

TECHNI
bus

TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

OTM www.revistatechbus.com.br
Ano 17 - Nº 60 - R\$ 15,00

9^o
Encontro das Empresas
de Fretamento e Turismo **FRESP**
17 A 19 DE OUTUBRO DE 2008

7^o **FETRANSRio**

12, 13 e 14 Novembro de 2008
Marina da Glória - RJ



VOLKSWAGEN APRESENTA NOVA LINHA DE CHASSIS V-TRONIC



NTU promove soluções
para mobilidade

Neobus faz parceria
para entrar no México

Mascarello mostra
GranVia reestilizado

As propostas para aprimorar
o transporte em São Paulo



Scania lança chassi
articulado 8x2 para operar em Curitiba

Nova geração de ônibus
Mercedes estréia no IAA 2008



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

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

www.vwcaminhoeseonibus.com.br



Imagem meramente ilustrativa.

Caminhões e Ônibus





SOLUÇÕES TRANSDATA: INTEROPERABILIDADE TOTAL

Sistemas de Transporte Rodoviário Transdata

- A solução TRANSDATA para transportes rodoviários está estruturada para ser integrada com os sistemas de vendas de passagens, emissão de cupom fiscal e softwares de gestão - ERP (estatística, fiscal, reservas, etc).
- Utiliza cartões contactless (VT, escolar, comum, etc), para emissão de cupom fiscal embarcado, estando o hardware preparado para interfaces com outros periféricos.
- Consulte nossas soluções em ITS - Sistemas Inteligentes de Transporte.

Campinas: Av. Benedito de Campos, 737
Jardim do Trevo Fone: 19 3515.1100
Brasília: SD/SUL Bloco A/J - Centro Comercial Boulevard
Sobrelojas 17 e 19 - Fone: 61 3223.0120
www.transdatasmart.com.br



TECNOLOGIA É A NOSSA ARTE

Mobilidade e palanque

Nunca uma campanha eleitoral para escolha de dirigentes municipais teve tanto foco em transporte como agora. A explosiva venda de carros, que chegará a 3,5 milhões de unidades neste ano, certamente ajudou a incendiar o debate em torno da mobilidade.

Automóveis aumentam em quantidade, mas as ruas, as avenidas, continuam rigorosamente as mesmas, sem avanços. Como resultado, os congestionamentos se tornam rotina, não apenas nas megalópoles, mas também em cidades de menor porte. Diante de um tema tão atual e relevante, chovem promessas de campanha para melhorar as condições da mobilidade.

Candidato em campanha costuma ser sabichão. No palanque, ele diz ter solução para tudo e saber onde está a chave do cofre. Como resultado, as promessas proliferam. Elas vão desde estatizar as empresas de ônibus, aumentar a extensão dos corredores exclusivos para ônibus, ampliar a construção de linhas de trens e metrô até criar pistas segregadas para bicicletas e patins.

O fato é um só: o crescimento econômico é um bom desafio. Abre empregos, gera atividade, renda, consumo, necessidade de ir e vir, enfim, irriga o tecido da sociedade de recursos e gera confiança no futuro. O Brasil precisa crescer, como está ocorrendo, para abrir oportunidades de progresso à população.

Se o Brasil precisa e torce em favor do desenvolvimento, o País é também partidário do progresso no campo da mobilidade e, para tal, apóia propostas sérias, inteligentes e, principalmente, que possam ser cumpridas, como tal, que caibam dentro da realidade.

O que o brasileiro não tolera mais é promessa vazia que se realiza apenas em cima de palanque.

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETARIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
maripenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

MARKETING

Maira de Castro
maira@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecrbeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Raimundo de Oliveira

raimundo.oliveira@otmeditora.com.br

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alessandra Amadei

alessandra@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana

fontal@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin

Joao Mano

Tel.: (41) 3027-5565

spala@spalamkt.com.br

Tiragem

9.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 120,00 (seis edições e quatro Anuários).

Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

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

A edição circula no mês subsequente ao de capa



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 705 Campo Belo

CEP 04604-006 - São Paulo, SP

Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

www.revistatechnibus.com.br

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



www.anatec.org.br

SUMÁRIO

TECNOLOGIA

Montadora apresenta nova linha de chassis de ônibus Volkbus V-Tronic, equipados com câmbio sem alavanca de mudança de marchas e sem pedal de embreagem **8**

SCANIA

O maior ônibus urbano articulado brasileiro, com capacidade para transportar 186 passageiros, circulará na capital paranaense a partir de novembro **14**

VOLVO

Em pesquisa realizada pelas revistas Você S/A e Exame, da Editora Abril, a montadora paranaense sai na frente como a melhor empresa para se trabalhar no Brasil **18**

IAA

A maior feira mundial de veículos comerciais, que acontece na Alemanha no final de setembro, será palco de lançamentos e apresentara boas novidades para o segmento **20**

MERCEDES

O Programa Mercedes ServicePlus lança o pacote Basic service de manutenção, que vem na medida certa para pequenas empresas de transporte de carga e de ônibus **22**

RODOVIÁRIO

Operando em linhas nacionais e internacionais, a Pluma não se assusta com as intempéries do setor e prevê um crescimento de 8% a 10% em 2008 **24**

NEGÓCIOS

Através da joint venture formada com a empresa Navistar para produzir ônibus no México, a Neobus abre caminho para os mercados norte-americano e canadense **26**

REESTILIZAÇÃO

Para acompanhar as exigências do mercado de ônibus urbanos, a Mascarello reformulou o design do GranVia e incorporou ao modelo novo sistema de iluminação interna **28**

VOLARE

A montadora gaúcha quer ultrapassar a meta estabelecida para 2008 de comercializar 4.500 microônibus, volume que já representaria expansão de 36% **30**

SEMINÁRIO NTU

A importância de instituir uma política nacional de estímulo ao transporte urbano esteve no centro dos debates durante o Seminário Nacional da NTU **32**

FRETAMENTO

O 9º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo discutirá temas relevantes como a necessidade de criar cursos específicos para o segmento **40**

COMPONENTES

A fabricante alemã de componentes automotores ZF anuncia investimentos de R\$ 753 milhões no Brasil para implantar uma nova fábrica e aumentar a produção local **42**

INOVAÇÃO

Inovar comercialmente é trazer algo de novo para dentro da empresa, de modo que provoque renovação no que era antigo, diz artigo de Roberto Sganzerla **44**

URBANO

Pesquisa realizada pela NTU revela que a bilhetagem eletrônica já é uma realidade em mais da metade das cidades brasileiras com mais de 100 mil habitantes **46**

ITRANS

Cidades brasileiras de porte médio carecem de estrutura viária adequada para ônibus e de políticas de renovação de frotas, segundo pesquisa feita pelo instituto **50**

MOBILIDADE URBANA

Soluções para a situação caótica do trânsito na cidade de São Paulo é o que não faltam nas propostas apresentadas pelos candidatos a prefeito do município **52**

PESQUISA ORIGEM-DESTINO

Depois de perderem o posto para o transporte individual no início desta década, os transportes coletivos de São Paulo retomam a dianteira na preferência da população **54**

METROFERROVIÁRIO

A realização da Copa do Mundo de 2014 no Brasil será elemento de motivação para novos investimentos em infra-estrutura de transporte público urbano **58**

PNEUS

Com 30 anos de experiência na área de pneumáticos, o gaúcho Jorge Cousseau criou um conjunto de dez mandamentos para o uso inteligente dos pneus **64**

MOTORES

Cummins do Brasil planeja aumentar a capacidade de produção de 91 mil motores diesel que pretende fabricar este ano para 110 mil unidades entre 2011 e 2012 **66**

SEÇÕES

Editorial **5**

Panorama **56**

Custos Operacionais **62**

CURSOS TÉCNICOS, FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS.

A Editora OTM oferece três grandes oportunidades para todos profissionais da área de transporte. Os cursos, **Cálculo de Custos Operacionais para Frotas de Veículos**, **Logística na Manutenção de Frotas de Veículos** e **Planejamento na Formação de Frotas de Veículos** são ferramentas indispensáveis para empresários, gerentes e outros profissionais envolvidos na gestão, operação e manutenção de frotas que buscam aumentar sua competitividade e lucros de suas empresas.

10 de Dezembro de 2008

CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS PARA FROTAS DE VEÍCULOS

Este curso irá preparar e capacitar os participantes para que possam calcular e administrar de forma eficaz os custos operacionais, buscando aumentar a competitividade e os lucros da empresa.

Programa

1. Custos Operacionais de Veículos
 - 1.1 - Classificação dos custos
 - 1.2 - Método de cálculo para custos fixos
 - 1.3 - Método de cálculo para custos variáveis
 - 1.4 - Administração dos custos operacionais
 - 1.5 - Fatores que influenciam na variação dos custos
 - 1.6 - Planilhas de cálculo de custos operacionais de veículos
 - 1.7 - Sistemas de controle, relatórios gerenciais
2. - Apresentação de software para cálculo de custos operacionais.

Nota: Os participantes deverão trazer calculadora para execução de exercícios.

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

| | | |
|---------|--------------|---------------|
| Agenda: | Início | 8h30 |
| | Coffee Break | 10h00 - 10h15 |
| | Almoço | 12h00 - 13h00 |
| | Coffee break | 15h30 - 15h45 |
| | Término | 17h30 |

11 de Dezembro de 2008

LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Manutenção de frota de veículos**
 - 1.1 - Definição de manutenção e objetivos de um plano de manutenção
 - 1.2 - Sistema de manutenção
 - 1.2.1 - Manutenção de operação
 - 1.2.2 - Manutenção preventiva, corretiva, reforma geral
 - 1.3 - Diretrizes de um plano de manutenção
2. - **Oficinas de manutenção**
 - 2.1 - Manutenção terceirizada
 - 2.2 - Manutenção própria - aspectos relevantes
 - 2.3 - Análise comparativa entre alternativas
3. - **Balanceamento econômico do sistema de manutenção**
4. - **Custos de oficinas de manutenção**
5. - **Dimensionamento de pessoal operacional de oficina.**

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

| | | |
|---------|--------------|---------------|
| Agenda: | Início | 8h30 |
| | Coffee Break | 10h00 - 10h15 |
| | Almoço | 12h00 - 13h00 |
| | Coffee break | 15h30 - 15h45 |
| | Término | 17h30 |

12 de Dezembro de 2008

PLANEJAMENTO NA FORMAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Planejamento de frota**
 - 1.1 - Política de renovação de frota
 - 1.1.1 - Aspectos teóricos/conceituais de modelo
 - 1.1.2 - Aspectos metodológicos
 - 1.1.3 - Aspectos operacionais
 - 1.1.4 - Aplicação prática de modelo
 2. - Dimensionamento de frota
 3. - Adequação de frota
 4. - Frota própria x frota contratada

Valor da inscrição: R\$ 360,00

| | | |
|---------|--------------|---------------|
| Agenda: | Início | 8h30 |
| | Coffee Break | 10h00 - 10h15 |
| | Almoço | 12h00 - 13h00 |
| | Coffee break | 15h30 - 15h45 |
| | Término | 17h30 |

(estão inclusos nos valores das inscrições, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)

O Instrutor:



Eng. 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 5 anos) 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.

Público:

Empresários, gerentes, supervisores, encarregados e demais profissionais envolvidos com a gestão, operação e manutenção de frotas de veículos.

Local:



Travel Inn Ibirapuera
Av. Borges Lagoa, 1.209 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 5080.8600

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

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



Volkswagen apresenta nova linha de chassis V-Tronic

Com nova caixa de câmbio, montadora entende que achou a solução para melhorar o conforto dos motoristas sem aumentar o custo operacional para os frotistas.

É bem antiga a discussão sobre qual é a melhor caixa de câmbio para equipar ônibus urbano. É melhor a manual? Ou é a automática?

A preferência do frotista, seja por questão de preço ou desconhecimento sobre a automática, acaba recaindo na transmissão mecânica.

A Volkswagen, vice-líder em ônibus, decidiu, junto com a ZF, oferecer uma caixa,

digamos, intermediária. Funciona como se fosse automática. Para o motorista, não tem pedal de embreagem, nem alavanca de mudança. Para o frotista, garante a montadora, "as operações de manutenção são as mesmas de uma caixa de câmbio mecânica".

A Volkswagen passou a oferecer para grandes centros urbanos a linha de chassis de ônibus Volksbus V-Tronic. A

montadora garante que é a primeira a oferecer de fábrica veículos equipados com câmbio de acionamento mecânico, mas sem alavanca de mudança de marchas e sem o pedal de embreagem.

O ônibus com caixa V-Tronic é uma resposta de conforto para atender especificidades da demanda do sistema coletivo.

A Volkswagen cita o caso da maior cidade do Brasil, São Paulo, onde a velocidade



Testes com a caixa V-Tronic envolveram várias cidades brasileiras, entre elas Curitiba

média dos veículos caiu de 25 km por hora em 1998 para 17 km por hora atualmente.

Tal situação tem como origem principal uma expansão de frota de carros (três vezes maior que a população) não acompanhada por obras de infra-estrutura.

A menor velocidade dos veículos resultou em pelo menos dois fatos negativos que comprometeram o sistema de transporte por ônibus: aumento de custo operacional e queda no volume de passageiros.

Além dos custos, o estresse do motorista foi agravado. Isso para uma profissão já reconhecida como uma das mais estressantes. O motorista em uma jornada troca de marchas até 3 mil vezes. Isso reduz produtividade e causa doenças. "Em 35% desses profissionais as trocas constantes de marchas causam bursite, tendinite ou foco de dores na região dos ombros, especialmente o direito", informa a Volkswagen, valendo-se de estudos sobre o caso.

MANUAL OU AUTOMÁTICA: Em ambiente de perda de receita é difícil a recepção de soluções - mesmo que elas tragam aumento de produtividade e redução de custos. A caixa automática clássica estaria



enquadrada como uma dessas soluções sugeridas aos frotistas de ônibus urbanos e não adotadas. Embora possa reduzir alguns custos operacionais e o estresse do motorista, a caixa automática clássica tem o inconveniente do maior custo inicial em relação à caixa manual.

A Volkswagen diz que encontrou a solução ao aliar as características positivas de cada uma das tecnologias de câmbio disponíveis no mercado. Então, em parceria com a ZF Transmissões, desenvolveu os modelos Volksbus VW 17.230 EOD V-Tronic e VW 17.260 EOT V-Tronic com caixa de câmbio mecânica convencional (sis-

Menos estresse para o motorista

A melhor tecnologia para o passageiro e tripulação nem sempre é a mais conveniente para o bolso do frotista. Vai daí que o avanço tecnológico nem sempre anda de ônibus.

O caso da caixa automática é clássica. Por dispensar a troca de marchas, é indicada para reduzir o estresse do motorista, que, como se sabe, com caixa manual, chega a trocar 3 mil vezes de marcha por jornada.

O dilema do frotista é que a planilha não remunera o custo maior já que a caixa automática encarece o chassi, provoca maior consumo de diesel e sua manutenção exige utilização dos postos de serviços. Diante disso, o frotista tende a

não adotar a caixa automática, mesmo sabendo que ela trará conforto ao motorista e passageiros.

A caixa manual - que entra e sai ano é utilizada pela esmagadora maioria das frotas urbanas - acaba sendo a preferida. E por que? "Sua configuração é simples, de amplo domínio dos mecânicos que trabalham com veículos comerciais. E seu consumo de combustível é menor que os modelos equipados com câmbio automático", interpreta a Volkswagen, que acrescenta. A caixa manual tem inconvenientes: traz maior custo operacional com embreagem e freio e agrava a condição de trabalho do motorista pela troca excessiva de marchas.

A Volkswagen, com o lançamento do V-

Tronic, diz ter encontrado a solução para a um só tempo aliviar os custos dos frotistas e o estresse dos motoristas. A montadora destaca que nos veículos V-Tronic há mudança de comportamento dos motoristas. "Com trocas de marchas eletronicamente gerenciadas, há padronização na forma de dirigir dos diferentes condutores, tornando irrelevante o fato de um motorista ser mais experiente ou dirigir de forma mais 'leve'". Outra constatação destacada pela montadora - com o V-Tronic é "menor a probabilidade de acidentes, pois o motorista só pode dirigir de forma não agressiva, seja pela redução da fadiga ou pela forma como as mudanças de marchas são gerenciadas".

A frota de testes também passou por Recife, a capital pernambucana



tema com engrenagens) e embreagem convencional "de baixo custo de reposição, mas sem alavanca de mudança de marchas e sem o pedal de embreagem", garante a montadora, que acrescenta. "O consumo de combustível é próximo do modelo com câmbio manual, e o motorista dirige com segurança, sem tirar as mãos do volante".

A Volkswagen informa que o "o sistema controla as mudanças de marcha de acordo com a condição de peso do veículo, inclinação do piso, posição do pedal do acelerador e acionamento da embreagem - tudo eletronicamente". Tais atributos, ainda de acordo com a montadora, "maximiza a vida útil dos elementos internos da caixa de câmbio e da embreagem, e quando o freio de serviço é acionado, o sistema passa a re-

duzir as marchas, auxiliando no processo de frenagem e economizando as lonas de freio". Ainda segundo a Volkswagen o sistema também controla o "uso abusivo da embreagem e sua durabilidade, 'educando' o motorista na sua utilização".

Para a Volkswagen outra vantagem do câmbio V-Tronic é a simplicidade de manutenções e reparos. "Consertos das partes mecânicas são os mesmos de uma caixa de mudanças mecânica convencional".

A montadora não fornece números, mas indica que o sistema V-Tronic, pelo conjunto de atributos, traz "economia nos gastos com óleo diesel e peças de reposição".

TESTE NO BRASIL – A Volkswagen levou os ônibus com tecnologia V-Tronic para várias cidades do País. Uma frota com dez

ônibus Volksbus V-Tronic enfrentou desde o calor extremado de Recife até o agudo frio de Curitiba. Os veículos também foram submetidos aos severos congestionamentos de São Paulo e ao relevo exigente de Belo Horizonte.

A Volkswagen Caminhões e Ônibus, no mercado de ônibus desde 1993, diz que o resultado final foi materializado no lançamento oficial dos chassis VW 17.230 EOD V-Tronic e VW 17.260 EOT V-Tronic. "Os novos modelos são produzidos pela moderna fábrica de Resende, que para atender às demandas dos mercados aquecidos de caminhões e ônibus, está aumentando sua capacidade, com um terceiro turno de produção que lhe permitirá atingir a marca diária de 300 veículos montados no início de 2009", conclui a montadora. ■

PNEUS, O SEGUNDO MAIOR CUSTO DE UMA FROTA.

SUA CORRETA ADMINISTRAÇÃO FAZ A DIFERENÇA.

06 e 07 de Novembro de 2008

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.

INCompany

O curso "Gestão de Pneus para Frota de Veículos" faz parte do projeto InCompany. 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

A AGENDA

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

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 500,00

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 LOCAL



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

O INSTRUTOR



Antônio Carlos Pereira - Administrador de Empresas, formado pela Faculdade de Administração Paulista de Ensino e Pesquisa - FAPEP; Pós Graduação em Gestão de Pessoas, pela Fundação Getúlio Vargas - FGV; Especialista em treinamento gerencial na área de transportes, com ênfase na gestão técnica de pneus, com mais de vinte anos de experiência; atua como Gerente de Treinamento para o Mercosul na Bandag do Brasil; Instrutor e Consultor em nível nacional de empresas públicas e privadas; Ministra cursos sobre gerenciamento de pneus para frotas desde 1985.

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.

Dados do Realizador:
OTM Editora Ltda. - Responsável pelas revistas Transporte Moderno

e Technibus.
Av. Vereador José Diniz, 3.300
Cj. 707 - Campo Belo
CEP 04604-006
São Paulo - SP
CNPJ. 02.671.890/0001-99
PABX (11) 5096.8104
0800.7028104
e-mail:
sabrina@otmeditora.com.br

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

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



VW cria terceiro turno e aumenta a produção

Para atender a demanda aquecida, empresa amplia regime de operação e acelera os investimentos para fortalecer a gama de produtos

A Volkswagen, vice-líder em caminhões e ônibus, perto de completar 30 anos de operação em caminhões e há 15 anos com ônibus em seu portfólio de produtos, apresentou formalmente no último 15 de setembro medidas importantes para o futuro da fábrica de Resende (RJ).

Uma dessas medidas é o Centro Logístico, em construção ao lado da fábrica. Quando estiver em operação, em março de 2009, permitirá mais agilidade ao processo produtivo.

Outra novidade é a adoção do terceiro turno na unidade de Resende, o que permitirá, também em 2009, uma produção de 300 veículos por dia — com mix de 80% de caminhões e 20% de chassis para ônibus.

A fábrica de Resende tem crescido intensamente para acompanhar a demanda aquecida especialmente do mercado inter-

no. A produção cresceu substancialmente ano passado quando a Volkswagen, em dois turnos, esticou seguidos finais de semana e feriados. A cadência de produção tem dado vários saltos - chegou a 200 veículos por dia, subiu para 240 unidades e deverá chegar a 300 veículos diários no início de 2009 com a adoção do terceiro turno.

O aumento de produção e as contratações integram programa de novo ciclo de investimentos de R\$ 1 bilhão da montadora.

O investimento, segundo a montadora, será canalizado para várias áreas: desenvolvimento de novas motorizações para caminhões e ônibus, criação de linhas de produtos em 'nichos ainda não explorados', novos modelos e aplicações na linha atual, e pesquisa de fontes alternativas de combustíveis.

Resende foi inaugurada na segunda metade dos anos 90. É uma das fabricas

mais modernas do mundo por incorporar o conceito de consórcio modular, sistema que traz os fornecedores para dentro da casa como participantes efetivos da montagem dos veículos.

Antes de Resende a Volkswagen esteve em duas fábricas no Brasil. A primeira foi em São Bernardo do Campo, onde ocupou as antigas instalações da empresa que comprou, a Chrysler. Na associação com, a Ford, em meados dos anos 80, que resultou na Autolatina, a unidade de caminhões de São Bernardo mudou para o bairro paulistano do Ipiranga, antiga instalação da Ford Caminhões. Nesse espaço, VW e Ford passaram a dividir o mesmo teto. Com o fim da Autolatina, a VW mudou para a nova fábrica de Resende e a Ford passou a ocupar uma unidade específica para caminhões criada em São Bernardo do Campo. ■

O PALCO DAS GRANDES PREMIAÇÕES JÁ ESTÁ MONTADO

Dia 25 de Novembro de 2008



Hotel Unique

Av. Brig. Luís Antonio, 4.700
São Paulo | SP

Maiores & Melhores
21
anos
DO TRANSPORTE E LOGÍSTICA

Maiores & Melhores | Edição DO TRANSPORTE E LOGÍSTICA 2008

Consagrada como uma das mais importantes premiações do setor, **Maiores & Melhores do Transporte e Logística** ganha em 2008 uma nova dimensão ao reunir, em um só local, representantes de todos os modais de transporte, indústrias e empresas ligadas ao comércio exterior.

Respalhada pelas publicações da OTM Editora, que amplia seu leque com a aquisição da Global – revista especializada em logística e comércio exterior –, **Maiores e Melhores do Transporte e Logística**, além de premiar as empresas que se destacaram em 2007, se firma como um evento de caráter multimodal.

Segmentos premiados:

Aéreo de Carga, Aéreo de Passageiros, Ferroviário de Carga, Ferroviário de Passageiros, Marítimo e Fluvial, Rodoviário de Carga, Operadores Logísticos, Rodoviário de Passageiros, Fretamento e Turismo, Metropolitano de Passageiros, Prestadores de Serviços e Indústria

Associe sua marca ao evento "Maiores & Melhores" e garanta visibilidade e retorno institucional para seus produtos e serviços.

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



O super articulado

Com capacidade para transportar 186 passageiros, o novo ônibus urbano articulado Scania K-310 8x2/2 entrará em circulação no sistema de transporte coletivo de Curitiba (PR) a partir de novembro

Sonia Crespo

O maior ônibus articulado brasileiro entrará em circulação no sistema de transporte coletivo de Curitiba (PR) dentro de dois meses, quando for inaugurada a Linha Verde — uma extensão do conhecido sistema de canaletas para transporte urbano da capital paranaense. Ideal para operar nesses corredores, o K-310 8x2/2 da Scania chega ao mercado com um grande diferencial: a capacidade para 186 passageiros, número 11% superior ao do tradicional modelo articulado K-310 6x2 produzido pela montadora, que acomoda até 168 passageiros. O lançamento é resultado de um projeto desenvolvido a pedido da empresa gestora do transporte coletivo da capital paranaense, a Urbanização de Curitiba (Urbs), que solicitou aos grandes fabricantes nacionais a criação de um veículo que tivesse a mesma estrutura do articulado, mas que transportasse um número superior de passageiros. "O chassi articulado tradicional está concebido para veículos que configuram até 18 metros de comprimento, com a carroceria. O nosso 8x2 traz um padrão de chassi que permite ao veículo chegar aos 20,3 metros quando encarroçado", explica o gerente de Negócios de Vendas de Ônibus da Scania, Eduardo Monteiro. Com as modificações, o custo do K-310 8x2 será 15% superior em relação ao do modelo articulado padrão.

A concepção do novo ônibus tomou como base o articulado 6x2 fabricado pela montadora, adianta o executivo. Como o novo K-310 8x2 transportará um peso maior, a equipe de engenharia da Scania optou por acrescentar um eixo adicional ao rodado traseiro, para que fossem mantidas as condições de carga e de frenagem e, ao mesmo tempo, fossem preservadas as condições de segurança que um veículo dessa natureza requer. Outras modificações técnicas adotadas para facilitar a dirigibilidade do ônibus são um radiador adicional na caixa de câmbio e a incorporação de mais um par de freios. A versão 8x2 traz o motor DC9 21 de 310 cv de potência, com injeção direta e equipado com turbo e intercooler, de configuração traseira, que é mais adequada ao padrão do veículo, pois permite uma melhor manutenção e proporciona maior isolamento acústico e ventilação, comenta Monteiro. Com o novo ônibus, a Scania consolida sua marca no sistema de transporte da capital paranaense, para a qual fornece ônibus urbanos há cerca de três anos.

Serão seis os articulados 8x2 que estarão no novo corredor. Curitiba é considerada uma cidade modelo em soluções para o transporte urbano, com pistas exclusivas para a circulação de ônibus e plataformas de embarque especiais. A Linha Ver-



de poderá comportar um tráfego de 100 mil veículos por dia e sua primeira etapa, que terá 9,4 quilômetros de extensão, cortará dez bairros da capital. A expansão do sistema ampliará em 25% a extensão das canaletas dos ônibus expressos, de 72 para 90 quilômetros.

O chassi 8x2 articulado da Scania mede 16,7 metros. Depois de encarroçado, o ônibus poderá chegar a 20,3 metros de comprimento. As primeiras seis unidades do modelo serão encarroçadas pela Marcopolo, mas Eduardo Monteiro adianta



- Seis articulados Scania K-310 8x2, com 20,3 metros de comprimento e capacidade para transporte 186 passageiros vão estrear no novo corredor de Curitiba.

que a Busscar também dispõe de uma carroceria pronta para este chassi. A capacidade de carga máxima do veículo é de 34.500 quilos, sendo 7.500 quilos no eixo dianteiro, 9.500 quilos no eixo de apoio intermediário e 17 mil quilos nos eixos traseiros. Apenas para comparação, na versão de chassi 6x2 articulado, o peso máximo admissível é de 25.000 quilos.

MAIS URBANOS – A exemplo de todos os fabricantes nacionais de chassis para ônibus, a Scania também vem se beneficiando

do crescimento das vendas domésticas de veículos para o segmento urbano nos últimos 12 meses. A montadora encerrou o ano de 2007 com a comercialização de 50 chassis dos ônibus K-230 4x2, K-270 (15 metros) e K-310 6x2. "Estamos em processo de crescimento nas vendas e, para este ano, planejamos comercializar até 160 chassis, incluindo as unidades do articulado 8x2", prevê Monteiro, apostando ainda no incremento de exportações do novo articulado para importantes sistemas de corredores de transporte urba-

no da América Latina, como o Transmilênio, em Bogotá, na Colômbia, entre outros. Em virtude das características dos ônibus da marca – a maioria tem piso baixo e motor traseiro – Monteiro revela que os melhores mercados do Brasil ainda são as cidades que dispõem de sistemas de corredores exclusivos, como São Paulo (SP), Curitiba (PR), Rio de Janeiro (RJ), Belo Horizonte (BH) e Porto Alegre (RS), e aponta como potenciais compradores os sistemas de Fortaleza (CE) e Goiânia (GO). ■



produtos



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

Acesse www.irizar.com.br e conheça nossa seção de produtos,
representantes de vendas e assistência técnica em todo Brasil e exterior.

Eleita pelas revistas Você S/A e Exame,
como uma das 150 melhores empresas
para se trabalhar no Brasil.

Obrigado a todos que fazem parte do
nosso dia-a-dia e são responsáveis pelo
nosso sucesso em modelo de gestão.



Volvo do Brasil: a melhor para se trabalhar

Guia da Editora Abril analisou 550 empresas brasileiras para concluir que a montadora sediada em Curitiba é a preferida pelos funcionários e apresenta as mais adequadas condições de trabalho

Márcia Pinna Raspanti

A Volvo foi escolhida como a melhor empresa para se trabalhar no Brasil em pesquisa realizada pelas revistas *Você S/A* e *Exame*, da Editora Abril. Foram avaliadas 550 empresas dos mais diversos setores da economia, que se inscreveram espontaneamente para o processo de seleção. O guia *Melhores Empresas para Trabalhar* existe há doze anos e analisa diversos aspectos das participantes como saúde, remuneração, ambiente de trabalho e treinamento.

A multinacional sueca ficou em quinto lugar no ano passado. Segundo Carlos Morassutti, diretor de Recursos Humanos e Assuntos Corporativos da Volvo, o prêmio é um indicador importante de que a empresa está no caminho certo no que se refere aos funcionários. "Ficamos muito orgulhosos. Acredito, porém, que o mais importante é conseguirmos o reconhecimento externo de nossos esforços, o que nos mostra que as nossas ações estão na direção correta", afirma.

Para Morassutti, a empresa foi apontada como a melhor para se trabalhar devido ao ambiente saudável e democrático que impera na Volvo. "Conseguimos implementar um clima democrático e pautado pelo diálogo. E, é claro, acompanhado de um pacote de benefícios, remuneração adequada e um leque de oportunidades, inclusive em outros países", acrescenta.

Outro fator importante, de acordo com o executivo, é o incentivo à formação pro-



Na Volvo há um clima democrático e pautado pelo diálogo, acompanhado de um pacote de benefícios, remuneração adequada e um leque de oportunidades, informa a empresa

fissional e à qualificação. "Além do treinamento em si, as pessoas são estimuladas a se dedicar a cursos universitários ou de línguas estrangeiras. O funcionário consegue enxergar que terá futuro na empresa ou mesmo fora dela".

A Volvo possui importantes ferramentas de desenvolvimento para formar seus profissionais. Graças ao Plano de Desenvolvimento Pessoal (PDP), cada funcionário pode dizer em que cargo e área pretende estar daqui a dez anos. Pelo Personal Business Plan (PBP) são definidas metas individuais para cada ano, tudo em consenso com o chefe, e os objetivos são alinhados às metas da empresa.

As oportunidades de crescimento são concretas. Em 2007, cerca de 27% dos profissionais tiveram promoção lateral – para outras áreas. É claro que existem grandes desafios para conquistar mais espaço na companhia. Para passar do nível operacional ao técnico, por exemplo, é preciso dominar dois idiomas (o inglês e o espanhol). E a concorrência é

alta, chegando a 20 candidatos para uma vaga. A Volvo possui programas definidos de aprimoramento, que contam com subsídios de 50% para educação, parcerias com instituições de ensino, como a Fundação Dom Cabral, de Minas Gerais e MBA de gestão de pessoas

Morassutti também acredita que pertencer a um grande grupo como a Volvo dá maior segurança aos funcionários. "O grupo tem valores sólidos e acho que todos nós temos orgulho de estar sob este grande guarda-chuva que é a Volvo", afirmou.

As equipes são autogerenciáveis e a avaliação do clima é acompanhada anualmente pela matriz, em Gotemburgo, na Suécia. Assim como na pesquisa interna, a nota do guia é alta para este aspecto. O índice que revela a identidade e o orgulho de trabalhar na empresa, por exemplo, re-



Morassutti: "Todos nós temos orgulho de estar sob este grande guarda-chuva que é a Volvo"

cebeu nota 97. A política de relacionamento, chamada Volvo Way, é acompanhada de perto pelo departamento de RH.

Para garantir a boa saúde dos funcionários, a empresa oferece uma equipe médica com diferentes especialistas, em tempo integral, além de um excelente plano de saúde e odontológico, auxílio de 70% na compra de medicamentos, óculos de grau e lentes de contato, e programas de combate ao tabagismo e ao estresse. O item saúde foi um dos destaques da avaliação da Volvo.

Encontro debate acidentes no transporte de cargas

A edição 2008 do Fórum Volvo de Segurança no Trânsito, realizado em 4 de setembro, em São Paulo, discutiu como a segurança pode melhorar a imagem do transporte rodoviário de cargas. O evento já se tornou tradição no setor e reúne especialistas, transportadores e representantes das organizações nacionais e internacionais ligadas ao segmento rodoviário.

O tema deste ano se torna ainda mais pertinente em virtude das tristes estatísticas brasileiras. No Brasil, ocorrem 91 mil acidentes por ano, envolvendo veículos de carga. O saldo deste número alarmante é a morte de 12 mil pessoas, sendo que 4 mil delas são motoristas de caminhão.

Entre os convidados, Umberto Prietto, vice-secretário geral da União Interna-

cional de Transportes Rodoviários (IRU), foi um dos destaques. A IRU congrega mais de 180 entidades nacionais e internacionais de 70 países. O encontro também contou com a participação da American Trucking Associations (ATA), que representa o importante mercado dos Estados Unidos, país onde mais de 600 mil transportadoras geram uma receita anual de US\$ 623 bilhões em fretes.

O evento teve a presença ainda de Flávio Benatti, presidente da NTC & Logística; Sérgio Gomes, gerente de Planejamento Estratégico da Volvo do Brasil; e Irecê Andrade, diretora de operações do Grupo Júlio Simões. O Fórum de Segurança no Trânsito faz parte de uma série de ações que integram o Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST).

AUDITORIA – O processo de escolha das melhores empresas do guia Melhores Empresa para Trabalhar é bastante rigoroso e imparcial. A pesquisa ouve funcionários e executivos – escolhidos por um programa de computador para garantir a isenção – que respondem a um questionário. Depois, todas as empresas são visitadas por um grupo de quinze jornalistas, que verificam a veracidade das respostas.

A média final dada pelo guia a Volvo foi de 90,59, esta nota é o IFT (Índice de Felicidade no Trabalho). Outro quesito importante é o IQAT (Índice de Qualidade no Ambiente Trabalho), que mede a satisfação dos funcionários com a empresa. A Volvo se destacou na IQGP (Índice de Qualidade em Gestão de Pessoas), que foi mais alto em relação a 2007. ■

Estréia uma nova geração de ônibus Mercedes

Com foco em segurança, conforto e meio ambiente, a Daimler AG expõe 80 veículos em quatro estandes, na edição 2008 do Salão Internacional de Veículos Comerciais de Hanover – IAA, na Alemanha, de 25 de setembro ao dia 2 de outubro, que também contará com a participação de outras montadoras como Volkswagen Iveco e outras

Considerado o maior evento mundial do setor, o IAA será palco de lançamentos e apresentação de novidades para veículos comerciais das marcas Mercedes-Benz, Volkswagen, Iveco, Volvo, Scania, Fiat, Ford e General Motors entre outras montadoras.

Entre as atrações da Mercedes no IAA 2008 destacam-se a nova geração dos ônibus Mercedes-Benz Travego e o novo modelo top de linha da família ComfortClass 400 dos ônibus Setra. A atratividade da ComfortClass 400 é aumentada por um novo pacote opcional de conforto, que inclui itens como janelas laterais escuras, volante, alavanca de câmbio e painel em madeira ou combinação madeira/couro,

conexão para iPod e luzes delimitadoras externas. (Na área de transporte de carga, a empresa faz os lançamentos mundiais de novos modelos Actros para aplicações rodoviárias e fora-de-estrada; nova família de caminhões Mercedes-Benz Zetros para operações fora-de-estrada.)

A Daimler também expõe no evento sete veículos equipados com motores híbridos, que utilizam, de forma simultânea, dois tipos de energia: uma proveniente de derivados do petróleo e outra elétrica, fornecida por uma bateria recarregável. Estes modelos demonstram o conceito "Moldando o Transporte do Futuro", iniciativa da Daimler voltada ao desenvolvi-

mento de motores alternativos para veículos comerciais.

ESTREIA MUNDIAL – A nova geração do Mercedes-Benz Travego faz sua estréia mundial em Hanover. Essa família de ônibus premium, com carroceria high-deck, está disponível agora com Assistência de Frenagem Ativa. Este sistema entra em ação na iminência do perigo de colisão na traseira do veículo da frente. Depois de uma série de alertas, no estágio final, o sistema automaticamente inicia a aplicação total dos freios. Além disso, o Travego oferece o patenteado sistema de Proteção de Colisão Dianteira com módulo móvel do posto do motorista.

A nova geração do Travego traz mais novidades, como posto do motorista totalmente reprojetoado, sistema de suspensão independente nas rodas do eixo auxiliar para as versões com dois eixos na traseira e a inovadora transmissão automática opcional de 8 velocidades Mercedes-Benz GO 240-8 PowerShift. A partir de 2009, essa transmissão estará disponível também para o ônibus Mercedes-Benz Tourismo.

URBANOS E INTERMUNICIPAIS – Durante o IAA 2008, a Daimler apresenta diversas novidades para as famílias de ônibus urbanos e intermunicipais da mar-



A nova geração do Mercedes-Benz Travego possui agora Assistência de Frenagem Ativa

ca Mercedes-Benz. Este é o caso, por exemplo, do ônibus Integro, disponível agora com motores que atendem à norma de emissões EEV – Enhanced Environmentally Friendly Vehicles (Veículos Excepcionalmente Compatíveis com o Meio Ambiente).

Os ônibus articulados Citaro G e CapaCity já podem ser encomendados com um atrativo kit de design “Metro”, que inclui uma seção frontal em forma de flecha, painéis laterais no teto e rodas ocultas nos eixos traseiros, entre diversos outros elementos.

Especialmente inovador do ponto de vista técnico é o Citaro G BlueTec Híbrido, ônibus articulado com acionamento híbrido de série e motores nos cubos das rodas. Este veículo iniciará testes nos clientes no início de 2009.

Com relação ao segmento de miniônibus, a novidade da marca é o modelo Sprinter City 65, ônibus que oferece piso interno baixo, contando apenas com um degrau de acesso ao piso mais elevado da seção traseira.

SETRA COM FRENAGEM ATIVA – A Daimler AG apresenta no IAA 2008, inovações relacionadas à marca premium de ônibus Setra. As novidades estão concentradas no novo top de linha da Comfort-Class 400, o Setra S 419 GT-HD, de 15 metros de comprimento. Este ônibus de turismo de piso alto tem capacidade para 60 passageiros sentados.

A utilização de motores alternativos é outro importante foco da participação da Mercedes-Benz no IAA 2008. (Este é o caso da apresentação mundial do Axor BlueTec Híbrido, o primeiro caminhão para o transporte em médias e longas distâncias equipado com esse tipo de motorização.)

As vans da marca Mercedes-Benz também seguem o caminho do desenvolvimento de motorizações. O modelo Vito Blue-Efficiency apresenta novas tecnologias para motores convencionais. A transmis-



A Frenagem Ativa entra em ação na iminência de colisão com o veículo da frente

são de 6 velocidades e o pacote aerodinâmico, associados a uma série de medidas adicionais, permitem alcançar maior economia de combustível.

As novas tecnologias não são sonhos do futuro. Elas logo aparecerão como equipamentos de série ou opcionais. Como exemplo de um produto que já está pronto, a Mercedes-Benz apresenta, pela primeira vez, um motor híbrido para o Vito.

VANS SPRINTER, VITO E VIANO – Os clientes de vans Mercedes-Benz contam com novas opções de modelos e equipamentos que possibilitam uma redução de custos nas suas operações de transporte. No IAA 2008, essa flexibilidade de escolha está sendo apresentada por meio da exposição de vários veículos.

As novidades da linha Sprinter incluem a exposição de uma versão movida a gás natural, uma unidade equipada com tração integral eletrônica 4ETS e outra com o quadro do chassi rebaixado, esta última disponível agora em versão de peso bruto total (PBT) de 4,2 toneladas e com suspensão pneumática.

As famílias de vans Vito e Viano avançam por novas classes de peso. Agora, elas estão disponíveis em versões de até 3,2

toneladas e 3,05 toneladas de PBT, respectivamente. Como consequência, o cliente ganha um significativo aumento da capacidade de carga útil. Há também uma sensível melhoria em conforto, proporcionada pelo novo estilo dos bancos, tanto no Vito, como no Viano.

O exemplar conjunto de equipamentos de segurança das vans Vito, Viano e Sprinter foi novamente ampliado, incluindo agora luzes adaptativas de frenagem. No caso de uma parada de emergência, as luzes de freio piscam em vez de ficarem constantemente iluminadas, elevando o nível de alerta para os demais motoristas nas vias e estradas.

No IAA 2008 também está sendo apresentada a nova geração do TopClass 400 da Setra. Entre as principais inovações, destaca-se a introdução da Assistência de Frenagem Ativa juntamente com o já disponível sistema de Proteção de Colisão Dianteira com módulo móvel do posto do motorista.

Outro lançamento da Setra no evento é o modelo S 431 DT de piso duplo. Com novo posto do motorista, novo volante, iluminação ativa de curvas e sensor de luz e de chuva, o Setra S 431 DT inclui também componentes da nova versão da família TopClass 400. ■

Manutenção sob medida

Pequenos frotistas e profissionais autônomos agora contam com a nova modalidade de contrato de manutenção Basic Service, lançado pela Mercedes-Benz

Sonia Crespo

A Mercedes-Benz está ampliando sua oferta de contratos de manutenção do Programa Mercedes ServicePlus, que já incluía o tradicional pacote de serviços Full Service, criado em 2006 pela montadora para grandes frotistas. A nova versão, mais compacta, denominada Basic Service, vem na medida certa para atender pequenas empresas de transporte, com até quatro ônibus ou caminhões na frota. Com um custo fixo mensal, o novo serviço inclui todas as peças utilizadas nas revisões completas do veículo, além da mão-de-obra, lubrificantes, filtros de ar e de óleo e lubrificação do chassi. O período dos contratos poderá variar entre um e três anos.

De acordo com o diretor de Pós-Venda da Mercedes-Benz, Ari Carvalho, o serviço atende uma demanda atual de peque-

nas empresas e de autônomos, preocupados com o bom desempenho de seus veículos. "A partir da década de 80, o cliente teve uma mudança comportamental em relação à manutenção do veículo, que anteriormente era feita por ele mesmo. O objetivo da manutenção deixou de ser isolada e passou a ser avaliada dentro de um contexto de logística", explica. Ele diz ainda que hoje em dia, na hora da compra de um veículo, os clientes avaliam as características do veículo (tecnológicas, de design), mas também consideram os programas de manutenção que são oferecidos pelo fabricante. "O comprador não quer ter surpresas; quer que alguém acompanhe periodicamente o andamento das revisões e a manutenção do veículo", diz, lembrando que 48% dos contratos fecha-

dos pela Mercedes em 2007 foram também condição para a aquisição do veículo.

O Basic Service é um pacote de serviços de manutenção preventiva que representa 35% do custo total do pacote Full Service. Para o novo serviço a Mercedes aceita frotas sem limite de idade. O grande apelo do lançamento, segundo Carvalho, é fazer a manutenção preventiva para alcançar o melhor desempenho nas viagens. "O veículo será menos poluidor e mais adequado às exigências do mercado", comenta. O Basic Service abrange todas as revisões básicas e completas do veículo, incluindo óleos e filtros do motor e do câmbio, óleo do diferencial, filtro do secador de ar e lubrificação do chassi, além de outros itens. A previsão da montadora é de ter o dobro de contratos no Basic

O sucesso dos remanufaturados

A Mercedes-Benz vem registrando aumento nas vendas dos produtos da linha Renov, que se dedica à remanufatura de motores mecânicos e eletrônicos e de vários modelos de câmbios para caminhões e ônibus. "De 458 motores Renov comercializados durante o ano de 2004 saltamos hoje para uma média mensal de 400 unidades", diz Ari Carvalho, destacando que a ótima relação custo/benefício proporcionada aos clientes contribui para a maior rentabilidade dos seus negócios de transporte. Ele adianta que o preço de um motor remanufaturado é



de aproximadamente 55% do custo de um equipamento novo. No entanto, pela qualidade do serviço, é 30% mais caro que o da retífica. Os clientes também vêm demonstrando interesse pela linha de câmbios remanufaturados, que foi

lançada em 2006 e é formada hoje por 12 modelos para caminhões e ônibus. Entre janeiro e julho deste ano foram comercializados mais de 500 unidades.

Realizada com a aplicação de 100% de peças genuínas, a remanufatura Renov assegura a qualidade do produto da marca e também aumenta o seu valor de revenda. Outra vantagem para o cliente é que o equipamento usado serve como parte do pagamento da peça remanufaturada, que possui garantia de 12 meses e pode ser solicitada em qualquer revenda Mercedes-Benz do País.

Service em relação ao Full. "Hoje 50% do mercado é composto de empresas grandes e os outros 50% é de pequenas empresas", diz. Outra vantagem do Basic Service é que os clientes ganharão mais tempo para concentrar-se apenas em suas atividades de transporte, alcançando melhores resultados e maior rentabilidade em seus negócios, ao deixar as revisões dos seus veículos por conta das equipes especializadas dos concessionários. Para cada veículo haverá um custo fixo mensal específico, tendo como base a quilometragem percorrida, tipo de aplicação e região de operação, entre outras referências. Além disso, ao realizar as manutenções preventivas, o cliente assegura melhor desempenho e maior disponibilidade do seu caminhão ou ônibus para o trabalho e o veículo ganha maior vida útil, o que resulta em melhor valor de revenda e maior

Mercedes ServicePlus

Programas de Manutenção

liquidez na hora da troca.

PÓS-VENDAS EM ALTA – A Mercedes-Benz vem registrando aumento de demanda por seus contratos de manutenção, bem como uma elevada taxa de renovação de contratos em vigor. Em 2006, os contratos de pós-vendas da montadora atendiam 45 veículos. Hoje são perto de 52 clientes, cujas frotas somam 3 mil veículos. "Estamos focados em mais de 15 segmentos", contabiliza Carvalho. A empresa de transporte rodoviário de passageiros Reu-

nidas, por exemplo, iniciou há algum tempo um contrato de manutenção Full Service com 20 ônibus. Hoje mantém 100 ônibus no contrato. Da mesma forma, a Empresa de Fretamento e Turismo Piccolotur, que contratou o serviço para 47 ônibus, atualmente mantém 80 carros aos cuidados do Programa Mercedes ServicePlus. De acordo com a montadora, os setores mais atendidos pelo ServicePlus são distribuição de bebidas (24%), agroindústria (16%), químico (11%), fretamento e transporte de passageiros (11%), atacadista (9%), medicamentos (8%) e outros (21%).

Os contratos do Programa Mercedes ServicePlus têm abrangência nacional assegurada pela montadora que, por meio de sua rede de concessionários, se responsabiliza pela manutenção, reparos ou socorro nos veículos do cliente, 24 horas por dia. ■

Cartão MIFARE SONSUN é líder na BILHETAGEM ELETRÔNICA

SONSUN
www.sonsun.com.br

P430i
com placa inteligente para gravar Mifare

Zebra Card Printer Solutions

Sistema de personalização com impressoras ZEBRA

Pluma cresce em meio à crise

Márcia Pinna Raspanti

A Pluma Conforto e Turismo pretende encerrar 2008 com um crescimento de 8% a 10% no volume de passageiros transportados, em relação ao ano passado. A empresa, que está há mais de 40 anos no mercado, possui linhas em Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, além de atuar em países do Mercosul, como Argentina, Paraguai e Chile.

A Pluma, cujo foco principal são as linhas regulares, também oferece serviços de fretamento para viagens de turismo nos períodos de baixa temporada. Atualmente, o turismo corresponde a menos de 10% das operações da empresa. São oferecidos ainda os serviços Express, que possibilitam o envio de envelopes e pequenos volumes de rodoviária a rodoviária; e o Pluma Encomendas, voltado para volumes maiores, que garante pontualidade na chegada ao destinatário.

FUTURO INCERTO – Segundo o diretor presidente da Pluma, Roger Mansur Teixeira, as transportadoras de passageiros vivem na expectativa de que o governo interrompa seus contratos de permissão e abra novas concorrências para as linhas. "Com esta decisão do governo pode gerar um desemprego em massa e ainda prejudicar o sistema de transporte rodoviário de passageiros tido como um dos melhores do mundo. Hoje, as permissionárias convivem com uma série de obrigações e são constantemente fiscalizadas", afirmou.

Para Teixeira, outra dificuldade que o

setor enfrenta é a concorrência do transporte clandestino ou "pirata". Devido à complexa situação atual, o diretor presidente da Pluma preferiu não traçar metas de crescimento para 2009. "Dentro de um cenário como este não há como uma empresa permissionária de linhas interestaduais e

internacionais estabelecer metas para o futuro. Só nos restando preparar-nos para os processos licitatórios e aguardar", disse.

A crise aérea que fez com que muitos passageiros migrassem para os ônibus fez com que as empresas colocassem em prática algumas estratégias antes só encon-

Transportadora de passageiros aguarda a decisão do governo federal em relação às concessões de linhas interestaduais; concorrência com o setor aéreo prejudica o setor



tradas no sistema aéreo, como programa de fidelidade, compra de passagens pela internet e tarifas promocionais. "Com isso o transporte rodoviário adquiriu mais credibilidade e importância perante aos passageiros", acredita Teixeira.

O executivo, porém, afirmou que a concorrência das empresas aéreas ainda é desigual, já que o governo federal continua favorecendo o setor aéreo. "Os privilégios dados pelo governo ao setor aéreo - tais como a isenção de ICMS, grandes investimentos feitos em terminais aéreos, a extrema liberdade operacional de aplicar tarifas promocionais ou cancelar ou mesmo fazer aproveitamento de vôos anti-econômicos - causam uma concorrência co-

mercialmente absurda entre o avião e o ônibus", afirmou Teixeira.

Apesar de todas as dificuldades, Teixeira acredita que o segmento de transporte rodoviário continua a ser uma referência positiva para a população brasileira. Segundo ele, as empresas de transporte rodoviário são a opção de 92% a 95% dos viajantes do País. "Vários fatores são considerados pelos usuários na escolha do transporte rodoviário, tais como: preço, tempo de viagem, qualidade de atendimento, flexibilidade, conforto e segurança. Características encontradas apenas nas empresas regulamentadas", ressaltou.

RENOVAÇÃO – Em 2002, com o ingresso

do grupo Vale do Sol no controle acionário, a empresa passou por uma reformulação que teve por objetivo o reposicionamento no mercado de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Em 2004, foi adotada uma nova logomarca e iniciou-se a implantação do sistema de administração por objetivos e gestão da qualidade, além das vendas pela internet.

Entre 2005 e 2007, a empresa passou a investir com mais força na renovação dos veículos com a introdução de ônibus novos semi-leito e mais vinte unidades do modelo panorâmico Double Deck, denominado de Suíte Class. No primeiro semestre deste ano, o modelo Busscar Jum Bus 380 passou a fazer parte da frota. ■



Neobus e Navistar se unem para atuar no México

A encarroçadora gaúcha San Marino-Neobus vai fabricar ônibus integrais da IC Bus, subsidiária mexicana da Navistar, de olho nos mercados americanos e do mundo todo

Raimundo de Oliveira

A San Marino Ônibus e Implementos, que encarroça os ônibus Neobus, e a Camiones y Motores Internacional de México, subsidiária da Navistar, assinaram um memorando para formar uma joint venture encarregada de fabricar ônibus integrais no mercado mexicano. Para a encarroçadora de Caxias do Sul, a parceria com a Navistar representa não só um grande reforço de vendas no mercado mexicano, mas também um passaporte para os mercados americano, canadense e de países da América Central. Segundo o diretor-presidente da San Marino, Edson Tomiello, com a joint venture, a empresa passa a ter mais poder de fogo para abocanhar esses mercados e também para que possa recuperar o fôlego perdido por conta da valorização do real que tornou os produtos brasileiros menos competitivos no mercado global. "Com o real mais forte, nós sentimos necessidade de aumentar a produção local em outros mercados", afirma Tomiello. A previsão é que as duas empresas comecem a atuar juntas a partir do primeiro semestre do próximo ano por meio de uma fábrica no México. De início serão produzidos modelos com até nove toneladas, minis e midis, todos com a marca IC Bus, líder de veículos escolares na América do Norte.

Além dos mercados americanos, as duas empresas também estão de olho em países como Rússia, Índia e nações do Oriente Médio, que, junto com a China, atualmente



Tomiello: com o real forte, há necessidade de aumentar a produção em outros mercados

representam a jóia da coroa para os fabricantes de ônibus do mundo todo por concentrarem fortes demandas de veículos para transporte de passageiros. De acordo com Tomiello, a maior parte do mercado de ônibus está fora da América do Norte e a parceria com a Navistar representa para a Neobus uma forma mais rápida e segura de conquistar os mercados emergentes, já que a gigante americana tem expertise no desenvolvimento de ônibus integrais, além de produzir veículos comerciais e militares da

marca International, motores diesel, ônibus escolares e convencionais, chassis e peças de reposição. Para a Navistar, a joint venture com a San Marino dá mais rapidez para a oferta de veículos integrais com qualidade global por meio da marca IC Bus. De acordo com estimativa das duas empresas, o mercado global de ônibus é da ordem de 300 mil unidades por ano e a demanda deve continuar crescente por conta de necessidades de países emergentes que estão investindo em infra-estrutura e melhorando seus

sistemas de transporte de passageiros, o que vem ocorrendo em países como Brasil, Rússia, Índia, China e nações do Oriente Médio e da África.

Segundo Tomiello, a expectativa de vendas da Neobus no mercado brasileiro para este ano é modesta, cerca de dois mil veículos. "Não deve ser muito significativo", afirma. Já as expectativas para o mercado externo são bem menos modestas. De acordo com Tomiello, a escolha da Neobus pela gigante americana representa um grande passo para a empresa. "Para nós isto é um motivo de muito orgulho", declara.

A futura joint venture representa para a Neobus mais força na conquista de mercados em todo o continente americano e um



Parceria é uma forma mais rápida para conquistar mercados

caminho para o crescimento da marca no mercado global. Segundo ele, inicialmente, todos os veículos fabricados pela nova

empresa em conjunto com a Navistar terão a marca IC Bus, mas poderão também levar o nome Neobus no futuro. De acordo com Tomiello, a joint venture também poderá oferecer veículos de maior porte no futuro.

No mercado mexicano, onde será instalada a fábrica das duas empresas, o diretor-presidente da Neobus afirma que a formação da joint venture com a Navistar representa a volta com um grande parceiro e mais força no poder de vendas. Segundo Tomiello, a empresa estava há dois anos buscando uma parceria internacional para consolidar uma posição global da marca.

"Esta é uma grande oportunidade para a Neobus, para a consolidação global da empresa e valorização da marca", afirma. ■

Hispacold inicia operações no Brasil



Estamos presente em mais de 100 países e contamos com mais de 1.000 equipamentos funcionando no Brasil atualmente

HISPA@LD do Brasil

Sistemas de climatização
para ônibus

A Hispacold traz ao Brasil o conceito EcoClima.

Para que o passageiro somente desfrute da viagem, direcionamos nosso esforço no desenvolvimento da maior gama de sistemas de climatização existente no mercado.

Nossa flexibilidade e capacidade para nos adaptarmos às necessidades do cliente, permite que alcancemos nosso objetivo: o conforto total.

30
anos

Crescendo juntas
1977 2007

Hispacold do Brasil Ltda. - Rua Antonia Martins Luiz, nº 519
Distrito Industrial Joao Narezzi
CEP 13347-404 Indaiatuba, SP
Fone/fax: (19) 3935-5797/ 3935-5695

Na medida para médias e grandes cidades

Para atender à evolução do exigente mercado doméstico de ônibus urbanos, a Mascarello remodelou o GranVia, que agora reproduz parte da estrutura externa do rodoviário Roma e utiliza moderno sistema de iluminação

Sonia Crespo

As renovações de frotas urbanas de ônibus crescem pelo Brasil e, para oferecer ao mercado um produto que acompanhe as necessidades atuais tanto de passageiros quanto de operadores, a Mascarello lança uma nova versão do ônibus GranVia, um de seus produtos de maior sucesso no mercado nacional. Na remodelação, tiveram prioridade o design externo da carroceria e a iluminação interna. De acordo com Ciro Anderle, gerente comercial da encarroçadora, a principal proposta da mudança é conceder mais dinamicidade ao visual do ônibus, adequando seu novo desenho externo e sua estrutura às necessidades dos grandes centros urbanos — além de acompanhar a tendência brasileira e mundial. "Para a dianteira do ônibus projetamos um pára-brisa simétrico e optamos por novas lanternas, mais econômicas. Já a traseira ganhou um inédito jogo de luzes, com três novas lanternas", acrescenta o executivo, lembrando que o resultado do conjunto visual vai ao encontro de outra importante meta do projeto, a de incorporar ao GranVia a elegância contemporânea da versão rodoviária Roma, também fabricado pela empresa. Enderle também salienta a qualidade da nova iluminação interna. "Escolhemos o sistema led (light emitting diode), tecnologia que além de ser ecologicamente correta, pois não emite raios ultravioleta e causa menores danos ambientais, é funcional e econômica", explica.

O novo GranVia já tem mais de 300 uni-



GranVia: novo desenho externo e estrutura mais adequada às necessidades dos grandes centros

dades encomendadas por operadoras de transporte urbano do País, aguardando apenas a chegada dos chassis. No município de Cascavel (PR), cidade-sede da encarroçadora, as viações Capital do Oeste e Pioneira já rodam respectivamente, com 11 e 12 unidades do novo GranVia. Na empresa Capital do Oeste, os ônibus foram configurados com todos equipamentos internos de acessibilidade e encarroçados sobre chassis Mercedes-Benz. Anderle enfatiza que o lançamento atende na medida certa as empresas que operam rotas de transporte urbano em municípios de médio e grande porte.

Com cinco anos de atividades completos em 2008, a Mascarello fabrica atualmente uma média de 136 carrocerias por mês na planta de Cascavel, que tem 14,8 mil m² de área total. A produção prevista para 2008 é de 1.400 ônibus, o que representará um aumento de 19% em relação ao resultado de 2007. Especificamente na linha de produção do GranVia, a expectativa é de que haja um incremento de 15% até o final deste ano. Segundo a Mascarello, o GranVia também vem conquistando clientes no exterior: recentemente foram exportados 25 carros para a Costa Rica, na América Central.

Ônibus

100
anos

transportando o futuro



Teatro Municipal, década de 1950



13º Etransport



Apoio Institucional:

Abrali • ANTP • Antur
CNT • Sesi/Senat
Fobus • NTU • Simefre

Organizadora / 7ª FetransRio:



13º Congresso sobre Transporte de Passageiros

7ª Feira Rio Transportes

12, 13 e 14 de novembro
Marina da Glória - Rio de Janeiro

Realização:



FETTRANSOR
Federação das Empresas
de Transportes de Passageiros
do Estado do Rio de Janeiro

www.fetranspor.com.br
21 3221-6300

Volare quer superar as próprias metas

Empresa do segmento de micros aproveita o bom momento da economia para ampliar novos nichos de mercado, como de transporte escolar, turismo e fretamento

Márcia Pinna Raspanti



A Volare - Unidade de Negócios de Veículos Leves da Marco Pólo - pretende ultrapassar a meta estabelecida para 2008 de comercializar 4.500 microônibus, número que já representaria um crescimento de 36% em relação ao ano anterior, quando foram comercializados 3.300 unidades. E perspectivas são bastante positivas: a empresa já vendeu 2.010 veículos no primeiro semestre deste ano; ante 1.393, no mesmo período de 2007 (que já foi considerado um ano positivo para o setor).

Um dos fatores que impulsionam o bom momento da Volare é o programa federal "Caminho da Escola", que busca oferecer transporte adequado aos estudantes de escolas públicas, principalmente nas zonas rurais. O programa foi criado em 2007 e

consiste em oferecer linhas de crédito especiais pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) aos Estados e municípios para aquisição de ônibus e embarcações. O orçamento para este ano é de R\$ 600 milhões, o dobro do que foi destinado ao programa em 2007. A Volare foi escolhida por licitação para fornecer 1.900 veículos escolares dos 2.500 que já foram licitados.

Segundo o diretor da Volare, Nélson Gehrke, o "Caminho da Escola" abrirá novas licitações, já que há uma carência muito grande no transporte escolar do País. O executivo destaca ainda outros setores cuja demanda tem aumentado. "Além do transporte escolar, passamos a investir nos veículos para turismo receptivo, fretamento

para transporte urbano seletivo e transporte alternativo. Acredito que o segmento permanecerá com boa demanda em 2009".

O setor de fretamento e turismo responde por 40% das vendas da Volare. "As empresas menores começaram a se preocupar com o transporte dos funcionários, mais um reflexo da economia em crescimento. Passamos a oferecer um modelo com mais opcionais e melhor trabalhado", disse Mateus Ritzel, gerente Comercial da Volare. Segundo Ritzel, a empresa não abandonou a atuação no transporte urbano, mas conseguiu também atingir com sucesso outros nichos.

MICROS E VANS - No primeiro semestre deste ano, a Volare não enfrentou o problema de falta de chassis como as concorrentes. "Fornecemos o veículo integralmente (chassis e carroceria), em parceria com a Agrale, o que nos favoreceu. Hoje, o mercado de vans e micros está tão aquecido que chega a faltar produtos", disse Gehrke. A facilidade de financiamento, as taxas de juros atrativas e o momento positivo da economia brasileira são os responsáveis pelo bom momento do setor, na opinião de Gehrke.

A cotação do real em relação ao dólar está atrapalhando as exportações da Volare, que já chegou a exportar para 20 países. "O real supervalorizado diminuiu a competitividade dos nossos produtos no Exterior. Mesmo assim, continuamos a in-

vestir em mercados externos, principalmente na América do Sul, e também na África e Dubai, no Oriente Médio. Nossos principais clientes são: Chile, Argentina, Peru e Venezuela", informou. Em 2007, a empresa exportou 335 unidades e no primeiro semestre deste ano, 275.

Outro reflexo negativo da perda de competitividade causada pela valorização do real seria o surgimento da concorrência de produtos chineses e coreanos, que marcam presença em todos os mercados. "O fato destes fabricantes não oferecerem canais de venda e principalmente de pós-vendas impediu que a presença dos chineses e coreanos fosse ainda mais forte. O sucesso da Volare está ligado com o domínio



Gehrke: "o mercado de vans e micros está tão aquecido que chega a faltar produtos"

dos canais de distribuição. Hoje, contamos com 60 pontos de vendas e 85 de pós-vendas", afirmou Gehrke.

NECESSIDADES ESPECIAIS – A Volare também está investindo em novos produ-

tos, como a Volare Acesso Fácil, adaptada aos portadores de necessidades especiais. O chassi do veículo pode ser rebaixado até a altura da calçada, o que facilita o acesso de cadeirantes e pessoas com dificuldades de locomoção. "Para dar um exemplo da aceitação do produto: Brasília comprou 350 microônibus nossos, dos quais 200 são veículos Acesso Fácil", contou Mateus Ritzel.

A Volare, que acaba de comemorar dez anos com 25 mil veículos vendidos, oferece quatro produtos, além do Acesso Fácil: Volare Escolarbus, Volare Lotação/ Urbano, Executivo Volare (voltado para turismo e fretamento) e Unidade Móvel Volare (adequado para ambulâncias e resgates). ■

NOVIDADES PARA O SETOR DE ENCARROÇADORAS



LIDER EM FIXADORES

- ▶ Resistência
- ▶ Segurança
- ▶ Tecnologia
- ▶ Confiabilidade
- ▶ Atendimento às necessidades de cada cliente
- ▶ Inovação no setor



Outras soluções em fixadores para a Linha de Encarroçadoras, entrar em contato com nossa equipe técnica pelo e-mail encarroçadoras@ciser.com.br

www.ciser.com.br

CISER
Parafusos e Porcas

conFiabilidade • agilidade • inovação

Imobilidade urbana inibe crescimento do PIB

Participantes do fórum promovido pela NTU concordaram que o estrangulamento nas metrópolis inviabiliza o acesso ao trabalho e ao lazer



Otávio Cunha: "O Governo federal favorece a venda de carros em lugar de impulsionar a renovação da frota de ônibus e o investimento em infra-estrutura viária"

O crescimento anual ininterrupto e sustentável (sem entraves) da economia do País impõe a necessidade de tratamento prioritário ao transporte urbano de passageiros, que tende a se dar por meio da articulação entre os governos federal, dos estados e municípios em prol de uma política nacional de estímulo ao setor. Tal política teria a finalidade de favorecer a mobilidade nas grandes metrópoles, desestimular o uso de veículos particulares, evitar e reduzir os congestionamentos, melhorar a velocidade média da frota de ônibus levar à

redução do consumo de combustível e à diminuição da poluição ambiental.

A importância de que seja instituída uma política nacional de estímulo ao transporte urbano esteve no centro do debate do Seminário Nacional NTU. Organizado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), o seminário reuniu por dois dias em Brasília, em agosto, dirigentes do segmento do transporte, empresários, autoridades do governo federal e de estados e municípios, economistas, sociólogos, arquitetos e demais

profissionais direta ou indiretamente vinculados à mobilidade urbana.

De forma unânime, os participantes concordaram que a continuidade da expansão do Produto Interno Bruto (PIB) que o Brasil ora vivencia está dependente da capacidade de políticos, governantes e sociedade civil organizada solucionarem o nó do estrangulamento do transporte nas grandes cidades, que dificulta o deslocamento de pessoas e, em várias situações, inviabiliza o acesso ao trabalho e ao lazer.

O presidente da NTU, Otávio Vieira da

Cunha Filho, classificou a atual situação de estímulo ao transporte privado em detrimento ao incentivo ao transporte coletivo de passageiros como um crise da mobilidade. Essa crise, aponta Otávio Cunha, tende a piorar e tornar cada vez mais problemático o tráfego nas cidades e atesta o equívoco dos governos, em particular o governo federal, de favorecer a venda de carros em lugar de impulsionar a renovação da frota de ônibus e o investimento em infra-estrutura viária, a exemplo da construção de corredores exclusivos.

"Não vamos desistir da tentativa de sensibilizar o governo federal e de mostrar que essa é uma atitude na contramão da história, principalmente porque os congestionamentos das grandes cidades são um fato. Os prejuízos que isso acarreta são combustível caro, saúde comprometida por causa da poluição e efeitos econômicos do trânsito parado". De acordo com a NTU, os congestionamentos urbanos consomem 2,5% do PIB a cada ano.

O presidente da NTU, disse que os empresários do setor vivem uma angústia porque, segundo ele, quem opera o sistema de transporte urbano assiste ao aumento dos custos de operação por causa dos congestionamentos, da baixa velocidade comercial dos ônibus e da perda de produtividade. O agravante, destacou ele, é que não se vislumbra uma solução a curto prazo principalmente porque a melhoria do transporte coletivo requer grandes investimentos.

"O transporte urbano de passageiros é



Márcio Fortes: é preciso ordenar o uso do carro e regular a circulação de caminhões

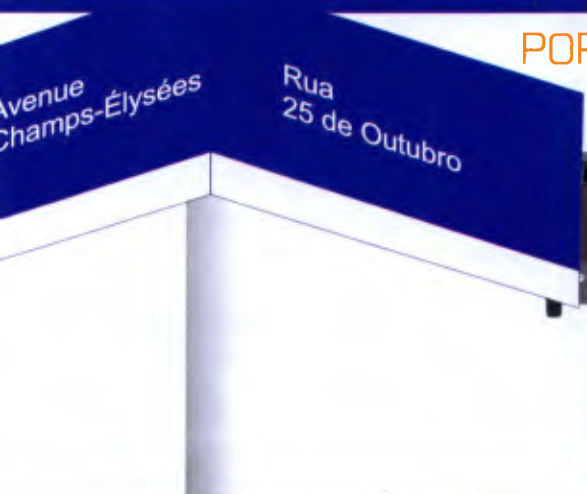
quase 100% operado por empresas brasileiras de origem familiar. Nós conhecemos o setor, o problema e sabemos como resolvê-lo. Algumas iniciativas vão ter que ser tomadas para conter a crise da mobilidade. Uma delas é buscar os corredores de transporte. Achamos que o investimento em infra-estrutura urbana vai ampliar a velocidade comercial dos ônibus. Certamente se a velocidade comercial aumentar, poderemos ofertar mais lugares, melhorar atendimento e reduzir os custos dos serviços", disse.

Ele explicou que no momento em que os governos adotarem medidas de restrição ao uso do automóvel haverá melhora do transporte coletivo. Para que se torne realidade é necessária a implantação de

corredores exclusivos. Ele acrescentou que as empresas do setor têm investido em tecnologia, em bilhetagem eletrônica e em informatização, mas que agora são necessários a contrapartida dos governos por meio de maiores investimentos no sistema viário. "É preciso grandes investimentos em infra-estrutura e o governo federal precisa tomar para si essa responsabilidade. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva está nos devendo isso pela necessidade que temos de baratear o preço da passagem. Num momento em que o governo tomar a iniciativa de restringir o uso do automóvel apresentaremos soluções", assegurou o presidente da NTU.

COMBUSTÍVEL E TRIBUTOS – O preço do diesel, o incentivo à gasolina e a tributação incidente sobre as operações do transporte urbano são problemas adicionais. Otávio Cunha salienta que o governo federal optou pela política de incentivo ao carro individual em detrimento do transporte público e que o subsídio à gasolina grava o óleo diesel, o combustível responsável pelo transporte de mercadorias e de pessoas no transporte coletivo. Segundo o dirigente, além dos impactos deletérios no transporte coletivo, o encarecimento do diesel agrava os riscos à inflação na medida que impõe a necessidade de repasse aos preços de diversos produtos e serviços.

O dirigente da NTU aponta que é preciso se espelhar nos bons exemplos da Amé-



POR ONDE PASSA, TODO MUNDO FICA DE OLHO NA TECNOLOGIA MOBITEC.



O transporte coletivo conta com uma tecnologia que tem percorrido as ruas das cidades do mundo todo, levando mais qualidade, visibilidade e facilidade a todos. Mobitec, se somos líder mundial em tecnologia de painéis eletrônicos, não é por acaso.

mobitec

Rua João da Costa, 570 | 95095-270 | Caxias do Sul - RS
55 54 3209.8500 | www.mobitec.com.br

rica Latina e da Europa. Ele reforça que pode-se fazer muito pelo transporte público optando-se pelos corredores inteligentes de ônibus. A Colômbia, cita ele, é um exemplo. Esse país vizinho possui um corredor com capacidade de transporte semelhante ao sistema metroferroviário com custo pelo menos 15% mais barato do que investimento em metrô. Ao citar isso, Otávio Cunha diz que não se está dizendo que não se deva investir em metrô, mas nesse tipo de transporte a maturação de projetos demanda um tempo maior que o investimento feito em corredores de ônibus. "Seria mais fácil priorizar o transporte sob pneus e, no médio e longo prazos, continuar o investimento no sistema metroferroviário, que tem maturação mais longa."

Ele defende também que é preciso copiar os bons exemplos de modelos adotados em outros países. Por exemplo, em Nova York, nos Estados Unidos, não há mais estacionamentos. Em Munique, na Europa, os prédios estão sendo construídos também sem estacionamento como forma de redirecionar prioridades e o deslocamento das pessoas para o transporte público. Em Londres, foi instituído o pedágio urbano, que é caro. Em Cingapura cobra-se uma taxa anual para o automóvel que é



Angela Amin: transporte coletivo não é prioridade; é preciso mudar mentalidade

caríssima, com isso, cerca de 30% das famílias não possuem carro, porque é algo inviável no orçamento.

A NECESSIDADE DO ORDENAMENTO

A NTU lembra que no Brasil o estímulo ao transporte individual motorizado é algo que data da década de 50. Hoje, todas as montadoras estão instaladas no País. Há, aproximadamente, 44 milhões de veículos e ainda há mercado porque a média atual é de oito habitantes por veículo, enquanto em outros países esse percentual é de 1,5%. A indústria automobilística aposta que o mercado brasileiro ainda tem muito a crescer e o governo tem

estimulado essa expansão da qual o subsídio à gasolina é um exemplo da opção política do uso ao carro.

O ministro das Cidades, Márcio Fortes, esteve no Seminário Nacional NTU e participou desses debates. O ministro argumentou que o problema dos congestionamentos nas grandes cidades e do estrangulamento do transporte urbano de passageiros deriva da produção da indústria automobilística, que possuía capacidade instalada anual de 1,3 milhão de veículos e já está em 3,8 milhões, com projeções de se chegar a 5 milhões (sendo parte disso destinada à exportação).

Márcio Fortes disse que é preciso ordenar o uso dos automóveis e regular a circulação dos caminhões, que tem que ter horário para carregar e descarregar para que não cause entraves à circulação. "Ninguém vai dizer que é contra a indústria automobilística. Pelo contrário, o que se quer é que produzam cada vez mais, que gerem mais emprego, renda e divisas com as exportações. O problema é simplesmente ordenar: até onde os carros devem ir, se deve haver garagens centrais. A ideia é que os carros sejam estacionados em garagens próximas aos terminais rodoviários ou de metrô para que os ônibus ou metrô possam transportar essas pessoas até as cidades".

Márcio Fortes diz que o ideal é não ter essas grandes garagens em áreas centrais para evitar que os carros se dirijam às cidades. Em sua opinião, deve ser dada prioridade ao transporte coletivo, evitar o transporte individual motorizado e estimular o transporte individual não motorizado", argumentou o ministro.

PAC DA MOBILIDADE – Ele informou que no âmbito do programa Pró-Transporte, que integra o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o Conselho Curador do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) definiu o programa, que passa a contar com uma resolução, já publicada,



Política nacional de estímulo ao transporte urbano: centro do debate promovido pela NTU

CHEGA AO BRASIL O MAIOR E MAIS IMPORTANTE
EVENTO MUNDIAL PARA A INDÚSTRIA DE ÔNIBUS



busworld®

**SOUTH-AMERICA,
SÃO PAULO**

03-05.JUNHO.2009

TRANSAMÉRICA EXPO CENTER
SÃO PAULO - SP

WWW.BUSWORLD.COM.BR



MÍDIA OFICIAL



ORGANIZAÇÃO



busworld

INFORMAÇÕES

CMP Information Brazil
Tel. +55 11 4689-1935
busworld@cmpi.com.br

que define ações no âmbito do transporte sobre trilhos e pneus. O valor da verba para o Pró-Transporte é de R\$ 1 bilhão ao ano, totalizando R\$ 3 bilhões até 2010. A despeito da existência desses recursos, o ministro comentou que não basta que haja verbas disponíveis e que é necessária também autorização por parte do Conselho Monetário Nacional (CMN).

O Ministério das Cidades informa que o Orçamento Geral da União de 2009 deve definir novos recursos para o setor de transporte urbano de passageiros e que o objetivo é centralizar a destinação das verbas em vias expressas, corredores exclusivos e em metrô. "A iniciativa privada deve insistir junto ao governo federal em sua preocupação de estimular o transporte coletivo", sugeriu Márcio Fortes.

Ele lembrou que a partir do Orçamento da União para o próximo ano, o governo federal deverá se manter atento à situação específica das cidades que vão sediar os jogos da Copa do Mundo porque essa é uma exigência da Federação Internacional de Futebol (Fifa), para que seja garantido o deslocamento rápido e seguro das torcidas. Márcio Fortes concluiu sua participação no Seminário Nacional NTU apontando como importantes as iniciativas por parte dos governos de São Paulo e do Rio de Janeiro de adotarem o rastreamento por placas eletrônicas. Entre outros benefícios da medida ele citou o controle de automóveis clonados e roubados e a maior rapidez e agilidade em se saber a origem, destino e circulação dos veículos.

Mediador do seminário, o jornalista George Vidor, colunista do jornal O Globo, salientou o fato de a indústria do transporte com um todo estar exibindo uma taxa de expansão superior à da economia. Ele disse que enquanto o PIB brasileiro tem variado entre 4,5% e 5%, as empresas do setor de transporte (entre os quais os fabricantes de automóveis e ônibus) crescem a uma média de 20% ao ano, acima, portanto, da média nacional.



Cândido Malta: defende o pedágio urbano para reduzir congestionamento

"Tenho conversado com esses fabricantes e visto as estatísticas do setor e minha avaliação é quem em meados da próxima década a nossa indústria de transporte estará entre as cinco maiores do mundo na montagem de caminhões e ônibus e a gente prevê um crescimento fantástico da nossa indústria de transporte que é muito alta."

EXPERIÊNCIA REAL – O debate feito no seminário sobre os problemas de transporte presentes nas grandes cidades teve como participantes dois políticos com experiências particulares na tentativa de implantar sistemas eficientes de tráfego



Prefeito João Paulo do Recife: contra o transporte ilegal e a favor dos corredores

urbano em suas respectivas cidades. O prefeito João Paulo de Lima e Silva, do Recife, e a deputada federal e ex-prefeita de Florianópolis, Ângela Amin, colocaram luz sobre os desafios, dificuldades, dissonâncias e, enfim, vantagens de se empreender políticas de estímulo ao transporte urbano de passageiros.

João Paulo relatou a sua luta contra o transporte ilegal feito vans e a implantação de corredores exclusivos. Destemido na ação de fazer com que a capital de Pernambuco passasse a dispor de um transporte seguro e de qualidade, ele expôs as medidas que adotou para eliminar a circulação ilegal de vans, ação essa na qual ele e sua família chegaram a ser ameaçados.

Não menos traumática, porém recompensadora, foi a experiência relatada por Ângela Amin, que igualmente de forma destemida enfrentou a política de gratuidade às passagens para algumas poucas parcelas da população, política essa que, no fim, encarece o transporte coletivo para os cidadãos comuns.

Presidente da Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados, Ângela Amin reiterou a necessidade de envolvimento dos governos na solução dos entraves do transporte nas metrópoles. "Transporte coletivo não é prioridade do governo federal, não é dos governos estaduais, não é prioridade em termos de política nacional. É preciso mudar essa mentalidade."

MENOS TRANSPORTE INDIVIDUAL –

Nesse contexto da análise da problemática enfrentada pelas regiões metropolitanas do País, e cuja tendência é de agravamento devido ao aumento da população e das cidades, o arquiteto e urbanista da Universidade de São Paulo, Cândido Malta, ampliou a qualidade do debate feito no Seminário Nacional NTU ao defender a adoção por parte dos governos de medidas de restrição ao uso e circulação de



Cadaval: gasolina não sobe de preço há 5 anos

carros individuais.

Defensor do pedágio urbano, ele disse que não faltam planos de melhoria e aperfeiçoamento do trânsito nas grandes cidades. Em sua opinião o que falta é estrita obediência aos planos adotados. "A preferência do automóvel é crescente e temos que pensar em como reverter isso.

Eu defendo o pedágio urbano, que é para mostrar que aquele que produz o congestionamento tem que ajudar a produzir a solução".

Ele frisou que a adoção do pedágio urbano não seria apenas para reduzir a circulação de carros, mas para fazer com que o dinheiro arrecadado seja revertido ao transporte coletivo por meio da implementação de corredores de ônibus e linhas de metrô que

melhoram substancialmente o transporte coletivo. "Eu vejo equivocadamente pessoas defendendo a universalização do automóvel e dizendo que o pedágio urbano é elitista e vai penalizar o uso de automóvel pelo mais pobre."

Em sua análise, o modelo europeu, e não o americano, deveria nortear a formação

da estrutura das cidades brasileiras e de seu tecido urbano. "É preciso convencer a opinião pública e os governos. Hoje os formadores de opinião e a mídia têm uma enorme responsabilidade na transmissão desse modelo americano que vai penetrando no imaginário das pessoas, a exemplo do automóvel individual. Temos que mostrar que isso é inviável. Em São Paulo a frota automobilística cresce cerca de 200 mil novas unidades a cada ano.

Na discussão das medidas a serem adotadas para por fim aos congestionamentos e melhorar a oferta do transporte coletivo, Cândido Malta comentou que o governo de São Paulo, em parceria com a prefeitura da capital, decidiu bancar os estudos necessários para seja feito o cálculo da capacidade de suporte do transporte urbano na capital. O arquiteto disse que esse cálculo é fundamental para urbanistas e demais profissionais que trabalham com trans-

Até o fechamento dessa edição já são 8.602 Cangurus instalados nos quatro cantos do Brasil !

**152 Clientes em 68 Cidades Brasileiras
já desfrutam dos benefícios trazidos
pelo Sistema de Gravação Embarcada - Canguru.
Instale também em sua frota!**

alltec
Tecnologia
Desde 1995

Canguru®

Sistema de Gravação Digital

www.vejasuafrota.com.br



Software de Visualização

porte urbano saberem dimensionar com precisão quais são as necessidades de transporte nas cidades, em que velocidade e determinado prazo.

Ele disse que o cálculo do sistema faz parte do Plano Integrado de Transporte Urbano do Estado de São Paulo e que possui horizonte até 2025. De acordo com ele, o estado entra com a visão metropolitana e o poder municipal, que representa 70% da região, entra com o zoneamento e com os técnicos de transporte. "As políticas públicas têm que exigir esse cálculo. Não podemos só correr atrás do prejuízo, precisamos ser capazes de planejar o futuro."

Especificamente no segmento do transporte urbano, além de defender a adoção do pedágio, Cândido Malta prega também a ampliação da faixa exclusiva para ônibus também nas periferias. O arquiteto diz que defende medidas de restrição porque o rodízio foi uma primeira medida que está sendo driblada e que perdeu eficácia. "Defendo a ampliação da faixa exclusiva para a periferia. Temos, também, que usar o conceito trinário e ter uma linha central para transporte coletivo e duas laterais para o transporte geral e, com isso, conseguir solução econômica para estender os corredores para a periferia. É preciso complementação dos corredores, não se mantendo restrito aos grandes eixos, mas também ter capilaridade".

DIAGNÓSTICO DO TRANSPORTE—Um dos pontos altos do seminário foi a apresentação do Relatório NTU sobre as características dos sistemas de transporte urbano em vigor no Brasil. O objetivo é divulgar e tornar disponíveis alguns indicadores de desempenho da qualidade dos serviços de transporte de passageiros (*ver matéria na página 46*).

O sociólogo e consultor em transportes, Maurício Cadaval, que auxiliou na elaboração do relatório, explicou que a partir desses dados os gestores responsáveis pela oferta de transporte urbano coletivo

Em paralelo ao Seminário Nacional NTU, expositores tiveram espaço para mostrar seus produtos e serviços.



podem calcular os valores para suas cidades e comparar com os índices nacionais para saber se estão acima ou abaixo das médias nacionais e quais medidas podem adotar para tornar a prestação do serviço mais eficiente e menos onerosa para o cidadão e o setor público.

"É importante verificar que a avaliação dos indicadores depende das perspectivas. Há um indicador comum no sistema de transporte que é o índice de passageiro por quilômetro (obtido pela divisão da quantidade de passageiros pela quantidade de quilômetros que o ônibus circulou) chamado IPK. Se o IPK for alto, o administrador verá com bons olhos porque o ônibus está sendo utilizado intensamente (rentabilidade mais alta do capital investido), mas o usuário pode considerar excessivo (ônibus sempre superlotado)", observou Cadaval ao ressaltar a necessidade de uma análise mais cuidadosa dos dados à luz das experiências específicas de cada município.

Dessa maneira, um mesmo indicador pode ter significados diferentes visto pelo gestor, pelo passageiro ou pela comunidade. Cadaval salienta que os indicadores apresentados pelo Relatório NTU devem ser usados com cuidado e cautela. "Não

necessariamente podem ser interpretados como bons, depende do referencial. Em nível alto, implica dar subsídio, mas a comunidade não gosta porque dar subsídio requer aumentar impostos, política que acaba refletindo na vida das pessoas.

Algumas das conclusões mais importantes do Relatório NTU foi que apenas 15% dos municípios pesquisados possuem vias exclusivas para ônibus. Essa constatação foi interpretada pelos pesquisadores como uma demonstração de que falta de atenção por parte dos administradores públicos para o transporte coletivo.

O sociólogo faz coro com o presidente da NTU, Otávio Cunha, e com o arquiteto Cândido Malta na crítica ao governo federal da falta de incentivo ao transporte coletivo urbano. "O governo federal tem apoiado o uso do automóvel. Está dando subsídios à gasolina. Há cinco anos que o preço da gasolina não é reajustado e, para manter isso, cada vez mais são necessárias parcelas maiores do Orçamento da União para a Petrobras cobrir esse preço e isso considerando que a cotação do petróleo tem subido violentamente no mundo inteiro enquanto no Brasil está estável. Em vez disso, é reajustado o preço do óleo diesel, que é usado pelos ônibus". Segundo ele, isso não irá se sustentar. ■



SOFITEL
LUXURY HOTELS
Av. Marjory da Silva Prado
Praia de Pernambuco
Guaruja - SP

**NADA MELHOR DO QUE DISCUTIR
FRETAMENTO E TURISMO
COM ESTA PAISAGEM.**

9º
Encontro das Empresas
de Fretamento e Turismo **FRESP**
17 A 19 DE OUTUBRO DE 2008

A FRESP realiza, no Sofitel Jequitimar, no Guarujá, seu 9º Encontro de Empresas de Fretamento e Turismo. Durante os dias 17, 18 e 19 de outubro serão discutidos importantes temas de interesse do setor. Esta é, sem dúvida, uma oportunidade única de estreitar relacionamentos com empresas de Fretamento e Turismo, aproveitando-se do clima e do ambiente paradisíaco e descontraído.

Participar deste evento é o começo de um grande negócio.

Números que mostram o potencial do fretamento e turismo:

o setor movimenta, por ano, cerca de

R\$ 3 bilhões

400 milhões de quilômetros rodados por ano

168 milhões de litros de diesel por ano.

20 milhões de passageiros transportados por mês

10.000 veículos

Frota em todo o Estado de São Paulo

16.000 empregos diretos

4.900

é o número de empresas nacionais cadastradas na ANTT para viagens interestaduais e internacionais



CONTRAPARTIDAS DE PATROCÍNIO:

- Lounge de 10m², montado e decorado
- Espaço na área externa para colocação de dois veículo
- Logomarca no painel principal do evento
- 2 banners dentro do auditório



Para mais informações e obter a planta completa do evento, ligue 11 5096-8104 ou pelo e-mail otmeditora@otmeditora.com.br

REALIZAÇÃO:



ORGANIZAÇÃO:



APOIO EDITORIAL:



Operadoras querem mais qualificação

Entre os assuntos que serão debatidos no 9º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo, está a importância de contar com mão-de-obra especializada e a necessidade da criação de uma escola que ofereça cursos voltados para o segmento

Márcia Pinna Raspanti

A criação de uma escola voltada para formação de profissionais especializados é um dos principais temas que serão discutidos no 9º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo, promovido pela Federação das Empresas de Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), de 17 a 19 de outubro, no Guarujá, litoral paulista. De acordo com a entidade, o setor deve fechar 2008 com crescimento de 8% a 10%, impulsionado pelo turismo de negócios na Região Metropolitana de São Paulo e pelo aumento de interesse das empresas em oferecer transporte fretado aos funcionários.

A falta de mão-de-obra é uma das maiores dificuldades que as empresas de fretamento e turismo enfrentam, segundo o presidente da Fresp, Sílvio Tamelini. "Com a economia aquecida, esbarramos no problema da falta de profissionais qualificados no mercado. Atualmente, as empresas precisam treinar os funcionários contratados para que estejam em condições para exercer suas funções. Isto leva tempo e dinheiro", afirma.

A escassez de profissionais qualificados é um dos entraves ao crescimento do setor. As empresas precisam de motoristas, mecânicos, funileiros, eletricitas e pintores de ônibus, entre outros. "Vamos propor uma parceria com o Serviço Social do Comércio (Sesc) e o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (Senac) para implementarmos uma es-



Regina, Tamelini (em pé) e Santos: faltam profissionais no mercado

cola que ofereça um treinamento diferenciado. Esta idéia será debatida em outubro (durante o 9º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo) e procuraremos mostrar aos empresários que apostar na qualificação profissional dos funcionários é uma opção estratégica", declara Regina Rocha Souza Pinto, diretora executiva da Fresp.

Em Campinas, já existe uma iniciativa semelhante em funcionamento. "Há uma enorme procura pelos cursos. Tenho também notícias de que em Pernambuco as empresas se uniram e criaram uma escola voltada para o setor. Temos que buscar

parcerias e nos unir em torno da idéia para que ela se concretize. A iniciativa irá beneficiar a todas as empresas", observa Regina.

TROCA DE INFORMAÇÕES – A diretora executiva da Fresp destaca a importância da participação de empresas de diversas regiões do País no encontro. "O evento é muito importante para criar uma rede de comunicação entre as empresas, portanto, não é restrito ao Estado de São Paulo. Um dos objetivos do encontro é ampliar os contatos dos participantes". A expectativa dos organizadores é que de 250 a 300 empresas participem do evento, que tem como diferencial a presença das famílias dos participantes. "Procuramos dar este enfoque familiar aos nossos encontros. Percebemos que isto favorece a aproximação entre os participante e fortalece a união entre as empresas", acredita Regina.

Sílvio Tamelini também ressalta que o intercâmbio de informações é fundamental para que o setor consiga se mobilizar. "Acredito que o setor está organizado, mas ainda falta maior comprometimento de algumas empresas para que possamos avançar mais em direção às nossas conquistas e nas negociações junto ao poder público. Creio que já avançamos muito em relação ao relacionamento entre empresas supostamente concorrentes. Hoje, todos entendem que somos mais parceiros

que concorrentes", observa.

Entre os obstáculos ao crescimento do segmento de fretamento e turismo estão as restrições de circulação impostas aos veículos fretados nos grandes centros urbanos. Em São Paulo, os fretados não podem parar nos pontos de ônibus urbanos (de linhas regulares) e estão proibidos de transitar nas faixas exclusivas para ônibus em alguns dos principais corredores da cidade, como das avenidas 9 de Julho, Ibirapuera, Rebouças e João Dias.

Na avenida Paulista, houve acordo entre a prefeitura e as empresas do setor que resultou em um sistema de horários e caminhos alternativos para os fretados. "Chegamos a um consenso. A negociação é a chave para chegarmos a uma solução que beneficie a todos, principalmente o usuário que depende do transporte fretado para trabalhar ou mesmo para o lazer", afirma Jorge Miguel dos Santos, diretor do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e para Turismo de São Paulo (Transfretur). Segundo dados da Fresp e do Transfretur, cada ônibus fretado em circulação pode retirar das ruas até quinze carros.

A Fresp e a Transfretur têm se reunido com os candidatos à prefeitura de São Paulo, para garantir um bom relacionamento entre as duas partes. "Todos têm sido muito receptivos", garante Santos. A ex-



Encontro do setor de fretamento acontece no Guarujá (SP)

pectativa do setor é continuar crescendo de acordo com o aquecimento da economia brasileira. "Para isto ocorrer, é necessário entrosamento com o poder público. Somente com o diálogo chegaremos a uma solução".

Em contrapartida, as empresas estão abertas a discutir novas regras para suas atividades. "Teremos que investir mais em qualidade da frota e em diminuir o limite de idade dos veículos, além de aumentarmos a nossa preocupação com o meio ambiente. As empresas precisam oferecer veículos menos poluentes", completa Tamellini.

O mercado de turismo de negócios deve continuar aquecido nos próximos anos assim como o transporte regular de trabalhadores, segundo a Fresp. "Com o problema da mobilidade em São Paulo, as empresas maiores e as indústrias têm procurado oferecer transporte para seus funcionários. E o turismo de negócios cresce a cada dia: atualmente ocorrem cerca de 70 mil even-

tos por ano na Região Metropolitana de São Paulo. A participação das empresas de fretamento tende a aumentar e queremos fazer parte da solução para melhorar o trânsito de São Paulo", diz Tamellini.

Já o turismo de viagem rodoviário enfrenta um período de estagnação, em virtude das promoções e pacotes oferecidos pelas companhias aéreas, que recebem vários incentivos do

poder público. "O nosso setor não tem nenhum benefício do governo e ainda precisa arcar com as gratuidades obrigatórias (para os idosos). E os usuários costumam ser mais exigentes com as empresas de ônibus, não tolerando nem mesmo um pequeno atraso ou um eventual problema técnico. Tudo isso favorece o setor aéreo", afirma.

O 9º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo também abordará como as empresas podem se preparar para o promissor mercado de turismo de eventos. "As empresas precisam priorizar este tipo de turismo, pois há uma tendência muito forte de crescimento. Vamos ter uma palestra sobre o assunto para auxiliar os empresários a se preparar para aproveitar melhor este nicho de mercado", declara o presidente da Fresp. Toni Sando de Oliveira, da São Paulo Convention & Visitors Bureau, foi convidado para discutir o turismo de eventos durante o encontro. ■

ABS Compacto de 2ª geração



 **pomgar**
Desde 1951

CAIXA DE CÂMBIO



AS TRONIC

RSS ANTI-TOMBAMENTO



Veículo de teste WABCO sem RSS

Expansão à vista

A fabricante alemã de componentes automotores ZF anuncia investimentos de R\$ 753 milhões no Brasil e um dos objetivos é a implantação de uma nova fábrica

Sonia Crespo

Após registrar o ano mais bem sucedido de sua história de cinco décadas no Brasil, a ZF se prepara para abrir uma nova fábrica no País e ampliar a produção local. Nos planos da fabricante está ainda o lançamento de uma linha de transmissões automáticas para chassis de veículos comerciais. Em agosto último, anunciou que irá investir R\$ 753 milhões nos próximos cinco anos o maior volume de recursos de toda a história da ZF no País — com o objetivo de ampliar suas vendas na região em

mais de 65%, para alcançar um crescimento anual médio de 12% e faturamento na casa dos R\$ 2,5 bilhões. A multinacional já havia anunciado anteriormente este ano, por duas vezes, investimentos inferiores, superados agora com a nova cifra. O cenário do Brasil para a multinacional é bastante promissor, segundo o CEO do Grupo Mundial ZF, Hans-Georg Harter. "Na América do Sul, crescemos 30% em 2007 e nosso faturamento em vendas chegou aos 478 milhões de euros. Pretendemos ampliar em 4% o fornecimento nesta área, nos próximos anos" comenta.

Os resultados apresentados na América do Sul foram tão promissores quanto o avanço de 46% da marca na região da Ásia-Pacífico. "Estes indicadores compensaram nossa retração de 19% no mercado norte-americano", acrescenta o executivo. Fabricante de componentes para todas as montadoras, a ZF abastece a demanda



A ZF implantará uma quarta fábrica no Brasil

da América Latina através de suas quatro unidades fabris: Sorocaba (SP), São Bernardo do Campo (SP), Araraquara (SP), Belo Horizonte (MG) e San Francisco (Argentina).

Para Wilson Bricio, presidente da ZF América do Sul, a nova estimativa de investimentos responde ao aumento de pedidos no mercado brasileiro. "A receita desse sucesso está nos investimentos já realizados, em novas e modernas instalações, assim como na realização de grandes parcerias. Este ano lançamos o Selo ZF Excellent Supplier, para diferenciar nossos fornecedores", comenta o executivo. Para os próximos cinco anos, os investimentos previstos de R\$ 753 milhões gerarão um faturamento de R\$ 2,5 bilhões até 2012, o que corresponde ao dobro das vendas atuais. Só no Brasil, Bricio estima que o crescimento nas vendas deste ano ultrapasse 20% do volume registrado em

2007. As inversões se destinarão à implantação de uma nova fábrica no Brasil, ainda sem local definido, à fábrica de San Francisco, na Argentina, e ao aumento de produção e lançamento de novos produtos. A fabricante tem previsto o início da produção de novos sistemas de transmissão automática: um para veículos comerciais leves — com previsão de produção de 85 mil unidades já a partir do próximo ano — um com seis ou nove velocidades para veículos pesados, além da família de trans-

missões automatizadas, como a AS Tronic, fabricada especialmente para o Volkbus. Também tem nos seus projetos futuros a produção de embreagens auto-ajustáveis e sistemas de acionamento. Bricio adianta que só a produção de embreagens crescerá de 2 para 4 milhões de unidades a partir de 2009.

Com isso, diz o executivo, a ZF praticamente dobrará o volume de exportações. "A previsão é saltar de cerca de R\$ 302 milhões, registrados no ano passado, para mais de R\$ 660 milhões em 2010. Com isso, a ZF deverá elevar de 19% para 30% a participação das vendas externas no seu volume total de vendas, com significativos resultados para o balanço de pagamentos do País. Cerca de 45% das exportações da ZF brasileira são para a Europa, seguida pela América do Sul, com 27,9%, América do Norte, com 22,1%, e Ásia-Pacífico, com 3,8%. "Até 2012, também que-

remos quadruplicar a produção de transmissões em relação às 35 mil unidades produzidas em 2006", anuncia. Hoje 48% do faturamento da ZF do Brasil são provenientes de componentes para veículos comerciais. Deste volume de equipamentos, 77% representam a drive line (caixas de direção) e 23%, os chassis. Os investimentos destinados à produção, calcula o executivo, seguirão essa mesma proporção: 83% para a drive line e 17% para a linha de chassis. Para breve, Bricio acena com a possibilidade de desenvolver tecnologias para sistemas híbridos, que possibilitarão a propulsão do veículo por meio de motor a combustão combinado com sistemas elétricos, e reduzirão o consumo de combustível em até 30%, além de baixar a emissão de poluentes e de ruídos.

O Grupo ZF mundial produziu em 2007, para veículos comerciais, 480 mil trans-



Wilson Bricio: investimentos respondem ao aumento de pedidos no Brasil

missões automáticas e manuais, 40 mil eixos, 8 milhões de amortecedores e 700 mil sistemas de direção. Está no Brasil desde 1958, quando iniciou a produção da transmissão para o DKW. Menos de uma década depois, em 1967, a fabricante

iniciava a produção de transmissão e caixas de direção para caminhões. A primeira direção hidráulica para veículos de passeio da ZF chegou ao mercado em 1969 e a versão para caminhões e ônibus começaria a ser produzida em 1974. O complexo industrial de Sorocaba, que hoje tem 678 mil m² e é a principal fábrica da ZF do Brasil, foi inaugurado em 1981. Ao todo a fabricante dispõe de 151 concessionárias e 390 distribuidores no País. A América do Sul representa 4% do faturamento total do grupo no mundo.

O vice-presidente executivo do Grupo ZF, Wolfgang Vogel, diz que a ZF só tem motivos para comemorar suas operações na região: a fabricante cresceu 136% nas vendas de 2002 a 2007 – enquanto a expansão do mercado nesse período foi de 79% – passando de R\$ 640 milhões para R\$ 1,5 bilhão. ■

BUSINESS

Contador Eletrônico de Passageiros Rastreamento de viagens (GPS/GPRS)



Fiscalização de Passageiros e Operação dos Veículos

Redução na evasão de receita e custos
Passageiros On-Line, por viagem, por dia...
Confronto prático das informações geradas
Horários de chegada/saída de locais específicos
Localização do veículo - Controle de rotas
Fácil instalação e manutenção

Como centenas de usuários já fazem atualmente:

Conte Conosco !!!

Suporte a distância com laudos gerados por técnicos da Digicounter, tornando "imparcial" a análise dos dados.

Tecnologia da Informação de acordo com suas necessidades

Fone: 51 3338 3988 - www.digicounter.com.br
vendas@digicounter.com.br - Porto Alegre - RS



ALTA MARÉ

A sua concessionária Agrale/Volare



VEÍCULOS A PRONTA ENTREGA!

Chassis
 Microônibus
 Caminhões
 Peças e Serviços

Av. Manoel de Abreu, 933 - São Vicente - SP
 Telefax: (13)3463-8918 - ID - 30*48496
www.altamare.com.br



Como ser valorizado pelo cliente

Roberto Sganzerla *

Uma das melhores definições de inovação comercial que conheço é a de Mohanbir Sawhney e Robert Wolcott professores de tecnologia do Center for Research in Technology & Innovation da Kellogg School of Management - Escola de Administração da Northwestern University, de Evanston, Illinois - EUA:

Inovação comercial é a "criação de valor novo consistente tanto para o consumidor como para a companhia, por meio da alteração criativa de uma ou mais dimensões do sistema".

Em outras palavras, inovar não é necessariamente acabar com tudo o que já foi feito anteriormente em nossas empresas e fazer tudo de novo.

Tampouco inovar é simplesmente criar produtos e serviços novos ou copiar as melhores práticas do mercado. Inovar é trazer algo novo para dentro da sua empresa de modo que provoque renovação no que era antigo, o que os professores citados dizem que isto se dá através da 'alteração criativa de uma ou mais dimensões do sistema'.

Portanto, inovar é a criação ou a introdução de um valor totalmente novo para um determinado setor comercial estabelecido. No entanto, esta 'nova sacada' tem que ser percebida e valorizada pelos seus clientes ou consumidores.

Vamos analisar nos exemplos que seguem as alterações criativas que algumas organizações implementaram em seus sistemas e verificar como a criação de um valor novo as transformaram nos maiores cases mundiais em inovação.

CAFÉS STARBUCKS – Você acha que o estrondoso sucesso comercial que a Starbucks conseguiu foi por causa dos seus produtos 'cafés' e "guloseimas" serem infinitamente superiores aos produtos oferecidos pelos Cafés tradicionais? Os que já freqüentaram sabem que não. Então por que eles conseguem fazer com que seus clientes nos EUA, por exemplo, paguem 4 dólares por uma xícara de latte.

O sucesso comercial da Starbucks tem menos a ver com 'produtos' e mais com a maneira criativa como eles introduziram no segmento de Cafés um valor novo. Eles conseguiram criar uma experiência definida como "terceiro ambiente", um espaço de convivência intermediário entre a casa das pessoas e seu local de trabalho.

Este valor novo vai muito além de comida e bebida. E o mais impor-

tante, foi percebido e valorizado pelos seus clientes, por isso milhares de pessoas diariamente ao saírem de suas casas para o trabalho, passam antes pelo Starbucks. E quando saem do trabalho, para que ir direto para casa? Passam de novo no Starbucks. A Starbucks se tornou um 'terceiro ambiente'. Um novo espaço de convivência. Isto é INOVAÇÃO.

DELL – A Dell hoje é a principal fábrica de computadores pessoais do mundo. Isto se deu por que tem o melhor produto, certo!..... Será?

Você acha que as máquinas Dell são tão melhores do que as Sony ou as Toshiba? Então por que a Dell se tornou a maior? A resposta é por que introduziu um valor novo: a rapidez em colocar produtos no mercado e pela inovação em processos como gestão da cadeia de fornecimento, produção e vendas diretas. Para comprar Sony, Toshiba, HP etc. você tem que ir a uma loja de eletrônicos. Para comprar Dell é só abrir a internet. Não é uma grande sacada? Isto é INOVAÇÃO.

GOOGLE – Não foi pela propriedade do melhor sistema de busca que fez a Google um gigante bilionário. Mas o seu pioneirismo na "pesquisa combinada", que traz os links patrocinados, ou seja, o poderoso conceito inovador de que as empresas se dispõem a pagar para que o site de buscas inserisse suas ofertas na condição de subprodutos das consultas gratuitas.

Idéia tão simples e tão genial. Isto é INOVAÇÃO.

CONCLUSÃO – "Enquanto toda inovação implica em mudança, nem toda mudança implica em inovação" Zaltman et al (1973)

Você quer inovar em sua empresa? Comece a fazer o que já dizia o bom e velho Aurélio: "Inovar é introduzir novidade. Renovar".

E não se esqueça que inovação comercial é a "criação de valor novo consistente tanto para o consumidor como para a companhia, por meio da alteração criativa de uma ou mais dimensões do sistema".

A seguir, em "As Melhores Práticas do Setor", mostramos cases inovadores do setor de transportes no Brasil, escolhidos dentre os ganhadores do Prêmio ANTP de Qualidade e da Bienal ANTP de Marketing.

* Especialista em Marketing em Transportes, Pós-graduado em Marketing com MBA em Gestão de Negócios e Mestrado em Liderança.

A empresa Viamão foi premiada como operadora rodoviária urbana e metropolitana

A Empresa de Transporte Coletivo Viamão, de Viamão, Rio Grande do Sul, conquistou o Prêmio ANTP de Qualidade - Ciclo 2005/2007, na categoria Operadora Rodoviária Urbana e Metropolitana. O relatório final informa que foram implementadas 59 melhorias no período

entre 2004 e 2006, referentes aos diversos critérios de avaliação.

No critério Liderança, que avalia o papel da alta direção e o desempenho global, são destacadas 13 melhorias, incluindo o aprimoramento dos instrumentos de análise de desempenho

individual dos colaboradores e da média liderança, a reformulação do organograma e a simplificação do modelo de ata, para melhor controle e compreensão dos temas.

O critério Planejamento Estratégico compreende todos os aspectos ligados à gestão do

negócio: ambiente externo e do transporte, ameaças e oportunidades, tecnologia, processos operacionais e administrativos, clientes, recursos humanos, acionistas, qualidade, segurança, fornecedores e sociedade. Houve sete melhorias, entre as quais a elaboração de estratégias conforme os critérios de excelência.

Considerando o critério Foco nos Clientes e na Sociedade, a Viamão assinala a satisfação do cliente como determinante para seus negócios, e considera responsabilidade pública e cidadania parte de seus valores, com estrutura e recursos para tais fins. Houve nove melhorias no triênio 2004/2006, entre as quais, a criação do 'cliente oculto', que circula nos coletivos como

passageiro comum, identificando irregularidades. No critério Mensuração, Análise e Gestão do Conhecimento, houve uso intensivo de Tecnologia de Informação e investimentos na capacitação tecnológica dos colaboradores; com nove melhorias entre 2004 e 2006.

Sobre o critério Gestão de Pessoas, o sucesso está na adequação do desenvolvimento e da gestão das equipes. Foram 12 as melhorias entre 2004 e 2006, incluindo treinamento interno para o desenvolvimento das competências das lideranças, mapeamento do capital intelectual e disponibilização dos materiais dos treinamentos na biblioteca.

No critério Gestão de Processos, foi destaca-

do o reforço do controle e do desenvolvimento dos processos por meio de intercâmbio com outras operadoras, contato com o Comitê Setorial de Transportes Multimodais do Programa Gaúcho de Qualidade e Produtividade (PGQP) e visitas de benchmarking. Houve nove melhorias, entre elas a formação de um grupo apto a realizar abastecimento e manobras internas, e melhorias no sistema de exaustão da cabine de pintura. O critério Resultados da Organização é apresentado por meio de 60 gráficos que, em essência, dimensionam o desempenho positivo quanto a ações referentes a clientes, mercado, tópicos econômico-financeiros, equipes internas, sociedade e processos organizacionais.

Projeto das operadoras leva canto, alegria e cultura aos terminais de transporte de Criciúma

Desencadeado pela Associação Criciunense de Transporte Urbano (ACTU), que congrega operadoras de transporte público do município – Auto Viação Critur, Expresso Coletivo Forquilha, Expresso Rio Maina, Transporte Coletivo São Marcos e Zelindo Trento –, o projeto Vozes em Canto - Encantando Nossa Gente foi premiado na Bienal ANTP de Marketing 2006, categoria Marketing de Relacionamento.

O transporte público de Criciúma começou a ser modernizado em 1996, quando foi estruturado o sistema com linhas troncais, alimentadoras e interbairros, ocasião em que ocorreu também a instalação de três terminais de integração. Em 2004, houve significativo incremento qualitativo, com a bilhetagem eletrônica. Segundo a ACTU, com esta nova tecnologia, intensificou-se a aproximação entre clientes e operadoras, fator que suscitou a abertura de novos canais de relacionamento.

Um dos caminhos foi justamente privilegiar

os terminais de transbordo, por onde passam diariamente 60 mil clientes das operadoras; assim, o projeto Vozes em Canto - Encantando Nossa Gente foi desenvolvido pela primeira vez no Natal de 2004. Na ocasião, por meio de parceria entre a ACTU e o Festival Internacional de Corais de Criciúma, foram realizadas diversas apresentações. A atividade teve excelente aceitação por parte dos clientes e também da imprensa. O sucesso determinou que o projeto fosse transformado em uma ação permanente da ACTU, sempre com o objetivo de levar aos clientes e comunidade em geral música e cultura, contribuindo para a humanização do sistema de transporte da cidade.

Desenvolveu-se uma identidade visual própria para o projeto, refletida nos cartazes afixados no interior dos 130 ônibus em circulação no município e em banners; tais peças são utilizadas no processo de divulgação das apresentações, que ocorrem na segundas quartas-

feiras de cada mês. Antes de cada apresentação, são enviados para a imprensa, formadores de opinião e autoridades convites, que também seguem o padrão visual estabelecido. No portal www.actu.com.br/, um botão específico dá acesso a página com informações sobre o projeto, e a área de notícias traz detalhes sobre as apresentações programadas. Uma das mais recentes apresentações aconteceu em 10 de setembro de 2008, com participação da Associação Coral de Criciúma.

Com base sobretudo no 'clipping' de imprensa, a ACTU assinala que o projeto Vozes em Canto - Encantando Nossa Gente vem obtendo êxito no que diz respeito a seus dois principais objetivos: levar aos terminais cultura e alegria por meio da música e construir um relacionamento com diferentes públicos. Além disso, tem conseguido o envolvimento de toda a organização – desde o Comitê de Marketing até os funcionários das operadoras.



LCD
DVD Player
Sistema de Câmera de Ré
Sistemas de Áudio

Moderna Tecnologia em Sistemas para a Indústria de Transporte

**REI**

Radio Engineering Industries, Inc.

Rod. Eng. Ermênio de Oliveira Penteado, Km 57,7
Condomínio Industriale - Indaiatuba/SP
Telefone: 55 19 3801-5888
E-Mail: reibrasil@reibrasil.com.br

www.reibrasil.com.br

Nova realidade revelada

Ainda que 85% das cidades brasileiras com mais de 100 mil habitantes não disponham de vias segregadas para ônibus urbanos e esses veículos apresentem idade média de seis anos, a bilhetagem automática – indicador de qualidade nos serviços – já é realidade em mais da metade desses municípios, segundo a pesquisa NTU 2007/2008

Nos últimos anos, o desempenho se transformou em uma palavra de ordem mundial na prestação de serviços, provavelmente pelo acirrado crescimento da competição. No caso do transporte público por ônibus no Brasil, a disputa pelos passageiros vem crescendo desde a década de 90 e, a cada ano, adquire importân-

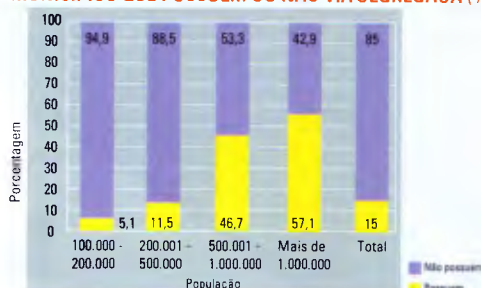
cia maior, mesmo porque ineficiência e baixa qualidade poderão representar um alto custo para os operadores. Com o objetivo de divulgar alguns desses indicadores de desempenho e qualidade dos serviços municipais de transporte por ônibus, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU) realizou uma ampla pesquisa entre 2007 e 2008 que foi divulgada durante o Seminário Nacional da NTU, em agosto último. A pesquisa selecionou os municípios brasileiros com população total acima de 100 mil habitantes em 2007, segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Neste universo estão 253 cidades, que compreendem uma população total de 98,6 milhões de habitantes. Devido a recusas de participação ou a dificuldades não superadas de comunicação a coleta de dados pôde ser completada em 133 dos 253 municípios existentes, representando uma cobertura de 52,6% do universo visado. O levantamento contabilizou as respostas de 60 municípios com população entre 100 mil e 200 mil habitantes, 51 cidades com população entre 200 mil e 500 mil habitantes, 15 localidades com população entre 501 mil e 1 milhão de habitantes e 7 cidades com mais de 1 milhão de habitantes. Desse total, o maior volume de respostas (60) veio dos municípios com até 200 mil habitantes. Em cada município foi con-

sultado o órgão gestor de transporte público da prefeitura municipal.

De acordo com informações da entidade, a intenção é que tanto os operadores privados quanto os gestores governamentais possam comparar seus dados específicos com os valores médios aqui apresentados, avaliando eles próprios o desempenho e a qualidade dos serviços que prestam à população. Os dados foram processados por faixas de população, o que torna mais precisa a comparação com os dados específicos de cada município. O levantamento considerou seis temas básicos: mobilidade, frota, desempenho operacional, tarifa, ambiente de operação e ambiente institucional.

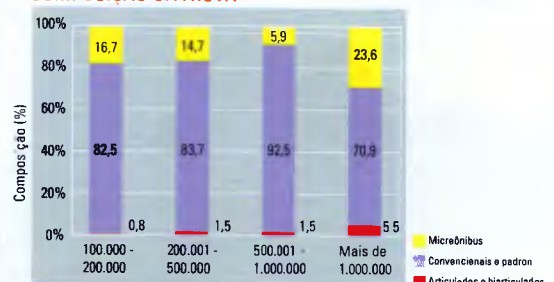
O índice médio de mobilidade nacional apresentado pela pesquisa é de 0,23 passageiro/dia por habitante, dentro de 128 municípios averiguados. A variação desse indicador ficou entre 0,15 (em municípios com 100 mil e 200 mil habitantes) e 0,49 (para localidades com mais de 1 milhão de habitantes). Para a disponibilidade de frota foi utilizado o indicador que mede a relação de veículos por habitante. A pesquisa trabalhou com veículos grandes (articulados e biarticulados), médios (convencionais e padrão) e pequenos (microônibus). Segundo informações do levantamento, quanto maior o índice maior será a disponibilidade de serviços de transporte. O es-

MUNICÍPIOS QUE POSSUEM OU NÃO VIA SEGREGADA (%)



Fonte: NTU

COMPOSIÇÃO DA FROTA



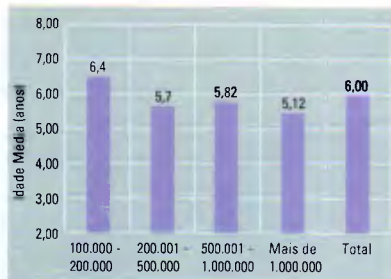
Fonte: NTU

tudo mostrou que a média da disponibilidade da frota foi de 0,47. Os resultados oscilaram entre índices de 0,34 (municípios com 100 mil a 200 mil habitantes) e 1,05 (cidades com população superior a 1 milhão de pessoas).

A idade média das frotas nacionais é de 6 anos, constatou o levantamento. Nas cidades brasileiras com população entre 100 mil e 200 mil habitantes a idade média dos ônibus ficou na marca de 6,4 anos. Já nos municípios com mais de 1 milhão de habitantes esse índice sofre uma pequena redução e cai para 5,1 anos. Em princípio, quanto menor a idade média da frota maior será o nível de conforto para os passageiros e menor será a probabilidade de interrupções nos serviços devido a defeitos nos veículos. No entanto, a pesquisa constatou que na perspectiva dos passageiros o nível de conforto está mais ligado às características ergonômicas e de espaço interno do que propriamente à idade. O estudo também pressupõe que a idade da frota impacta diretamente nos custos operacionais e na tarifa cobrada – ou seja, quanto mais nova for a frota maior será o valor da passagem.

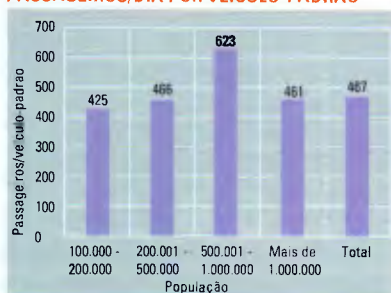
Uma das constatações mais curiosas da pesquisa é que os ônibus convencionais, de duas ou três portas, com capacidade para 60 e 80 passageiros, que há dez anos eram quase a totalidade dos veículos de transporte público nas cidades brasilei-

IDADE MÉDIA DA FROTA Em anos



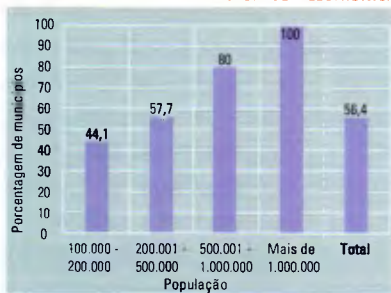
Fonte: NTU

PASSAGEIROS/DIA POR VEÍCULO-PADRÃO



Fonte: NTU

MUNICÍPIOS QUE POSSUEM BILHETAGEM ELETRÔNICA



Fonte: NTU

ras, atualmente reduziram sua participação para cerca de 77,4% da frota dos 133

municípios pesquisados. A participação deste tipo de veículo cresce – chega até 92,5% da frota – em municípios com faixa populacional de 500 mil a 1 milhão de habitantes, mas cai bastante nas localidades acima de 1 milhão (70,9% da frota). Os ônibus articulados e biarticulados representam 3,8% do total de veículos em circulação nas frotas e têm participação incipiente nas cidades com população entre 100 mil a 200 mil habitantes. A maioria deles está concentrada, como já era de se esperar, nas cidades com mais de 1 milhão de habitantes (5,5% da frota). Já os microônibus respondem por 18,8% dos veículos, têm participação de apenas 5,9% nas cidades de 500 mil a 1 milhão de habitantes, mas representam 23,6% das frotas dos municípios com mais de 1 milhão de habitantes.

A pesquisa esclarece que não se pode estabelecer, para definir a capacidade dos veículos, um ranking de melhor e pior. Essa característica vai depender principalmente do volume de demanda nos corredores, em especial nos horários de pico. Também ressalta que os veículos de maior capacidade (articulados e biarticulados) geralmente envolvem tempos maiores de embarque e desembarque e operam dentro de condições limitadas de rampa e raio de curvatura. Na outra ponta estão os microônibus que, se são mais ágeis e menos exigentes quanto à condição da via, ao mesmo tempo oferecem dificuldades



www.lamix.com.br

LAMIX
PAINÉIS ELETRÔNICOS

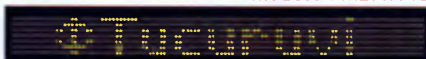
Rua Casarejos, nº 27 - Mogi das Cruzes - SP
Tel.: 11 4791-3462 / Fax: 11 4791-3506
e-mail: comercial@lamix.com.br

Itinerário Eletrônico

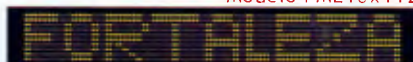
Modelo PML7x 96



Modelo PML7x112



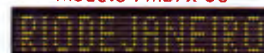
Modelo PML10x112



Modelo PML10x32



Modelo PML7x 80



Console de Itinerário



Itens Operacionais

- Console de Programação: Interface de transferência de dados para o cartucho. Simplicidade operacional.
- Software de Gerenciamento de Itinerários: Permite a edição de rotas e itinerários de destino, inclusive de mensagens.
- Cartucho de Transferência de Dados: Capacidade de armazenamento de até 50.000 caracteres.

para a circulação interna dos passageiros e controle de tarifas (instalação de catracas e validadores).

Três importantes equipamentos foram selecionados para avaliar o grau de conforto e segurança dos ônibus urbanos em circulação pelo Brasil: o ar-condicionado, sistema desenvolvido para aumentar o conforto dos carros que circulam em países tropicais, onde predominam as altas temperaturas, como o Brasil, o piso baixo, que oferece mais conforto aos passageiros na hora do embarque e desembarque do ônibus, e o elevador, que hoje é uma exigência legal para facilitar o acesso de cadeirantes. Dos três, apenas o elevador aparece com mais frequência: em média, 6,6% da frota possui o equipamento. O piso baixo está em apenas 3,8% dos ônibus e o ar-condicionado se sagra como equipamento de luxo: está presente em apenas 2,1% dos ônibus. Nas cidades com população entre 100 mil e 200 mil habitantes esses índices são ainda menores: o ar-condicionado só aparece em 1,5% da frota, o elevador está em 4% dos veículos e 0,4% dos ônibus têm piso baixo. O piso baixo é uma característica dos veículos de transporte coletivo de cidades grandes, acima de 1 milhão de habitantes, onde aparece em 6,3% dos veículos da frota. O alto custo deste equipamento, associado a condições nem sempre ideais dos pavimentos de vias, é fator que ainda limita a adoção desta facilidade. A pesquisa constatou que para nenhum dos três tipos de equipamentos pesquisados existe uma correlação significativa com o tamanho das cidades.

BOOM DA BILHETAGEM – Para avaliar o desempenho da frota brasileira de ônibus urbanos que integrou esta pesquisa, o levantamento da NTU considerou os indicadores de passageiros por quilômetro/dia (mais conhecido como IPK), passageiros por veículo/dia e quilômetros percorridos por veículo/dia. A avaliação da entidade aponta o IPK como um indicador que também demonstra a

rotatividade dos lugares oferecidos no ônibus: se o valor for baixo demonstrará que a renovação de passageiros é pequena. A média do IPK em 109 municípios avaliados foi de 1,99 – índice que vem diminuindo a cada década. Os valores apurados mostram padrões distintos conforme o tamanho das cidades: o maior IPK apurado, 2,18, concentra-se nas cidades que têm entre 500 mil e 1 milhão de habitantes; o menor, 1,97, representa as cidades com 100 mil a 200 mil habitantes.

A média de passageiros por veículo apurada é de 467 passageiros/dia por veículo padrão. Esse valor cresce conforme o tamanho das cidades. Ao contrário do que se supõe, nas cidades com mais de 1 milhão de habitantes, esse volume cai para 461 passageiros/dia – talvez pelas baixas velocidades e congestionamentos típicos dos grandes centros. Já as cidades com 500 mil e 1 milhão de habitantes registram o maior índice, 623 passageiros/dia. Cada veículo-padrão percorre em média 241 quilômetros por dia útil. Mais uma vez, os municípios com até 1 milhão de habitantes são os que apresentam o maior índice – 295 quilômetros por dia útil – e as cidades com até 200 mil habitantes ficaram com a menor marca: 222 quilômetros. A média das tarifas praticadas nos municípios analisados em novembro de 2007 foi de R\$ 1,91. Aqui o aumento do valor está diretamente ligado ao tamanho populacional do município, oscilando entre R\$ 1,82 (cidades com até 200 mil moradores) e R\$ 2,17 (localidades com mais de 1 milhão de habitantes). A pesquisa constatou que essa variação é razoável se considerarmos que os custos de deslocamento tendem a ser mais altos nos grandes centros, cujo sistema viário está mais sujeito a velocidades baixas. A tarifa média ponderada, que considera o total de passageiros transportados/dia, elevou o valor para R\$ 2,08. Já a tarifa ponderada que considera os passageiros/dia pagantes retrai o valor da média para R\$ 1,74. Um número assustador de viajantes não

pagantes utiliza os serviços de transporte em ônibus urbano no País: 19% dos passageiros, em 106 municípios avaliados. Esse percentual cresce para 21,1% nas cidades com até 200 mil habitantes.

Já a bilhetagem automática aparece implantada em mais da metade dos sistemas urbanos de transporte público do Brasil: está presente em 56,4% dos municípios pesquisados e passa a ser um indicador de qualidade e desempenho dos serviços de transporte. Quanto maior o município em termos populacionais, maior é a proporção de cidades com sistema de cobrança eletrônica implantada. Ela já existe em 100% das cidades com mais de 1 milhão de habitantes e em 80% das localidades com população entre 500 mil e 1 milhão de pessoas. De acordo com a pesquisa, 84,2% dos municípios que não têm bilhetagem já dispõem de projeto para sua implantação. Onde existe a cobrança eletrônica, 68,4% dos passageiros utilizam bilhetes ou cartões eletrônicos. O coletador da tarifa ganhou status de ajudante e controlador: além de acompanhar o movimento, ele dá informações aos passageiros, ajuda no embarque e desembarque de deficientes e desempenha outras funções que influem positivamente na qualidade dos serviços.

A ausência de vias segregadas para o transporte urbano ainda é um dos grandes barreiras a serem superadas para alcançar melhor desempenho nas operações. A pesquisa apurou que apenas 15% dos municípios possuem esse tipo de infra-estrutura. A ocorrência é diretamente proporcional ao volume populacional da localidades. Em 57,1% de cidades com mais de 1 milhão de habitantes existem vias exclusivas para circulação de ônibus, enquanto que esse percentual cai drasticamente para 5,1% nas localidades com até 200 mil habitantes. A extensão das vias utilizadas pelas linhas de ônibus corresponde, em média, de acordo com o estudo, a 41% da extensão total das vias do município. ■

CURSOS OTM, UMA AULA DE BONS NEGÓCIOS.

ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS

23 e 24 de outubro de 2008

Administrar transportes implica gerenciar com menores custos, conseqüentemente com maior produtividade e rentabilidade. Grande parte das decisões estratégicas da administração de uma frota tem como principais questões o controle e a redução de custos operacionais dos veículos. Os sistemas de manutenção, bem como o modo de substituir os procedimentos subjetivos ou sentimentais na hora de vender o veículo, adotando processos matemáticos, identificam o momento econômico exato para sua substituição. Mediante o desenvolvimento de uma abordagem objetiva e descomplicada, o curso oferece inúmeras alternativas para o alcance dos objetivos a que se propõe o treinamento.

INCompany

O curso "Administração de Frotas de Veículos" faz parte do projeto InCompany. 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

A AGENDA

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

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 600,00
Consulte-nos. Preços especiais para participantes de outros temas, e para empresas com mais de 1 (um) participante.

O LOCAL



Travel Inn Ibirapuera
Av. Borges Lagoa, 1.209
São Paulo - SP
(11) 5080.8600

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.

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.

Dados do Realizador:
OTM Editora Ltda. - Responsável pelas revistas Transporte Moderno

e Technibus.
Av. Vereador José Diniz, 3.300
Cj. 707 - Campo Belo
CEP 04604-006
São Paulo - SP
CNPJ. 02.671.890/0001-99
PABX (11) 5096.8104
0800.7028104
e-mail:
sabrina@otmeditora.com.br

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



CIA AÉREA OFICIAL:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104 / 08007028104
sabrina@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

PROMO CODE: E1338SAO

Evolução lenta

Pesquisa realizada pelo Itrans revela que os sistemas de transporte por ônibus em cidades de porte médio ainda carecem de estrutura viária adequada e de investimentos em renovação de frotas

Sonia Crespo

A grande maioria dos sistemas de transporte público urbano por ônibus de 73 cidades médias brasileiras, com população entre 200 mil e 500 mil habitantes, que integraram o universo de uma recente pesquisa realizada pelo Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte (Itrans), trabalha com frotas envelhecidas – com mais de cinco anos – e não possuem projetos direcionados à implantação de faixas exclusivas ou corredores para ônibus. Realizado durante o ano de 2007, o levantamento foi recentemente divulgado através do Anuário do Transporte Público, da revista Technibus. Dos 89 municípios brasileiros que se enquadram neste perfil e que foram consultados pela entidade, 73 responderam a maioria das questões formuladas pela consultoria. De acordo com o Itrans, embora representem 1,6% do número total de municípios brasileiros, estas cidades de porte médio compreendem 14,9% da população total do País e representam 16% do PIB nacional, segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Neste conjunto de municípios estão inseridas as capitais Rio Branco (AC), Vitória (ES) e Florianópolis (SC).

O levantamento mostra que as melhorias no transporte urbano em cada uma das cidades pesquisadas dependem única e exclusivamente da boa vontade do poder público local. Nos municípios que têm a maior e a menor população – Lon-



Um número significativo dos municípios pesquisados implantou sistema de integração tarifária

drina (PR), com 497 mil habitantes e Presidente Prudente (SP), com 202 mil habitantes, respectivamente, observamos uma curiosa similaridade na evolução dos sistemas: as duas cidades possuem um PIB bastante próximo, têm tarifa de transporte de R\$ 2 reais, possuem frota de ônibus proporcionais à população local e ambas dispõem de sistemas de faixas exclusivas para ônibus, assim como sistema de bilhetagem eletrônica implantados.

Na grande maioria das cidades estudadas verifica-se um dado bastante preocupante: a existência de passageiros não pagantes em proporção de cerca de um quinto do total de passageiros embarcados. Em alguns casos, especificamente, como as cidades de Campos de

Goytacases, no Rio de Janeiro, e Vargem Grande, em Mato Grosso, o número de isenções chega a 35% do volume total de passageiros. Esse enorme percentual de gratuidades e descontos acaba comprometendo a arrecadação e, consequentemente, os programas de renovação de frotas – os ônibus em circulação nessas localidades têm idade média superior a cinco anos. Em dois dos municípios pesquisados, Mossoró (RN) e Juazeiro (BA), ainda que a idade máxima permitida para circulação dos carros seja de dez anos, a idade média dos ônibus chega a 17 e 18 anos, respectivamente.

Perto de 80% das localidades estudadas pela pesquisa utilizam o modelo convencional de ônibus. Entre as 73 cidades avaliadas, cabe destacar alguns exemplos

de customização dos serviços, de acordo com as necessidades locais, como Camaçari (BA), que optou pelo uso de vans em 75% da frota, e Embu (SP), que utiliza microônibus em 91% de sua frota. Os ônibus articulados, modelo de veículo adequado para sistemas de transporte com vias exclusivas ou corredores, aparecem em proporções tímidas em apenas 14 cidades – com exceção de Governador Valadares (MG) que, mesmo sem apresentar corredores exclusivos ou vias demarcadas para ônibus, possui 95,8% de ônibus articulados em sua frota urbana.

NOVAS EXPERIÊNCIAS – Combustíveis alternativos, como biodiesel e gás GNV, ainda são pouco aceitos no universo analisado pela pesquisa. Apenas três cidades de porte médio do País mostraram que estão abertas a novas experiências: Novo Hamburgo (RS) e Joinville (SC), que têm suas frotas movidas a biodiesel, e Paulista (CE), que mantém seus 620 ônibus movidos a GNV. Os demais municípios mantêm praticamente a totalidade de suas frotas movidas com o tradicional diesel. Equipamentos e acessórios, como ar-condicionado (tão necessário em localidades de temperaturas elevadas) e elevador ou piso baixo (exigências da Lei de Acessibilidade) aparecem raramente nos ônibus das cidades médias que integram o estudo.

Constatou-se no levantamento que, nestas cidades, o valor da tarifa não tem relação direta com as melhorias implementadas no sistema e, sim, com o PIB local. Comparemos, por exemplo, os sistemas de transporte de Juazeiro do Norte (CE) e Ipatinga (MG): estas duas localidades têm número de passageiros praticamente semelhante (242 mil e 238 mil), frotas com volume de veículos aproximado (136 e 177 veículos), nenhuma das duas cidades implantou, até o momento, a bilhetagem automática e a primeira mantém a menor tarifa verificada no universo da pesquisa, de R\$ 1,20, enquanto a se-

gunda apresenta valor da passagem de R\$ 2,00 – acima da média estimada, que é R\$ 1,85. O PIB de Juazeiro do Norte é de R\$ 3,8 mil, enquanto o de Ipatinga é praticamente cinco vezes maior: R\$ 18,5 mil. A cidade que possui sistema de cobrança eletrônica em operação e tem a menor tarifa de passagem (R\$ 1,45) é Campina Grande (PB).

Os sistemas de bilhetagem automática estão tomando conta do País, por trazerem vantagens tanto para os operadores, que podem controlar melhor o fluxo de passageiros, como para os usuários, que se beneficiam com o barateamento do transporte através das integrações. A cobrança eletrônica aparece em 40 das cidades, 56,2% do universo pesquisado. Um número bastante significativo destes municípios também implantou o sistema de integração tarifária. No entanto, fica evidente que a implantação deste serviço tem prioridade nas regiões Sul e Sudeste, já que aparece em 34 localidades dessas áreas, sendo que 17 delas estão no Estado de São Paulo. A pesquisa revela que algumas capitais, como Vitória (ES), e Rio Branco (AC), assim como a cidade de Colombo (PR), que está situada na Região Metropolitana de Curitiba (PR), ainda não têm este serviço implementado.

A partir dos resultados colhidos, foi possível constatar que a cidade média que mais transporta passageiros/dia é Mauá, na Região Metropolitana de São Paulo: 831,8 mil. Em segundo lugar vem Vitória da Conquista, na Bahia, com 744,2 mil, e em terceiro Caruaru, em Pernambuco, com 702,3 mil passageiros/dia. A cidade que dispõe da maior quantidade de veículos a cada mil habitantes é Florianópolis (SC), com índice de 1,19 ônibus. O levantamento também mostrou quais são as duas cidades que têm a frota mais nova – com idade média de dois anos: Itaquaquecetuba (SP) e Praia Grande (SP). ■

LIDERANÇA SE MOSTRA COM NÚMEROS

SRVP *Sistema de Reserva e Venda de Passagens*

- ▶ Presença em 6 países
- ▶ Mais de 10.000 pontos de venda em operação
- ▶ 170 clientes na América Latina
- ▶ Venda média de 37 milhões de passagens/mês
- ▶ Estrutura de Data Center de última geração e nível mundial



(31) 3291-8522

www.rjconsultores.com.br

Candidatos de São Paulo prometem soluções

O próximo prefeito de São Paulo terá de enfrentar o desafio de diminuir os congestionamentos e gerenciar uma frota que já ultrapassou os 6 milhões de veículos; melhorar os transportes coletivos é a maior aposta dos candidatos

Marcia Pinna Raspanti

A SITUAÇÃO CAÓTICA DO TRÂNSITO EM São Paulo se tornou uma questão central na campanha eleitoral que escolherá o novo prefeito da cidade. Os congestionamentos trazem prejuízos para a população em geral, que perde tempo e dinheiro quando tenta se deslocar pelas ruas, e para empresas de todo o país, que precisam

passar por aqui para distribuir seus produtos ou ainda exportar e importar artigos via Porto de Santos. A Fundação Getúlio Vargas estima que os prejuízos causados pelos congestionamentos na cidade cheguem a R\$ 33,5 bilhões por ano.

A revista Transporte Moderno conversou com os candidatos que estão à frente nas

pesquisas de intenção de voto — Marta Suplicy (PT), Geraldo Alckmin (PSDB), o atual prefeito Gilberto Kassab (DEM) e Paulo Maluf (PP) — para saber de cada um quais as propostas para diminuir estes transtornos. A maior unanimidade entre os candidatos foi rejeitar medidas impopulares para desestimular o uso do automóvel pela população, como a imple-

Conheça as opiniões dos candidatos sobre os problemas do trânsito e os corredores de ônibus em São Paulo



"São Paulo só voltará a andar com rapidez se todas as esferas de poder — municipal, estadual e federal — unirem esforços e recursos para ampliar a malha de transporte viário e sobre trilhos. Conversei a respeito com o presidente Lula e o governo federal tem todo interesse em ajudar a prefeitura de São Paulo nessa ação coletiva. Acredito que o governo estadual também terá interesse em participar deste esforço. Além disso, a prefeitura precisa adotar uma nova atitude e retomar a capacidade de planejamento e gerenciamento do sistema viário e do trânsito, que foi perdida nos últimos anos.

Nossa proposta é criar mais 228 km de vias para os coletivos até 2012 e outros 72 km até 2014, totalizando 300 km, que

seriam distribuídos por 31 corredores. Entre os mais importantes, pela extensão e população beneficiada, destaco o trecho entre a Vila Prudente e a Cidade Tiradentes (atual Expresso Tiradentes), a ligação entre a 23 de Maio e o Grajaú, e o corredor Celso Garcia-São Miguel Paulista. Com estes investimentos, chegaremos em 2014 com 416 km de corredores de ônibus". Marta Suplicy (PT)



"Vamos melhorar o trânsito com transporte coletivo de qualidade. Investir recursos municipais para, em parceria com o governo do estado, ampliar a linha 5 de Santo Amaro até a estação Chácara Klabin, na linha 2, e fazer a linha 7, ligando a Freguesia do Ó à estação São Joaquim, na linha 1, e depois à Vila Prudente.

Priorizaremos a construção de corredores de ônibus que darão rapidez aos coletivos. A CET e a SPTrans vão receber investimentos em tecnologia e recursos humanos. Em relação ao trânsito, semáforos inteligentes no lugar dos semáforos mecânicos. Regulamentação da circulação de caminhões, sem prejudicar a economia da cidade. Obras de engenharia de tráfego que acabem com gargalos e abram novas passagens no trânsito. Em parceria com a iniciativa privada, vamos fazer estacionamentos subterrâneos para tirar os carros da superfície. Motos-faixas, para evitar acidentes de trânsito. Medidas de segurança para proteger os pedestres. E ciclovias para oferecer transporte alternativo e limpo.

Vamos modernizar os corredores existentes, com faixas de ultrapassagem para os ônibus não ficarem em comboio, e instala-

mentação do pedágio urbano – iniciativa que todos negaram adotar, caso fossem eleitos.

Paulo Maluf é o único a apostar em grandes obras viárias para resolver a questão dos congestionamentos. O candidato propõe a construção da Freeway, que aumentará em doze faixas as marginais dos rios Pinheiros e Tietê. "A Freeway permitirá aos veículos andar a 90 km por hora nas avenidas marginais, sem semáforos e sem pagar pedágio. Isso será feito com a cobertura parcial do leito dos dois rios, com tampões, sobre os quais as novas faixas de trânsito serão construídas", afirma. Maluf diz ainda que o projeto é viável e compatível com o orçamento da cidade.

Os outros candidatos concordam que deve haver maiores investimentos nos transportes públicos e que os usuários precisam ser estimulados a preferir este tipo de locomoção aos automóveis. "Para

diminuir os congestionamentos, oferecemos transporte coletivo rápido, seguro e confortável. Assim, vamos incentivar as pessoas a deixarem os carros em casa. Investimentos em metrô e em corredores de ônibus modernos, com faixas de ultrapassagem, serão prioridades da minha administração", garante Alckmin.

Marta Suplicy afirma que são necessárias ações de curto, médio e longo prazos para melhorar o transporte público e o trânsito. "De imediato, é necessário recuperar e fortalecer a estrutura da CET, integrar a operação da CET com a SPTrans, para melhorar a fluidez do transporte público, e fiscalizar os pólos geradores de tráfego (exemplo: shoppings e grandes lojas) que impactam o sistema viário da nossa cidade. No médio prazo, é necessário construir mais corredores de ônibus. Na minha gestão, implantamos 105,9 km

de corredores exclusivos e mais 77,7 km de vias livres. E no longo prazo a solução é construir mais metrô, com a prefeitura e a União ajudando o governo estadual".

Contribuir com a expansão do metrô também é um objetivo comum entre os postulantes à prefeitura de São Paulo. A parceria com o governo estadual e o investimento de recursos municipais nas obras é outra proposta comum.

As fraudes no transporte coletivo constituem outra questão importante discutida pelos candidatos à prefeitura. Hoje, as fraudes são responsáveis por um prejuízo de R\$ 30 milhões a R\$ 50 milhões aos cofres públicos, segundo estimativas da Secretaria Municipal de Transportes. Maior eficiência na fiscalização e investimentos em tecnologia são apontados como os principais caminhos para diminuir este problema. ■

remos paradas maiores, com vários pontos. Isso dará agilidade aos embarques e desembarques. E vamos construir novos corredores de ônibus, para oferecer alternativas de qualidade à população. Os atuais terminais de ônibus serão reformados e novos terminais serão construídos, para facilitar a chegada de ônibus alimentados vindos dos bairros. Os passageiros seguirão para bairros da área central em ônibus modernos, com transmissão automática, suspensão a ar e ar-condicionado, por corredores seguros e rápidos. Os ônibus terão prioridade". Geraldo Alckmin (PSDB)



"A cidade sofre hoje as conseqüências da falta de investimento das gestões anteriores. Já criamos várias medidas para melhorar o trânsito, mas minha prioridade na questão do trânsito é investir em

transporte público de qualidade para estimular a população a deixar seu carro em casa. Entregamos 6 mil ônibus novos e estamos investindo em corredores de ônibus de verdade, com pontos de ultrapassagem. Estamos colocando R\$ 1 bilhão no metrô e na próxima gestão aplicaremos, no mínimo, mais R\$ 1 bilhão. Também colocaremos recursos da prefeitura para construir o Rodoanel.

Minha gestão está construindo corredores de ônibus adequados, como o Expresso Tiradentes, que permitem ultrapassagens, e um sistema viário que privilegia a circulação dos coletivos. São 32 km do Expresso Tiradentes e 25 km do Corredor Celso Garcia. São, portanto, 57 km de novos e modernos corredores, quase a extensão do Metrô. Estamos readequando corredores malfeitos anteriormente, como o Campo Limpo/Rebouças/Centro, que não tinham pontos de ultrapassagem". Gilberto Kassab (DEM)



"O trânsito de São Paulo, sempre congestionado em todas as áreas da cidade, tem como principal fator que gera todo esse estado de coisas, o excesso de tráfego nas avenidas marginais dos rios Tietê e Pinheiros. Qualquer coisa que aconteça nas duas avenidas, por onde passam 700 mil veículos por dia, tem reflexo imediato em toda a cidade. Por isso a principal obra de minha administração, se eleito prefeito, será aumentar em seis faixas de cada lado o tráfego nas duas avenidas marginais.

Além de conservar e melhorar os corredores que já existem, implantaremos outros, sem esquecer que a Freeway, sobre as duas avenidas marginais, aumentará o fluxo de veículos em toda cidade, há dez anos andava-se a 20 km por hora, em média, nas ruas da cidade. Atualmente, anda-se a 11 km". Paulo Maluf (PP)

Transporte coletivo volta a ser o preferido

Pesquisa Origem e Destino realizada a cada dez anos pelo Metrô de São Paulo revela que o transporte individual perdeu força

Raimundo de Oliveira

As viagens feitas em veículos de transporte coletivo passaram a ser o principal meio de deslocamento dos moradores da Região Metropolitana de São Paulo. Depois de terem perdido o posto para o transporte individual no início desta década os transportes coletivos retomaram a dianteira nos deslocamentos feitos pelos 19,3 milhões de habitantes em São Paulo e nos outros 38 municípios que compõem a região metropolitana. Segundo a última pesquisa Origem e Destino realizada pelo Metrô, no ano passado foram feitos 13,8 milhões de viagens diárias no sistema de transporte coletivo (55%) e 11,2 milhões em veículos individuais (45%). A pesquisa é realizada a cada dez anos pelo Metrô desde 1967. Em 2002, quando o Metrô fez uma pesquisa para checar a metodologia usada nas sondagens decenais, as viagens individuais na região metropolitana haviam passado o meio de transporte coletivo e foram responsáveis por 52,24% dos deslocamentos, enquanto a movimentação diária no sistema coletivo ficou com 47,76%. De lá para cá, políticas de inclusão aumentaram

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

Evolução das viagens diárias por modo principal - 1967 a 2007

| MODO | 1967 | | 1977 | | 1987 | | 1997 | | 2002 | | 2007 | |
|-----------------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|--------------|-------------------|--------------|--|
| | Viagens (milhões) | % | Viagens (milhões) | % | Viagens (milhões) | % | Viagens (milhões) | % | Viagens (%) | Viagens (milhões) | % | |
| TOTAL | 7,2 | 100,0 | 21,4 | 100,0 | 29,4 | 100,0 | 31,4 | 100,0 | 100,0 | 37,6 | 100,0 | |
| Coletivo | 4,9 | 68,1 | 9,8 | 61,0 | 10,5 | 56,0 | 10,5 | 51,2 | 47,7 | 13,8 | 55,0 | |
| Individual | 2,3 | 31,9 | 6,1 | 39,0 | 8,2 | 44,0 | 9,9 | 48,8 | 52,3 | 11,2 | 45,0 | |
| MOTORIZADO | 7,2 | 100,0 | 15,9 | 100,0 | 18,7 | 100,0 | 20,4 | 100,0 | 100,0 | 25,0 | 100,0 | |
| Bicicleta | (*) | | 0,07 | 0,33 | 0,11 | 0,37 | 0,16 | 0,52 | | 0,30 | 0,78 | |
| A pé | (*) | | 5,4 | 25,2 | 10,6 | 36,2 | 10,8 | 34,4 | | 12,3 | 32,9 | |
| Não Motorizado | | | 5,5 | 25,5 | 10,7 | 36,5 | 11,0 | 34,9 | | 12,6 | 33,6 | |

Fonte: Metrô-Pesquisa OD/67/77/87/97 e 2007

(*) Dado não pesquisado

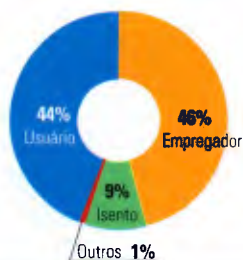
a renda das pessoas das classes mais baixas, o desemprego diminuiu e a implantação do bilhete único fez com que as pessoas mais pobres passassem a utilizar mais o transporte coletivo. Neste período, os índices de congestionamento na capital paulista colecionaram recordes sucessivos.

De acordo com o levantamento, o número total de viagens por dia passou de 31,4 milhões em 1997 para 37,6 milhões no ano passado. Os deslocamentos motorizados eram 20,6 milhões ao dia em 1997 e passaram para 25,3 milhões diários no ano passa-

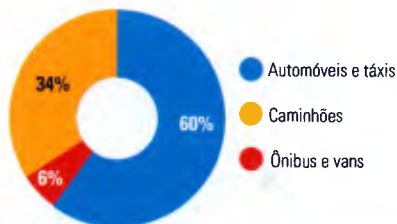
do. No mesmo período, o número de viagens feitas a pé pelos moradores da região metropolitana evoluiu de 10,8 milhões para 12,4 milhões. Em termos percentuais, os deslocamentos a pé caíram de 34,4% para 32,9% no período. Entre os principais motivos apontados para a opção dos deslocamentos feitos a pé, 88,6% alegam as distâncias pequenas, 6,4% outras motivações e 5% afirmam que o preço da tarifa é alto. A pesquisa também revelou que no ano passado 46% das viagens feitas no sistema de transporte coletivo foram custeadas pelo empregador e 44% foram pagas pelos usuários. Os outros 10% estão divididos entre os isentos de pagamento (9%) e outros tipos (1%).

Entre 1997 e 2007, segundo a pesquisa Origem e Destino, o número de famílias que não possuíam automóvel se manteve estável na região metropolitana. Eram 49% em 1997 e passaram para 50% no ano passado. O número de famílias que possui um único veículo se manteve em 38% nas duas sondagens e o de famílias que têm mais de

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO
Custeio da viagens por modo coletivo - 2007



PARTICIPAÇÃO POR TIPO DE VEÍCULO



um automóvel diminui de 13% para 12%. De acordo com a análise feita pelos pesquisadores o aumento na frota de veículos na região foi proporcional ao crescimento da população. Para o secretário dos Transportes Metropolitanos, José Luiz Portella, a inversão no tipo de deslocamento feito pelos moradores da região metropolitana é devida à maior oferta de lugares nos transportes coletivos, à diminuição de intervalos nos sistemas do Metrô, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e nos ônibus e ao aumento das linhas do Metrô e da CPTM. O secretário também aponta os sistemas de integração tarifária, que permitem aos usuários utilizarem os trens da CPTM e do Metrô pagando apenas uma tarifa, como fator para a inversão na queda da atratividade do transporte coletivo. O aumento nos números de deslocamentos feitos em veículos individuais apresentava

crescimento desde 1967, ao mesmo tempo que as viagens no sistema coletivo diminuíam. Segundo informações do Metrô em 1967 as viagens nos transportes coletivos representavam 68% dos deslocamentos diários e caíram para 47,76% em 2002. No mesmo período, as viagens individuais passaram de 32% para 53%.

De acordo com o Metrô, no ano passado a pesquisa Origem e Destino incluiu a sondagem sobre a posse de motocicletas e bicicletas e constatou que 7% das famílias que moram na região metropolitana possuem motos, 24% das famílias possuem uma bicicleta e 9% possuem mais de uma bicicleta. Segundo o levantamento, entre as pessoas que utilizam bicicleta nos dias úteis, 71% o fazem para ir e voltar do trabalho, 12% para ir estudar e 4% por lazer.

O levantamento feito pelo Metrô também analisa a origem e destino na chamada li-

nha de contorno formada pelos limites da Região Metropolitana de São Paulo. No ano passado, os pesquisadores realizaram 36 mil entrevistas entre os motoristas de 455 mil veículos que trafegam diariamente, em média, pelos 21 postos rodoviários instalados ao longo das vias que compõem a linha de contorno e saem ou entram na região metropolitana. De acordo com a pesquisa do ano passado, a maior parte dos veículos que circularam por estas estradas é formada por carros particulares e táxis (60%), seguida por caminhões (34%) e ônibus e vans, que juntos representam 6% do total.

No levantamento foram realizadas 30 mil entrevistas consideradas válidas e coletados 431.658 endereços referentes a locais de residência, trabalho e escola, além de origem e destino de viagens e pontos de transferência entre modais. ■

PAINÉIS DE LED ALTA DEFIÇÃO

Inovação e Pioneirismo no mercado
com a implantação de Led
na cor branco.



Desde 2006
com mais
de 10.000
unidades
rodando no
mercado.



SEU DESTINO, COM TODA CERTeza

RUA PINHEIRO MACHADO, 194 - 95020-170
BAIRRO: NOSSA SENHORA DE LOUROS
CAXIAS DO SUL - RS FONE: 5554 3218-8400
COMERCIAL@DIMELTHOZ.COM.BR
WWW.DIMELTHOZITINERARIOS.COM.BR

Transporte com menos poluição

Durante a Exposição Universal, em 2010, a cidade chinesa de Xangai contará com 500 táxis e ônibus não-poluentes para transportar os visitantes. Segundo informações do jornal Shanghai Daily, para apoiar o tema central da exposição, a cidade tentará reduzir as emissões de gases poluentes com a utilização de veículos elétricos e híbridos (que funcionam com uma combinação de hidrogênio e oxigênio). Em 2010, Xangai terá uma frota de cem ônibus elétricos.

A Exposição Universal de Xan-



gai já conta com 212 participantes confirmados, dos quais 175 são países e 37 são organizações internacionais, e a expectativa é alcançar 70

milhões de visitantes, sendo cinco milhões estrangeiros. O objetivo do evento é estimular cidadãos de todo o mundo a refletir sobre como melhorar o meio ambiente das grandes cidades.

Xangai é também uma das 22 cidades chinesas que aderiram a um programa que reduz o consumo de energia nos edifícios governamentais e públicos.

NTU reúne empresários para debater meio ambiente

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) vem realizando ao longo do ano, em diversas cidades do País, encontros com empresários para discutir temas pertinentes ao aperfeiçoamento das atividades do setor. No dia 2 de outubro próximo, acontecerá o terceiro evento da série, intitulada Encontros de Boas Práticas, e tratará do tema "Responsabilidade Socioambiental: o Futuro das Empresas", no Hotel Continental de Porto Alegre (RS). "O objetivo é apresentar quais são as ações socioambientais que vêm sendo praticadas nas empresas de transporte coletivo, um vez que se valorizam cada vez mais em nossa sociedade, gerando vanta-

gens competitivas que serão fundamentais nos negócios futuros", comenta o diretor-superintendente da NTU, Marcos Bicalho. No programa estão previstas as palestras "As Empresas e a Sustentabilidade", "Responsabilidade Social: Mudando Cultura e Garantindo Bons Resultados", "Voluntariado Consorciado - O Poder da União" e os cases das empresas Viação Santa Tereza (Visate), de Caxias do Sul (RS) e Viação Tamandaré, de Curitiba (PR). De acordo com Bicalho, ao todo serão quatro eventos anuais - os dois primeiros aconteceram em Curitiba (PR) e em Natal (RN), respectivamente e versaram sobre a Área Jurídica e Recursos Humanos.



"Envelopar" frota é saída para empresas mostrarem sua marca

Em virtude da Lei Cidade Limpa, que busca diminuir a poluição visual na capital paulista, a publicidade indicativa nos veículos tornou-se mais popular. Isto porque, qualquer estabelecimento tem permissão para estampar o nome ou o logotipo nos próprios carros, sem restrição de tamanho.

As empresas de adesivação, que perderam clientes com a legislação, já descobriram o novo filão e têm feito muitos trabalhos em frotas. Personalizar ou "envelopar" um veículo custa cerca de R\$ 1,2 mil e consome de um a dois dias de trabalho.

A Lei Cidade Limpa proibiu a propaganda em táxis, ônibus e bicicletas, além de restringir outdoors, fachadas e toda publicidade externa. A personalização das frotas foi a maneira que os estabelecimentos encontraram de mostrar a própria marca. Caso, porém, seja configurada divulgação ou promoção, a multa aos proprietários é de R\$ 10 mil.

Desde agosto, os ônibus de linhas regulares de transporte urbano estão proibidos de circular pelo centro histórico de Ouro Preto, em Minas Gerais. A decisão foi tomada a pedido do Ministério Público para preservar o patrimônio da cidade. O transporte coletivo que circula na região deve ser feito apenas por microônibus, com capacidade para 40 passageiros.

As empresas que não respeitarem a decisão judicial serão multadas em R\$ 272,88, por infração.

Patrimônio Histórico

Desde agosto, os ônibus de linhas regulares de transporte urbano estão proibidos de circular pelo centro histórico de Ouro Preto, em Minas Gerais. A decisão foi tomada a pedido do Ministério Público para preservar o patrimônio da cidade. O

Nada mais londrino...

O famoso ônibus vermelho de dois andares foi escolhido para representar Londres na cerimônia de encerramento das Olimpíadas de Pequim em agosto. O veículo-símbolo da cidade entrou no estádio Ninho do Pássaro, trazendo o jogador David Beckham, que chutou uma bola de futebol para os espectadores. A ideia foi elogiada por vários jornais chineses pela sua criatividade.

Na mesma ocasião, o prefeito de Londres, Boris Johnson, recebeu a bandeira olímpica das mãos do presidente do Comitê Olímpico Interna-



cional (COI), Jacques Rogge – já que a cidade sediará a próxima edição dos Jogos Olímpicos, em 2012. Cerca de 40 mil pessoas, assistiram à solenidade, por meio de três telões, no centro londrino.

O desafio britânico será organizar a competição com um orçamento de 9 bilhões de libras, quase metade do que foi gasto em Pequim.

Permissões prorrogadas até 2009

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) decidiu conceder autorização especial para manter até 31 de dezembro de 2009 o direito de operação de mais de 1.700 linhas de ônibus interestaduais. As linhas, operadas por 253 empresas, represen-

tam praticamente a totalidade da malha nacional de transporte rodoviário de passageiros. As atuais permissões, que valeram por 15 anos, venceriam em outubro. O processo de licitação das linhas já foi iniciado e deverá ser concluído até o fim de 2009.

Câmera Canguru coíbe assaltos em ônibus



A empresa pernambucana Alltec Tecnologia está completando a instalação de 8 mil equipamentos Canguru – moderno sistema de gravação digital de imagens dentro dos ônibus, que monitora a ação de motoristas, cobradores, fiscais, vândalos, assaltantes, portadores de gratuidades e usuários em geral. O sistema melhora a eficiência no controle de evasões, proporciona maior tranquilidade nas viagens e, conseqüentemente, aumenta a demanda noturna de passageiros que, com o sistema, viajam mais seguros. O Canguru oferece opções que vão desde uma câmera em preto e

branco até quatro câmeras coloridas, com tecnologia de detecção de movimento de imagem que pára a gravação após alguns segundos de ausência de movimento – acabando com a perda de tempo na visualização de imagens inúteis. Ao todo a Alltec atende mais de 145 clientes, em 62 cidades, com grandes e pequenas frotas de ônibus, nas regiões Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste e Norte. "Com o sistema de gravação digital Canguru, a redução de assaltos na maioria das empresas que atendemos caiu mais da metade", comenta Cláudio Cardoso, um dos sócios da Alltec.



ITINERÁRIOS TRANSLUX

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

Controle de Itinerário



O impulso à infra-estrutura de transporte

Copa de 2014 motivará investimentos em transportes urbanos. Mas definições estão demorando

Ao lado do bom desempenho da economia, do aumento dos congestionamentos e do risco real de travamento das grandes cidades, a realização da Copa do Mundo de 2014 no Brasil já deverá ser um dos elementos de motivação para novos investimentos em infra-estrutura de transporte público urbano. O problema, por ora, é que não há definições quanto às cidades que abrigarão os jogos – os nomes das escolhidas serão

divulgados apenas em março de 2009. Também não se sabe como o governo federal pretende configurar os investimentos públicos concernentes a esse megaevento internacional. Em razão da expectativa de que parte dos investimentos públicos e privados sirva para impulsionar o transporte urbano sobre trilhos e o transporte coletivo de modo geral, o tema esteve presente, direta ou indiretamente, em várias das 46 sessões de trabalho da 14ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, evento anual da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Metrô (Aeamesp), realizada em São Paulo, no início de setembro, paralelamente à exposição Metroferr 2008, com a participação, nos quatro dias, de cerca de 1.500 especialistas, empresários e autoridade do setor.

A Federação Internacional de Futebol Association (FIFA), que organiza a Copa do Mundo, e o Comitê Olímpico Internacional (COI), organizador dos Jogos Olímpicos, exigem que as cidades-sede desses



Estação da Luz, em São Paulo (SP): com novos investimentos, volume de passageiros da CPTM saltará de 1,7 milhão para 3 milhões de passageiros/dia

megaeventos invistam em infra-estrutura urbana, o que inclui projetos de modernização os transportes coletivos urbanos, que, depois das disputas esportivas, passam a ser usufruídos pela população. O engenheiro espanhol Aurélio Rojo Garrido, hoje dirigente da Associação Latino-Americana de Metrôs e Subterrâneo (Alamys), explicou que essa exigência funcionou em seu país, que abrigou a Copa do Mundo de 1982, com partidas em várias cidades, e que em 1992 promoveu os Jogos Olímpicos em Barcelona. Deixando a diplomacia de lado, ele diz esperar que o mesmo volte a ocorrer proximamente com relação a Madri, que disputa com o Rio de Janeiro e outras cidades a condição de sede do Jogos Olímpicos de 2016.

Outra atração internacional da 14ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, o diretor do Departamento de Transporte Urbano, do Instituto de Desenvolvimento de Seul, capital da Coreia do Sul, Gyeng-Chul

Kim garantiu que os Jogos Olímpicos de 1988 e a Copa de 2002 acabaram sendo mesmo um forte argumento no sentido de impulsionar dois momentos da ampliação do sistema de metrô da capital coreana. Depois da Copa de 2002, já com cerca de 500 quilômetros trilhos implantados, Seul empreendeu uma verdadeira revolução urbanística, com a implantação de uma grande rede de corredores segregados de ônibus,

operados com muita tecnologia, e o desestímulo ao uso de carros particulares. A iniciativa trouxe o fim dos congestionamentos, redução de poluição e maior eficiência no uso da energia aplicada ao transporte. O emblema maior dessa transformação foi a desativação de um grande viaduto elevado usado para tampar um dos rios que corta a cidade. As águas do rio foram despoluídas e cerca de seis quilômetros de suas margens transformadas num moderno e agradável parque linear, com acesso aberto à população.

PLANOS – As cidades brasileiras com perspectivas reais de abrigar as partidas esperam mesmo que Copa do Mundo 2014 ajude a tirar do papel projetos de transporte sobre trilhos carinhosamente elaborados nos últimos anos. Humberto Kasper, diretor da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb), operadora federal vinculada ao Ministério das Cidades, confirma

que a capital gaúcha vive a expectativa de que o torneio da FIFA facilite a implantação da primeira fase da Linha 2 do metrô – um trecho de 13,2 km, dos quais 11 km subterrâneos e 2,2 km em superfície; o projeto todo configura um anel com 35,7 km de extensão. "Estamos partindo agora para o estudo da viabilidade econômica, com a possibilidade de participação da iniciativa privada. Nós estamos contratando uma consultoria que fará esse estudo e que também elaborará as especificações técnicas dos projetos a serem contratados. Daqui a seis ou sete meses, estaremos com todos os editais prontos e em condições de contratar os projetos de engenharia", afirma.

Rio de Janeiro e São Paulo estão no centro de uma outra proposta, já em estudo no âmbito do governo federal: a implantação de um trem de alta velocidade entre as duas metrópoles, que se estenderia também até



Expansão da malha paulista embute a implantação de um serviço expresso até o Aeroporto Internacional de Cumbica

Campinas, cobrindo um eixo que responde por 44% do PIB do País e onde estão instaladas 50% das indústrias brasileiras. Uma ligação segura e veloz, por terra, tenderia a dinamizar ainda mais a região, e seria a

ponta de lança para a implantação de um sistema de trens de alta velocidade que, num futuro não tão distante, passasse a interligar também Brasília, Belo Horizonte e as capitais do sul do País. Numa apresen-

BUSINESS

11-5096.8104

ligue e assine

TECHNI bus
TRANSPORTE COLETIVO E TRÂNSITO

FERRAMENTA DE LIMPEZA

51.3635.1555



Dispensa escova
Cabo de alumínio de: 1.5m, 2m e 3m
Fios florados de PET com espuma
Pará-brisas, corredores e carrocerias



Limpa de baixo do quebra-sol.

e-mail: odim@odim.com.br
site: www.odim.com.br



GELADEIRAS AUTOMOTIVAS

12/24 Volts a Bateria

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



ELBER
GELADEIRAS

ELBER INDÚSTRIA DE REFRIGERAÇÃO LTDA.

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

Fone/Fax: (47) 3542 0404 / 3542 0405 - www.elber.ind.br - elber@elber.ind.br



No projeto de expansão nacional, um trem de alta velocidade interligaria Belo Horizonte(MG), Brasília(DF) e capitais do sul do país

tação na 14ª Semana de Tecnologia, o ex-governador do Espírito Santo, Albuíno Azeredo, que hoje trabalha para uma empresa de engenharia e tecnologia do setor, assinalou que a implantação do trem de alta velocidade é vital para equacionar a crescente saturação dos aeroportos paulistas e cariocas e o congestionamento de rodovias, e para reduzir o tempo de viagem entre as duas metrópoles. "É também essencial para a realização da Copa do Mundo", não se esqueceu de sublinhar.

De certo modo, também podem ser contabilizados como investimentos para a Copa do Mundo de 2014 os itens listados no chamado Plano de Expansão do Governo do Estado de São Paulo, com recursos da ordem R\$ 19 bilhões voltados para ampliar a rede do metrô paulistano, que absorveria mais um milhão de passageiros por dia, chegando a 4,3 milhões de passageiros diariamente, e dar "qualidade de metrô" a 160 km de linhas da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que assim saltaria de 1,7 milhão de passageiros para 3 milhões de passageiros por dia. A expansão da CPTM embute a implantação de um serviço expresso até o aeroporto internacional de Cumbica.

DEMORA? – "Sabemos todos que megaeventos têm justificado investimentos públicos em infra-estrutura urbana, inclusive a de transporte público, que depois passam a servir às populações das cidades-sede. Que ele seja efetivamente aproveitado para ampliar e melhorar a nossa ma-

lha", disse Emiliano Affonso, vice-presidente da Aeamesp. Ele assinala que a Copa de 2014 ensinará que a implantação dos grandes sistemas de transporte urbano e metropolitano necessitam efetivamente de recursos da União, e necessitam também da coesão dos três níveis de governo. O secretário nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, Luiz Carlos Bueno, garante que o governo federal vai investir na estruturação das cidades que serão sedes e subsedes da Copa de 2014. "Queremos que os investimentos sirvam não apenas para a competição, mas que possam permanecer, oferecendo qualidade e de vida para população por pelo menos 25 ou 30 anos". O secretário informou que será no início de 2009 uma definição sobre os investimentos federais, que serão apoiados em estudos que vêm sendo promovidos por um grupo interministerial, integrado também por representantes dos ministérios dos Esportes e do Turismo.

Para o engenheiro José Roberto Bernascone, presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva (Sinaenco), que congrega cerca de 15 mil empresas do setor, o governo já poderia estar atuando. "Março, quando as cidades-sede forem definidas, será tarde. Não sei se tarde demais. Mas, com certeza, já estamos atrasados. Até porque as 18 cidades postulantes têm problemas e como a Copa de 2014 é só um motivo, mas ação substantiva é melhorar a mobilidade urbana, já poderíamos ter começado". Ele acrescenta que, na realidade, as obras deverão

estar prontas em 2013, quando, para uma espécie de ensaio geral, a FIFA promoverá, no Brasil, a Copa das Confederações. Jorge Rebelo, do Banco Mundial, também crê que haja atraso. Para ele, o governo já deveria que ter definido critérios de investimentos e repassado recursos para as administrações locais tocarem projetos referentes à Copa do Mundo.

O Sinaenco estabeleceu uma linha de trabalho junto com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), visando chamar a atenção de governantes e da sociedade para o tamanho do desafio que o Brasil tem com a organização da Copa de 2014. O presidente da ANTP, Ailton Brasiliense Pires, acredita que o País deva aproveitar a competição para estabelecer e consolidar novos paradigmas quanto ao planejamento e à racionalidade na aplicação dos recursos, bem como quanto ao uso de tecnologias capazes de tornar as cidades mais eficientes e, portanto, mais baratas. Bernascone também realça a importância do planejamento, afirmando que não se pode correr o risco e repetir o que aconteceu com o Estádio João Havelange, o Engenhão, por ocasião dos Jogos Pan-Americanos. O estádio custou mais de R\$ 300 milhões e hoje está arrendado ao Botafogo por R\$ 30 mil por mês. Trata-se de um excelente estádio, implantado no Engenho de Dentro, região que se encontrava deteriorada antes dos jogos e que, por não ter sido objeto de um projeto de revitalização urbana, permanece deteriorada. ■

Veículos mostram a evolução do transporte coletivo em São Paulo

"Memórias e Caminhos do Transporte Coletivo" é o nome da exposição promovida pela gestora paulistana SPTrans para mostrar a evolução do bonde até os modernos ônibus articulados em São Paulo.

No período de 22 a 28 de setembro ficam no Parque Ibirapuera três bondes, dois trólebus, um ônibus da década de 1960, um ônibus de dois andares, um articulado e um exemplar do modelo mais moderno de coletivo em circulação, além do Papamóvel, que serviu ao Papa João Paulo II em sua viagem ao Brasil.

Os visitantes podem ver como a forma de se locomover na cidade foi se transformando desde 1890, com os bondes puxa-



dos por animais, até a versão mais recente de ônibus urbano que entrou em circulação em 2008. É a primeira vez que se consegue reunir uma mostra tão diversa do transporte coletivo, abrangendo do século XIX até o XXI.

Cada exemplar será apresentado com

uma ficha técnica descrevendo suas principais características e mostrando um pouco sobre como era a cidade na época em que circulavam.

Lucro Garantido!

Seu faturamento longe dos assaltos

Gaveta-cofre inibe a intenção de assalto.

- Fácil instalação
- Não altera o layout do veículo
- Elimina manutenção e substituição das gavetas convencionais
- Modelos exclusivos para microônibus



É desenvolvida com um sistema boca-de-lobo para segurança de valores maiores, e com temporizador, onde o momento de abertura é determinado pelo usuário ou **trancão com chave única** para frota.

SEGCASH
COMÉRCIO DE SISTEMAS DE SEGURANÇA

www.segcash.com.br

R. Ten. Francisco Ferreira de Souza, 2450/2520 - Curitiba - PR - CEP 81760-011

Tel.: 41 3278-6461 - Fax: 41 3276-0519

e-mail: segcash@segcash.com.br

Uma boa planilha faz a diferença

Technibus traz nova abordagem sobre custos operacionais de veículos atualizando conceitos e criando espaço para a discussão das principais questões sobre o tema

Jorge Miguel dos Santos

Entre aqueles que atuam no setor de transporte, sejam como operadores ou como contratantes, o cálculo do custo operacional dos veículos sempre ocupa grau de extrema importância e, por isso mesmo, desperta discussões sobre os conceitos e as diversas metodologias de cálculo.

A principal aplicação da planilha de custo operacional de veículos é na formação do preço do transporte. A fixação do preço das passagens do transporte urbano, do rodoviário ou do serviço de fretamento, só são possíveis graças a utilização da tradicional planilha que di-

vide os custos dos veículos entre os fixos e os variáveis.

O uso da planilha de custos foi tão difundido que os próprios contratantes a utilizam à exaustão nas negociações de preço e de reajustes. Alguns mais afoitos chegam ao ponto de determinar fórmulas e conceitos, algumas vezes, sem bases econômicas, apenas para justificarem descontos maiores.

CADÊ A PLANILHA DA TELEVISÃO?

Hoje, por exemplo, não existe negociação de preços sem que o contratante privado ou governo (que define as tari-

fas do urbano e o valor das passagens do rodoviário) exija a apresentação da planilha determinando a metodologia e até o percentual de lucro das empresas. Alguns podem argumentar que se "trata de transparência na negociação" ou que "nenhum dos lados tem nada a esconder", mas se isso tem validade, por que o mesmo não ocorre quando adquirimos outros produtos e serviços? Já pensou em pedir para o fabricante daquela tão desejada televisão de plasma uma planilha de custos para justificar o preço que você acha absurdo? E do chassi ou da carroceria do ônibus?

| VEÍCULO | SPRINTER VAN AR | | | | VEÍCULO | VOLARE V6 | | | |
|---------------------------|-----------------|---------------|--------------|--|-------------------------|---------------|--------------|--|--|
| MODELO/CARROCERIA | Mercedes-Benz | | | | MODELO/CARROCERIA | Escolar | | | |
| QUILÔMETROS RODADOS/MÊS | 4.000 | | | | QUILÔMETROS RODADOS/MÊS | 3.000 | | | |
| CUSTOS FIXOS | R\$ | R\$/KM | % | | R\$ | R\$/KM | % | | |
| DEPRECIÇÃO | 780,26 | 0,1951 | 17,5 | | 716,08 | 0,2387 | 18,3 | | |
| REMUNERAÇÃO CAPITAL | 933,68 | 0,2334 | 20,9 | | 962,91 | 0,3210 | 24,7 | | |
| LICENCIAMENTO | 234,53 | 0,0586 | 5,3 | | 239,95 | 0,0800 | 6,1 | | |
| SEGUROS | 886,20 | 0,2216 | 19,9 | | 344,50 | 0,1148 | 8,8 | | |
| SALÁRIO MOTORISTA | | | | | 0,00 | 0,0000 | 0,0 | | |
| SUB-TOTAL CF | 2.834,67 | 0,7087 | 63,5 | | 2.263,44 | 0,7545 | 58,0 | | |
| CUSTOS VARIÁVEIS | R\$ | R\$/KM | % | | R\$ | R\$/KM | % | | |
| MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO) | 499,20 | 0,1248 | 11,2 | | 396,60 | 0,1322 | 10,2 | | |
| PNEUS | 176,00 | 0,0440 | 3,9 | | 260,10 | 0,0867 | 6,7 | | |
| COMBUSTÍVEL | 824,00 | 0,2060 | 18,5 | | 794,70 | 0,2649 | 20,4 | | |
| LUBRICANTE MOTOR | 6,80 | 0,0017 | 0,2 | | 6,90 | 0,0023 | 0,2 | | |
| LUBRICANTE CÂMBIO | 1,60 | 0,0004 | 0,0 | | 0,90 | 0,0003 | 0,0 | | |
| LAVAGEM | 120,00 | 0,0300 | 2,7 | | 180,00 | 0,06 | 4,6 | | |
| SUB-TOTAL CV | 1.627,60 | 0,4069 | 36,5 | | 1.639,20 | 0,5464 | 42,0 | | |
| CUSTO TOTAL NO MÊS | 4.462,27 | 1,1156 | 100,0 | | 3.902,64 | 1,3009 | 100,0 | | |

Parece meio absurdo, mas só parece!

Esta situação só chegou a esse nível, porque os pioneiros do transporte não possuíam a formação ou a técnica adequada para formatar seus preços. Para o mesmo serviço de transporte, os preços entre os concorrentes eram muito diferentes, daí o costume de exigir a comprovação das despesas e dos custos envolvidos; depois, para se chegar na planilha de custos operacionais, foi uma questão de tempo.

APLICAÇÕES DIVERSAS – O cálculo do custo operacional de veículos tem diversas aplicações como o cálculo do reembolso de quilômetros rodados por automóveis de funcionários; como instrumento de comparação entre tipos de veículos para identificar qual o de menor custo por unidade transportada; para comparar veículos de marcas diferentes; análises de viabilidade econômica de terceirização de frotas, entre outras tantas.

Motivos para utilizar as planilhas de custos operacionais de veículos não faltam e calcular e aplicá-las na forma correta é primordial para todos aqueles ligados direta e indiretamente ao transporte. Difundir as técnicas e proporcionar espaço para a discussão do tema é função de Technibus.

**Economista especializado em transporte.*

| VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS/MÊS | MICROÔNIBUS COM AR VW 9.150 – Comil Piá 4.000 | | |
|---|---|---------------|-------------|
| | R\$ | R\$/KM | % |
| CUSTOS FIXOS | | | |
| DEPRECIÇÃO | 993,68 | 0,2484 | 12,8 |
| REMUNERAÇÃO CAPITAL | 1.325,49 | 0,3314 | 17,0 |
| LICENCIAMENTO | 297,60 | 0,0744 | 3,8 |
| SEGUROS | 474,23 | 0,1186 | 6,1 |
| SALÁRIO MOTORISTA | 2.117,68 | 0,5294 | 27,2 |
| SUB-TOTAL CF | 5.208,68 | 1,3022 | 66,9 |
| CUSTOS VARIÁVEIS | | | |
| MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO) | 846,40 | 0,2116 | 10,9 |
| PNEUS | 228,00 | 0,0570 | 2,9 |
| COMBUSTÍVEL | 1.236,00 | 0,3090 | 15,9 |
| LUBRICANTE MOTOR | 16,40 | 0,0041 | 0,2 |
| LUBRICANTE CÂMBIO | 8,00 | 0,0020 | 0,1 |
| LAVAGEM | 240,00 | 0,0600 | 3,1 |
| SUB-TOTAL CV | 2.574,80 | 0,6437 | 33,1 |
| CUSTO TOTAL NO MÊS | 7.783,48 | 1,9459 | 100 |

| VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS/MÊS | ÔNIBUS FRETAMENTO OF-1418 – Marcopolo Viale 5.000 | | |
|---|---|---------------|--------------|
| | R\$ | R\$/KM | % |
| CUSTOS FIXOS | | | |
| DEPRECIÇÃO | 1.347,22 | 0,2694 | 11,5 |
| REMUNERAÇÃO CAPITAL | 1.787,27 | 0,3575 | 15,2 |
| LICENCIAMENTO | 371,03 | 0,0742 | 3,2 |
| SEGUROS | 639,44 | 0,1279 | 5,4 |
| SALÁRIO MOTORISTA | 2.117,68 | 0,4235 | 18,0 |
| SUB-TOTAL CF | 6.262,64 | 1,2525 | 53,3 |
| CUSTOS VARIÁVEIS | | | |
| MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO) | 1.384,50 | 0,2769 | 11,8 |
| PNEUS | 333,50 | 0,0667 | 2,8 |
| COMBUSTÍVEL | 3.433,50 | 0,6867 | 29,2 |
| LUBRICANTE MOTOR | 31,50 | 0,0063 | 0,3 |
| LUBRICANTE CÂMBIO | 10,00 | 0,0020 | 0,1 |
| LAVAGEM | 300,00 | 0,0600 | 2,6 |
| SUB-TOTAL CV | 5.493,00 | 1,0986 | 46,7 |
| CUSTO TOTAL NO MÊS | 11.755,64 | 2,3511 | 100,0 |

| VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS/MÊS | ÔNIBUS RODOVIÁRIO K 380 6x2 – Marcopolo Paradiso 1550 10.000 | | |
|---|--|---------------|--------------|
| | R\$ | R\$/KM | % |
| CUSTOS FIXOS | | | |
| DEPRECIÇÃO | 2.920,81 | 0,2921 | 11,5 |
| REMUNERAÇÃO CAPITAL | 3.890,46 | 0,3890 | 15,3 |
| LICENCIAMENTO | 705,46 | 0,0705 | 2,8 |
| SEGUROS | 1.237,25 | 0,1237 | 4,9 |
| SALÁRIO MOTORISTA | 2.117,68 | 0,2118 | 8,3 |
| SUB-TOTAL CF | 10.871,66 | 1,0872 | 42,8 |
| CUSTOS VARIÁVEIS | | | |
| MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO) | 5.674,00 | 0,5674 | 22,3 |
| PNEUS | 751,00 | 0,0751 | 3,0 |
| COMBUSTÍVEL | 7.416,00 | 0,7416 | 29,2 |
| LUBRICANTE MOTOR | 63,00 | 0,0063 | 0,2 |
| LUBRICANTE CÂMBIO | 15,00 | 0,0015 | 0,1 |
| LAVAGEM | 600,00 | 0,0600 | 2,4 |
| SUB-TOTAL CV | 14.519,00 | 1,4519 | 57,2 |
| CUSTO TOTAL NO MÊS | 25.390,66 | 2,5391 | 100,0 |

| VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS/MÊS | ÔNIBUS URBANO OF-1418/52 – Marcopolo Torino 5.000 | | |
|---|---|---------------|--------------|
| | R\$ | R\$/KM | % |
| CUSTOS FIXOS | | | |
| DEPRECIÇÃO | 1.635,97 | 0,3272 | 11,1 |
| REMUNERAÇÃO CAPITAL | 1.786,33 | 0,3573 | 12,1 |
| LICENCIAMENTO | 367,65 | 0,0735 | 2,5 |
| SEGUROS | 772,26 | 0,1545 | 5,2 |
| SALÁRIO MOTORISTA | 4.168,96 | 0,8338 | 28,3 |
| SUB-TOTAL CF | 8.731,17 | 1,7462 | 34,4 |
| CUSTOS VARIÁVEIS | | | |
| MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO) | 1.349,00 | 0,2698 | 9,2 |
| PNEUS | 594,50 | 0,1189 | 4,0 |
| COMBUSTÍVEL | 3.708,00 | 0,7416 | 25,2 |
| LUBRICANTE MOTOR | 31,50 | 0,0063 | 0,2 |
| LUBRICANTE CÂMBIO | 7,50 | 0,0015 | 0,1 |
| LAVAGEM | 300,00 | 0,0600 | 2,0 |
| SUB-TOTAL CV | 5.990,50 | 1,1981 | 23,6 |
| CUSTO TOTAL NO MÊS | 14.721,67 | 2,9443 | 116,0 |

"Seu Jorge", um craque em pneu

Jorge Cousseau, o perito em pneus e responsável pela assistência técnica da Rede Pneu, faz recomendações para uso correto de pneumáticos

Guilherme Arruda

As dimensões continentais do Brasil são acompanhadas de enormes diferenças climáticas. Quando o assunto é pneu, o frio da região Sul e o calor no Norte-Nordeste, exercem influências no processo de desgaste. O calor contribui para diminuir a vida útil dos pneus, sem contar outros fatores, como a variação das pistas e erros técnicos que aparecem com frequência em curvas acen-tuadas: o cálculo feito por engenheiros nem sempre projeta a inclinação correta para a compensação da força centrífuga, gerada pela velocidade e peso do veículo e sua carga na transferência de peso. O conjunto da obra resulta na aceleração da fadiga. Qual deve ser o comportamento do motorista nestas horas?

Certamente, poucos ouviram falar de Jorge Cousseau, mas no Rio Grande do Sul, quando o assunto é pneu, o nome dele é lembrado: "Seu Jorge" encontra a solução. Responsável pela assistência técnica da Rede Pneu, com matriz na cidade de Bento Gonçalves, na serra gaúcha, ele criou um conjunto de dez mandamentos (ver quadro) baseando-se em diversos manuais e apostilas de fabricantes de pneumáticos nacionais, associada a sua experiência de campo. São mais de três décadas de trabalho em todo estado e uma certeza: aqueles que seguirem as suas recomendações vão ganhar dinheiro.

De um modo geral, os motoristas de hoje estão bem mais informados sobre os cui-



to ocorre em longas distâncias, porém, a manutenção sofre desleixo", alerta.

Tecnicamente, pneu foi feito para rodar 24 horas por dia, desde que levado em conta alguns aspectos, como a manutenção apropriada e o peso da carga transportada. A participação do motorista no processo de desgaste do pneu, conta Jorge, é diretamente proporcional ao modo como ele conduz o veículo, "fazendo uso, por exemplo, de direção agressiva, com velocidade acima do permitido, com freadas fortes, ou manobras excessivas e mal executadas, além da falta de manutenção na calibragem dos mesmos", relata.

da - dos dos pneus que seus antecessores, vai logo dizendo, mas para evitar cometer injustiças, Jorge divide os motoristas em duas diferenças categorias. Na primeira estão os autônomos, que utilizam veículos próprios. Conforme o especialista, estes motoristas estão bem mais cuidadosos por causa do custo elevado dos pneus – hoje, o segundo item que mais pesa na manutenção do veículo, "mas como não tem veículo reserva, ele não disponibiliza tempo para fazer a manutenção", conta Jorge. Na segunda categoria estão os motoristas de frotas. São os que rodam em melhores condições, pois as empresas costumam manter supervisão em gerenciamento de pneus, promovendo maior aproveitamento e segurança. "Nas empresas em que o deslocamen-

De um modo geral, quando o pneu chega à Rede Pneu para fazer reparo ele já passou do tempo que devia. "Para os clientes da Rede, entretanto, percebe-se que nos últimos anos está havendo uma mudança, pois constantemente estão recebendo cursos técnicos, inspeções feitas nos pátios e borracharias das transportadoras, bem como no gerenciamento de pneus", orienta Jorge, fazendo referência ao uso do CPD (Controle de Pneus Drebtor). A Drebtor é o principal fornecedor de matérias-primas para a empresa gaúcha.

De acordo com ele, cuidados com pneus não costumam aparecer nos cursos de preparação para novos motoristas. "Deveria ser obrigatório. O conhecimento do uso correto envolve sua segurança", ressalta o especialista, lembrando que a Rede Pneu oferece este curso aos motoristas de frotas.

Segundo ele, do total de transportadoras monitoradas pela Rede Pneu, 75% já adotaram manutenção preventiva; os 25% restantes estão iniciando este gerenciamento agora.

Sem revelar nome, ele cita o caso de um cliente que está sendo monitorando: "Observamos que dentro do total de mil pneus rodando, hoje são necessários 27 pneus novos todo o mês", informa. Quando o tema se volta para compostos importados, ele faz algumas ressalvas. "Há baixa qualificação para uso deles dentro do nosso estado, e isto contribui excessivamente para elevar o consumo", argumenta.

Com a ajuda de dados coletados pela empresa, a partir dos problemas mais frequentes apresentados nos pneus em uso nas frotas atendidas pela Rede Pneu, o perito chegou a algumas conclusões relativas ao comportamento no Rio Grande do Sul. "Aqui no estado, a manutenção correta acontece em 90% dos veículos de transporte de passageiro urbano; 96% dos veículos de transporte de passageiro rodoviário; 80% dos veículos de transporte rodoviário urbano e 70% dos veículos de transporte rodoviário de longa distância", relata.

A Rede Pneu acumula experiência de 46 anos de atividade em recapagem de pneus, utilizando equipamentos com tecnologia de última geração, além de profissionais qualificados para operar tecnicamente os processos. Possui pós-venda, com assis-

Dez mandamentos para uso inteligente

I - Calibrar o pneu semanalmente de acordo com a indicação do manual do fabricante de veículo e não de acordo com a concessionária ou com o frentista.

II - Fazer o rodízio dos pneus. Veículos com pneus radiais a cada 5.000 km rodados, utilizando o estepe no rodízio.

III - Evitar a sobrecarga no veículo. Excesso de peso compromete a estrutura do pneu e aumenta os riscos de estouro ou de alterações estruturais importantes.

IV - Fazer a manutenção preventiva de todo veículo. Amortecedores, molas, freios, rolamentos, eixos e rodas atuam diretamente sobre os pneus.

V - Utilizar as medidas de pneus e rodas indicadas pelo fabricante do veículo. As partes do carro foram projetadas para interagirem de forma equilibrada. O uso de pneus e rodas diferentes altera este equilíbrio.

VI - Alinhar a suspensão e balancear os pneus sempre que o veículo sofrer impactos fortes, na troca de pneus, quando os pneus apresentarem desgastes irregulares, ao serem substituídos componentes da suspensão, quando o veículo estiver "puxando" para um lado ou a cada 10.000 km.

VII - Utilizar o pneu indicado para cada tipo de solo. Rodar na cidade com pneu destinado ao uso em chão de terra (fora-de-estrada) provocará perdas no consumo de combustível, na estabilidade e na durabilidade de peças do veículo.

VIII - Monitorar o indicador de desgaste da rodagem (TWI). Este indicador existente em todo pneu mostra o momento certo para se efetuar a troca, reduzindo o risco de rodar com pneu careca.

IX - Não permitir o contato do pneu com derivados de petróleo ou solventes. Estes produtos atacam a borracha fazendo com que perca suas propriedades mecânicas.

X - Evitar a direção agressiva, com freadas fortes e mudanças bruscas de direção. Nunca ignore a existência de lombadas, buracos e imperfeições de piso. Os melhores pilotos de competição são aqueles que, mesmo rápidos, sabem poupar seus carros e pneus.

Fonte: Rede Pneu

tência técnica ao cliente, matéria-prima específica para cada uso e com diferencial do mercado SPD (Sistema Pré-Moldado Drebör), base mais fina. Oferece ain-

da garantias qualificadas dos fabricantes (Goodyear, Bridgestone, Firestone e Pirelli), através de certificações anuais, monitoradas.

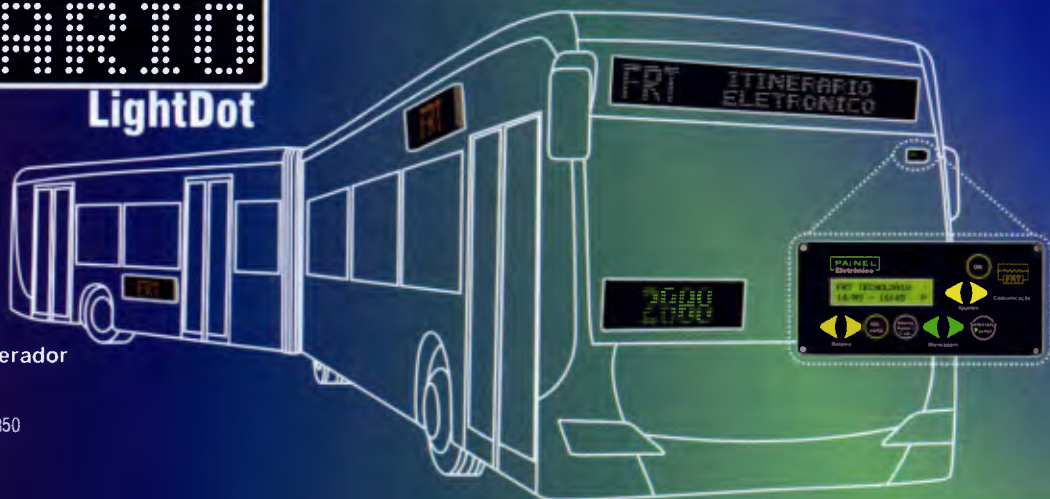
ITINEÁRIO

LightDot

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



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



Cummins quer chegar à produção de 110 mil motores

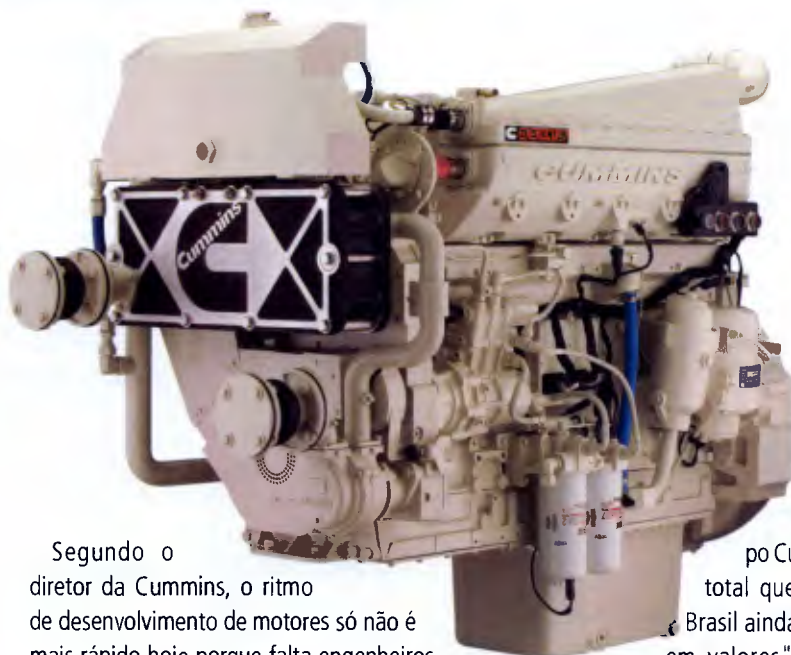
Fabricante prevê aumentar em 18% a produção de motores neste ano e atingir faturamento superior a US\$ 1 bilhão

Márcia Pinna Raspanti

A Cummins do Brasil já planeja aumentar a capacidade da sua fábrica. De 91 mil motores diesel que prevê produzir neste ano, 18% superior às 77 mil unidades fabricadas em 2007, o volume subirá para 110 mil unidades entre 2011 e 2012. Em 2009, ano em que a empresa encerra um ciclo de investimentos de US\$ 115 milhões - que foram aplicados em um período de quatro anos -, a previsão é de fabricar 99 mil motores. "Apesar da freada na economia mundial, das altas taxas de juros e do dólar desfavorável estamos dando continuidade ao programa de investimentos para aumentar a produção de motores", disse Luís Pasquotto, diretor-sênior de mercado.

Com os resultados recordes de vendas, a empresa calcula que o seu faturamento, que em 2007 foi de US\$ 750 milhões, deverá superar US\$ 1 bilhão neste ano, o que representa 7,5% do faturamento mundial. "Ano a ano estamos superando metas e vamos fechar 2008 com o 17º crescimento consecutivo e com a perspectiva de continuar esse ciclo de expansão por longo prazo", disse Pasquotto.

Ao contrário dos anos anteriores, hoje está mais fácil obter aprovação dos investimentos pela matriz porque o Brasil está mais atrativo, segundo Pasquotto. "A confiança no País é maior que no passado e o setor em que atuamos - automotivo, agrícola, marítimo, industrial e de energia - está com ritmo forte de crescimento", destacou o diretor da empresa.



Segundo o diretor da Cummins, o ritmo de desenvolvimento de motores só não é mais rápido hoje porque falta engenheiros especializados no setor automotivo. "Esse é o maior gargalo do setor. Por falta de profissional muitos projetos inovadores ainda estão nas prateleiras", destacou.

Pasquotto destacou que a Cummins do Brasil atua fortemente na estratégia globalizada de produção da companhia. "Temos equipes de engenheiros brasileiros trabalhando na Inglaterra, China, Índia e Estados Unidos. O Brasil desenvolve parte do projeto que se integra a projetos de outros países", diz o diretor da empresa.

Outra contribuição expressiva do Brasil é no fornecimento de componentes (blocos e cabeçotes) para motores para as filiais do grupo no mundo. "Mesmo com o crescimento da China, o Brasil continua sendo uma base fornecedora de componentes. Se somar todas as compras do Gru-

po Cummins o total que trás do Brasil ainda é maior em valores", afirma Pasquotto.

Com as operações globais, a empresa está reduzindo as exportações de motores. Das 91 mil unidades que a empresa prevê produzir este ano, 9.700 unidades serão enviadas para os Estados Unidos, Argentina, Venezuela, México e vários países da América. Do total, 500 motores serão destinados ao setor automotivo, para equipar caminhões, ônibus e picapes. O restante vão para máquinas agrícolas, de construção e de geração de energia.

Para dar conta da alta demanda do mercado brasileiro, a Cummins, que emprega 1.350 funcionários, utiliza na sua fábrica de Guarulhos (SP) três turnos na linha de montagem e usinagem. A filial brasileira participa com 10% da produção global da companhia, que é de 900 mil motores. ■

Até 75%

menos emissão de
fumaça preta.

Sistema diesel-gás Bosch DG Flex.

Você economiza.

O meio ambiente agradece.



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

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

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



BOSCH

Tecnologia para a vida



Se você vai comprar uma passagem ou uma frota, o ônibus é o mesmo.

Ônibus Mercedes-Benz. A sua excelência é o nosso negócio.

Conforto e segurança para o passageiro, rentabilidade para o frotista. Os ônibus Mercedes-Benz são, há mais de 50 anos, no Brasil, exemplo de eficiência no transporte urbano e rodoviário de passageiros. São midibuses, microônibus, miniônibus e ônibus urbanos e rodoviários que oferecem diversas opções de chassi para receber carroçarias de

7 a 18 metros. Sem falar em uma nova opção: o OF-1218, um midibus especialmente pensado para o transporte urbano nos grandes centros. Em outras palavras, a Mercedes-Benz tem o chassi certo para o seu negócio. Fale com a gente ou procure o Concessionário mais próximo.

CAC: 0800 970 90 90 • www.mercedes-benz.com.br

Mercedes-Benz



LO-915



OF-1218



OF-1722



O-500 RSD



MATROSDIEN



Mercedes-Benz é uma marca do Grupo Daimler