

Comil  
dá novo  
visual ao  
Piá



# EMPRESÁRIOS PÕEM MICROS NO ATAQUE

**Viação Cometa  
inicia reestruturação**

**Segurança disciplina  
transporte escolar**



Hannover  
mostra novas  
tendências



**4ª FEIRIA  
TRANSRIO**

**10º ETRANSPORT  
2002**

Dias 6, 7 e 8 de novembro  
Local: Marina da Glória - Rio de Janeiro, RJ



## A MARCOPOLO APRESENTA UM NOVO CANAL

A Marcopolo não mede esforços para garantir o sucesso dos seus clientes. Por isso, criou o Canal Aberto Marcopolo, uma via de comunicação direta com você. Ouvindo suas dúvidas e sugestões, a Marcopolo quer entender melhor as suas necessidades e oferecer sempre melhores soluções para o desenvolvimento dos seus negócios. Tudo de uma forma bem personalizada. Afinal, para a Marcopolo, você é único.



INHO PARA CHEGAR MAIS PERTO DE VOCÊ.

**CANAL ABERTO**  
**MARCOPOLO**  
[www.marcopolo.com.br](http://www.marcopolo.com.br)  
**0 8 0 0 7 0 2 7 0 7 0**



**Marcopolo**

Pensar na frente é criar o futuro.



## MARCOPOLO. TRANSPORTANDO QUALIDADE,

A qualidade, tecnologia e segurança dos ônibus Marcopolo são reconhecidas em mais de 80 países. Uma trajetória de muito trabalho que começou há mais de 50 anos. O mundo está descobrindo o que o Brasil já conhece e respeita faz tempo. E isso, com certeza, é um grande incentivo para a Marcopolo crescer cada vez mais.



TECNOLOGIA E SEGURANÇA PARA MAIS DE 80 PAÍSES.

**CANAL ABERTO**  
**MARCOPOLO**  
[www.marcopolo.com.br](http://www.marcopolo.com.br)  
**0 8 0 0 7 0 2 7 0 7 0**



 **Marcopolo**  
Pensar na frente é criar o futuro.



## 10º CONGRESSO SOBRE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E 4ª FEIRA RIO TRANSPORTES

DE 6 A 8 DE NOVEMBRO - MARINA DA GLÓRIA - RIO DE JANEIRO

O belo cenário da Marina da Glória, no Aterro do Flamengo, Rio de Janeiro, sediará o 10º Congresso sobre Transporte de Passageiros - Etransport - e a 4ª Feira Rio Transportes - Fetransrio, nos dias 6, 7 e 8 de novembro de 2002. Os eventos reunirão autoridades e especialistas de desenvolvimento urbano, transportes, energia, ciência, tecnologia, meio ambiente, educação, representantes da sociedade civil, trabalhadores, universidades e imprensa.

Temas da mais alta relevância discutirão avanços e desafios do setor, em prol do bom atendimento aos milhões de usuários desse serviço público de cunho essencial. Os avanços tecnológicos da indústria brasileira de veículos, primeira do setor no mundo, serão mostrados na Feira, que oferecerá atraentes oportunidades de negócio para os mercados interno e externo.

A magnitude desses eventos torna fundamental a participação de todos os segmentos direta ou indiretamente envolvidos. Compareça e dê sua contribuição!



PROMOÇÃO

**FETRANSPOR**  
Federação das Empresas  
de Transportes de Passageiros  
do Estado do Rio de Janeiro  
E SINDICATOS FILIADOS

APOIO INSTITUCIONAL

**CNT - NTU - ABRATI  
ANTTUR - ANTP  
FABUS - SIMEFRE**

INFORMAÇÕES NA FETRANSPOR: Rua da Assembléia, 10 - 39º andar - Centro - CEP 20011-901 - Rio de Janeiro - RJ - Brasil  
Tel: 55 21 2531-1998 - Fax: 55 21 2531-1783 - <http://www.fetranspor.com.br/etransport2002> - e-mail: [etransport2002@fetranspor.com.br](mailto:etransport2002@fetranspor.com.br)

# Exemplo germânico

**A**ssim como ocorreu na campanha eleitoral no Brasil, a crise econômica e o desemprego foram temas recorrentes nos debates dos candidatos às eleições da Alemanha, a terceira maior economia do mundo, vencidas pelo social-democrata Gerhard Schröder, o chanceler do país. Da mesma forma que aconteceu por aqui, as dificuldades econômicas atingiram em cheio os empreendedores alemães de transporte rodoviário, que reagiram com a restrição dos investimentos e um esforço para aumentar a eficiência. A consequência: os fabricantes de veículos comerciais tiveram de vender seus produtos a preços mínimos. Foram forçados a buscar o benefício de longo prazo de cada oportunidade de venda, em vez de procurar benefícios de curto prazo ou disputar fatia de mercado a qualquer custo.

Talvez isso sirva de exemplo para os fabricantes brasileiros de ônibus, caminhões e componentes, hoje desorientados diante das incertezas que pairam sobre o rumo a ser seguido pelo próximo regente da economia nacional. O setor de transporte é muito vulnerável a flutuações econômicas. O transporte é o motor da economia e o menor declínio econômico pode ser sentido no comportamento de compras das transportadoras. A solução dos fabricantes é oferecer veículos para atender às exigências dos clientes. Cada veículo, ônibus ou caminhão, precisa deixar a linha de produção montado de acordo com as necessidades específicas do comprador. Os processos de produção também estão cada vez mais racionalizados para reduzir custos.

São medidas sábias que dão resultados tanto em território alemão como brasileiro.



Ano 12 - n° 55 - setembro 2002 - R\$ 8,00

#### DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana  
marcelofontana@otmeditora.com.br

#### REDAÇÃO

##### Editor

Eduardo A. Chau Ribeiro  
eduardoribeiro@otmeditora.com.br

##### Colaboradoras

Carmen Lígia Torres  
Sonia Crespo

##### Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista  
alexandre@otmeditora.com.br

#### DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo  
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto  
vito@otmeditora.com.br

Maria Rita Fleury Zani  
rita@otmeditora.com.br

**Representante Paraná e Santa Catarina**  
Gilberto A. Paulin  
Tel.: (41) 222-1766

#### Tiragem

10.000 exemplares

#### Assinatura

Anual: R\$ 50,00 (cinco edições mais um Anuário). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente ou cheque nominal à OTM Editora Ltda.  
Em estoque apenas as últimas edições.

#### Periodicidade

Circula no mês subsequente ao de capa

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Technibus



#### Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar,  
cj. 702 - Campo Belo - CEP 04604-006  
São Paulo, SP  
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

## SUMÁRIO

<b>MICROÔNIBUS</b>	<b>10</b>
Com 250 novos veículos em circulação na cidade de São Paulo até o final de 2002, o grupo Ruas pretende enfrentar perueiros e crescer 10% em passageiros	
<b>TRANSPORTE ESCOLAR</b>	<b>14</b>
Atraente alternativa de renda nas grandes cidades, o transporte de crianças passou a ser motivo de preocupação tanto dos pais como dos órgãos de fiscalização	
<b>COMIL</b>	<b>19</b>
A encarroçadora apresenta o novo microônibus Piá que, além do design mais arrojado, traz inovações como a utilização de alumínio na estrutura	
<b>COMETA</b>	<b>20</b>
Em nova fase, a empresa substituiu a tradicional pintura dos ônibus, inicia a renovação da frota e adota uma eficiente política de redução de custos	
<b>MARCOPOLO</b>	<b>22</b>
A líder em vendas no Brasil quer agora expandir seus negócios no exterior. Os recursos para isso foram captados com a venda de 30 milhões de ações	
<b>POLÍTICA</b>	<b>23</b>
Para receber mais 40 milhões de passageiros até 2010, o saturado modelo operacional do transporte público brasileiro deverá ser reformulado	
<b>IAA'2002</b>	<b>26</b>
A tradicional feira internacional de veículos comerciais, realizada em Hannover, Alemanha, mostrou uma série de lançamentos de ônibus europeus	
<b>CIFERAL</b>	<b>30</b>
Com a transferência do controle para a Marcopolo, a nova direção fez uma reestruturação total que englobou tanto a área industrial como a administrativa	
<b>RODOVIÁRIAS</b>	<b>34</b>
Com ares de shopping center, o Terminal Rodoviário do Tietê agora tem praça de alimentação, lojas de marcas renomadas, mais conforto e segurança	
<b>MERCADO</b>	<b>36</b>
A retração na produção nacional de veículos não atingiu a montagem de chassis para ônibus, que cresceu 0,8% entre janeiro e agosto de 2002	
<b>NTU</b>	<b>38</b>
O programa federal Pró-Transporte Coletivo absorverá R\$ 27,08 milhões no triênio 2003/2006 para desenvolver novos sistemas de transporte	
<b>OPINIÃO</b>	<b>50</b>
Ailton Brasiliense, diretor da ANTP, indica a mobilidade social como condição essencial para recuperar a qualidade de vida nas grandes cidades	

## SEÇÕES

Editorial 7      Panorama 43      Custos Operacionais 47



Com a RT30,  
seu ônibus só pára pra  
pegar passageiro.

MESA

rendimento quilométrico  
CAMPEÃO  
uso urbano



# RT30

A Tipler sabe que é no "arranca-e-pára" do trânsito da cidade que uma banda de rodagem tem que mostrar toda a sua resistência e durabilidade. Por isso, não é de hoje que a **RT30** vem sendo a banda campeã de desempenho quilométrico em utilização urbana. Em bom português, isso quer dizer muito mais quilômetros pelo seu dinheiro. E francamente, pra quem usa Tipler, isso não é nenhuma novidade.



DDG 0800 995177 · [www.tipler.com.br](http://www.tipler.com.br)



Uma Rede de Concessionários em todo o Brasil garante a sua tranquilidade na estrada.

# Pequenos urbanos, grandes resultados

Até o final do ano, o grupo Ruas colocará em operação 250 novos microônibus na cidade de São Paulo que transportarão passageiros entre bairros e corredores estruturais, uma medida destinada a recuperar a demanda



A maioria dos 250 micros vai operar nas linhas de alimentação do sistema

**A**

cidade de São Paulo, que já chegou a transportar por ônibus mais de 2 bilhões de passageiros em 1986 – 1 bilhão a mais do que em 2001 – tem muitos problemas provenientes dessa desaceleração de demanda. O resultado visível é uma frota velha, com idade acima de sete anos, e um sistema que arrecada menos do que custa.

As autoridades municipais de transporte, no entanto, parecem dispostas a trazer o passageiro de volta ao ônibus. A medida de caráter geral é a criação de um sistema operacional inteligente, baseado em corredores estruturais, explorados por ônibus de maior porte, alimentados por ônibus menores que captam os passageiros nos bairros.

Antes mesmo do sistema ser im-

plantado, o grupo Ruas está seguindo os passos do grupo Belarmino. Os proprietários, José Ruas e Belarmino Ascensão, controlam empresas que detêm mais de metade da frota de 10 mil ônibus paulistanos. O grupo de José Ruas colocará em linha um total de 250 microônibus até o final de 2002.

**ESPERA REDUZIDA** – Os micros compõem os ônibus de alimentação das linhas estruturais num novo modelo projetado para o sistema de transporte coletivo da capital paulista, que envolverá licitações para três modalidades de serviços.

Uma delas será para seleção de operador de terminais de transferência. A outra escolherá operadores para dez lotes do subsistema local. A terceira licitação será para

oito lotes do subsistema estrutural. O principal objetivo dessa mudança: reduzir o tempo de espera dos passageiros nos pontos e aumentar a velocidade comercial dos ônibus.

O novo sistema, que se espera esteja concluído e funcionando em julho de 2003, terá dois blocos. Um será o local, compreendido na sua maioria por micros e miniônibus, que responderá pela alimentação do chamado bloco estrutural, formado por ônibus de médio e grande portes.

O passageiro hoje tem pouca oferta de ônibus no seu bairro, daí a espera prolongada a que se submete. E o problema se agrava ainda mais para esse usuário, que ao passar pelos grandes corredores, enfrenta a baixa velocidade dos ônibus em razão dos congestionamentos. Com o novo plano, a cidade de São Paulo cria as linhas locais, que funcionarão nos bairros fora do centro expandido. O transporte será feito, em sua maioria, por microônibus e miniônibus, que vão levar os passageiros até a estação de transferência (terminais). Lá, ele embarca nos ônibus de linhas estruturais, que deverão ligar as diversas regiões ao centro.

## Passageiros em queda

Quantidade de pessoas transportadas por ônibus na cidade de São Paulo

1º semestre de 1992 – 878 milhões  
1º semestre de 1997 – 946 milhões  
1º semestre de 2002 – 513 milhões

Fonte: SP Trans

**BILHETE ÚNICO** – A passagem cobrada na linha local será menor que a praticada hoje, de R\$ 1,40. Quando o passageiro faz a transferência para as linhas estruturais, pagará uma diferença. A integração será controlada por bilhete único, na verdade um cartão magnético.

A prefeitura de São Paulo quer baixar de sete anos para cinco anos a idade média da frota. As empresas terão quatro anos para reduzir a idade dos carros. Para comandar o novo sistema, a Secretaria Municipal dos Transportes criará autarquia reguladora para gerenciar o transporte coletivo.

Qualquer empresa do País pode participar da licitação. Empresas do exterior também podem participar do processo, desde que estejam associadas com empresas nacionais. Todas as empresas vão receber apenas sobre passageiro transportado, não mais sobre custos operacionais, como ocorreu durante pelo menos uma década.

Para operar as estações de transferência e o subsistema estrutural – em regime de concessão – a empresa precisará mostrar como fará o serviço e justificar o preço apresentado na licitação. O consórcio que ganhar a licitação para construção de terminais e pontos de ônibus não poderá ter contrato para operar o sistema estrutural. Já o sistema local será destinado aos autônomos. A cidade de São Paulo parece, efetivamente, dis-

posta a descascar o abacaxi que é o transporte coletivo por ônibus. Para tanto, acredita que a operação consorciada no transporte coletivo – iniciada em janeiro de 2002 – promoverá a continuidade no processo de renovação da frota de ônibus urbanos. Um total de 1.258 ônibus novos entrou no sistema. Ainda não chega ao ideal, mas pelo menos os veículos já incorporam bancos estofados de encosto alto, piso antiderrapante e balaústres na cor amarela para garantir a segurança de pessoas que têm baixa acuidade visual. A idéia central da prefeitura é, com esse modelo, fazer com que os oito consórcios inscritos retirem ônibus com idade anterior a 1992. O objetivo é ter 10% da frota de cada área operando com ônibus fabricados em 2001 e 2002.

**RUAS, NA FRENTE** – O grupo Ruas, que envolve 15 empresas, é o que mais renovou. Dos mais de 1,2 mil ônibus novos, respondeu por cerca de 700. Há, sem dúvida, razões de sobra para esse investimento: o grupo é o maior operador de ônibus urbano da cidade de São Paulo com 4 mil veículos, equivalente a 40%

da frota da cidade. Esse gigantismo anteriormente havia levado o grupo a assumir a massa falida da encarregadora Caio. A marca assina a maioria da frota do grupo.

Uma quebra de paradigma, no grupo Ruas, foi sua decisão de comprar 250 chassis

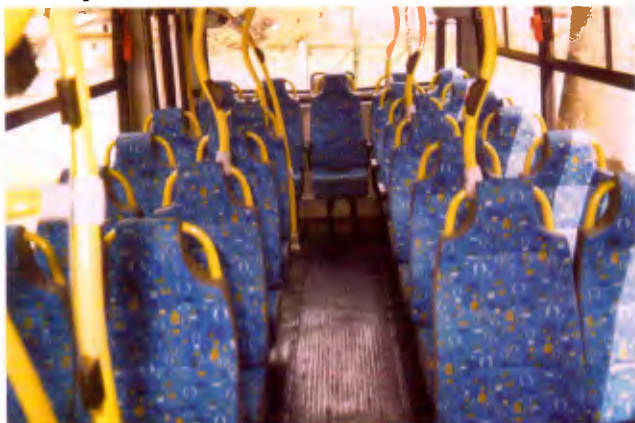


*Dos 250 micros adquiridos, cerca de 20 terão ar-condicionado para operar em linha executiva*

para microônibus Volkswagen 9.150 OD. Revendedor da marca Mercedes-Benz, é uma das raras vezes que o grupo sai da marca da estrela. O valor total do negócio, de R\$ 22 milhões, incluiu carrocerias e chassis. A Volkswagen, eufórica, informou que se trata do maior lote de micros que já vendeu.

Dos 250 micros, cerca de 20 terão ar-condicionado para operar em linha executiva. O restante entrará no lugar dos velhos ônibus convencionais. Com os micros, Paulo Ruas, diretor do grupo, quer aumentar as frequências, enfrentar os perueiros e crescer 10% em passageiros. Ou seja, acrescer 3,6 milhões de passageiros aos 36 milhões que já transporta.

De qualquer forma tem sido intensa a queda-de-braço entre prefeitura e empresários do transporte coletivo de São Paulo. Há quem do lado empresarial lance dúvidas sobre o êxito da licitação do novo modelo de transporte. Para os céticos, a descapitalização das empresas é um empecilho para os investimentos esperados. A prefeita Marta Suplicy rebate a afirmação e garante: “Há muitos empresários de fora de São Paulo dispostos a investir em ônibus na cidade de São Paulo”.



*Microônibus mais confortáveis para atrair passageiros e enfrentar a concorrência dos perueiros*

# NOVO. MUITO NOVO.



*A Comil acaba de lançar o Piá 2003, com novo design, novo interior e novos detalhes. Enfim, um microônibus absolutamente novo que consegue unir conforto, segurança, praticidade e beleza na medida certa.*



# COMIL

[www.comilonibus.com.br](http://www.comilonibus.com.br)

# ABSOLUTAMENTE NOVO



## Novo Microônibus Piá 2003

**NOVO DESIGN**  
Seguindo as atuais  
tendências da  
indústria  
automobilística com  
linhas arrojadas e  
atraentes.



### NOVOS DETALHES

- Conjunto ótico que integra, esteticamente, faróis e sinaleiras e, ao mesmo tempo, permite maior luminosidade.
- Janelas diferenciadas garantindo grande visibilidade e fácil limpeza.
- Painel mais completo e de simples operação para o motorista.



### NOVO INTERIOR

Maior aproveitamento do espaço criando um ambiente mais limpo e iluminado.

# Segurança, a maior preocupação

Com o aumento da informalidade no transporte escolar motivado pela crescente demanda nas grandes cidades e pelo desemprego, a segurança das crianças no trajeto é o que mais preocupa pais e escolas

**C**om as dificuldades de locomoção nos grandes centros urbanos e o aumento dos transportadores informais motivado pelo desemprego e pelo aumento da demanda de transporte escolar, nos últimos anos cresceu a preocupação com as soluções para esta atividade, que entra na pauta de discussões da rede pública e das escolas particulares já em pé de igualdade com assuntos como a elaboração do plano pedagógico e a definição dos planos de ensino.

Em São Paulo, a maior cidade do país, o número de alunos nas redes pública e privada gira em torno de três milhões de crianças e adolescentes. Desse universo, o número de usuários de serviço de transporte é de pelo menos 325 mil, mas cresceu desde a criação, no final do ano passado, do Programa de Transporte Escolar Municipal, gratuito (ver box na página 16).

**SETOR CONCORRIDO** – O transporte escolar tem crescido como alternativa de renda para quem ficou sem emprego e decide se aventurar na iniciativa privada, mas no caminho espinhoso da informalidade. Maria de Lourdes Rodrigues, presidente do Sindicato dos Transportadores Escolares do Estado de São Paulo (Simetesp), conta que recebe quase diariamente pedidos de informação de gente interessada em atuar na área. “Jovens ou pessoas mais velhas podem trabalhar como transportadores. Hoje vivemos no mundo da infor-



Mais de 300 mil alunos usam o transporte escolar na cidade de São Paulo

malidade, e não há idade para a função”, disse.

A multiplicação dos operadores informais também gerou uma série de irregularidades no transporte escolar, que variam do uso de veículos inadequados, despreparo do condutor até o descumprimento das normas que regem a atividade.

A segurança e a utilização de veículos clandestinos são dois dos problemas que mais afligem os pais quando se fala em transporte escolar. Autoridades de trânsito e gente com mais bagagem no trabalho com os transportadores citam maneiras de tentar reduzir ao máximo o risco de se utilizar veículos que possam prejudicar as crianças.

Há várias alternativas para driblar esses problemas, e todas elas devem ser verificadas. Em São Paulo, os pais podem ligar para o telefone 158. O serviço informa se o veículo e o condutor estão habilitados. Deve-se ainda ficar atento se o veículo tem o selo de autoriza-

ção do São Paulo Transporte (SPTrans) colado no vidro dianteiro, do lado esquerdo de quem fica de frente para o veículo. Entre as exigências impostas aos motoristas está ainda a do Certificado de Registro Municipal do Condutor (CRMC), que tem prazo de validade – documento similar é pedido também do veículo. Quem já utiliza há mais tempo esse tipo de serviço recomenda que se conheça pessoalmente o transportador e se peçam suas referências. O motorista precisa portar ainda a credencial do Departamento de Trânsito (Detran).

**REFERÊNCIAS** – Entre as escolas da rede privada, muitas têm serviço contratado de transporte escolar e utilizam veículos de terceiros, o que as leva a ter registro dos profissionais que vão buscar as crianças em frente à escola. Em outras, o serviço também é terceirizado, mas a direção acaba não dispondo de credenciais dos moto-

ristas. Em ambos os casos, o elenco de dicas recomenda ainda consultar a diretoria do colégio para obter referências.

A violência da cidade e a perícia do motorista também preocupam. Assim, há quem recomende que, antes de se optar por uma empresa de transporte escolar, o pai experiente seguir o veículo pelo trânsito para observar o comportamento do motorista, se este respeita semáforos e faixas de pedestre. A dica ainda é optar por empresas que tenham ao menos um ajudante a bordo e, sempre que possível, dar preferência a ônibus ou microônibus, em vez de vans: em caso de colisão, oferecem menos risco aos passageiros.

**EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS** – Os órgãos de fiscalização exigem que o motorista seja maior de 21 anos e não tenha cometido nenhuma infração grave, ou que não seja reincidente em infrações médias nos últimos 12 meses.

Dos equipamentos de segurança, são obrigatórios cintos de segurança em número igual à capacidade de lotação – inclusive modelos especiais (em formato de “X”), pedidos para crianças com menos de cinco anos –, equipamento de registro de velocidade calibrado e lanternas de sinalização nas extremidades superior dianteira e traseira. O veículo deve ainda estar identificado com a inscrição “Escolar” impressa na carroceria e não pode levar, em nenhuma hipótese, um número de passageiros superior ao especificado pelo fabricante.

Qualquer das exigências, se não for cumprida, já torna a atividade do transportador irregular. No primeiro semestre deste ano, a SPTrans, órgão gestor do transporte coletivo em São Paulo, fiscalizou 1.860 veículos utilizados no transporte escolar. Foram aplicadas 370 multas e efetuadas 21 apreensões de veículos – 13 deles eram clandestinos. O Sindicato dos

Transportadores Escolares do Estado de São Paulo (Simetesp) também recebe denúncias de irregularidades ou de atuação de clandestinos. Há ainda a idéia de colocar o serviço à disposição dos pais na internet.

Há exigências que devem ser seguidas em todo o Brasil, mas as regras também variam de cidade para cidade. Em Belo Horizonte, o código montado para disciplinar o serviço de transporte escolar diz, no caso das licitações do poder público, que o motorista que obteve o direito de atuar poderá perder a autorização de operar o serviço caso alcance determinado índice de desrespeito ao regulamento, ou cometendo infrações como dirigir embriagado ou sob efeito de entorpecentes e alucinógenos, portar ou manter arma no veículo, emprestar a permissão ou circular com o veículo movido a gás de cozinha. A BHTrans, que gerencia o serviço na cidade, decidiu pôr no ar em seu

## Design e tecnologia traduzidos em conforto e beleza



# ESTEBAN

Na cidade ou na estrada  
uma marca de qualidade  
em bancos para o  
transporte coletivo

- Design ergonômico
- Fabricado com qualidade
- Fácil manutenção

[www.indesteban.com](http://www.indesteban.com)

URBAN 90

BR 2001-SOFT

ESTEBAN DO BRASIL LTDA.

Rua Manoel Nunes da Costa, 290 - Vila Galvão

GEP 12286-300 - Caçapava - SP

Tel: 55 (12) 252-8322 / Fax: 55 (12) 252-8299

E-mail: [comeb@iconet.com.br](mailto:comeb@iconet.com.br)

site na internet a relação dos condutores e empresas cadastradas no sistema de trânsito da cidade, pelo nome ou pela placa dos veículos. Assim, os pais podem consultar se o veículo que transporta seus filhos está autorizado a operar o serviço.

“No passado, quem trabalhava com transporte escolar pensava apenas no dinheiro, em encher o veículo com o maior número de crianças possível. Hoje, a preocupação com a segurança e a qualidade no transporte é muito maior”, diz a presidente do Simetesp.

Há, evidentemente, percalços no caminho. O índice de inadimplência enfrentado por quem trabalha no transporte escolar bate nos 20%, mas já foi bem maior. A presidente do sindicato conta que a situação melhorou sensivelmente depois de 1995, quando passou a ser proibida a cobrança de matrícula e dos meses em que a criança está em férias. A maioria dos contratos é feita na forma de anuidades, que podem ser quitadas de forma integral ou parceladas em até 12 vezes, dependendo da musculatura financeira de quem contrata o serviço.

**CUSTO VARIÁVEL** – Embora o sindicato sugira preços um pouco maiores, a média de pagamento mensal varia entre R\$ 40 a R\$ 80,00 na capital de São Paulo e entre R\$ 40,00 a R\$ 95,00 no interior do estado. Há, evidentemente, preços bem mais salgados, de até

## São Paulo já transporta 50 mil alunos gratuitamente

O decreto municipal nº 41.391, de novembro de 2001, criou a idéia de transporte escolar gratuito, mas não houve tempo hábil de realizar as licitações e formalizar a contratação dos vencedores da concorrência pública antes do início deste ano letivo. O jeito, então, foi recorrer a contratações em caráter emergencial, que vigorariam no primeiro semestre. De início, foram utilizados 427 veículos e atendidas 25 mil crianças, mas a meta é chegar, até o final de 2002, a 100 mil usuários do serviço.

“O processo de licitação é demorado, mas até o final os contratos emergenciais serão substituídos pelos licitados”, disse Walter Kufel, diretor do Departamento de Transportes Públicos (DTP), da Secretaria Municipal de Educação. A previsão era de que nova licitação ocorresse no fim de setembro, o que ampliaria o número de veículos incluídos no programa para 1,2 mil, elevando para 72 mil o

total de crianças atendidas – dos 25 mil alunos transportados no início do ano, o número já saltou para 50 mil. A estimativa citada por Kufel é de que são necessários 1,8 mil veículos para as 100 mil crianças projetadas. Hoje, 855 veículos são utilizados no programa, denominado Vai e Volta. O serviço funciona em parceria entre as Secretarias de Transporte e da Educação e tem verba de R\$ 72 milhões.

O governo federal criou, em junho de 1995, o Programa Nacional de Transporte Escolar, ligado ao Ministério da Educação. Sob o programa os municípios e organizações não-governamentais têm assistência financeira para a compra de veículos novos que serão utilizados, exclusivamente, no transporte de alunos das redes pública estadual e municipal. Um dos maiores objetivos do ministério é levar à escola alunos que moram na zona rural e enfrentam maiores dificuldades para freqüentar as aulas.

R\$ 350,00, mas que oferecem serviço mais completo, como monitores treinados e até seguro.

Algumas escolas da rede privada contratam transportadores e os colocam à disposição dos pais. Outras dispõem de

frota própria, que as permite cuidar do serviço mais de perto. O Colégio Dante Alighieri, em São Paulo, tem uma frota de 34 ônibus que conta com sistema de rastreamento por satélite para monitorar os veículos durante o trajeto. Com o mo-

torista viaja um inspetor de aluno para acompanhar as crianças. Todos os ônibus são equipados com TV e vídeo. O trabalho visa ampliar a segurança dos alunos e faz parte de uma estratégia que dispõe ainda, na escola, de 70 câmeras – outras 12 estão em instalação –, 110 rádios intercomunicadores, 12 vigilantes externos, quatro vigias noturnos e 100 inspetores de alunos.

Na capital mineira, a BHTrans, que monitora o transporte de alunos da rede pública, oferece um serviço que permite a escolha, pela internet, do melhor itinerário no caminho de ida e volta da escola. No site [www.bhtrans.pbh.gov.br](http://www.bhtrans.pbh.gov.br) os pais digitam o nome da escola onde os filhos estão matriculados e o bairro em que residem. O sistema cruza os dados e informa qual alternativa se encaixa em sua rotina.



Ônibus do colégio Dante Alighieri, com o nome invertido na frente, tem rastreamento para garantir a segurança dos alunos