 16 capitais. Os próximos encontros estão programados: haverá uma reunião extraordinária do Fórum Nacional em outubro, no Rio de Janeiro, durante o 18º Congresso da ANTP; a última reunião ordinária do ano acontecerá em João Pessoa, na Paraíba, nos dias 24 de 25 de novembro de 2011.

MOBILIDADE NAS CIDADES – Diante dos secretários, o prefeito de Porto Alegre, José Fortunati, defendeu políticas públicas que favoreçam o transporte coletivo urbano. “Temos a clara compreensão – e vocês, mais do que ninguém, sabem disso – de que a saída para as grandes e médias cidades passa obrigatoriamente por investimentos em transporte público. Aliás, essa é uma bandeira da qual não podemos abrir mão. Temos que remar contra a maré daqueles que continuam insistindo que a ação dos governantes nas cidades e nos estados passa por darmos tranquilidade e conforto para o transporte privado”, afirmou no encontro dos secretários. O representante do governador Tarso Genro, o secretário-adjunto estadual de Obras e

Irrigação, Oscar Echer, frisou que os sistemas de mobilidade urbana, baseados em transportes públicos, desde que integrados e estruturados como redes e com tarifas justas, compõem uma das principais ferramentas de combate à pobreza, por democratizar as oportunidades na sociedade.

Vanderlei Luís Cappellari, diretor-presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre (EPTC), apresentou projetos estratégicos de mobilidade em Porto Alegre, considerando, na área do trânsito, ações de monitoramento, operação, gestão estratégica e informação, e também o programa de restrição de circulação de caminhões na área central e o empenho na organização da rede cicloviária estrutural. Ficou claro certo entusiasmo do secretário, mas principalmente do prefeito Fortunati, com respeito ao plano para o transporte, cuja proposta é combinar uma linha de metrô integrada ao trem metropolitano da Trensurb a corredores de BRT, tendo como base de financiamento recursos que viriam do PAC Mobilidade de Grandes Cidades e do PAC da Copa 2014. O sistema de ônibus urbanos de Porto Alegre contabiliza 393 linhas, com operação de 1.658 veículos que oferecem 24.300 viagens diárias, transportando 1,1 milhão de passageiros. Atendem também à cidade os sistemas de lotação (60 mil passageiros por dia), de ônibus metropolitanos (370 mil passageiros diários) e o trem metropolitano (150 mil passageiros por dia).

O secretário municipal de Transporte e Mobilidade de Canoas, na região metropolitana de Porto Alegre, Luiz Carlos Bertotto, também mostrou projetos relacionados com a mobilidade urbana, entre os quais se encontram a implantação de GPS com informação ao usuário em totens nas principais paradas de ônibus e também via internet e celular, o cartão de integração temporal implantado e aprimorado nos últimos dois anos, e o projeto de rebaixamento da linha do trem metropolitano da Trensurb, que corta o município de

sul a norte, o que favorecerá a integração urbana. Canoas conta com uma frota de 109 ônibus, 39 veículos com acessibilidade e uma frota de seletivos composta de 30 ônibus e 10 midiônibus, de 36 lugares. Os ônibus convencionais transportam 5 milhões de passageiros por mês, enquanto os seletivos respondem pelo transporte mensal de 200 mil passageiros.

TRÂNSITO – Houve uma sessão que discutiu a Década para Segurança no Trânsito – 2011/2020. Participaram dirigentes da Fundação Thiago Gonzaga – a presidente, Diza Gonzaga, e a diretora institucional, Ana Maria Dall’Agnese –, e a coordenadora nacional da organização não governamental Criança Segura do Brasil, Alessandra Françóia. Elas falaram a respeito do êxito de suas organizações em incentivar o envolvimento da sociedade em ações em favor da segurança no trânsito. Na manhã daquele dia, o prefeito Fortunati havia apresentado números do êxito de Porto Alegre em reduzir o número de acidentes e de vítimas. De janeiro a junho de 2011, em comparação com igual período de 2010, houve redução de 11,09% no número de acidentes: de 12.581 para 11.186. Houve redução de 14,08% no número de vítimas fatais, de 71 para 61; redução de 11,76% no total de feridos (4.473 contra 3.947), e redução de 18,16% no total de atropelamentos (de 749 para 613). Observou-se ainda a diminuição de 7,7% no número de acidentes com envolvimento de motos: foram 2.765 entre janeiro e junho de 2010 e de 2.552 no primeiro semestre de 2011. O levantamento foi feito pela Coordenação de Informações e Estudos da Empresa Pública de Transporte e Circulação. Edson Gaspar, do Denatran, anunciou que haveria em breve uma reunião do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, órgão colegiado criado por decreto presidencial e que reúne representantes do governo federal e de entidades da sociedade civil. Neste momento, o comitê está encarregado de preparar

a proposta de um Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011/2020. A reunião aludida por Gaspar foi de fato realizada nos dias 12 e 13 de julho, e nela se iniciou a formulação do documento, que será fechado numa segunda reunião em agosto. O compromisso do governo brasileiro é lançar o plano na Semana Nacional de Trânsito, em setembro.

18º CONGRESSO DA ANTP – O secretário de Transportes do Distrito Federal, José Walter Vasquez Filho, anunciou em Porto Alegre o compromisso do governo do Distrito Federal de receber o 19º Congresso da ANTP, em 2013. Vasquez afirmou que a iniciativa tem o apoio do governador Agnelo Queiroz. Brasília estará representada no 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito que acontecerá no período de 19 a 21 de outubro de 2011, no Rio de Janeiro. No segundo dia do Fórum Nacional, a coordenadora técnica da ANTP, Valeska Peres Pinto, salientou que o transporte por ônibus responde pelo atendimento a cerca de 95% da demanda do transporte urbano no País, e que, em razão dessa importância, quatro comissões técnicas da ANTP se dedicam ao estudo desse modal. A Comissão de Ônibus desenvolve estudo com foco nos atributos do sistema ônibus. A Comissão de Meio Ambiente está atenta aos temas relacionados com energia e tecnologia veicular tendo em vista melhor desempenho dos sistemas sobre pneus. A Comissão de Sistemas Inteligentes de Transporte, estuda as funcionalidades de ITS, em especial para Bus Rapid Transit (BRT) e para sistemas com algum grau de priorização do ônibus. E a Comissão de Economia tem estudado, entre outros temas, questões relacionadas com a política tributária, a política tarifária e a gestão de gratuidades. Os estudos produzidos pelas comissões serão apresentados durante o 18º Congresso da ANTP, em outubro. Valeska convidou os secretários a participarem das atividades das comissões técnicas da ANTP. ■



18º CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

VII INTRANS
EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL
DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

RIO DE JANEIRO • 18 A 21 DE OUTUBRO DE 2011
CENTRO DE CONVENÇÕES SULAMÉRICA

Um diálogo com setores econômicos sobre acidentes de trânsito

Em 24 de agosto de 2011, no Auditório do Instituto de Engenharia (IE) – localizado na Avenida Doutor Dante Pazzanese, 120, Vila Mariana, São Paulo, o presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o engenheiro Ailton Brasiliense Pires; o presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), o médico Mauro Ribeiro, e um representante da Organização Mundial da Saúde (OMS) debaterão o tema Impactos na Saúde: custos sociais e financeiros dos acidentes, em uma das sessões do I Fórum Paulista de Prevenção de Acidentes de Trânsito e Transportes, que tem por tema geral diálogo com as partes interessadas para a construção de um trânsito mais seguro e humano. Nessa sessão, serão apresentados dados consistentes sobre o trânsito e a saúde pública, além de informações sobre a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito – 2011/2010”, instituída pela ONU. O encontro, gratuito, vem sendo organizado pelo Conselho Estadual para Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes (Cedatt), organismo criado pelo governo paulista em 2004. Para informações mais detalhadas, acesse www.transportes.sp.gov.br/cedatt/index.php

DEBATES – O I Fórum Paulista de Prevenção de Acidentes de Trânsito e Transportes reunirá representantes de diversos segmentos da economia e da sociedade. Um dos temas será A Mídia e a Comunicação na construção de um trânsito mais seguro, com participação de representantes do Conselho de Autorregulamentação Publicitária (Conar),

Ministério Público Estadual, Clube de Criação e Programa Volvo de Segurança no Trânsito. Outra sessão tem por título “A Responsabilidade social e ações pró-ativas na cadeia de bebidas” e reunirá a Associação Brasileira de Bebidas (Abrabe), Sindicato dos Bares e Restaurantes, Fundação Thiago Gonzaga e Sindicato Nacional da Indústria da Cerveja (Sindicerv). Outro ponto em discussão será “A Responsabilidade social e ações pró-ativas de segurança na cadeia automotiva”, que debaterá a minimização do impacto dos acidentes de trânsito na sociedade, com a presença de representantes da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Associação de Engenharia Automotiva (AEA) e Sindicato das Auto-Moto Escolas. Na sessão final, o tema será “Ações em prol da segurança Rodoviária” e, nela, serão apresentadas as boas práticas de prevenção de acidentes conduzidas pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística), Comando de Policiamento Rodoviário Estadual (CPRV) e Sindicado das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Setpesp). Além das mesas-redondas, serão mostradas as peças publicitárias da nova campanha de prevenção de acidentes do Cedatt e haverá a assinatura do termo Compromisso pela Preservação da Vida – a ser firmado com empresários e associações sensíveis ao tema.

O 18º Congresso da ANTP terá dois dias de visitas técnicas

A coordenadora técnica da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Valeska Peres Pinto, informou que haverá visitas técnicas em duas datas próximas à realização do 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito e da IV Intrans – Exposição Internacional de Transporte e Trânsito, eventos programados para o período de 19 a 21 de outubro de 2011, no Rio de Janeiro. Haverá visitas técnicas na terça-feira, 18 de outubro de 2011, a data que antecede à abertura do 18º Congresso da ANTP, e também no dia 22 de outubro, sábado, o dia posterior ao encerramento do encontro. As visitas abrangerão os novos sistemas de BRT (Bus Rapid Transit), instalações metroferroviárias, central de monitoramento urbano e indústrias. A dirigente da ANTP enfatiza que as inscrições para as visitas técnicas não acarretarão custos adicionais para quem está inscrito no 18º Congresso.

ANTP adquire sede própria no centro de São Paulo

Em 17 de junho de 2011, o presidente Ailton Brasiliense Pires anunciou oficialmente a aquisição da sede própria da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), em imóvel situado no centro de São Paulo. O processo de reforma do imóvel foi iniciado imediatamente, o mesmo ocorrendo com o planejamento para a mudança, prevista para acontecer dentro de semanas.

Presença no Conselho Nacional das Cidades

Quando da instalação da 29ª Reunião do Conselho Nacional das Cidades, em junho último, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) assumiu vaga titular na 4ª Gestão do Conselho Nacional das Cidades para o triênio 2011/2014, no segmento das Entidades Profissionais, Acadêmicas e de Pesquisa e Conselhos de Classe, representada pelo arquiteto e urbanista Nazareno Affonso. A ANTP assumiu também vaga no Comitê Técnico Nacional de Mobilidade Urbana, instância preparatória dos debates no Conselho Nacional, e participa da Coordenação Executiva do Conselho das Cidades. A eleição da ANTP para os

esses postos ocorreu durante a 4ª Conferência das Cidades, realizada em junho de 2010.

RESOLUÇÕES – Nessa 29ª Reunião do Conselho Nacional das Cidades, foram aprovadas três resoluções propostas pelo Comitê Técnico Nacional de Mobilidade Urbana. Uma delas recomenda o aprimoramento do Programa Plurianual 2012/2015, entre outras finalidades, para “requalificar, implantar e expandir sistemas de transportes públicos coletivos, priorizando os sistemas de alta capacidade, induzindo a promoção da integração modal, física e tarifária, de forma sustentável

e amplamente acessível”. Outra resolução recomenda procedimentos para aprovação de projetos de mobilidade e acessibilidade urbanas apreciados pelo Ministério das Cidades, inclusive com maior participação do Comitê Técnico Nacional de Mobilidade Urbana no processo. A terceira resolução recomenda o não contingenciamento de recursos para segurança no trânsito e o imediato descontinenciamento dos recursos existentes no Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset) e referentes ao seguro Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT).

SAIBA TUDO QUE ACONTECE NOS SETORES DE TRANSPORTES, LOGÍSTICA E COMÉRCIO EXTERIOR



ASSINE JÁ
as publicações da



11-5096.8104

circulação@otmeditora.com.br

Novas regras de seguro

Paulo Miguel Junior,
diretor do Grupo Paluana

Como sempre ocorre, no dia 1º de julho passaram a vigorar as novas tarifas das passagens de ônibus interestaduais e internacionais, reguladas pela ANTT e, acompanhando o reajuste das passagens, também houve o aumento da cobertura do seguro de responsabilidade civil instituído pelo inciso XV do artigo 20 e o inciso XX do art. 29 do Decreto Nº 2.521, de 20 de março de 1998 e o Anexo à Resolução ANTT Nº 19, título III, cujo valor passou a ser de R\$ 2.668.659,28.

Este ano, além do reajuste dos valores, passaram a vigorar regras específicas para o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil das Empresas de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros, que foram definidas em conjunto entre a ANTT e a Susep (Superintendência de Seguros Privados) e divulgadas pelo Conselho Nacional de Seguros Privados através da Resolução CNSP Nº 223 de 2010.

Essa nova regulamentação traz em sua redação as condições mínimas para comercialização do seguro pelas seguradoras, bem como padroniza os certificados de seguros a serem emitidos para cada veículo e mantém a regulamentação anterior nas apólices já emitidas e em vigor, ressalvando que a partir da renovação terão que seguir as novas cláusulas.

A cobertura básica nas novas condições do seguro é a reparação civil de danos corporais/materiais causados aos passageiros durante a viagem efetuada em veículo transportador operado pelo segurado em caso de acidente, conforme definido na cláusula primeira, ressalte-se que algumas coberturas anteriormente excluídas da cobertura básica, como frenagem brusca e queda de passageiros, agora passam a ter cobertura sem contratação específica. Quanto a essa parte, ainda temos que destacar que os danos materiais, conforme glossário, é toda alteração de um bem corpóreo que reduza ou anule seu valor econômico, como, por exemplo, deterioração, estrago, inutilização, destruição, extravio, furto ou

roubo do mesmo. Não se enquadram neste conceito a redução ou a eliminação de disponibilidades financeiras já existentes, tais como dinheiro, créditos, valores mobiliários etc., que são consideradas "prejuízos financeiros". A redução ou a eliminação da expectativa de lucros ou ganhos de dinheiro e/ou valores mobiliários também não se enquadram na definição de dano material, mas sim na de "perda financeira", portanto as perdas financeiras conhecidas também como lucros cessantes não estarão cobertos pelo seguro.

Como advogado e corretor de seguro, vejo que no futuro poderemos ter problemas com os enquadramentos de indenizações realizadas pelo judiciário, pois, se não corresponderem na forma do glossário do seguro, poderá ocorrer a negativa de pagamento das indenizações, mas isso somente o futuro e as jurisprudências poderão firmar, mas já é algo com que as empresas devem se preocupar e alertar seus departamentos diretamente envolvidos.

A cobertura para bagagem dos passageiros, cujos danos decorram de acidente, limita-se àquelas bagagens devidamente etiquetadas e guardadas no bagageiro externo, e com franquia equivalente ao valor previsto na portaria da ANTT, mas poderá ser contratada verba exclusiva para essa franquia.

Esta nova regra permite também a contratação das coberturas adicionais de Dano Moral e Responsabilidade Civil para tripulação em verba destacada que poderá substituir os seguros de acidentes pessoais à tripulação contratados em alguns casos.

Como reflexão para todo o mercado e órgãos públicos, não seria o momento de unificação dos seguros exigidos para as empresas de ônibus no Brasil? As empresas de ônibus que operam linhas intermunicipais e/ou urbanas, além das interestaduais, terão que adotar critérios diferentes, com frequência em relação ao mesmo assunto, principalmente no que tange às limitações de um contrato que não coincidem com as limitações do outro contrato.

ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS

GESTÃO DE FROTAS em 16 horas de treinamento

Administrar transportes implica gerenciar com menores custos, consequentemente 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.

06 e 07 | Outubro | 2011

Eventos Corporativos

O curso "Administração de Frotas de Veículos" faz parte dos Eventos Corporativos. Para saber mais, ligue 11-5096-8104.

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

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.
e-mail:
cursoscorporativos@otmeditora.com.br

A AGENDA

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

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 5anos) 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



Transamérica Flat Congonhas
Rua Vieira de Moraes, 1960 - Campo Belo - São Paulo - SP
Preços promocionais para participantes OTM - Tel.: (11) 5094-3377

Para mais informações ligue:

11-5096-8104

ou pelo e-mail:

cursoscorporativos@otmeditora.com.br

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

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

Como calcular preços rentáveis para o transporte.

12 de novembro de 2011



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 INSTRUCTOR



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



Transamérica Flat Congonhas
Rua Vieira de Morais, 1960
Campo Belo - São Paulo - SP
Tel.: (11) 5094-3377
Fax: (11) 5049-0785

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.

e-mail:
cursoscorporativos@otmeditora.com.br

Comercialização e Organização:



Apoio



INFORMAÇÕES:

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

CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO MBB SPRINTER VAN QUILÔMETRO/MÊS 2.500

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	813,88	0,2035	17,4
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	974,61	0,2437	20,8
LICENCIAMENTO	241,01	0,0603	5,1
SEGUROS	925,05	0,2313	19,7
SALÁRIO DE MOTORISTA			
SUBTOTAL CF	2.954,55	0,7386	63,0
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	520,80	0,1302	11,1
PNEUS	192,80	0,0482	4,1
COMBUSTÍVEL	849,60	0,2124	18,1
LUBRICANTE DE MOTOR	7,20	0,0018	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	2,00	0,0005	0,0
LAVAGEM	160,00	0,0400	3,4
SUBTOTAL CV	1.732,40	0,4331	37,0
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.686,95	1,1717	100,0

VEÍCULO ESCOLAR VOLARE V6 QUILÔMETRO/MÊS 3.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	718,80	0,2396	18,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	967,73	0,3226	24,5
LICENCIAMENTO	240,71	0,0802	6,1
SEGUROS	346,23	0,1154	8,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	0,00	0,0000	0,0
SUBTOTAL CF	2.273,47	0,7578	57,5
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	398,10	0,1327	10,1
PNEUS	272,10	0,0907	6,9
COMBUSTÍVEL	819,30	0,2731	20,7
LUBRICANTE DE MOTOR	7,50	0,0025	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	1,50	0,0005	0,0
LAVAGEM	180,00	0,0600	4,6
SUBTOTAL CV	1.678,50	0,5595	42,5
CUSTO TOTAL NO MÊS	3.951,97	1,3173	100,0

VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS COM AR VW 9 850 PIA QUILÔMETRO/MÊS 4.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	992,29	0,2481	12,5
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.326,33	0,3316	16,7
LICENCIAMENTO	297,73	0,0744	3,7
SEGUROS	474,53	0,1186	6,0
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.177,64	0,5444	27,4
SUBTOTAL CF	5.268,52	1,3171	66,2
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	852,40	0,2131	10,7
PNEUS	250,80	0,0627	3,2
COMBUSTÍVEL	1.274,80	0,3187	16,0
LUBRICANTE DE MOTOR	17,60	0,0044	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	10,80	0,0027	0,1
LAVAGEM	280,00	0,0700	3,5
SUBTOTAL CV	2.686,40	0,6716	33,8
CUSTO TOTAL NO MÊS	7.954,92	1,9887	100

VEÍCULO FRETAMENTO OF-1418 - MARCOPOLO IDEALE QUILÔMETRO/MÊS 5.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.278,01	0,2556	10,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.731,02	0,3462	13,8
LICENCIAMENTO	362,08	0,0724	2,9
SEGUROS	619,31	0,1239	4,9
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.627,62	0,5255	21,0
SUBTOTAL CF	6.618,04	1,3236	52,8
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.329,00	0,2658	10,6
PNEUS	640,50	0,1281	5,1
COMBUSTÍVEL	3.540,50	0,7081	28,3
LUBRICANTE DE MOTOR	33,50	0,0067	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	13,50	0,0027	0,1
LAVAGEM	350,00	0,0700	2,8
SUBTOTAL CV	5.907,00	1,1814	47,2
CUSTO TOTAL NO MÊS	12.525,04	2,5050	100,0

VEÍCULO RODOVIÁRIO K 380 MARCOPOLO PARADISO 1550 QUILÔMETRO/MÊS 10.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	3.005,95	0,3006	11,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	4.008,54	0,4009	15,0
LICENCIAMENTO	724,23	0,0724	2,7
SEGUROS	1.274,80	0,1275	4,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.627,62	0,2628	9,8
SUBTOTAL CF	11.641,14	1,1641	43,5
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	5.848,00	0,5848	21,9
PNEUS	809,00	0,0809	3,0
COMBUSTÍVEL	7.648,00	0,7648	28,6
LUBRICANTE DE MOTOR	67,00	0,0067	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	20,00	0,0020	0,1
LAVAGEM	700,00	0,0700	2,6
SUBTOTAL CV	15.092,00	1,5092	56,5
CUSTO TOTAL NO MÊS	26.733,14	2,6733	100,0

VEÍCULO URBANO OF-1418 - MARCOPOLO TORINO QUILÔMETRO/MÊS 5.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.701,70	0,3403	10,9
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.861,01	0,3722	11,9
LICENCIAMENTO	379,39	0,0759	2,4
SEGUROS	804,54	0,1609	5,2
SALÁRIO MOTORISTA	4.582,16	0,9164	29,4
SUBTOTAL CF	9.328,80	1,8658	34,9
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.406,00	0,2812	9,0
PNEUS	640,50	0,1281	4,1
COMBUSTÍVEL	3.824,00	0,7648	24,5
LUBRICANTE DE MOTOR	33,50	0,0067	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	10,00	0,0020	0,1
LAVAGEM	350,00	0,0700	2,2
SUBTOTAL CV	6.264,00	1,2528	23,4
CUSTO TOTAL NO MÊS	15.592,80	3,1186	116,7

Seminário Nacional da NTU destacará vantagens do BRT

Especialistas apresentarão propostas e perspectivas do sistema BRT para o Brasil, em especial como solução eficiente para o transporte urbano durante os megaeventos

A Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU) realizará de 24 a 26 de agosto a 3ª Feira Transpúblico e a 24ª edição do Seminário Nacional NTU, no Transamérica Expo Center, em São Paulo (SP). Entre os temas mais importantes e atuais do setor a serem debatidos durante o evento o destaque será para as vantagens do sistema BRT (Bus Rapid Transit) e a mobilidade urbana.

No painel de abertura, que acontecerá no dia 25 de agosto, estará presente o diretor técnico da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), André Dantas, e o diretor presidente do Instituto de Energia e Meio Ambiente (Iema), André Luís Ferreira. Eles apresentarão as propostas e as perspectivas do BRT para o Brasil como a solução viável para o transporte urbano, principalmente durante o evento da Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, além dos ganhos ambientais que esses sistemas podem gerar.

Também serão colocados em discussão as Parcerias Público-Privadas (PPPs) e os Consórcios Empresariais no Transporte Urbano. Os palestrantes são Edmundo de Carvalho Pinheiro, representante do Consórcio Rede Metropolitana de Transporte Coletivo de Goiânia (RMTC); Gabriel Ferriancic, diretor da Sistran Engenharia; José Carlos Baptista do Nascimento, gerente de Controle Financeiro da Companhia do

Metropolitano de São Paulo (Metrô); Kleber Luiz Zanchim, sócio da Souza Araújo Butzer Zanchim Advogados e Adilson Abreu Dallari, professor titular de Direito Administrativo da PUC/SP.

No dia 26 de agosto, quando terminará o evento, haverá palestras sobre Novos Negócios que movimentam o setor, com as presenças de José Ricardo Motta Daibert, consultor da Promobom Autopass; Júnia Moreira da Fonseca, sócia diretora da Mandacaru Administrações de Cartão – Libercard; e Lélis Marcos Teixeira, presidente do Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro (Rioônibus). O encerramento terá a presença da jornalista Miriam Leitão, que falará sobre a Conjuntura Econômica e as Perspectivas para o Brasil.

BUS RAPID TRANSIT (BRT) – O BRT é um sistema de transporte utilizado em mais de 80 cidades no mundo, no qual os ônibus circulam em uma rede de canais exclusivos com atributos especiais, como múltiplas posições de paradas nas estações, embarque em nível, veículo articulado e múltiplas portas, pagamento e controle fora do ônibus, bons espaços nas estações e equipamentos de informações aos usuários.

A Marcopolo é uma das principais fornecedoras mundiais de ônibus para os sistemas BRT. A empresa possui 37 anos de experiência em projetos de transporte em

grandes centros urbanos e os seus veículos são utilizados nos sistemas de diversas cidades em diferentes países ao redor do mundo, como África do Sul, Brasil, Chile, Colômbia, Guatemala, México e Panamá.

“A companhia possui grande experiência no fornecimento para sistemas de transportes urbanos diferenciados. Desenvolvemos o primeiro veículo para o projeto viário de Curitiba, em 1974. Desde então, sempre incentivando o aperfeiçoamento da infraestrutura e a melhoria do peso rodante, participamos ativamente dos sistemas de cidades como Goiânia e Manaus, no Brasil, além de Cali e Bogotá, na Colômbia, Cidade do Panamá, Santiago do Chile, Cidade do México, e Joanesburgo, Cidade do Cabo, Port Elizabeth, Pretória e Durban, na África do Sul”, destaca Paulo Corso, diretor de operações comerciais para o mercado brasileiro.

Segundo a Marcopolo, o sistema BRT é o conceito mais eficiente para fazer com que o transporte coletivo seja mais rápido, acessível e confortável. “Com custo e prazo de instalação menor que outros modais, permitiu a redução do número de automóveis na rua e melhorou o trânsito, além de contribuir para a preservação ambiental, com a redução da emissão de poluentes. Outra vantagem do BRT é a elevação na qualidade de vida dos usuários pela redução do tempo de viagem”, observa José Rubens de la Rosa, diretor-geral da Marcopolo. ■



Lâmpadas Philips MasterLife para Ônibus



Longa Durabilidade

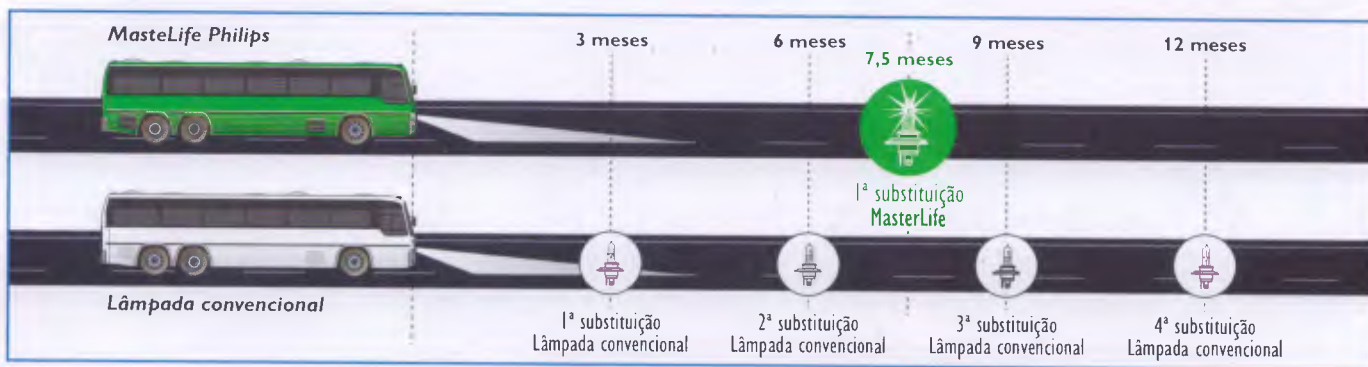
Com longa durabilidade a **Lâmpada MasterLife é ideal para os Ônibus que não podem ficar parados em manutenção**

A lâmpada MasterLife Philips tem vida bem mais longa que as lâmpadas convencionais, e é perfeita para quem não pode perder tempo. Estas lâmpadas são submetidas a controle de qualidade que garante o melhor produto.

As lâmpadas MasterLife são produzidas

com as últimas inovações tecnológicas, e nova composição mais potente dos gases de enchimento, projetados para reduzir a evaporação do filamento, proporcionando aumento da vida útil. Mínima manutenção e economia de mais de 70% no primeiro ano. Com vidro de quartzo de alta performance para suportar mudanças de temperaturas e pressão.

São resistentes a vibrações, possuem novo desenho do filamento baseado na tecnologia de filamento duplo.



Para mais informações consulte o SPOT - Serviço Philips de Orientação Técnica,
Fone: 0800 979 1925 • e-mail: luz.spot@philips.com • site: www.luz.philips.com/auto

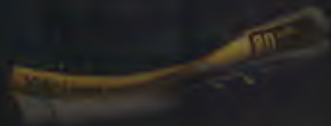
Faça revisões em seu veículo regularmente

PHILIPS

sense and simplicity

© Todos os nomes dos produtos Mobil constantes nesta peça são marcas registradas da Exxon Mobil Corporation ou de uma de suas subsidiárias. A Cosan Combustíveis e Lubrificantes S.A. é a distribuidora autorizada pela Exxon Mobil Corporation para o desenvolvimento da atividade de distribuição de produtos Mobil no Brasil, sendo sua a responsabilidade por o exercício local dessa atividade.

SEM A ROUPA
FICA MAIS
INTERESSANTE.



**TROCA
INTELIGENTE**

**QUALIDADE QUE VOCÊ JÁ CONHECE
NA QUANTIDADE QUE VOCÊ PRECISA.**

O lubrificante Mobil Delvac MX é um produto premium, que prolonga a vida útil dos motores a diesel. E agora, com a **Troca Inteligente**, gera mais economia e sustentabilidade para o seu negócio, pois elimina o descarte de embalagens, melhora o controle de estoque, otimiza sua área de armazenagem e evita contaminação no manuseio. A **Troca Inteligente** é muito prática, segura e está disponível em tanques de 400 e 1.000 litros, com filtro e visor transparente, lacres de segurança, selo de qualidade e manutenção permanente do equipamento, garantindo qualidade total do lubrificante. É mais vantagem para o seu negócio e para o meio ambiente.



**FILTRO COM
VISOR PARA
VOCÊ CONFERIR
A QUALIDADE.**