

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

OTM
EDITORA LTDA



MERCEDES-BENZ REFORÇA LAÇOS COM OS CLIENTES

**MAN-Volkswagen
vende 4 mil escolares**

**Evento da Michelin discute
desafios da mobilidade**

**Ônibus brasileiros
na África do Sul**

**Campinas já roda
com biarticulado**

**Vitória monitora frota
para inibir o crime**

**São Bernardo
lança Cartão Legal**

Prêmio ANTP de Qualidade: Um estímulo à gestão voltada para excelência no desempenho

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2010
**TRANSPORTE DE QUALIDADE
PARA UMA VIDA MELHOR**
BRASÍLIA - 7 e 8 DE AGOSTO - HOTEL BELLA ALICIA ALUGARADA

11º ENCONTRO DAS
EMPRESAS DE
FRETAMENTO
E TURISMO
24, 25 E 26 DE SETEMBRO
FRESP

8ª FetransRio
Mobilidade inteligente
10, 11 e 12 de novembro de 2010
Marina da Glória, Rio de Janeiro





**Aqui estamos levando
180 milhões de brasileiros.**



Volksbus. O ônibus oficial da seleção brasileira de futebol.



DIRETORMarcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br**SECRETÁRIA EXECUTIVA**Mariana Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br**FINANCEIRO**Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br**EVENTOS CORPORATIVOS**Sabrina Baijalardi
sabrina@otmeditora.com.br**MARKETING**Juliana Rosa
juliana@otmeditora.com.br**REDAÇÃO****Editor**Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br**Colaboradores**

Ariverson Feltrin

Márcia Pinna Raspanti
marcia.pinna@otmeditora.com.brRenata Passos
renata.passos@otmeditora.com.br**Projeto Gráfico**Artworks Comunicação
www.artworks.com.br**EXECUTIVOS DE CONTAS**Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.brVito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.brGustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.brAlcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.br**CIRCULAÇÃO**Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.brRepresentante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3027-5565 - spala@spalamkt.com.brTiragem
8.000 exemplaresImpressão:
NeobandAssinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro Anuários).
Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em
conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à
OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não
são necessariamente as mesmas da OTM Editora.

A edição circula no mês subsequente ao de capa

**Redação, Administração, Publicidade
e Correspondência:**Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 705 Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)
www.revistatechnibus.com.br
otmeditora@otmeditora.com.br
Filiada a:**anatec**
www.anatec.org.br**SUMÁRIO****SHOWBUS**Evento realizado pela Mercedes-Benz, em maio último, é descrito pela companhia como maior ação de relacionamento com clientes de ônibus do País e da América Latina **8****MONTADORA**A Mercedes-Benz disponibiliza pacote de serviços e produtos pós-vendas e um centro especialmente desenvolvido para os compradores de ônibus, o Center Bus **12****ÔNIBUS ESCOLAR**MAN-VW vence megalicitação para fornecer 4 mil unidades para o Programa Caminho da Escola. Os ônibus serão entregues até a metade do segundo semestre de 2011 **14****URBANO**Campinas passa a ser a quarta cidade brasileira a operar ônibus biarticulados Volvo. Curitiba, São Paulo e Goiânia são outros centros urbanos que adotaram a configuração **16****VOLVO**O grupo português Auto Sueco assumiu o controle da rede de concessionárias Vocal, de São Paulo, que distribui veículos comerciais da marca Volvo **18****ÁFRICA DO SUL**A Copa do Mundo reforçou a presença da Marcopolo na África do Sul com o fornecimento de 753 ônibus num contrato de US\$ 70 milhões **20****BRASIL FRET**Evento promovido pela Anttur mostra a necessidade de planejamento e permanente inovação diante dos desafios da Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016 **22****LANÇAMENTO**Busscar reformula o design do articulado Urbanuss, agregando mais funcionalidade e atendendo às exigências do mercado em acessibilidade e conforto dos passageiros **26****CHALLENGE BIBENDUM**Evento da Michelin reúne montadoras, petroleiras, órgãos estatais e organizações não-governamentais para discutir soluções alternativas ao uso do petróleo no transporte **28****VITÓRIA**Região metropolitana da capital capixaba instala vídeo monitoramento e licita sistema de gerenciamento de frota para inibir a criminalidade no transporte público **32****VIAÇÃO GARCIA**A partir do segundo semestre a empresa começa a receber 100 novos veículos, avaliados em R\$ 55 milhões, para operar em linhas longas e médias no segmento rodoviário **34****BILHETAGEM**SBCTrans investe de R\$ 10 milhões para dotar sua frota de 350 ônibus com sistema batizado de Cartão Legal, fornecido pela APB Prodata **36****SERVIÇOS**O portal Webpassagens, inaugurado em março, permitirá a compra de passagens de ônibus para mais de 2.000 destinos a partir do segundo semestre **38****OPERAÇÕES**O grupo SMS, da Região dos Lagos, Rio de Janeiro, investe em rastreamento por satélite veículos equipados com dispositivos para garantir mais segurança e reduzir custos **40****COMPONENTES**Os eventos esportivos mundiais programados para o Brasil devem impulsionar a modernização do transporte público e ampliar a presença da Allison no País **42****CONJUNTURA**Vendas de chassis de ônibus cresceram 31,2% de janeiro a maio em relação a igual período de 2009; foram licenciados 10.920 chassis, média mensal superior a 2 mil unidades **46****ARTIGO: ADRIANO BRANCO**O caos de hoje no transporte coletivo na cidade de São Paulo é resultado de uma histórica sucessão de equívocos e sistemática falta de planejamento **52****SEMINÁRIO**Evento da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) detalha propostas para candidatos à presidência da República, governos estaduais e legislativo **56****FRETAMENTO**Reitur, operadora do Rio de Janeiro, planeja crescer 30% nos próximos dois anos; para isso, investe na renovação da frota e em novo projeto visual **59****VOITH TURBO**A divisão automotiva da fabricante estima que até julho sejam vendidas 1.200 transmissões automáticas DIWA 3E para o sistema Transantiago do Chile **85****QUALIDADE RECONHECIDA**Prêmio ANTP de Qualidade destaca referencial de excelência, distingue operadoras urbanas e metropolitanas e reconhece méritos de órgãos gestores **59****SEÇÕES**

Editorial

5

Panorama

48

Custos Operacionais

81

O espetáculo da bola

Os sete bilhões de seres da raça humana que acompanham a Copa do Mundo de Futebol na belíssima, alegre e alforriada África do Sul têm um espetáculo único.

O show está em todos os detalhes. A começar pela jabulani, nome dado à bola e termo que na língua sul-africana significa celebração.

Se o limite de habilidade impede que boa parte das seleções trate a jabulani com o devido carinho, o espetáculo tem rendimento celebração ilimitada.

Nesse megashow esportivo de comunicação globalizada, as marcas que patrocinam o espetáculo têm celebrado vitórias.

Quem vê a Copa do Mundo pelo olhar do setor de ônibus nota que a Hyundai, a marca oficial que transporta as delegações esportivas, ganhou destaque na mídia.

Se a marca coreana brilhou no foco das lentes, fabricantes de ônibus instalados no Brasil como Mercedes-Benz, Volvo e Marcopolo participaram do evento fornecendo ônibus que transportaram o público para aquecer de calor e emoção o maior espetáculo esportivo da terra.

Mais de um século e crescendo

Por todo o mundo, os ônibus Irizar são conhecidos como referência em segurança e conforto aos passageiros, confiança e rentabilidade para os clientes.



IRIZARBRASIL 12 anos



irizar@irizar.com.br
www.irizar.com.br

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





Mercedes-Benz mostra sua força

Líder em produção, vendas e exportação de ônibus, montadora reforça laços com o mercado para consolidar dianteira

Ariverson Feltrin

A pata e a galinha igualmente põem ovos, porém o da segunda é mais conhecido. Há quem diga que a maior notoriedade deriva de a galinha fazer uma postura regada por um ritual cacarejante.

Bem antes de ganhar repercussão pelo fato de figurar entre os maiores fabricantes de carros do mundo, o Brasil já ocupava lugar de grande destaque no ranking dos campeões da indústria de ônibus.

E é fácil saber a razão dessa fama: de dimensões continentais, o País tem seu transporte coletivo preponderantemente feito pelo ônibus.

Numa lista de seis dezenas de países

relacionados pela Oica, associação internacional que reúne as montadoras, o Brasil no ano passado foi o terceiro maior produtor mundial de ônibus, com 34.535 unidades, atrás de China e Índia – dois gigantes em área territorial e população –, mas bem à frente das demais potências, entre elas Estados Unidos.

É natural que o fabricante radicado no setor de ônibus no Brasil tire proveitos de um mercado tão apetitoso. Não é à toa que a fábrica da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo tenha várias distinções. Uma delas é sediar o centro mundial de competência da Daimler AG para o desenvolvi-

mento e a produção de chassis de ônibus.

Com 53 anos de atuação no Brasil, a Mercedes-Benz exhibe números grandiosos. “Com o resultado de 2009, as vendas totais acumuladas de ônibus da marca no mercado interno, desde 1956, atingiram 385.640 unidades”, informa a subsidiária, que acrescenta: “Hoje, dos mais de 450 mil ônibus da frota circulante, cerca de 70% são Mercedes-Benz. Ou seja, de cada 10 ônibus em circulação no Brasil, 7 são da marca”.

Apesar de posição tão favorável e destacada, a empresa tinha uma atitude considerada tímida em relação aos seus feitos e progressos.



Jürgen Ziegler: "Show Bus mostra claramente a importância do negócio ônibus para a Mercedes-Benz do Brasil"

A marca da estrela, porém, resolveu romper com o silêncio e difundir abertamente o que fez, o que faz e o que fará no campo dos ônibus.

E um canal de comunicação interativo para propagar realizações e planos tem sido o evento batizado de Show Bus Mercedes-Benz, realizado em maio último na unidade da empresa em Campinas, cidade do interior paulista, e descrito pela companhia como maior ação de relacionamento com clientes de ônibus do País e da América Latina.

"O Show Bus mostra claramente a importância do negócio ônibus para a Mercedes-Benz do Brasil, maior fabricante e líder em vendas no mercado brasileiro e nas exportações de ônibus, bem como para a Daimler Buses, unidade de negócios da Daimler AG que é líder mundial em participação no mercado de ônibus", diz Jürgen Ziegler, presidente da Mercedes-Benz do Brasil.

Entre outras ações, o programa do Show Bus de 2010 (o anterior foi realizado em 2008) incluiu seminário sobre sistemas BRT – Bus Rapid Transit, lançamentos de novos chassis, exposição da linha completa de ônibus da marca e demonstração de

testes com biocombustíveis, como diesel de cana e biodiesel.

ATRAÇÃO DO BRT – No capítulo do ônibus rápido o seminário abordou como tema central o "BRT na Copa 2014: do projeto ao concreto". Como se sabe, o próximo mundial de futebol trouxe um vivo interesse às questões do transporte coletivo.

"A grande maioria das 12 cidades que receberão os jogos da Copa já optou pelo sistema BRT. Elas se apoiam em vantagens como custos de implantação até dez vezes menores e um prazo até dois terços menor em comparação com outros modais, como trem e metrô, para transportar a mesma quantidade de passageiros", resume em comunicado Gustavo Nogueira, especialista em Sistemas BRT na monta-

dora da estrela de três pontas. "Esses benefícios também são válidos para quaisquer outras cidades que queiram prestar um serviço de transporte coletivo de maior qualidade para a população".

Os ônibus da marca estão presentes nos principais BRTs do mundo, como os de São Paulo, Curitiba, Bogotá, Colômbia, Santiago, México, Turquia e África do Sul.

LANÇAMENTO: O 500 8X2 – A

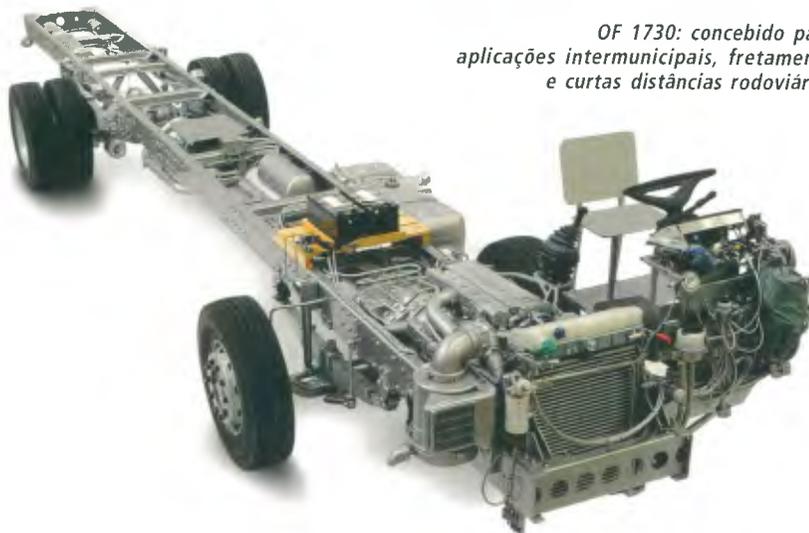
Mercedes-Benz aproveitou também o Show Bus para mostrar três lançamentos. Um deles, o modelo O 500 RSDD 8x2 com duas versões de potência, 360 cv e 422 cv, para aplicações em linhas rodoviárias regulares (especialmente em longas distâncias) e turismo de luxo.

A principal inovação são os dois eixos na parte dianteira, que somado aos dois eixos da traseira, resulta num 8x2 com capacidade de carga legal de 23,5 t. "Isso permite a montagem de carrocerias double decker", assinala a empresa.

O chassi O 500 RSDD 8x2 vem de fábrica na versão buggy, com entre-eixos de 3 metros. Pode receber carrocerias de até 14 metros para 52 poltronas. Tem opções leito e semileito e permite múltiplos arranjos internos com instalação de toale-

O 500 RS DD 8x2: versão buggy, com entre-eixos de 3 metros admite carrocerias de até 14 metros para 52 poltronas





OF 1730: concebido para aplicações intermunicipais, fretamento e curtas distâncias rodoviárias

te, geladeira, frigobar, cozinha, TV, DVD, ar condicionado e aquecimento.

O motor eletrônico OM 457 LA de 12 litros do O 500 8x2 tem, segundo a empresa, elevado torque em baixas rotações, o que se traduz em "excelentes arrancadas e retomadas de velocidade e em agilidade nas ultrapassagens". Já o câmbio do novo chassi 8x2 é Mercedes-Benz modelo GO 210, de 6 marchas. "A combinação do motor com o câmbio proporciona maior elasticidade de marchas e menor consumo de combustível".

Tanto na dianteira, quanto na traseira, o chassi O 500 8x2 vem com suspensão a ar integral. "Todo o conjunto de suspensão do veículo é montado pela Mercedes-Benz, o que significa maior qualidade, durabilidade e facilidade de encarroçamento", informa a empresa

O chassi vem com freio-motor Top Brake que alia eficiência na frenagem a "menos trocas de marcha e economia no consumo de combustível devido à maior velocidade média".

A Mercedes-Benz diz que fornece ainda entre os itens de série do O 500 RSDD polia adicional para montagem de ar condicionado, limitador de velocidade, tacógrafo de gaveta e diagnose a bordo.

Nos itens opcionais estão coluna de direção regulável, rodas de alumínio, piloto automático, limitador de velocidade, freios

ABS+ASR e sistema de elevação-rebaixamento e de ajoelamento da suspensão.

OF 1730 INTERMUNICIPAL – Outro chassi apresentado no Show Bus das Mercedes foi o chassi OF 1730, com motor na dianteira, "concebido para aplicações intermunicipais, fretamento e curtas distâncias rodoviárias". A fabricante recomenda o chassi para "clientes que necessitam de maior velocidade média em suas operações".

O OF 1730 tem entre-eixos de 5,95 metros para instalação de carrocerias até 13,20 metros, com até 52 assentos na versão intermunicipal. Na aplicação rodoviária

MEIO SÉCULO DE EXPORTAÇÃO

A Mercedes-Benz do Brasil é a maior exportadora de veículos comerciais da América Latina. Com embarques de 6.349 ônibus para o mercado externo, a subsidiária superou a marca de 160 mil ônibus exportados desde 1961.

Os chassis de ônibus da marca são vendidos hoje para mais de 30 países, de toda a América Latina e de outros continentes.

Ao longo deste meio século de atuação no mercado externo, atendeu mais de 90 países. Entre os principais mercados atuais estão Argentina, Chile, Peru, Egito, Nigéria, África do Sul e Jordânia.

ria admite até 40 assentos e instalação de toailete e ar condicionado.

O motor do OF 1730 é o eletrônico OM 926 LA de 6 cilindros, com potência de 305 cv a 2.200 rpm e torque de 1.200 Nm entre 1.400 e 1.600 rpm.

Vem com câmbio ZF S6 1550 de 6 marchas, o mesmo utilizado nos ônibus rodoviários Mercedes-Benz O 500 R. Opcionalmente, pode receber retarder eletromagnético Telma, acrescenta a Mercedes-Benz.

Com suspensão de molas semielípticas, o modelo OF 1730 tem freio-motor Top Brake que, segundo a Mercedes-Benz, oferece potência de frenagem 30% maior em relação aos sistemas convencionais.

Com o lançamento do OF 1730, para 18,1 t de pbt, a marca da estrela de três pontas amplia seu time de chassis com motor dianteiro, formado pelos modelos OF 1218 (12 t), OF 1418 (14 t), OF 1722 (17 t).

OH 1518, VERSÃO PISO BAIXO – A partir do chassi OH 1518, com motor traseiro, a Mercedes-Benz criou a versão low entry para ampliar conforto de acesso aos usuários. "Este novo chassi conta com suspensão integral a ar e sistema de ajoelamento do ônibus, que nivela o veículo com a calçada durante as paradas, facilitando e agilizando as operações de embarque e desembarque e permitindo também o cômodo acesso para cadeirantes e portadores de necessidades especiais", informa a empresa.

O OH 1518 LE é indicado para receber carrocerias até 11 metros e uso em serviços de linhas alimentadoras nas médias e grandes cidades.

Com pbt de 15 t, equipado com motor eletrônico OM-904 LA de 4 cilindros, 177 cv de potência a 2.200 rpm e 69 mkgf de torque entre 1.200 e 1.600 rpm, o chassi OH 1518 LE tem caixa de câmbio Allison T 270 R.

Entre os itens de série do OH 1518 LE estão o painel eletrônico com sistema de diagnose a bordo, freio-motor Top Brake e tacógrafo de gaveta com leitor digital.



**SBC Trans
comprova:
Tipler é mais
rentabilidade.**

A Borrachas Tipler Ltda

O Consórcio São Bernardo Transportes – SBCTrans, atua no segmento de transporte urbano de passageiros na cidade de São Bernardo do Campo – SP com uma frota composta atualmente por 486 veículos

Em conjunto do Concessionário Tipler Renovar Pneus que atende a nossas demandas com excelência em produtos e serviços, utilizamos a banda de rodagem RT30 da Tipler em nossos veículos, constatando que este produto apresenta excelente desempenho quilométrico, proporcionando o menor custo por quilômetro rodado e significativa redução de custos com pneus para nossa empresa.

Dessa forma, declaramos que a banda RT30 da Tipler oferece a melhor relação custo x benefício do mercado e representa a melhor opção para redução de custos operacionais com pneus em frotas que atuam no transporte urbano de passageiros

Autorizo a divulgação desta carta bem como eventuais imagens de nossa empresa e veículos que venham a ser vinculadas ao material

São Bernardo do Campo, 13 de maio de 2010

Aroldo Camargo

Adair Teixeira da Silva

SBC TRANS - CONSÓRCIO SÃO BERNARDO TRANSPORTES
Rua Monteiro Lobato, 151 - Jardim Silveira - São Bernardo do Campo - SP - CEP 09791-253
Tel: 11 4335 0225 - Fax: 11 4335 0226 - adm@sbctrans.com.br - www.sbctrans.com.br



Tipler é a mais rentável em reforma de pneus, agregando valor ao seu negócio. Quem afirma isso são os próprios clientes. Recape com Tipler, seja líder em desempenho e maximize resultados. Consulte Concessionários Tipler em www.tipler.com.br



Serviços pós-vendas focados na segmentação

A Mercedes-Benz oferece um pacote de serviços e produtos diferenciados para cada segmento do setor de ônibus, com o objetivo de fidelizar os clientes e manter os padrões técnicos da frota em circulação

A Mercedes-Benz quer garantir que os ônibus comercializados no mercado brasileiro conservem as características originais de fábrica, mesmo depois que estiverem circulando pelas ruas e estradas do País. Para isso, a empresa disponibiliza um pacote com variados serviços e produtos pós-vendas, como peças de reposição remanufaturadas, treinamento de motoristas e uma rede de 200 concessionárias, sendo que 24 delas possuem um espaço especialmente desenvolvido para os compradores de ônibus — o Center Bus.

A montadora acredita que a segmentação dos produtos pós-vendas é fundamental para a fidelização de seus clientes. "As empresas de ônibus cada vez mais se profissionalizam e se preocupam com os custos operacionais totais. O mercado é muito sensível a preços, mas já entende que um gasto inicial maior pode gerar economia futuramente. Por isso, desenvolvemos um portfólio competitivo e de acordo com as necessidades do setor", afirma Ronaldo Augusto Fontolan, gerente de Pós-vendas de Ônibus da Mercedes-Benz.

O segmento de fretamento tem merecido atenção especial da montadora, pois, além de ser um mercado em crescimento, as empresas investem mais fortemente em manutenção preventiva. Por ser um serviço diferenciado, os operadores precisam de um planejamento maior, a fim de evitar paradas indesejadas ao longo das viagens. "As empresas de fretamento precisam ter



Mercedes-Benz: um portfólio pós-vendas competitivo e segundo as necessidades do setor

os seus veículos sempre disponíveis, porque qualquer interrupção ou falha no serviço é grave. A meta desse segmento é se antecipar e evitar possíveis problemas com o veículo", afirma Fontolan.

Os serviços de fretamento nas metrópoles brasileiras estão em fase de expansão e a Mercedes-Benz procura oferecer a esse mercado toda assistência possível. "É importante que seja feito um diagnóstico da frota para podermos prever — e evitar — paradas e falhas dos veículos", diz Fontolan. O fretamento tem crescido muito em regiões como a Grande São Paulo, Campinas, Rio de Janeiro e Vitória, se-

gundo o executivo. "Outras capitais e regiões metropolitanas devem seguir a mesma tendência. Já observamos que em certas cidades do Nordeste o fretamento também começa a marcar presença", diz.

MAIS EXIGÊNCIAS — Os outros segmentos de transporte por ônibus (rodoviário e urbano) também buscam mais opções em pós-vendas. "No urbano, temos visto que os veículos leves têm sido os mais procurados, apesar de haver ainda muita demanda pelos veículos tradicionais (com motor dianteiro). Já o transporte rodoviário, vive um momento mais cauteloso de-



A montadora oferece motores, câmbios e embreagens remanufaturados que atendem às especificações de fábrica, com garantia e assistência técnica

vido às incertezas das licitações. Estamos sempre atentos a esses mercados para poder oferecer serviços que respondam às necessidades dos clientes", comenta Fontolan.

As crescentes exigências da legislação brasileira no que se refere à segurança e ao respeito ao meio ambiente levam as empresas do setor a buscarem junto ao fabricante maiores garantias e um serviço de assistência técnica mais completo. "É importante que o veículo continue dentro das mesmas condições técnicas do fabricante quando for submetido às revisões veiculares. Sem contar que a manutenção correta, com peças garantidas pelo fabricante, valoriza o veículo na hora da revenda", observa o executivo.

A Mercedes-Benz oferece motores, câmbios e embreagens remanufaturados da linha Renov. As peças remanufaturadas atendem às especificações de fábrica, além de receberem certificados de garantia e apoio da assistência técnica. A empresa pretende lançar em breve no mercado eixos traseiros remanufaturados. O pacote de produtos e serviços de pós-venda da montadora inclui contratos de manutenção, assistência 24 horas, central de aten-

dimento ao cliente, catálogo eletrônico de peças e treinamento de motoristas e mecânicos. A montadora também disponibiliza dois ônibus-oficina que são utilizados para treinamento desses profissionais.

ESPAÇOS EXCLUSIVOS — Um dos destaques deste portfólio é o Center Bus, um centro especializado em ônibus que reúne uma equipe treinada para atuar com exclusividade nos negócios de ônibus. O concessionário passa a contar com um assessor exclusivo ao frotista, que presta atendimento aos clientes no monitoramento de sua frota e no treinamento de motoristas e mecânicos de suas oficinas. A revenda ganha também uma oficina volante, montada sobre o modelo Sprinter devidamente equipado com ferramentas e equipamentos para atender aos pedidos de emergência.

O Center Bus possui identidade visual diferenciada, que está presente em todos os materiais e espaços da revenda dedicados ao setor de ônibus. Atualmente, 24 concessionárias contam com o Center Bus, mas a Mercedes-Benz pretende ampliar esse número nos próximos dois anos. O Star Class Bus é um programa recém-lan-

çado que avalia as revendas de acordo com os padrões da marca. "As concessionárias interessadas são analisadas e recebem toda a orientação necessária. Também podemos convidar o concessionário a implementar o Center Bus, desde que ele esteja em uma região que comporte a estrutura", explica Fontolan.

MEIO AMBIENTE — Segundo o executivo, as empresas do setor têm procurado contratos de manutenção mais longos, para garantir que os veículos mantenham o padrão exigido pela legislação por mais tempo. "Temos tido consultas para que os contratos se estendam por cinco e até dez anos (atualmente, a média é de três anos). Esta é uma tendência que já observamos na Europa e no Oriente Médio: a manutenção feita pelo próprio fabricante é uma segurança para o empresário e valoriza a sua frota", afirma.

A preocupação com o meio ambiente está presente no pacote de pós-vendas da Mercedes-Benz. "A sociedade cobra cada vez mais atitudes ecologicamente corretas. Qualquer defeito, por pequeno que seja, pode aumentar a emissão de poluentes. O uso de peças não genuínas também pode comprometer as condições técnicas do veículo. Por isso, as empresas estão sempre atentas à manutenção da frota", diz Fontolan.

Ônibus VW para o governo valem R\$ 800 milhões

Montadora vence megalicitação para fornecer 4 mil unidades para o Programa Caminho da Escola. Os ônibus serão entregues até a metade do segundo semestre de 2011



O Volksbus ORE 03R é equipado com motor MWM 4.12 TCE e tem suspensão reforçada

Segundo maior fabricante de ônibus do Brasil, a marca Volkswagen fez a maior venda desde que em 1993, ainda nos tempos da Autolatina, estreou nesse mercado. O negócio, avaliado em R\$ 800 milhões, anunciado pela MAN Latin America, dona da marca Volkswagen, envolve um total de 4 mil ônibus escolares dentro do Programa Caminho da Escola desenvolvido pelo governo federal para atender à demanda na rede pública da zona rural.

A montadora, instalada em Resende (RJ), fornecerá os modelos Volksbus ORE 02R

(Ônibus Rural Escolar Reforçado Médio) em parceria com a Marcopolo e ORE 03R (Ônibus Rural Escolar Reforçado Grande) junto com a Caio-Induscar. Os veículos têm capacidades que variam de 48 e 59 alunos sentados. Utilizam chassi com suspensão reforçada e redução de balanço dianteiro e traseiro, indicado para aplicações em condições severas de piso e relevo. Projetado pela MAN Latin America em Resende, o ônibus é capaz de transportar crianças da rede pública de ensino por caminhões cheios de obstáculos como lama,

rios, buracos e chuva, informa a montadora. Para desenvolver esses ônibus, foram percorridos 50 mil quilômetros e 16 municípios da zona rural brasileira, e entrevistados prefeitos, secretários de educação e de transporte, motoristas, frotistas, professores e alunos, acrescenta a fabricante.

O compromisso da MAN é entregar os veículos completos até a metade do segundo semestre de 2011. Da venda total, dois mil ônibus são do modelo médio, com 9 metros de

comprimento, entre-eixos de 5,18 metros, capacidade útil líquida de 3 toneladas e 48 alunos sentados. Outros dois mil veículos são do modelo grande, com 11 metros de comprimento, entre-eixos de 5,95 metros e capacidade útil líquida de 4 toneladas e 59 alunos sentados.

Os dois modelos utilizam motor MWM 4.12 TCE e têm eixo traseiro com diferencial equipado com dispositivo de bloqueio.

Os ônibus escolares estão amparados pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), dentro do Programa

Caminho da Escola. O objetivo é reduzir a evasão escolar, ampliando, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência na escola dos estudantes matriculados na educação básica da zona rural das redes estaduais e municipais.

Desde sua criação (até fevereiro de 2010), o Caminho da Escola atendeu 2.697 municípios. Cada ônibus pronto é certificado pelo Inmetro como garantia de que foi fabricado dentro das normas de segurança levando em conta as condições adversas das zonas rurais brasileiras.

A encomenda de 4 mil veículos (mais do que o dobro em relação aos 1.600 ônibus escolares entregues pela MAN desde junho de 2009) foi arrematada em licitação. "Após 32 dias de pregão eletrônico a MAN Latin America conquistou dois dos três lotes de que participou numa licitação bastante criteriosa, concorrida e técnica", revela a montadora.

COMO TUDO COMEÇOU — Nem Volkswagen, em 1979, tampouco MAN, trinta anos depois, estão arrependidas de terem entrado no mercado de veículos comerciais num país de 8,5 milhões de quilômetros quadrados chamado Brasil.

No final da década de 1970 a Volkswagen estreou mundialmente na área de caminhões comprando no Brasil o negócio da Chrysler que fazia os caminhões Dodge. Em 2009, a MAN incorporou a Volkswagen Caminhões e Ônibus e criou a MAN Latin America.

A Volkswagen semeou no Brasil e colheu bons frutos com o negócio de veículos comerciais. Nos ônibus, obteve outro feito: a vice-liderança.

Efetivamente, o Brasil não navega na crise que atinge os países ricos. Ao contrário, vive uma fase econômica auspiciosa. Tanto que o presidente mundial do grupo MAN Georg Pachta-Reyhofen esteve aqui em abril para anunciar uma série de investimentos. Um deles: a nova linha de produção dos caminhões MAN extrape-



Georg Pachta-Reyhofen, presidente da MAN mundial, anunciou investimentos no Brasil para suprir demanda

sados TGS e TGX. A capacidade de produção será de 5 mil veículos por ano e o investimento atingirá R\$ 150 milhões. No próximo ano estes veículos já serão comercializados. De início terão componentes trazidos da Alemanha. A nacionalização virá gradativamente.

FÁBRICAS DE PEÇAS EM RESENDE —

Junto com o anúncio da produção dos extrapesados, a MAN informou que três fornecedores, ArvinMeritor, Maxion e Suspensys, terão fábricas em Resende, a partir de 2011. O objetivo do investimento de R\$ 85 milhões é localizar a produção estratégica mais perto para facilitar o processo de pré-montagem, logística e distribuição de peças. ArvinMeritor cuidará da montagem completa de eixos com cubos, freios e tambores para incorporação nos veículos. A Maxion ficará responsável pela montagem completa e fechamento de quadro de chassi, enquanto caberá à Suspensys, do grupo Randon, a usinagem e montagem de cubos, tambores, freios e submontagem de kits de suspensão. Lembre-se que as três empresas atuam em

Resende com módulos de montagem, dentro da linha de produção, integrando o time do chamado Consórcio Modular.

Os investimentos da MAN e de seus fornecedores, além de atender aos novos produtos, suprem a demanda que passa a ser exigida com novos produtos e aumento de capacidade da fábrica de Resende de 50 para 72 mil caminhões e ônibus por ano.

A fábrica fluminense começou a operar em novembro de 1996, depois que a Volkswagen e Ford desfizeram a união em torno da Autolatina. Iniciou com 20 veículos por dia para atingir hoje 200 caminhões e ônibus diários em regime de três turnos vigentes desde março. Nos 13 anos acumulou produção de 400 mil veículos.

A FORÇA DOS EMERGENTES — O chamado Bric, sigla de Brasil, Rússia, Índia e China, deixou a condição de bloco de países emergentes para, com mercados crescentes, serem salvadores de algumas pátrias. "Ainda enfrentamos uma situação bem difícil na Europa. Ainda bem que decidimos investir antes da crise nesses países", disse em sua viagem de estreia ao Brasil o presidente do grupo MAN, Georg Pachta-Reyhofen.

As participações da MAN variam em cada país. Na China, por exemplo, tem 25% da Sinotruck. Na Índia atua por meio de joint venture com a Force Motores Production. Na Rússia tem uma fábrica que atua na montagem final. No Brasil, a marca, que fincou sua bandeira ao incorporar a Volkswagen Caminhões e Ônibus, simplesmente é líder do mercado de caminhões.

O respeito à operação brasileira transpareceu em todos os momentos dos pronunciamentos do presidente mundial do grupo MAN, que esclareceu: "A marca Volkswagen vai permanecer. Está no coração dos brasileiros e é líder de mercado."

Os números da operação da América Latina são exibidos como raros troféus nos resultados operacionais da companhia.

Biarticulados já operam em Campinas

Até o final deste ano, o município do interior paulista deverá receber outros sete ônibus biarticulados da Volvo para aprimorar a mobilidade

Renata Passos



Com uma frota atual de 1.232 veículos, Campinas terá dez modelos biarticulados em operação até o fim do ano

A cidade de Campinas já conta com ônibus biarticulados Volvo na sua frota. Três veículos no valor de aproximadamente R\$ 1 milhão foram adquiridos pela empresa Itajaí Transportes Coletivos e passaram a integrar a frota do Sistema InterCamp. Até o final do ano, serão dez veículos desse modelo nas avenidas da cidade.

Campinas é a quarta cidade brasileira a adotar este tipo de veículo, que pode transportar cerca de 200 passageiros. Curitiba, São Paulo e Goiânia são os outros centros urbanos que escolheram biarticulados para ampliar e melhorar o transporte coletivo.

Conhecidos em Campinas como "papa-

filas", os ônibus da empresa Itajaí circulam nos horários de maior movimento, das 6h30 às 9h30 e das 16h30 às 20 horas. Eles fazem a linha 2.12, a partir do Terminal Itajaí, seguem pelo corredor Campo Grande, que compreende toda a extensão da avenida John Boyd Dunlop, passam no Terminal Campo Grande, vão para a região central e ainda percorrem pontos de grande demanda, como a prefeitura e o terminal rodoviário. Cerca de 15 mil passageiros são transportados diariamente nessa linha.

"Optamos pelos biarticulados porque precisávamos aumentar a capacidade de transporte em uma região que cresceu

muito", afirma o diretor da Itajaí Transportes Coletivos, Joubert Beluomini. Atualmente, 18 ônibus articulados operam na linha 2.12. A empresa pretende adquirir mais sete biarticulados até o final do ano.

Os biarticulados contribuem para melhorar o trânsito de Campinas, uma das maiores cidades brasileiras, com uma população de 2,6 milhões habitantes em sua região metropolitana. "A Itajaí Transportes Coletivos está investindo em ônibus biarticulados e articulados justamente pelos principais benefícios destes chassis: maior capacidade de transporte, menos emissões de gases, custo menor por passageiro transportado e

atendimento da demanda de forma mais equilibrada", declara Per Gabell, presidente da Volvo Bus Latin America.

Para o prefeito de Campinas, Hélio de Oliveira Santos, "estes ônibus nas ruas demonstram o caminho da modernidade que Campinas está seguindo; caminho que não tem mais volta e ainda passará pelo VLP (Veículo Leve sobre Pneus), pela ampliação de Viracopos (Aeroporto Internacional) e pelo TAV (Trem de Alta Velocidade)", afirmou.

MAIOR CAPACIDADE – Os biarticulados podem transportar até 200 passageiros (sendo 78 sentados e cerca de 120 em pé) – quase o dobro da capacidade dos veículos articulados, que transportam entre 110 e 115 usuários no total; e praticamente três vezes mais a capacidade de transporte dos ônibus convencionais (com capacidade para 65 usuários). Os veículos medem 26,75 metros de comprimento e esses modelos contam com cinco portas, sendo três à direita, com um elevador; e duas à esquerda. Os biarticulados contam com três módulos e quatro eixos: o carro trator (veículo dianteiro), um intermediário e o terceiro veículo, acoplados por duas sanfonas. Já os articulados têm três eixos e uma sanfona.

Outros BRTs importantes na América Latina que optaram por chassis Volvo são o de Santiago do Chile (Chile) e o de Bogotá (Colômbia), por meio do projeto Transmilenio, onde a marca tem mais de 70% dos veículos e ainda opera com chassis biarticulados.

INTERCAMP – Desde a implantação do Sistema InterCamp, em 2006, 24 novas linhas foram criadas. Para a operação dessas linhas, 85 novos veículos foram acrescidos à frota. Além disto, foram criadas oito linhas do Corujão, que atendem a população durante a madrugada. Outra melhoria foi a mudança no itinerário de 30 linhas, que tiveram os percursos redefinidos, para atenderem novos bairros.



Per Gabell: a Itajaí investe em ônibus biarticulados e articulados justamente pelos benefícios destes chassis

"Com essas alterações, a rede ficou mais racional e proporcionou maior oferta de opções aos usuários do transporte público", salientou o diretor de Desenvolvimento e Infraestrutura Viária da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (Emdec), Roberto Brederode.

Atualmente, a frota do InterCamp possui 1.232 veículos. Deste total, 883 veículos novos foram incorporados ao sistema, a partir de 2006. O que representa uma renovação de 72% da frota. Além disso, 280 veículos são acessíveis (23% da frota).

Um novo componente a ser implantado é o monitoramento dos veículos por GPS (Sistema de Posicionamento Global), que permitirá o acompanhamento mais preciso da frota; e a definição de novas adequações para as linhas.

Desde 2008, a Emdec já instalou 334 novos abrigos no município. Até o fim deste ano, serão mais 130 unidades, totalizando 464. Os investimentos são da ordem de R\$ 3,5 milhões.

Em 2009, foram implantadas 106 lombadas. Para 2010, estão previstas mais 132, chegando a 238 redutores de velocidade em dois anos.

ESTAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA – As estações de transferência começaram a ser implantadas, em Campinas, em julho

de 2009. Elas fazem parte do processo de modernização e ampliação da qualidade do serviço de transporte público no município, que começou em maio de 2006, com o Sistema InterCamp e o Bilhete Único.

De lá para cá, 18 estações já foram inauguradas: Parque dos Eucaliptos, Campina Grande/São Luiz, João Jorge, Parque Industrial, Vila Georgina, Parque Vista Alegre, Adhemar de Barros, Sousas, Icaraí, Senador Saraiva, Moraes Salles, Dona Libânia, Irmã Serafina, Anchieta, Amarais, Expedicionários; e, agora, DIC I e Parque Itajaí.

Duas estações estão em processo de implantação: Campos Salles e Parque Prado. E, ao longo deste ano, ainda está prevista a construção de outras nove estações: Francisco Glicério, Campos Elíseos, Carlos Lourenço, Padre Anchieta, Unicamp, PUC II, Shopping Dom Pedro, Shopping Iguatemi e Taquaral.

As estações são miniterminais, com desembarque e embarque de passageiros mais rápidos; e dotadas de espaços que possibilitam a integração das linhas. Portanto, não possuem características de terminais de ônibus, onde o tempo de permanência do usuário no local é maior. Em razão da curta permanência nas estações, a Emdec analisa que não é necessária a construção de banheiros nos locais.

PROJETOS EM EXECUÇÃO E FUTUROS

– A Emdec dará continuidade a projetos que estão em andamento, como a implantação de estações de transferência; corredores com faixas exclusivas e preferências ao transporte público; e a reforma dos terminais urbanos.

Até agora, quatro corredores já foram implantados (Amarais, Central, Sousas e Noroeste em parceria com o Governo do Estado). Um está em execução (Viracopos). E três projetados (Campo Grande, Ouro Verde e Sudeste).

O Corredor Campo Grande está recebendo os ônibus biarticulados e o Corredor Ouro Verde receberá o Veículo Leve sobre Pneus.

Grupo português amplia atuação no Brasil

Com investimento de cerca de R\$ 133 milhões, Grupo Auto Sueco adquire a Vocal, concessionária Volvo no estado de São Paulo

O Grupo Auto Sueco acaba de adquirir pelo valor de R\$ 133 milhões a Vocal, concessionária de caminhões e ônibus Volvo no Brasil. O valor inclui a compra da concessionária, que conta com sete revendas no estado de São Paulo, sendo uma na capital paulista, outra na região do ABC e outras cinco unidades em cidades do interior paulista. "Estamos bastante satisfeitos com o negócio e planejamos investir em novos pontos de venda e ampliar as instalações existentes", declara o CEO do Grupo Auto Sueco, Tomás Jervell.

Com este negócio, o Grupo Auto Sueco

assume uma posição de destaque como concessionário de caminhões e ônibus Volvo no mercado brasileiro. Ao mesmo tempo, esta operação aumenta a carteira de investimentos internacionais do grupo. "Este é mais um passo para o aumento da carteira de investimentos no Brasil. Estamos totalmente confiantes que esta operação dará frutos a muito curto prazo", diz Jervell.

O grupo Suzano, que era proprietário da Vocal, decidiu focar ainda mais sua atuação nos setores de papel e celulose e de corretagem de seguros, após operar 30

anos na comercialização de caminhões e chassis de ônibus.

EXPANSÃO DO NEGÓCIOS – Com o negócio, esta será a segunda região assumida pela Auto Sueco no País, que reforça seu posicionamento no mercado brasileiro. Em 2007, adquiriu a concessionária Volvo de Mato Grosso, Rondônia e Acre. O Brasil, onde a empresa também tem a ExpressGlass Brasil (com mais de 700 afiliados), é hoje um dos focos estratégicos de expansão do grupo português, como a Espanha, os Estados Unidos e a Angola (África), onde já atua.

A Auto Sueco, com sede em na cidade do Porto, tem mais de 60 anos de experiência em distribuição, pós-venda, serviços e importação de veículos Volvo. "A Auto Sueco é um dos mais tradicionais importadores privados da marca Volvo em todo o mundo", declara o presidente da Volvo do Brasil, Roger Alm. "Este investimento reforça a importância do negócio Volvo no Brasil e o interesse em oferecer sempre o melhor atendimento aos nossos clientes", complementa o gerente de Pós-Venda e Desenvolvimento de Concessionários da Volvo do Brasil, Luís Pimenta.

O Grupo Auto Sueco atua em seis áreas de negócios Volvo: automóveis, ônibus, caminhões, motores marítimos, máquinas industriais, componentes e serviços. O grupo também tem atividades nos setores imobiliário, industrial, de comércio e de serviços. Criado há mais de 75 anos, é composto por um conjunto de 67 empresas de referência em Portugal e no exterior, distribuídas em 15 países de diferentes continentes.

ROGER ALM ASSUME O COMANDO DA VOLVO DO BRASIL

O sueco Roger Alm (foto), novo presidente da Volvo no Brasil e na América do Sul, que assumiu o cargo há três meses, já percorreu todos os concessionários da marca, conheceu clientes e visitou as fábricas sul-americanas.

Em encontro com a imprensa em São Paulo, Alm declarou que chega com a missão de fortalecer a posição da marca no Brasil e na América do Sul.

O executivo de 48 anos iniciou a carreira no Grupo Volvo, em 1989, na área de desenvolvimento de produto, em Gotemburgo, Suécia, sede mundial da empresa e a presidência da Volvo do Brasil depois de passar por várias áreas da corporação, como engenharia, pós-venda, peças e serviços. Teve passagens por diferentes mercados internacionais, como Polônia e Aus-



trália. É casado e tem dois filhos.

Segundo Alm, um dos seus maiores interesses são as pessoas, seus costumes e estilos de vida.

Ele está assumindo o comando da Volvo do Brasil em substituição a seu compatriota Tommy Svensson, que está se aposentando depois de ocupar o cargo por mais de seis anos.



*PRODUTOS FEITOS
ESPECIALMENTE
PARA VOCE.*



Encarroçadora de Ônibus

Com você aonde for
CAIO
INDUSCAR 



Ônibus Marcopolo também transportaram delegações da Fifa durante a Copa na África do Sul

Ônibus brasileiros marcam presença na Copa

Marcopolo e Mercedes-Benz brasileiras, além da Volvo Bus sueca, forneceram ônibus para o transporte nas cidades-sede da Copa

A Marcopolo, a maior fabricante de ônibus do País, aproveitou o evento da Copa do Mundo para reforçar a sua participação na África do Sul, onde está presente desde a década de 1990. A empresa, vencedora da licitação aberta pelo governo africano, forneceu 753 ônibus num contrato de US\$ 70 milhões, informou Paulo Andrade, diretor comercial da empresa para o mercado externo.

Das vendas totais, 460 ônibus são rodoviários versão Paradiso 1.200 e Andare

com chassis Mercedes-Benz que atendem à demanda da Fifa (Federação Internacional de Futebol Associado). Terminada a Copa os veículos serão colocados para suprir a demanda de transporte do país.

Outros 143 veículos são urbanos Gran Viale sobre chassis articulados Scania, que atendem a licitação da primeira fase do sistema BRT (Bus Rapid Transit) em Joanesburgo. Tal fase é chamada Rea Vaya — que no dialeto Soto significa “Nós vamos”. Mais 150 ônibus urbanos Marco-

polo, com chassis Volvo, destinam-se aos BRTs de Port Elizabeth e Cidade do Cabo, cidades-sede da Copa. Os veículos urbanos têm motor dianteiro e os rodoviários são equipados com propulsor traseiro.

A venda de ônibus para a Fifa foi fechada por meio de financiamento do banco Daimler Finance Service. Os outros contratos, que tiveram a participação da Volvo e da Scania, foram financiados com recursos do próprio governo africano. As entregas dos veículos para a Fifa e para os sistemas de

transporte urbano das cidades-sede vêm sendo realizadas desde setembro do ano passado e foram concluídas em abril deste ano. "Tínhamos pouco tempo para cumprir o prazo de entrega e ampliar as operações industriais na África do Sul. Por isso, tivemos que montar uma grande operação logística no Brasil e usar navios para despachar os veículos", afirma o diretor de operações comerciais para o mercado internacional da Marcopolo, Paulo Andrade.

Segundo o diretor da Marcopolo, as 460 carrocerias de ônibus rodoviários saíram prontas do Brasil, sendo a montagem sobre chassis da Mercedes-Benz feita na fábrica da Marcopolo na África do Sul. Já os modelos urbanos saíram da fábrica brasileira com 50% de componentes nacionais. Outros 50% foram completados com peças de fornecedores locais. "A tecnologia dos veículos é desenvolvida pela equipe de engenharia da Marcopolo no Brasil. Já a produção industrial é feita na fábrica da África do Sul", explica Andrade.

Para garantir a viabilidade do projeto, a Marcopolo, que tem fábrica na África do Sul desde 2000, destinou para esta unidade investimento de US\$ 10 milhões, que foram aplicados em novas instalações e aumento da capacidade. De acordo com Andrade, de quatro carrocerias diárias a fábrica africana tem hoje capacidade para produzir oito veículos. A Marcopolo mantém equipe de 700 funcionários.

A África do Sul, que tem como meio de transporte as tradicionais vans, conhecidas no Brasil como transporte de perueiros, também avalia o sistema BRT como alternativa para o tráfego de várias cidades. A iniciativa tem atraído o interesse de várias empresas brasileiras de consultoria para auxiliar na implementação do sistema. "É um mercado bastante promissor para o investimento em transporte", comenta o diretor da Marcopolo.

O programa do governo sul-africano que cobre até 2020 prevê a implantação de corredores exclusivos de ônibus em cinco

etapas. A primeira fase, concluída antes da Copa, atende às determinações da Fifa e abrange a adoção do sistema nas cidades de Port Elizabeth e Cidade do Cabo. Outras etapas serão concluídas depois da Copa do Mundo.

Para implantar o novo sistema de transporte no país, o governo sul-africano está criando novas regulamentações, um novo modelo de transporte e reformulando o serviço das empresas, que passarão a operar em corredores exclusivos. O controle do sistema será feito pela empresa estatal Autopax. O pagamento das passagens será por meio de cartão eletrônico pelo sistema pré-pago. "Os ônibus articulados que circulam pelos corredores exclusivos na África do Sul são iguais aos do Brasil", ressalta Andrade. "São equipados com ar condicionado, têm assentos de plástico com estofado, piso baixo, cinco portas e capacidade para 180 passageiros".

Segundo o responsável pela Volvo na África do Sul, Marius Botha, o país tem atualmente a maior rede de BRT em implantação. O investimento em BRT, impulsionado para atender às necessidades da Copa do Mundo, está apenas no começo. "Muitas cidades sul-africanas têm planos ambiciosos para resolver seus desafios nas questões de mobilidade e tráfego", afirma Marius em comunicado. O BRT é também um projeto ambiental, pois contribui para a redução das emissões. Mesmo não havendo uma exigência legal na África do Sul, as cidades envolvidas optaram por ônibus equipados com motores Euro 4.

A montadora informa que Port Elizabeth selecionou a Volvo Bus como sua fornecedora total, o que significa não somente o veículo. A Volvo Bus também cuidará de toda a manutenção e dos serviços a serem realizados, além do sistema ITS4 Mobility de fornecimento de informações e de mobilidade de tráfego.

Para a primeira fase de operação do BRT, a cidade de Port Elizabeth fechou um pedido para 25 ônibus articulados Volvo

B9SLA com carroceria da Marcopolo. A África do Sul adota o sistema inglês de tráfego com circulação pela pista da esquerda. Os ônibus são equipados com quatro portas no lado direito para permitir rápidos embarques-desembarques nas paradas especiais ao longo dos corredores exclusivos do sistema BRT. Os ônibus também contam com duas outras portas no lado esquerdo para utilização quando em tráfego misto fora das rotas usuais.

Segundo a Volvo, a vantagem do modelo B9SLA se deve ao fato de o motor estar instalado bem à frente, no lado esquerdo do ônibus, permitindo que a distribuição de peso sobre o eixo seja equilibrada e a capacidade de transporte chegue a 115 passageiros. A cidade encomendou para teste uma unidade do protótipo Volvo B7RLE, ônibus de 12 metros padrão.

Para a Cidade do Cabo a encomenda foi de 43 ônibus Volvo com especificações para sistemas de pisos elevados, próprios para plataformas elevadas nas paradas dos ônibus. Os chassis, oito articulados B12M e 35 B7R de 12 metros, também foram encarregados pela Marcopolo.

Peter Danielsson, gerente de BRT na Volvo Bus, afirma que, "desde a implantação dos primeiros BRTs na América do Sul (Curitiba, no Brasil; Bogotá, na Colômbia, e Santiago, no Chile), a Volvo Bus tem se convencido de que esta é a solução com melhor custo-benefício para modernizar e aumentar a eficiência do sistema de transporte público".

A Daimler Buses forneceu 460 chassis de ônibus rodoviários Mercedes-Benz O 500 RSD à África do Sul para utilização durante a Copa do Mundo. A Mercedes-Benz do Brasil enviou os chassis O 500 RSD via CKD (completamente desmontados) para a planta da marca na cidade sul-africana de East London, responsável pela montagem dos veículos; enquanto as carrocerias dos ônibus foram produzidas pela Marcopolo em Joanesburgo, naquele país africano.

Depois da crise, as oportunidades

Palestras e debates do Brasil Fret 2010, realizado no começo de junho no Rio de Janeiro, mostram a necessidade de planejamento e permanente inovação nas empresas de fretamento



Depois de um 2009 de cautela, incerteza e aversão ao risco, panorama observado devido aos efeitos da recessão econômica mundial, o Brasil retoma a trilha do crescimento e surgem novas oportunidades de negócio. Este foi o pano de fundo presente nas palestras, discussões e conversas travadas durante o Brasil Fret 2010, nona edição do Encontro Nacional dos Transportes de Fretamento e Turismo, realizado no Hotel Intercontinental, em São Conrado, zona sul do Rio de Janeiro, nos dias 10 e 11 de junho. Se na edição anterior do evento o cenário de indefinição suscitou a realização de um painel destinado a identificar a repercussão da crise nos diversos segmentos da economia, des-

ta vez os participantes foram convidados a refletir sobre a importância de conceitos como inovação, planejamento e visão de futuro para que sejam apontadas e aproveitadas as novas possibilidades de mercado existentes. Embora diversos entraves legais, tributários e políticos ainda prejudiquem o pleno desenvolvimento da atividade, temas também abordados e debatidos ao longo do encontro, a realização no país de eventos como Copa do Mundo e Olimpíadas traz à tona não apenas as novas perspectivas para o empresário nacional, como também os desafios a serem superados.

Logo na palestra inaugural, que trazia o provocativo tema "Fazer Acontecer – Uma

Competência Corporativa", foi ressaltada a importância de implementar métodos e estratégias diferenciadas para enxergar, na competição, um melhor aproveitamento das oportunidades. Coube ao professor Carlos Alberto Júlio, ex-presidente da HSM e autor de best-sellers como "A Arte da Estratégia" e "A Magia dos Grandes Negociadores", abrir o evento enfatizando a permanente necessidade de inovação, como uma das principais preocupações de qualquer companhia que se pretende competitiva. Na área de gestão e recursos humanos, o executivo defendeu a importância de dividir as decisões e dificuldades cotidianas com um time de especialistas, destacando a necessidade do trabalho em

grupo e da valorização dos profissionais envolvidos.

Algumas das lições e dos ensinamentos apontados pelo professor Carlos Alberto Júlio fazem parte do trabalho desenvolvido pela Agência de Turismo Monte Alegre, de Piracicaba, São Paulo. Pela criação e aplicação de soluções que podem servir de exemplo para todo o setor de fretamento e turismo, esta foi a companhia selecionada, como costuma ocorrer no evento, para dividir com os presentes a bem-sucedida experiência praticada no interior paulista.

Com o título "A Inovação nas Empresas de Fretamento e Turismo", o painel apresentado por José Luiz Benetton, diretor da Monte Alegre, mostrou que a adaptação às normas ambientais, habitualmente considerada custosa e de difícil implementação, pode provocar o aparecimento de novas possibilidades de negócio, além de evitar desgaste político e financeiro com a fiscalização governamental.

Para desenhar todas as ações e metas previstas, foi necessária a contratação de uma consultoria destacada do ramo, a compra de equipamentos específicos e o treinamento de pessoal. Com muito planejamento e um investimento inicial de R\$ 200 mil, foi implantada a série de normas ISO 14001, que estabelece as principais diretrizes internacionais que devem nortear um sistema de gestão ambiental. Seis meses após o aporte de capital, a Monte Alegre começou a obter retorno financeiro. Por um lado, houve redução de custos, como a reutilização e tratamento da água da chuva e a utilizada para lavar os veículos da companhia. Por outro, houve também o surgimento de novas fontes de recursos, como a venda de produtos reciclados. "A gestão ambiental atinge seu



Carlos Alberto Júlio defendeu a importância de dividir as decisões e dificuldades cotidianas com um time de especialistas

grau máximo de perfeição no momento em que se torna auto-sustentável", ensinou Benetton.

A experiência apresentada pela agência de turismo paulista poderia servir para ilustrar também as ideias expostas em outro painel, realizado no segundo dia do encontro. Ministrada pela professora Débora Dias Gomes, pedagoga e mestre em Engenharia pela Coppe/UFRJ, a palestra "Ferramenta de Identificação do Futuro" ressaltou a importância do planejamento, constituído a partir de estudos e análises de cenário suficientemente embasadas, como ferramenta primordial para orientar as metas e ações de uma empresa. "A melhor forma de prever o futuro é criá-lo", diz a frase de Peter Drucker, citada pela professora em sua explanação. Para identificar vulnerabilidade e oportunidades, foi destacada a necessidade de coletar dados e realizar previsões fundamentadas, ações por vezes relegadas ao segundo plano devido ao tempo e à energia consumidos pelos percalços cotidianos. "Quanto mais estudamos o futuro com

embasamento e seriedade, maior a chance de chegarmos a um diagnóstico capaz de fornecer uma apólice de seguros contra incertezas", afirmou a professora.

Para encerrar a sua apresentação, Débora Gomes convidou a plateia a dividir-se em grupos para realização de um breve exercício de mapeamento de cenário. Por cerca de 20 minutos, cada grupo elaborou desafios e impactos gerados por fatores que afetam diretamente o desempenho da área de fretamento e turismo, como as questões político-legais, econômicas, mercadológicas e tecnológicas. A partir da discussão interna promovida, foram levantados tópicos e ob-

servações essenciais para o setor, como a constatação de que o avanço tecnológico tornará o público mais exigente e a importância do desenvolvimento do turismo regional frente à dificuldade de competir com o transporte aéreo. Também foram mencionados a necessidade de acompanhar as exigências ambientais cada vez mais rigorosas, o desafio de manter o crescimento econômico com qualidade e eficiência e a importância de oferecer serviços voltados para as indústrias que têm optado por abandonar os grandes centros urbanos.

Muitas das questões apontadas na esfera política e legal foram novamente abordadas na mesa "O Transporte Turístico e suas Grandes Perspectivas". A aproximação e o diálogo mantidos entre representantes do setor e o poder público esteve evidenciada desde o ato de abertura do encontro, que contou com a presença do diretor geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Bernardo Figueiredo.

No painel final do evento, Luiz Alberto Gomes Grande, gerente de transporte fre-

COPA DO MUNDO E OLIMPIADAS: OS DESAFIOS E O DEVER DE CASA

Entre as principais oportunidades de negócio que se colocam para o setor de serviços nos próximos anos está a realização da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016. Antenada com esta realidade, a organização do Brasil Fret 2010 convidou Ricardo Martini Moesch, diretor do Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico do Ministério do Turismo, para falar das perspectivas e ações que nortearão as próximas ações governamentais, bem como das expectativas das autoridades com o setor de transportadores de fretamento.

Como principal benefício na organização dos dois grandes eventos de visibilidade internacional está a determinação para a superação de pendências e antigas deficiências do setor. Entre as principais heranças negativas, o diretor citou a informalidade como um dos itens a serem encarados. É com este objetivo que foi destacada a importância do Cadastur, criado pelo ministério, um cadastro obrigatório para profissionais de turismo. Moesch aproveitou para fazer um apelo aos presentes sobre a necessidade de revelar dados e informações que serão capazes de fornecer uma radiografia do setor, hoje inexistente.

De modo a dinamizar e facilitar o desenvolvimento na área de fretamento e turismo, algumas metas foram traçadas pela pasta. Entre elas estão o cadastramento de todas as transportadoras em atividade, o lançamento de programas de qualificação profissional que atenderão a 309 mil pessoas e a consolidação de legislações padronizadas em todo o território nacional. Um dos entraves à atividade identificado pelo ministério é a existência de diferentes regras e padrões adotados por municípios, estados e União. Da mesma maneira, Moesch destacou a importância de uma fiscalização que obedeça a critérios unificados, evitando procedimentos por vezes inadequados, que causam desconforto ao passageiro e prejuízo ao empresário.

Também foram apontadas algumas das deficiências que o Brasil terá de superar a médio prazo. Estudos citados pelo diretor apontam que o País ainda não sabe vender a sua marca. Moesch defendeu o investimento em serviços e ações focadas em nichos específicos, como terceira idade, jovens e o turismo verde, já que o transporte rodoviário polui menos que o aéreo. Foi ressaltada ainda a necessidade de superar a barreira lingüística e treinar profissionais multilíngues. O diretor do

Ministério do Turismo aproveitou também para cobrar uma melhora na pontualidade dos serviços oferecidos, aquém do padrão seguido nos países desenvolvidos. Uma acessibilidade mais confortável e em larga escala, destinada não apenas aos portadores de necessidades especiais, como também a obesos, jovens e idosos, também foi citada como um item que ainda necessita sofrer evolução. "Foque na qualidade", pediu Moesch, ressaltando que somente desta maneira o Brasil poderá competir com os principais destinos do turismo internacional.

A exposição serviu também para alertar os mais otimistas sobre as reais possibilidades de negócio iminentes. De acordo com o gestor, nesta Copa do Mundo de 2010, realizada na África do Sul, foi vendida apenas metade dos pacotes turísticos previamente anunciados pela Fifa, representando um total de 300 mil. "Não queremos frustrar expectativas", afirmou. Durante os eventos, portanto, o fluxo de turistas pode não ser tão relevante como imaginado. Estudos analisados pelo ministério apontam, no entanto, que a melhora estrutural nos acessos aos principais pontos turísticos do País devem deixar um legado de maior visitação e benefícios a longo prazo.

tado da ANTT, ressaltou a constante busca da entidade por soluções que possam facilitar a identificação do transporte irregular, como também facilitar o desenvolvimento do setor. Assim como havia feito no encontro de 2009, o executivo anunciou medidas que devem desburocratizar algumas exigências do órgão, informando que certos documentos em breve poderão ser emitidos por meio da internet. Foram apresentados ainda os números compilados pela entidade em 2009, como o número de empresas cadastradas, que somam

ao todo 2.589, a quantidade de passageiros transportados (mais de 10 milhões) e de veículos habilitados (mais de 22.000). As transações declaradas à ANTT chegaram a um total de R\$ 497 milhões.

Os números mostram a relevância do setor, que responde pela segunda maior frota do País, atrás apenas do transporte urbano e metropolitano e à frente dos setores rodoviário regular e escolar. No entanto, apesar das mais de 2 mil empresas existentes, cerca de 350 estiveram pre-

sentes no encontro, um número que ainda pode crescer, segundo aposta Martinho Ferreira de Moura, presidente da Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento (Anttur), organizadora do encontro: "Um dos nossos principais desafios é mobilizar o setor", resume. Em suas palavras de encerramento, Martinho Ferreira aproveitou para dar um recado direto ao empresariado nacional que ainda atua de forma isolada: "Que estejamos sempre unidos, porque unidos somos mais fortes".



MasterLife



MasterDuty
BlueVision



Novas Lâmpadas Philips para Ônibus Alto desempenho, segurança e estilo.

As novas lâmpadas Philips para Ônibus oferecem soluções de iluminação duradouras para veículos pesados. Ideais para iluminação dos seus faróis com maior durabilidade, resistência e visual diferenciado.

As lâmpadas **MasterLife** têm uma longevidade maior que qualquer outra lâmpada 24V do mercado.

As lâmpadas **MasterDuty BlueVision**, combinam um efeito xenon e a resistência extrema à vibrações.

Com as novas lâmpadas Philips para faróis, o seu ônibus permanece na estrada por muito mais tempo com segurança e estilo.

Em caso de dúvidas ou consultas, ligar para o SPOT Serviço Philips de Orientação Técnica,
Fone: 0800 979 1925 • (11) 2125-0635
Fax: (11) 2125-0735 • e-mail: luz.spot@philips.com
site: www.luz.philips.com/auto

Iluminação é um item de segurança, por isso,
regule seus faróis para evitar acidentes.

PHILIPS
sense and simplicity

Urbanuss em versão atualizada

Busscar reformula o design de um de seus modelos mais vendidos, agregando mais funcionalidade e atendendo às exigências do mercado em acessibilidade e conforto dos passageiros



O novo Urbanuss articulado da Busscar

A Busscar Ônibus, encarregadora com 63 anos de atuação no mercado brasileiro, acaba de lançar uma versão completamente reformulada do modelo Urbanuss, no mercado há quase dez anos. O veículo foi reestilizado dentro de uma concepção mais moderna, com design funcional, o que simplifica a manutenção. A primeira unidade do Urbanuss em nova versão já está circulando em Joinville, Santa Catarina.

O novo Urbanuss será oferecido inicialmente nas versões convencional (motor dianteiro e traseiro) e articulado (motor dianteiro, central e traseiro), podendo ser encarroçado sobre um amplo leque de chassis disponíveis no mercado. Este modelo também está apto a receber diversos itens opcionais de segurança, conforto e tecnologia embarcada, sob consulta prévia à fábrica.

O primeiro modelo vendido é articulado e faz parte da frota da Transporte e Turismo Santo Antônio (Transtusa), uma das empresas que operam no transporte urbano de Joinville e um cliente já tradicional da Busscar. O modelo possui comprimento total de 18,6 metros e tem capacidade para transportar 152 passageiros. Possui também câmbio automatizado, cir-

cuito interno de imagens para monitoramento das portas, itinerário frontal e lateral eletrônicos, sistema de renovação de ar no teto com oito ventiladores/exaustores, elevador para portadores de necessidades especiais, piso emborrachado antiderrapante e preparação para instalação de sistema de bilhetagem eletrônica.

MANUTENÇÃO FACILITADA – A versão reestilizada do Urbanuss se diferencia do modelo antigo pela sua nova frente, com um conjunto ótico otimizado, que amplia o campo visual do motorista. Nas versões com motor dianteiro, foi desenvolvida uma nova grade no parachoque frontal em plástico injetado (ABS), que permite maior ventilação para o radiador e o motor, além de ser uma peça de fácil manutenção.

A tampa dianteira (com forma de trapézio) oferece amplo espaço e permite grande ângulo de abertura, o que facilita o acesso das equipes de inspeção aos componentes

instalados na parte dianteira do ônibus. O parachoque é mais alto e modular, contando com ponteiras que simplificam a manutenção dessas peças, que geralmente são vulneráveis a pequenos danos durante o ciclo operacional do veículo.

Nas laterais, também é possível perceber as diferenças em relação à versão anterior do Urbanuss. As lâmpadas de sinalização lateral com leds conferem boa visibilidade e são mais adequadas às normas de trânsito vigentes. As portas foram alinhadas com o chapeamento lateral, o que torna mais simples as tarefas diárias dos operadores, facilitando regulagem, alinhamento e limpeza dos componentes.

A traseira do novo Urbanuss segue o mesmo padrão dos demais modelos da linha Busscar, com iluminação composta por lâmpadas com leds, sendo possível a utilização de vigia traseiro em vidro ou de uma traseira totalmente fechada em fibra de vidro. O parachoque também é modular, com ponteiras. O padrão Busscar permite total intercâmbio de peças entre os seus diferentes modelos, o que reduz significativamente a necessidade de estoques e os custos dos operadores.

NECESSIDADES ESPECIAIS – O interior do Urbanuss reestilizado se destaca pelo conforto: o maior diferencial é a poltrona Urban Slim, que representa um novo conceito em poltrona para ônibus urbano, com projeto desenvolvido pela própria Busscar. Mais anatômica e confortável, suas dimensões são adequadas à média da população brasileira, atendendo as normas vigentes com um espaçamento maior.

A Busscar realizou vários estudos sobre

a diversidade de biótipos da população até desenvolver o projeto da poltrona Urban Slim. Essas pesquisas também permitiram a criação de uma versão especial para obesos. Opcionalmente, a poltrona pode receber assento e encosto almofadados, aumentando ainda mais o conforto oferecido aos usuários.

A poltrona é construída em plástico injetado (ABS), com apoios de cabeça e de braço em poliuretano expandido, podendo também receber almofadas em ABS, revestidas com espuma e plástico, ou espuma e tecido. Seus ângulos de inclinação foram projetados de forma a evitar que o usuário deslize sobre sua superfície de contato com o movimento



Encosto mais alto melhora a área de apoio das costas

do veículo. O encosto é mais alto para melhorar a área de apoio das costas. Seus tubos estruturais são embutidos na peça injetada, contribuindo para um melhor acabamento visual, além de melhor resistên-

cia e segurança contra impactos.

Uma solução exclusiva desta poltrona é o "pega-mão" em formato monobloco, que consiste em uma peça sobreinjetada para preencher a parte oca da poltrona. Essa solução elimina as emendas de encaixe, comuns neste tipo de poltrona, que acidentalmente podem prender fios de cabelo ou pele das mãos. A limpeza é outro detalhe que foi levado em conta no processo de desenvolvimento do projeto: por ser de plástico injetado, o processo de

higienização é bastante simples e a poltrona ainda possui uma furação (no assento) para o escoamento de água, em situações de limpeza mais pesada.

O conceito de acessibilidade está presente na nova concepção do Urbanuss. O modelo foi desenvolvido de acordo com as normas e padrões construtivos de carrocerias vigentes em todos os países para onde deverá ser comercializado. O primeiro veículo vendido para Joinville segue os critérios estabelecidos pela Norma Brasileira para Acessibilidade em Ônibus (NBR 15.570) e ainda possui elevador para portadores de necessidades especiais, criado pela própria Busscar.

NOVOS URBANOS — A reformulação do design do Urbanuss completa o ciclo de inovações estéticas e funcionais que foi implementado no segmento de ônibus urbano da Busscar. Em 2008, o Urbanuss Eclass ganhou um novo visual, mais arrojado e moderno. Em 2009, o modelo top de linha Urbanuss Pluss também foi restilizado. Todos os modelos do portfólio de ônibus urbanos da Busscar são projetados e construídos para operar com ampla disponibilidade desde sistemas radiais até soluções mais avançadas como o BRT (Bus Rapid Transport), que tendem a se popularizar no Brasil, com a realização de eventos como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

CURITIBA SE PREPARA PARA COPA DE 2014

Cidade adquire quatro modelos da Busscar para aumentar a frota da Linha Turística, que oferece um serviço especial percorrendo as principais atrações da região

A Busscar comercializou quatro ônibus do modelo de dois pisos Urbanuss Pluss Tour para a Linha Turismo de Curitiba — uma linha especial que passa por 25 pontos turísticos da cidade em um trajeto de 44 quilômetros. As novas unidades, que começaram a ser entregues no mês passado, foram montadas sobre chassi Mercedes-Benz O-500 U, com sistema de inclinação lateral da carroceria, câmbio automático e suspensão de ar. Os novos ônibus já fazem parte das inovações que Curitiba oferecerá no setor de infraestrutura turística durante a Copa do Mundo de 2014, evento em que a capital paranaense será uma das cidades-sede.

Atualmente, a frota da Linha Turística da cidade é formada por cinco ônibus de dois andares. Os novos modelos apresentam novidades como: toldo totalmente retrátil no salão superior e suportes para bicicletas e carrinhos de bebê no

bagageiro interno do balanço traseiro. Outro detalhe a ser destacado é a iluminação interna das luminárias com leds.

O piso baixo, com plataforma na mesma altura da calçada facilita o embarque e desembarque. Os novos veículos têm 55 lugares no salão superior e dez no inferior, além de poltronas equipadas com sistema de áudio e cinto de segurança de dois pontos, poltrona diferenciada para deficientes, idosos e gestantes, sistema bloqueador de portas, sinalizador de voz de fechamento de porta com mensagem pré-gravada, porta-copos, sistema de som para transmitir informações e três microcâmeras, duas no piso superior e uma no inferior.

Conforme as exigências da Norma Brasileira de Acessibilidade, foi reservado no piso inferior um espaço para os cadeirantes, com trava para rodas e cinto de segurança.

Soluções alternativas para o transporte

Evento promovido pela Michelin no Rio de Janeiro reuniu montadoras, petroleiras, órgãos estatais e organizações não-governamentais de todo o mundo para discutir os desafios da mobilidade rodoviário sustentável



Os ônibus escolares rurais destinados ao programa Caminho da Escola exigem adequações como a suspensão elevada e motor equipado com limitador de velocidade

O Rio de Janeiro serviu de palco para um dos maiores e mais tradicionais fóruns de debate sobre mobilidade sustentável promovidos pela indústria automotiva. Entre os dias 30 de maio e 3 de junho, a cidade sediou o 10º Challenge Bibendum, evento patrocinado pela Michelin, que reuniu montadoras, petroleiras, empresas de energia, órgãos estatais e organizações não-governamentais de todo o mundo para discutir o desenvolvimento de soluções alternativas ao uso do petróleo, com foco no transporte rodoviário e urbano. Esta foi a primeira vez que o evento veio para a América Latina, reunindo mais

de 2 mil representantes dos setores industrial, científico e político em nível global. E assim como na primeira versão, realizada na França, em 1998, o encontro contou com um rali – ao lado de avaliações técnicas, demonstrações e test drives, com o intuito de medir o progresso em questões-chave como o consumo de combustível, as emissões de poluentes e a segurança dos veículos.

No campo de provas, as máquinas deram tudo de si no Autódromo de Jacarepaguá. No campo das ideias, executivos, gestores e pensadores reuniram-se em mesas-redondas no Riocentro, tendo

como tema central dos debates os desafios da mobilidade rodoviária sustentável. Ficou bastante claro que, para além das novas tecnologias – que ajudam a resolver algumas questões ligadas às emissões de gás carbônico (o maior vilão do aquecimento global), à redução da poluição e aos congestionamentos no trânsito das grandes cidades – é necessário criar um verdadeiro compromisso por parte da sociedade e promover políticas coordenadas com todos os participantes do setor.

Nesse sentido, destacam-se os trabalhos desenvolvidos recentemente pelo Instituto Nacional de Metrologia, Norma-



Miniusina de extração de óleo vegetal (no caso, de soja), que pode ser usado para alimentar novo motor de trator desenvolvido em parceria entre Fiat e Inmetro



lização e Qualidade Industrial (Inmetro). A autarquia federal tem atuado em várias frentes, como a regulamentação da acessibilidade dos veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, a padronização dos ônibus escolares na zona rural do País e, numa parceria com a Fiat, que criou o motor de trator movido a óleo vegetal. O Programa Brasileiro de Etiqueta Veicular, lançado em novembro de 2008 para medir a eficiência energética dos veículos, também vem conseguindo resultados expressivos junto às montadoras e apoio dos consumidores em geral.

Assim como a etiqueta colorida dos eletrodomésticos da linha branca, a etiqueta veicular classifica os carros de "A" (mais eficiente) até "E" (menos eficiente), em testes de alto nível realizados em laboratórios brasileiros, seguindo padrões internacionais. "Embora a adesão das fabricantes não seja obrigatória, o número de veículos enviados para análise vem crescendo a cada ano", informa Gustavo Kuster, gerente da Divisão de Programas de Avaliação da Conformidade do Inmetro. Da linha 2009, receberam a etiqueta 31 modelos. Este ano, foram testados 67 automóveis, que representam mais de 50% dos modelos mais vendidos do mercado. "Para a linha 2011, esperamos um aumento de 40% nesse número", adianta Kuster.

Quanto à adaptação dos ônibus urbanos e rodoviários às normas de acessibili-

dade, o Inmetro debruçou-se sobre os dois tipos de regulamentação: uma, para veículos já em circulação; e outra, que cria um padrão para os veículos novos a serem fabricados. Com prazos diferenciados para entrada em vigor, as regulamentações visam a adequar os meios públicos de transporte de passageiros ao acesso de pessoas portadoras de deficiências ou com mobilidade reduzida, como idosos, grávidas e obesos. Um desses ônibus urbanos adaptados, exposto no Riocentro, apresentava as novidades: assentos preferenciais mais largos, acesso para cadeirantes (com plataforma elevatória e local reservado para a cadeira de rodas) e até espaço para acomodação de cão-guia, no caso dos deficientes visuais. Tendo em vista a taxa de renovação da frota de ônibus das grandes cidades brasileiras, os especialistas calculam que até 2014 (o ano da Copa do Mundo no Brasil) todos os coletivos em circulação nas maiores capitais já estejam adaptados às novas regras.

Estacionado ao lado do novo coletivo estava o ônibus escolar rural, também padronizado pelo Inmetro. O instituto assessorou a criação dos requisitos relacionados à segurança dos alunos, à acessibilidade e à adequação ao tráfego nas zonas rurais (levando em conta as estradas sem

pavimentação Brasil afora e até mesmo a travessia de rios e regiões pantanosas). Entre as adequações exigidas estão a suspensão elevada para evitar impactos na carroceria, motor equipado com dispositivo limitador de velocidade até 70 km/h e um sistema de segurança que não permite a abertura da porta do ônibus em movimento. De 2007 até fevereiro de 2010, mais de 4 mil ônibus foram inspecionados, dentro do Programa Caminho da Escola, conduzido pelo governo federal.

Outra novidade ecologicamente viável exposta pelo Inmetro no Challenge Bibendum foi o motor de trator movido a óleo vegetal. Desenvolvido em parceria com a Fiat, o equipamento terá dupla função: além de auxiliar na agricultura familiar, poderá ser acoplado a um gerador e levar energia elétrica a pequenas comunidades rurais, ainda não alcançadas pela rede de energia atual. A expectativa é de que o motor chegue ao mercado até o fim de 2011.

"O uso do óleo vegetal no motor reduz em até 20% as emissões de gases poluentes", afirma Valnei Cunha, chefe de Metrologia Química do instituto. Ele explica que, numa situação de emergência, o agricultor pode encher o motor com o mesmo óleo de soja que as donas de casa



Especialistas calculam que até 2014 todos os coletivos em circulação nas maiores capitais já estejam adaptados às novas regras de acessibilidade

O próximo passo rumo à mobilidade sustentável, segundo Miraton, é ir agora para a indústria, que já tem à sua disposição uma diversidade de fontes de combustível, vários deles desenvolvidos aqui mesmo no Brasil. "Podemos, então, passar para os motores elétricos híbridos", ponderou o executivo.

A companhia francesa prevê investimentos de US\$ 1 bilhão no Brasil no período de 2006 a 2012. Os planos incluem a ampliação da fábrica de pneus de carga em Campo Grande (zona oeste do Rio), com a construção, já concluída, de uma planta de pneus para mineração e engenharia, e a inauguração de sua primeira fábrica de pneus de veículos de passeio destinados ao mercado brasileiro (em Itatiaia, RJ). A nova unidade, orçada em US\$ 200 milhões, deve entrar em produção no segundo semestre do ano que vem. A Michelin já possui uma fábrica de pneus para carros de passeio naquela mesma cidade serrana, mas sua produção é toda destinada ao mercado externo. A meta da empresa, que detém cerca de 10% do mercado de reposição de pneus de passeio no Brasil, usando produtos importados, é chegar a 20% nos próximos anos, após a inauguração da nova fábrica.

Em meio às palestras, novidades tecnológicas e planilhas de investimentos, Didier Miraton sintetizou o que espera do encontro. "O evento mostra agora o que é possível, o que é factível, como podemos criar a mobilidade sustentável. Espero que os resultados deste Challenge Bibendum sejam utilizados pelas autoridades em todo o mundo para que eles pensem sobre como podem mudar sua própria mobilidade em seus próprios países, começando pelo Brasil". O próximo fórum ocorre em Berlim, no ano que vem.

usam na cozinha, e o trator funcionará perfeitamente. "Também estamos fazendo pesquisas com a andiroba, semente típica da região amazônica, com resultados animadores", completa. O pesquisador estima que, com a fabricação caseira e sem os encargos, o litro do óleo custe em torno de setenta centavos, ou 30% mais barato que o industrializado.

Ainda dentro da filosofia da "Mobilidade mais inteligente", outra inovação foi anunciada durante o Challenge Bibendum. A Shell apresentou o Ecobox, uma alternativa às tradicionais embalagens de plástico para o lubrificante de motor. O design do novo recipiente pode ajudar os proprietários e operadores de instalações de troca de óleo a armazenar, gerenciar e entregar óleo para os veículos de seus clientes com maior eficiência. A bolsa contendo o óleo na caixa de papelão do Ecobox (totalmente reciclável) foi desenvolvida para melhorar a velocidade e facilidade no uso quando comparado às garrafas, uma vez que o fluido é drenado mais rapidamente, fazendo com que uma quantidade mínima de óleo residual seja deixada no recipiente. Além disso, o uso de plástico somente no forro do Ecobox reduz em

89% seus resíduos em aterros — o equivalente a 24 garrafas plásticas de um litro.

"O sistema Ecobox está sendo introduzido nos Estados Unidos através de uma distribuição controlada, com planos de, eventualmente, se tornar uma oferta global", explicou Tan Chong Meng, vice-presidente executivo da Shell para B2B e Lubrificantes. O executivo destacou que o novo produto faz parte da estratégia da empresa para o desenvolvimento de inovações para o transporte limpo e eficiente de pessoas e produtos. Durante o painel "Cenários de Energia, Clima e Transporte", Meng recomendou que os países desenvolvidos devam avançar em direção a sistemas de transportes com emissão zero até 2050, e ressaltou que a Shell, através de investimentos em tecnologia de produtos, vem oferecendo sua contribuição nesse sentido.

Forte apoio tecnológico também é aportado pela Michelin, organizadora e criadora do evento. "Ano após ano, a empresa vem introduzindo novas gerações de pneus de baixo consumo de combustível no mercado. Eles são substanciais poupadores de energia", comentou Didier Miraton, diretor-presidente da Michelin.

Solução Tecnológica Transdata

Solução Tecnológica da Concorrência



A solução com a mais avançada, completa e segura tecnologia para gestão de transporte de passageiros.

Campinas: Av. Benedito de Campos, 737 - Jardim do Trevo - F: 19 3515.1100
Brasília: SD/SUL Bloco A/J - C. C. Boulevard - Sobrelojas 17 e 19 - F: 61 3223.0120

Transdata
smart.....

BRASIL | ARGENTINA

Sistema garante segurança e qualidade das operações

Região da Grande Vitória instala sistema de vídeo para monitoramento do transporte metropolitano e licita sistema de gerenciamento de frota

Renata Passos

O sistema de transporte da Grande Vitória (ES) passa por uma fase de transformação. Para enfrentar a criminalidade que já chegou aos ônibus, os empresários da região estão investindo R\$ 4 milhões em sistema de vídeo para monitorar os veículos. De acordo com o GVBus (Sindicato das Empresas de Transporte Metropolitano da Grande Vitória), as doze empresas que atuam no Sistema Transcol (de transporte coletivo da Grande Vitória) está implantando câmeras de vídeo nos ônibus de toda a frota de aproximadamente 1.556 ônibus e também na montagem da central de vídeo monitoramento. Além disso, a mesma rede de transporte capixaba vai receber um sistema de gerenciamento de frota no próximo ano.

Segundo o diretor-executivo do GVBus, Elias Baltazar, o objetivo da instalação das câmeras é tentar inibir atos de violência e colaborar para aumentar a segurança dos passageiros e dos funcionários que utilizam e trabalham no sistema de transporte coletivo da Grande Vitória, utilizado por mais de 16 milhões de pessoas por mês. "Além disso, o material deve servir como mais um instrumento para auxílio das autoridades de segurança pública no combate ao crime. Para isso, em caso de necessidade, as imagens serão encaminhadas para a Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social", detalha o executivo, sem revelar números de criminalidade.

Atualmente, 70% da frota de ônibus estão cobertos pelas câmeras de vídeo



As imagens gravadas nos ônibus são analisadas em uma central de vídeo monitoramento

monitoramento. Os investimentos foram iniciados no final de 2009, sendo que as instalações dos equipamentos embarcados tiveram início em março de 2010 e a expectativa é de até o final de junho estar concluída a instalação em 100% da frota.

O número de equipamentos instalados vai variar de acordo com o modelo do ônibus. Nos convencionais, que compõem a maior parte da frota, serão três câmeras — duas voltadas para a parte interna dos coletivos e uma com visão para a área externa do ônibus. No caso da gravação interna, as imagens podem ajudar na elucidação de crimes, auxiliando o trabalho da polícia. As imagens externas, por sua vez, poderão ajudar a resolver questões sobre acidentes de trânsito, identificando os verdadeiros culpados pelas infrações ao volante.

DEFICIENTES AUDITIVOS — As imagens gravadas são analisadas em uma central de vídeo monitoramento, que funciona em dois turnos, de seis horas por dia. A central conta com o trabalho de 18 deficientes auditivos que, de acordo com pesquisas, possuem maior acuidade visual, o que os favorece no diagnóstico de imagens.

Segundo Baltazar, o recrutamento desses funcionários foi realizado por intermédio de análise de currículo enviado ao GVBus. O processo seletivo foi composto por entrevista, teste psicotécnico e demais exames admissionais. "Os selecionados receberam um treinamento no sistema de gerenciamento de imagens", conta.

Os deficientes auditivos realizam a leitura das imagens captadas pelas câmeras e efetuam o registro das anomalias inerentes ao processo operacional no siste-

ma de gestão de vídeo monitoramento.

GERENCIAMENTO ELETRÔNICO—A frota da rede de transporte metropolitano da Grande Vitória também conta com um projeto para implantação de um sistema de gerenciamento eletrônico. O processo licitatório foi iniciado e o edital foi publicado neste mês.

Segundo a Ceturb-GV (Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória), os primeiros ônibus devem receber os equipamentos em janeiro de 2011 e toda a frota deverá estar equipada até abril do mesmo ano. O sistema de gerenciamento eletrônico será instalado em aproximadamente 1.600 veículos das frotas do Sistema Transcol e dos serviços Seletivo (com tarifas diferenciadas, ar condicionado, bancos estofados e reclináveis) e Mão na Roda (exclusivo para cadeirantes).

O sistema de gerenciamento tem como principal objetivo atender às necessidades básicas de locomoção dos passageiros no que diz respeito à regularidade e pontualidade, previstas nos quadros de horários, e ao cumprimento do itinerário de cada linha.

De acordo com a diretora-presidente da Ceturb-GV, Denise Cadete, o investimento, de aproximadamente R\$ 6,5 milhões, será do governo do estado do Espírito Santo. "Não serão empregados recursos da Ceturb-GV, nem das empresas operadoras e não haverá impacto nas tarifas. Vencerá a licitação a empresa que apresentar melhor técnica-preço", detalha.

Denise informa que a decisão de instalação do sistema surgiu da necessidade do transporte metropolitano da Grande Vitória ter uma ferramenta de gestão que permita fiscalizar 100% da operação. "Teremos controle total e em tempo real do cumprimento de itinerários, dos tempos de viagens, velocidade, eventuais problemas mecânicos e acidentes, podendo tomar providências imediatas. Além disso, o sistema de gerenciamento eletrônico ali-

mentará o banco de dados do setor de planejamento da Ceturb-GV com informações para auxiliar na reprogramação de linhas ou criação de novos serviços e fornecerá informações para os usuários sobre a passagem de seus ônibus em tempo real, pela internet", explica a executiva.

Com o sistema, a frota de Transcol, Seletivo e Mão na Roda passará a ser monitorada via satélite em tempo real, o que facilita a identificação e a solução de problemas operacionais, a fiscalização do cumprimento de horários, itinerários, paradas para embarque e desembarque, possibilitando melhores condições para o gerenciamento da oferta.

Além disso, o sistema fornecerá ao usuário as distâncias e tempos dos trajetos a pé, que ele irá percorrer de sua origem até o ponto de embarque e do ponto de desembarque até o local de destino.

Os equipamentos instalados nos ônibus também enviarão sinais a cada passagem por um ponto de parada de ônibus, quando o motor parar de funcionar por um determinado tempo, quando o motor continuar a funcionar com o veículo parado por um determinado tempo, quando houver excesso de velocidade. Também haverá sensores para detectar freadas e curvas bruscas.

CENTROS OPERACIONAIS— O projeto prevê a instalação de Unidades de Operação do Sistema, que ficarão localizadas nas garagens das empresas operadoras. Elas visualizarão o posicionamento de cada um dos veículos em suas respectivas linhas e poderão se comunicar diretamente com os motoristas para dar orientações visando à manutenção dos intervalos entre os ônibus de uma mesma linha, informar sobre engarrafamentos, acidentes de trânsito e quaisquer outros eventos que possam interferir no andamento da viagem. Já os motoristas informarão aos operadores acidentes de trânsito e quebra de veículo.

Além disso, o projeto prevê a implanta-

ção de Centros de Operação dos Terminais, que serão instalados nos dez terminais de integração da Grande Vitória. Os operadores poderão visualizar o posicionamento de cada um dos veículos em suas respectivas linhas e o eventual comprometimento do horário programado, podendo solicitar mudança na programação oferecida e providenciar a utilização de ônibus reserva.

De acordo com Denise, neste primeiro momento, o sistema não contará com painéis eletrônicos para os passageiros. "Mas quando forem implantados os corredores exclusivos (projeto iniciado pelo governo do estado), haverá, nas estações de embarque localizadas nos canteiros centrais das avenidas, painéis eletrônicos informando sobre o tempo restante para a chegada dos ônibus de cada linha. Com os corredores, também haverá integração com o sistema de vídeo monitoramento, que está sendo implantado na frota pelas empresas operadoras".

Hoje o transporte metropolitano da Grande Vitória é formado pelo Sistema Transcol, composto por uma frota de aproximadamente 1.500 ônibus (convencionais, padrons e articulados) e dez terminais de integração. O Transcol liga os municípios de Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica e Viana com tarifa única e, para as integrações realizadas nos terminais, não é cobrada outra tarifa ou valor complementar.

O serviço Seletivo é operado com ônibus mais confortáveis, com ar condicionado e bancos estofados, utilizados em linhas especiais que ligam dois ou mais municípios da Grande Vitória, sem necessidade de integração nos terminais. Possui tarifas diferenciadas, que variam de acordo com a distância entre as pontas de cada linha.

O serviço especial Mão na Roda atende exclusivamente cadeirantes, moradores da Grande Vitória. É operado com 25 micro-ônibus adaptados, utilizados em viagens pré-agendadas por usuários cadastrados.

Viação Garcia alia passado com evolução

Com quase 80 anos de vida, empresa preserva tradição sem deixar de lado a atualização operacional

A longevidade de empresas como a Viação Garcia, fundada em 1934, valoriza a importância do sistema de ônibus num país que depende visceralmente desse meio de transporte.

Com efeito, na década de nascimento da Viação Garcia, o Brasil era um país agrícola que certamente nem sonhava chegar ao estágio de um dos maiores produtores mundiais de ônibus.

A empresa reproduz em seu sítio da internet um histórico da trajetória das quase oito décadas de vida. É possível nessa linha do tempo conhecer os vários tipos de ônibus que compuseram a frota da Garcia.

Hoje, aos 76 anos, a empresa, de tantos capítulos vividos, ao lado de cultivar o passado tem um presente revitalizado. Anualmente, a Viação Garcia investe na renovação da frota com o objetivo de garantir cada vez mais a segurança e o conforto dos passageiros.

A partir de agosto, a empresa começa a receber 100 novos veículos, avaliados em R\$ 55 milhões, para operar em linhas longas e médias no segmento rodoviário. Os novos ônibus terão dois tipos de chassis: B9R e B12R da Volvo. O encarroçamento



Frota tem idade média de 4,4 anos

será Marcopolo G7 nos modelos Paradiso 1050 e 1200. "As tecnologias destes modelos seguem o padrão de investimentos da Viação Garcia em relação à frota, com veículos de qualidade, conforto e segurança para o passageiro, mas com baixo custo operacional e redução de emissões", declara a executiva Cristiane

Garcia Cid. Os modelos de chassis dos novos ônibus estão equipados com o ESP (Electronic Stability Program), sistema de segurança que reduz a possibilidade de derrapagem em pista escorregadia e capotamento em curvas fechadas. A caixa de câmbio é eletrônica, o condutor precisa apenas acelerar e frear. O sistema de ar condicionado possui saídas individuais e maior espaçamento entre as poltronas a fim de possibilitar mais conforto aos passageiros.

Hoje a frota da Garcia é composta por aproximadamente 500 ônibus com idade média de 4,4 anos, cuja manutenção ocorre diariamente nas oficinas próprias da Garcia, na matriz em Londrina (PR) e nas 17 filiais nos cinco estados em que atua: Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Mato Grosso do Sul.

Segundo Cristiane Cid, a empresa transporta mais de um milhão de passageiros por mês e os ônibus da Garcia percorrem cerca de 4,7 milhões de quilômetros mensalmente. Hoje, a Viação Garcia transporta passageiros nos serviços rodoviário e metropolitano e também transporta cargas e encomendas.

"O serviço de encomendas expressas e cargas fracionadas funciona no sistema de entrega em até 24 horas nas localidades onde a Viação Garcia faz o transporte rodoviário de passageiros", ressalta Cristiane Garcia Cid.



Os 100 novos ônibus da Garcia têm chassis Volvo

A SUA EMPRESA PRECISA DE TECNOLOGIA,
INOVAÇÃO, QUALIDADE E EFICIÊNCIA.

EM OUTRAS PALAVRAS: EMPRESA 1.



EXCELÊNCIA NOS SERVIÇOS, TECNOLOGIA DE PONTA E TRADIÇÃO NO MERCADO. A EMPRESA 1 POSSUI AS MELHORES SOLUÇÕES EM AUTOMAÇÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS, DE ACORDO COM AS NECESSIDADES DE CADA CASO. UMA DAS RESPONSÁVEIS PELA IMPLANTAÇÃO DA BILHETAGEM ELETRÔNICA NO BRASIL, REALIZOU TAMBÉM PROJETOS INTERNACIONAIS NO ESTADO DO MÉXICO E NA GUATEMALA. EMPRESA 1, APOSTANDO EM EXPERIÊNCIA E INOVAÇÃO.

INFORMAÇÕES + 55 31 3516 5200

 **Empresa 1**

SOLUÇÕES EM BILHETAGEM ELETRÔNICA.

Cartão Legal chega a São Bernardo do Campo

Operadora da cidade, que é berço da indústria automobilística, adota bilhetagem eletrônica para aperfeiçoar controles e preservar direitos dos usuários



José Romano Netto, diretor da SBCTrans: implantação do Cartão Legal exigiu investimento de R\$ 10 milhões

A SBCTrans – Consórcio São Bernardo Transportes, operadora exclusiva do sistema de ônibus urbano de São Bernardo do Campo, cidade do ABC paulista, berço da indústria automobilística brasileira, criou o Cartão Legal, nome de batismo do sistema de bilhetagem eletrônica que até o final de 2010 cobrirá uma família de nove categorias diferentes de usuários.

Fornecido pela APB Prodata Brasil, o

Cartão Legal, exigiu da SBCTrans investimento de R\$ 10 milhões, informa José Romano Netto, diretor da empresa, dona de frota de 350 ônibus. O investimento cobre as fases de hardware, software, treinamento de pessoal e verba para divulgar a nova tecnologia.

O sistema, que atende compromisso de campanha da atual administração municipal conduzida pelo Partido dos Trabalha-

dores, será gerido pela SBCTrans.

O Cartão Legal, com tecnologia sem contato, armazena créditos eletrônicos que servem para o usuário pagar as tarifas nos deslocamentos municipais. Com a adoção do sistema, gradativamente, será aposentado o meio tradicional de pagamento e todos inconvenientes resultantes do manuseio de dinheiro e vales de papéis.

Com 58 milhões de passageiros, volume

de transporte previsto para 2010, a SBCTrans recebe subsídio municipal. O complemento, atualmente de R\$ 1,6 milhão por mês, começou a ser pago na administração municipal anterior, gerida pelo PSDB.

O meio eletrônico, que certamente afina os controles e aperfeiçoa a transparência do sistema, está sendo implantado em etapas. A fase inicial cobrirá o Cartão Legal Sênior, concedido a pessoas com idade igual ou superior a 60 anos. Com ele, o usuário entra pela porta dianteira, passa pela catraca e tem opções de lugares na parte traseira do coletivo. Em seguida será implementado o Cartão Legal Especial, destinado a pessoas com deficiência física ou usuários isentos de pagamento por força de legislação vigente

O contingente coberto pelo direito à gratuidade recebe uma identificação diferenciada. Tal modalidade de Cartão Legal, além da foto e número da identidade do usuário, prevê a leitura da impressão digital do portador por equipamento acoplado à catraca. "Para que o benefício seja utilizado de forma correta é preciso que seja devidamente fiscalizado", diz o dirigente da SBCTrans. O cronograma indica que até dezembro serão adotados os demais cartões.

A SBCTrans divulga uma lista de vantagens decorrentes da adoção da bilhetagem eletrônica. Uma delas é o aumento de segurança na medida em que os usuários passam a não utilizar dinheiro e vales de papéis. Adicionalmente, "seus créditos são recuperados em caso de extravio do cartão", observa a empresa.

Claro que a vantagem da tecnologia se estende também para a transparência da prestação de contas com o poder concedente e reforça os laços de confiança entre o operador e o gestor público.

A bilhetagem eletrônica, é lembrado ainda, torna as viagens mais rápidas na medida em que facilita e agiliza os embarques e desembarques.

O Cartão Legal foi idealizado para que todos os clientes passem pela catraca —



Em São Bernardo a recarga do Cartão Legal pode ser feita a bordo dos ônibus

seja criança, portador de deficiência ou aposentado. O cuidado é uma forma de garantir tratamento respeitoso e igualitário a todos dentro do ônibus.

RECARGA A BORDO — A SBCTrans observa que ao contrário do que ocorre na maioria dos sistemas de bilhetagem no Brasil, em São Bernardo do Campo a operação contempla a recarga a bordo. Os clientes não precisam se deslocar a um estabelecimento comercial para fazer a recarga, é só aproximar o cartão junto ao validador, dentro do ônibus, e automaticamente os créditos serão recarregados. Romano Netto acredita que "metade dos usuários vão fazer recarga a bordo". À facilidade ao passageiro trazida pela tecnologia somam-se, claro, as vantagens do operador, que minimiza riscos e custos na medida em que simplifica a comercialização da bilhetagem eletrônica.

O Cartão Legal é uma ferramenta de atração de usuários ao transporte coletivo. "Os cidadãos de São Bernardo do Campo poderão descer do ônibus e voltar a utilizá-lo, sem precisar pagar uma nova passagem, desde que seja dentro do perí-

odo de 90 minutos, nos dias úteis, e 120 minutos, aos sábados e domingos.

Romano Netto observa que a SBCTrans participou ativamente do desenvolvimento do sistema. Depois de implantar plenamente o Cartão Legal em seus domínios, o plano é levar a expertise para outras praças. "Queremos incluir a gestão da bilhetagem eletrônica no portfólio dos nossos negócios", afirma.

FROTA RENOVADA — Junto com a bilhetagem eletrônica, a SBCTrans está promovendo profunda renovação dos veículos. Dos 350 ônibus que compõem a frota, 110 estão sendo renovados em 2010. Os chassis são todos Mercedes-Benz, modelo 1218 e 1712 encarroçados, respectivamente pela Marcopolo e Caio/Induscar. "Com essa compra estamos baixando a idade média de oito para cinco anos. Em 2011 vamos comprar mais 50 unidades e baixar a idade média para quatro anos", acrescenta o dirigente da SBCTrans, empresa que patrocina o São Bernardo, um dos quatro times de futebol promovidos para a divisão principal do campeonato paulista de futebol.

Passagens via internet

O portal Webpassagens, inaugurado em março deste ano, permitirá a compra de passagens para mais de 2.000 destinos a partir de julho

Assim como as companhias aéreas, as empresas de ônibus também já estão utilizando a internet para vender suas passagens. Segundo o Webpassagens, primeiro portal que oferece conteúdo consolidado sobre a comercialização de passagens rodoviárias no País, os maiores grupos iniciaram as vendas na web de maneira tímida há cerca de três anos. Hoje, estima-se que do total de 170 empresas que atuam no Brasil, 70% já comercializam passagens de ônibus via web.

O portal informa, no entanto, que ain-



da não se tem no País um levantamento sobre o desempenho das vendas de passagens de ônibus pela internet. "Isso ocorre porque nem todas as empresas utilizam a internet como canal de ven-

das e as que vendem por esse sistema não revelam seus dados", explica a assessoria de imprensa da Webpassagens.

Segundo a mesma fonte, os dados da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe) indicam que o total de passageiros transportados no País foi de 695.601.173 em 2008 (incluindo movimento interestadual e intermunicipal) e de 731.669.039 pessoas em 2009. Mas afirma que estes números não refletem a realidade do setor, "pois o volume de vendas são superiores aos

As lonas perfeitas para frear,

TECNOLOGIA EXCLUSIVA

DUROLINE
DUROLINE
FREIOS E COMPONENTES



"A Duroline pensa na minha segurança e na vida do planeta. Com a tecnologia Wave Process, eu ganho com tranquilidade e o planeta mais estrada pela frente."

W. Cirino

Wellington Cirino
Tetracampeão da Fórmula Truck



da pesquisa. No entanto, o percentual de vendas na internet dos maiores grupos aponta para uma taxa entre 2% e 3% do volume total”.

Desde que entrou em operação em março deste ano, o Webpassagens vendeu 400 passagens de ônibus pela internet, informa sua assessoria de imprensa. Qual a expectativa da empresa com este negócio? “Considerando a inovação do projeto, queremos vincular o maior número de empresas possíveis dentro do primeiro ano de atividade, saindo de 12 empresas no lançamento, para 25 até o final de julho, atingindo mais de 2.000 destinos. Até o final de 2010 a meta é trabalhar com 60 empresas de ônibus. Como entendemos que o nosso serviço será uma ferramenta de utilidade pública, pois não existe conveniência (serviços agregados) no setor, pre-

tendemos atingir ao final de dois anos, entre 1.000 e 1.500 vendas por dia”, informa.

O que a empresa espera para este setor? “O setor não apresenta taxa de crescimento expressiva ao longo dos anos, mas o volume de passageiros é grande e permanece estável. Como a infraestrutura aeroportuária é um sério gargalo no País, não identificamos mudanças drásticas no curto prazo que possam afetar os volumes atuais. Sendo assim, mesmo que haja uma revolução na estrutura logística do Brasil em dois anos, a taxa de crescimento do nosso negócio no setor continuará sendo muito expressiva, pois as vendas na web ainda são muito tímidas”, acrescenta.

O Webpassagens permite aos usuários a aquisição de bilhetes sem precisar ir até o terminal rodoviário e enfren-

tar filas nos guichês. Com este serviço o passageiro consulta todas as informações no portal ou via telefone sobre o trajeto escolhido para a viagem, tais como local, dia, horário de embarque e desembarque, empresa, preço da passagem, forma de pagamento, percurso da viagem e até a escolha da poltrona. E, ainda, pode optar pela entrega do bilhete em sua própria residência ou no local de trabalho, pagando uma taxa adicional. A empresa responsável pela entrega dos bilhetes comprados pela Webpassagens é a Direct Express.

O pagamento pode ser feito por meio de qualquer cartão de crédito ou débito, ou ainda em dinheiro no ato da entrega. Para garantir total segurança e integridade durante as compras online, todas as operações financeiras são efetuadas em ambiente seguro.

inclusive a poluição do planeta.

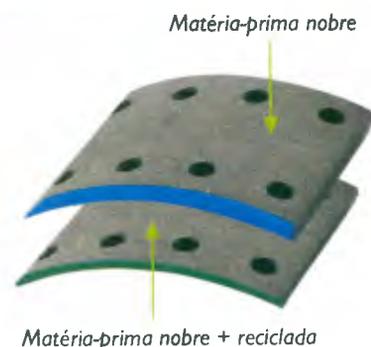
Proteja o planeta com a lona de freio que pode ser reciclada.

O que é o sistema Wave Process?

É um sistema patenteado de fabricação de lonas, onde é possível a utilização de dois materiais. Um deles é o material de fricção nobre com altíssimo rendimento, que vai exercer o efeito atritante. O outro é um material de base, responsável pela resistência mecânica e ancoragem da lona, produzido utilizando parte do material da reciclagem de lonas.

Mais segurança e durabilidade com menos poluição

As lonas Wave Process são melhores que as lonas comuns, uma vez que o material reaproveitado, por já ter sido usado, é mais denso e possui maior resistência, indispensável na fixação da lona ao sistema de freio (patim). O sistema Wave Process modifica o processo de aglutinação dos materiais, proporcionando à camada dos materiais nobres uma melhor fricção, o que determina um aumento considerável na durabilidade.



Principais vantagens

- **Maior durabilidade em relação à lonas fabricadas pelo processo comum**
- **Menor nível de ruído**
- **Maior dissipação de calor**
- **Melhor performance na frenagem**
- **Maior custo-benefício (lona, tambor e componentes)**
- **Menos agressão ao meio ambiente**

**Recolhemos
suas lonas
usadas**

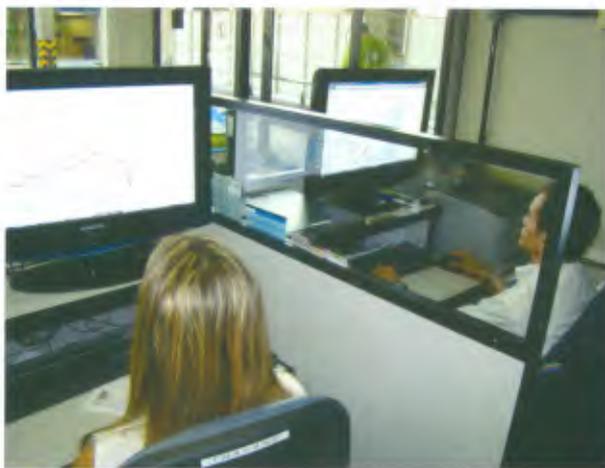
Grupo fluminense investe em renovação de frota e tecnologia

As três empresas da Região dos Lagos, no Rio de Janeiro, transportam passageiros em sete municípios com veículos novos e equipados com dispositivos para dar mais segurança aos passageiros e motoristas

O grupo SMS, formado pelas empresas Autoviação Salineira, Viação Montes Brancos e Viação São Pedro da Aldeia, atua na Região dos Lagos, Rio de Janeiro, renova anualmente cerca 30% de sua frota, que mantém idade média de dois anos. A frota total das três empresas é de 200 veículos, entre urbanos convencionais, micrões e semirrodoviários. Os chassis dos veículos são fornecidos pela Mercedes-Benz, com carrocerias da Neobus, Busscar e Marcopolo. A

frota possui câmeras de segurança, sistema de monitoramento por satélite e ainda conta com uma Central de Rastreamento, que dá apoio aos motoristas em tempo real.

Além disso, o grupo se diferencia pela preocupação ambiental, o que é particularmen-



Central de Rastreamento dá apoio aos motoristas em tempo real

te importante na região onde as empresas operam. "A totalidade da nossa frota é atestada com ótimo desempenho pelo Convênio Selo Verde, um programa da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor), da Petrobras e do Instituto Estadual do Ambi-

ente (Inea), que prevê a medição e o acompanhamento dos índices de emissão de monóxido de carbono pela frota de ônibus do estado", explica Aline Zapp, do departamento de comunicação do grupo. Desde 2006, toda a frota passou a utilizar biodiesel como combustível.

O grupo SMS também investe em tecnologia e segurança. Desde 2008, a frota possui rastreamento por satélite e GPS, o que permite o gerenciamento dos veículos em tempo real. Com o mapeamento das vias, possibilitando maior controle de velocidade, as empresas do grupo registraram uma redução do número de acidentes em 60%, nos últimos doze meses. "Criamos polígonos de segurança em trechos onde o risco de acidentes era maior e também nas áreas próximas a es-

ITINERÁRIO

LightDot

- Tecnologia LightDot
- Para urbanos, rodoviários e micros
- Alta visibilidade dia e noite
- Controle automático de intensidade
- Roteiros e Mensagens no controlador



ÚNICO COM 5 ANOS DE GARANTIA

colas, hospitais e locais com grande circulação de pedestres. Já está em fase de testes uma ferramenta que, quando acoplada ao rastreador, dará acesso aos detalhes da operação dos veículos, como freadas bruscas, rotação do motor, entre outros", informa Aline.

A maior parte da frota possui leds (luzes de aviso) que informam ao motorista quando é hora de frear. Todos os dispositivos são controlados pela Central de Rastreamento que opera no gerenciamento da frota em tempo real, monitorando desvios de rota, velocidade, horários de saída dos terminais. "O ganho em segurança para os usuários de transporte coletivo é significativo, uma vez que esses instrumentos permitem o acompanhamento de toda a frota e também servem como parâmetro para as ações de treinamento e orientação que serão desenvolvidos pela setores de operação e treinamento do grupo", afirma Aline.

SEGURANÇA – As empresas também adotaram o sistema de monitoramento por câmeras em 2006. Todas as ocorrências e atos disciplinares envolvendo motoristas e cobradores passam a ser supervisionados por uma central, o que tem colaborado para a melhoria no atendimento aos usuários. O número de assaltos foi reduzido à metade, já no primeiro ano de implantação do sistema. O grupo SMS foi pioneiro no estado do Rio de Janeiro a adotar o sistema de bilhe-

tagem eletrônica há quase dez anos.

Com cerca de 900 funcionários, as empresas do grupo SMS atuam no transporte urbano das cidades de Saquarema, Araruama, Iguaba Grande, São Pedro da Aldeia, Cabo Frio, Arraial do Cabo e Búzios. Além disso, operam linhas intermunicipais, interligando todas elas. A frota ainda conta com dez veículos padrão semirrodoviário, que operam em linhas intermunicipais, prestando um serviço diferenciado, de acordo com as necessidades da Região dos Lagos, conhecida pelo seu potencial turístico.

SUSTENTABILIDADE – As práticas ambientalmente corretas superam os cuidados com a frota e com o treinamento dos motoristas. Com certificação em Gestão da Qualidade na norma ISO 9001 desde 2003, o grupo desenvolve uma série de iniciativas socioambientais. A manutenção da frota recebe atenção especial para que os veículos operem sempre em condições ideais. Para reduzir os impactos negativos das empresas, a água resultante do processo de lavagem de ônibus e peças é separada e tratada antes de ser lançada na rede de esgoto. Além disso, todos os efluentes gerados nas garagens são monitorados em análises periódicas, feitas em laboratórios credenciados. O mesmo acontece com outros resíduos, como pneus e sucatas, que têm destinação adequada. No caso das baterias, aplica-se o

princípio da logística reversa, que é a devolução ao fabricante, mediante emissão de um manifesto de resíduo.

Em comemoração ao Dia Mundial do Meio Ambiente, no ano passado, o grupo lançou a campanha "Troque seu óleo de cozinha usado por sabão ecológico e embarque com a gente nessa ideia". A ação consistiu em conscientizar a população sobre a necessidade do descarte correto do óleo de cozinha usado, que é altamente poluente. Foram montadas tendas itinerantes em diversos municípios da região para que os moradores pudessem trocar o óleo usado por barras de sabão ecológico – fabricado a partir da reciclagem do óleo. Ao longo do ano, foram coletados, aproximadamente, cinco mil litros de óleo de cozinha, que foram destinados para a indústria da reciclagem.

Outro projeto importante, realizado pela Autoviação Salineira, é o "Salineira com a Comunidade", que leva serviços essenciais à população carente da região. Criado em 2001, já prestou mais de 130 mil atendimentos gratuitos, como aferição da pressão arterial, medição da glicose e do índice de massa corporal; isenção da taxa para retirada de segunda via de documentos, aplicação de flúor em crianças, corte de cabelo, atendimento jurídico, recreação infantil, atendimento operacional das empresas, palestras educativas e sorteio de cestas básicas são outros serviços e benefícios oferecidos pelo programa.

- Vida útil estimada de 10 anos.
- Resistente a trepidação pois não possui filamentos.
- Não necessita descarte como lâmpadas fluorescentes.
- Proteção contra voltagem alta do alternador.
- Proteção contra inversão de polaridade.
- Parte de baixo isolada eletricamente.

Clariar

Iluminando com tecnologia



A vez da transmissão automática

Com a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, a modernização do transporte público pode ampliar a presença da Allison no Brasil

Renata Passos

No ano passado, a Allison Transmission, fabricante mundial de transmissões automáticas e de sistemas híbridos de propulsão, vendeu aproximadamente 14 mil transmissões automáticas para ônibus e mais de 1,3 mil unidades híbridas no mundo. Apesar da crise ocorrida no período, a empresa tem marcado presença em novos mercados e ampliado participação nos que já atua. No Brasil, mesmo com participação ainda pequena, a perspectiva é que as vendas aumentem.

O gerente de marketing da Allison Transmission para a América Latina, Clovis Kitahara, explica por que o equipamento tem participação pequena no mercado brasileiro. "Apenas a SPTrans exige a transmissão automática nos ônibus articulados e biarticulados, o que representa cerca de 3% da frota da capital paulista. Acredito que o investimento só é feito porque é obrigatório por edital. Nos veículos padron, a tecnologia é opcional, mas os empresários acabam optando pela transmissão manual que é mais barata", afirma.

Comparativamente, conforme Kitahara, Buenos Aires está muito mais evoluída neste aspecto, pois tem mais de 10 mil veículos que contam com transmissão automática. "São Paulo que é uma cidade maior não chega a 10% disso", destaca.

Na opinião do executivo, esse cenário pode mudar devido à realização da Copa do Mundo em 2014 e dos Jogos Olímpicos em 2016. "Os turistas de várias partes do mundo estão acostumados com veículos

mais modernos. As boas perspectivas só vão se efetivar se os órgãos fiscalizadores estiverem dispostos a trazer mais conforto e segurança aos passageiros e motoristas, por meio da exigência de veículos mais equipados e modernos

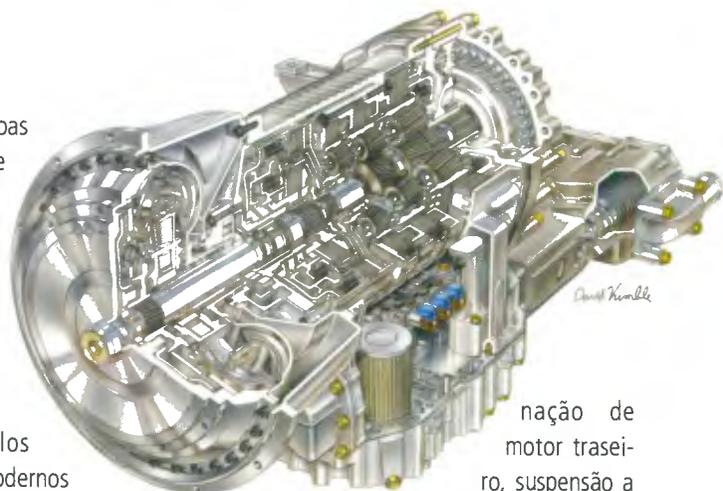
dos empresários do setor", afirma o executivo, ao lembrar que piso baixo, motor traseiro, suspensão e transmissão automática caracterizam isso.

Kitahara informa que o Rio de Janeiro tem algumas empresas que estão pensando em proporcionar mais conforto. "Em Porto Alegre, a frota da Carris é pioneira na transmissão automática para atender a população", exemplifica.

CRESCIMENTO LATINO-AMERICANO

— A Allison Transmission, que no Brasil conta com centro de modificação para adaptar os equipamentos importados dos Estados Unidos aos veículos brasileiros, continua sua expansão no mercado global no segmento urbano de ônibus. Apesar do declínio de aproximadamente 17% na produção global de ônibus, a empresa expandiu seus horizontes tanto em número de vendas quanto em novos mercados.

Em 2009, a transmissão Torqmatic T270 foi homologada para ser usada nos ônibus Mercedes-Benz OH1618LE, onde a combi-



nação de motor traseiro, suspensão a

ar, piso rebaixado e

transmissão automática tem se mostrado uma excelente proposta para as principais cidades da América do Sul, segundo a fabricante. É um projeto que une o motor mais popular da Mercedes-Benz, o OM904 com a transmissão automática mais vendida no mundo.

Na Argentina, as transmissões Allison equipam 17 modelos diferentes de várias marcas e configurações, entre as quais Mercedes-Benz, Agrale e Materfer. Na maioria são ônibus urbanos. Buenos Aires é apontada como uma das mais bem servidas metrópoles latino-americanas no quesito transporte público. Uma lei municipal obriga os ônibus que circulam pela capital a terem motor traseiro, suspensão pneumática e, desde 1994, o piso baixo para facilitar o acesso de deficientes físicos e idosos. Cerca de 98% da frota que transita em Buenos Aires possuem transmissão automática Allison, com ônibus dos modelos Mercedes OH1115, OH1315 e OHL1622, Agrale MT12.0 e MT15.0 que

atendem a população da cidade.

Outro grande mercado de transmissões automáticas da marca, para o transporte urbano da região, é a Venezuela, onde rodam cerca de quinze mil unidades, a maioria delas em circulação em Caracas.

No Chile, há mais 2.500 ônibus. No corredor conhecido como Transantiago, na capital chilena, são mais de mil micro-ônibus equipados com transmissões Allison S2100, entre modelos Mercedes-Benz e Agrale. Outros países latino-americanos contam com as transmissões Allison. Em Montevidéu, no Uruguai, são mais de 800. Em Lima, no Peru, mais de 500 unidades são equipadas com o sistema — modelos T375R (articulados) e T280R. Na Colômbia, o processo está também em pleno desenvolvimento, com aproximadamente 70 unidades à disposição do usuário.

"A América Latina é um mercado em as-

cenção para as transmissões automáticas, que gradualmente vão substituindo as manuais", afirma o diretor regional para América do Sul da Allison, Evaldo Oliveira.

OUTROS CONTINENTES — Na China, os fabricantes locais de ônibus optaram pelas transmissões automáticas para seus veículos. Não só os que circulam em Pequim, Xangai ou demais cidades chinesas, mas também para o lucrativo mercado de exportação. Ásia, Europa Central, Médio Oriente, América do Sul, Estados Unidos, Austrália e Nova Zelândia, são os principais destinos.

O sucesso da Allison na China vem desde seu envolvimento com os Jogos Olímpicos de Pequim, em 2008, quando forneceu aproximadamente 12 mil transmissões automáticas para os ônibus de transporte público.

No ano passado, as transmissões auto-

máticas Allison mais que dobraram sua participação em veículos coreanos. Seul, no momento, é uma cidade onde só circulam ônibus de piso baixo e transmissões automáticas.

Os grandes avanços em infra-estrutura de transportes ocorridos na Índia nos últimos três anos têm sido acompanhados por uma evolução semelhante no que diz respeito à tecnologia aplicada nos veículos. E essa expansão resultou em uma presença maciça das transmissões Allison no país. Elas estão sendo instaladas nos novos modelos de piso baixo movidos a gás que estão sendo fornecidas para Nova Délhi e outras quinze cidades da Índia.

Na Europa, a Allison vivenciou um grande crescimento da sua participação nos ônibus produzidos na Europa Central e Turquia, a maior parte deles destinados à Europa Ocidental.



Resolução de imagem 720 x 480 HD-D1;
Velocidade de gravação até 30 F.P.S. ajustável;
Três níveis de qualidade de imagem;
Aceita cartões SDCard até 32 GB
Autonomia de gravação de até 11 dias;
Overwrite;
Gravação por movimento ou contínua;
Data/Hora/GPS/Velocidade;
Box chaveado.

AD 7201 G
R\$ 1.699,00

5 X SEM JUROS

GARDEN'S

Fone: (11) 3369 1313 Fax: (11) 3369 1300
gardens@gardens.com.br
www.gardens.com.br

Gestão de Frotas: cases e práticas de sucesso.

O Seminário Nacional de Gestão de Frotas, em sua quarta edição, vai exibir as melhores experiências de gestão, trazendo *cases* práticos de empresas que se destacaram pela eficiência no transporte de carga e passageiros, pela qualidade de suas operações logísticas e pelo emprego de novas tecnologias veiculares. A grande inovação do 4º Seminário é a participação dos inscritos, que poderão indicar trabalhos, *cases* ou projetos que possuam relevância e que contribuam para o aperfeiçoamento dos processos de gestão de frotas.

Participe! Dê sua contribuição para a dissiminação das melhores práticas em Gestão de Frotas.

EFICIÊNCIA NO TRANSPORTE DE CARGA E PASSAGEIROS

MAIS QUALIDADE NAS

O 4º Seminário será dividido em quatro áreas temá

| Peças | Pneus | Combustíveis |

| Estradas | Pedágios | Postos |

Gestão de Transportes

Infraestrutura nos Transportes

Cases

Projetos inéditos implantados. Proposta, planejamento e resultados com ilustrações e, se possível, com testemunho da empresa envolvida

Comunicações Técnicas

Trabalhos inéditos, que trazem contribuição para a dissiminação da aplicação de técnica inovadoras na solução para problemas de transportes.

REALIZAÇÃO:



APOIO EDITORIAL:



ORGANIZAÇÃO:



PATROCÍNIO MASTER:



4º SEMINÁRIO NACIONAL DE GESTÃO DE FROTAS

27 e 28 de Setembro de 2010



Novotel SP Morumbi
R. Ministro Nelson Hungria, 450 - Morumbi
Tel.: 11 3787.3440

OPERAÇÕES LOGÍSTICAS

NOVAS TECNOLOGIAS VEICULARES

temáticas subdivididas em quatro categorias de trabalhos:

| Sistemas de gestão de TI |
| Meio Ambiente |
| Sustentabilidade |

| Manutenção, planos de pós-vendas |
| Rotas e Tráfegos |
| Cadeia de Transporte e Abastecimento |

**Planejamento
na Gestão
de Transportes**

**Logística
na Gestão
de Transportes**

**Relatórios
Técnicos**

Trabalhos inéditos com descrições de projetos e pesquisas de soluções técnicas para o transporte, desde o levantamento de dados até os resultados obtidos

**Projetos em
andamento**

Trabalhos inéditos de implantação de soluções em sistemas de transportes. Levantamento de necessidades, projeto e expectativas de resultados

Para mais informações e inscrições antecipadas,
acesse www.revistatransportemoderno.com.br
ou www.revistatechnibus.com.br

PATROCÍNIO PLATINUM:



PATROCÍNIO STANDARD:



Mercado com bases sólidas

Crédito com taxas e prazos mais generosos aliado ao crescimento da economia e segurança operacional conduzem setor de ônibus ao recorde

A indústria brasileira de ônibus vai bem, obrigado. De janeiro até maio, de acordo com os números da Anfavea, entidade que congrega as montadoras, as vendas de chassis de ônibus cresceram 31,2% sobre igual período do ano anterior. Foram licenciados 10.920 chassis, média mensal superior a 2 mil unidades.

Já no regime de vendas ao atacado (chassis saídos da fábrica, mas não licenciados) o volume nos cinco meses sobe para 13.406 unidades, crescimento de 41,6% sobre igual período de 2009.

Há, na verdade, uma série de fatores positivos que contribui para o bom desempenho. Um estímulo destacado é a taxa de juros da principal linha de crédito, Finame, gerida pelo BNDES, que até maio era de 7% ao ano. Ainda que tenha passado para 8% ao ano a partir de junho, tal custo do dinheiro está aquém do que era praticado num passado recente.



Mercedes criou uma segunda linha de montagem de chassis na fábrica de São Bernardo do Campo

Além do estímulo dos juros, os prazos, mais generosos, são outra fonte de dinamismo do mercado de ônibus.

O fato é que o Brasil mudou de patamar. De 2001 a 2005, segundo dados da Anfavea, a média anual de vendas de chassis ficou

em 16 mil unidades. De 2006 em diante, incluindo 2010, a média foi de 24 mil unidades por ano, enorme salto de 50%.

Analistas do mercado trabalham com um mercado interno em 2010 na casa de 30 mil unidades, número que se confirmado

CHASSIS DE ÔNIBUS

Vendas no atacado - Jan/Mai (em %)

Fabricante	2010	2009
Mercedes-Benz	54,0	46,2
MAN-VW	26,5	28,9
Agrale	13,3	19,3
Scania	3,1	2,1
Iveco	1,6	2,8
Volvo	1,5	0,7

Fonte: Anfavea

LICENCIAMENTOS

Jan/Mai (em%)

Fabricante	2010
Mercedes-Benz	47,6
MAN-VW	26,0
Marcopolo	14,8
Scania	4,6
Agrale	3,3
Volvo	1,8
Outros	1,9

Fonte: Renavam

DESEMPENHO DO SETOR DE ÔNIBUS

Jan/Mai (em unidades)

Item	2010	2009	Var.%
Produção	19.311	13.327	44,9
Licenciamentos	10.920	8.322	31,2
Vendas no atacado	13.406	9.465	41,6
Vendas de usados	18.242	19.255	-5,3
Exportação	5.337	3.672	45,3

Fonte: Anfavea e Renavam

será o melhor da história.

O destaque nos cinco meses do ano foi o meteórico crescimento das vendas da Mercedes-Benz no atacado. Com 7.241 chassis, a marca da estrela ampliou sua liderança para 54% de participação, 8% acima da fatia que dominava em igual período de 2009.

Aguinaldo Mariano, gerente de vendas de ônibus da Mercedes-Benz alinha algumas razões para o ganho de posições de mercado. "Simultaneamente aos bons fundamentos da economia brasileira, tratamos de ampliar a oferta para atender as reais necessidades do mercado", afirma ele. "Passamos a atuar muito próximo ao cliente. A rede Center Bus, um total de 24

LICENCIAMENTOS

Ônibus usados - Jan/Mai (em%)

Mercedes-Benz	62,3
MAN-VW	13,4
Marcopolo	7,8
Scania	5,7
Volvo	3,4
Agrale	1,7
Outros	5,7

Fonte: Renavam

unidades, cobre 90% do nosso mercado."

Contribuiu também ao aumento da produção a criação de uma segunda linha de montagem de chassis na fábrica de São Bernardo do Campo (SP). Antes era uma só linha. Agora, são duas, uma para chassis urbanos, outra para rodoviários.

A atuação com foco foi estendida para a área de vendas. A Mercedes-Benz treinou pessoal para atender ao segmento urbano, rodoviário e uma terceira turma dedicada ao ônibus BRT. "Até porque a venda de um ônibus para corredor que será concretizada daqui a dois anos tem de começar a ser feita hoje", explica o

executivo da Mercedes-Benz.

AMPLIAÇÃO E RENOVAÇÃO – De acordo com Mariano, das vendas totais de ônibus que estão sendo realizadas, 70% são para renovação e 30% cobrem a ampliação das frotas. "A ampliação se dá na medida em que muitas cidades estão licitando serviços de ônibus", diz o executivo, que acrescenta: "Com regulamentação, contratos, os operadores passam a ter mais confiança."

Outro estímulo para a ampliação da frota vem do segmento de ônibus escolar com a instituição desde 2008 do Programa Caminho da Escola, destinado a prover a mobilidade de alunos das zonas rurais matriculados no ensino fundamental. "Era uma demanda que não existia e passou a ser uma realidade", ressalta Mariano.

O Canguru® passou de 20.000 !

Com a instalação de 100% da frota do GVBUS, na Grande Vitória - ES, ultrapassamos a marca de 20.000 equipamentos instalados no Brasil.

O Canguru® já é unanimidade nacional.

AFUNDE
DETRO-RJ
EXPERIMENTAÇÕES

Sistema de Gravação Embarcada - **Canguru®**

Melhorando a segurança no interior dos ônibus brasileiros.

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

2 Cartões SD Grátis

Canguru®

Sistema de Gravação Digital

www.vejasuafrota.com.br



alltec
Tecnologia
www.alltectecnologia.com.br

Marcopolo exporta modelos da Geração 7 para a Nigéria



A Marcopolo entregou os primeiros quatro ônibus Paradiso 1050, da Geração 7, para a companhia ABC Transport, da Nigéria. Com chassi Mercedes-Benz O500RSD 6x2, os veículos serão utilizados em rotas nacionais e internacionais.

O Paradiso 1050 possui porta entre os eixos para facilitar o acesso de passageiros, sistema de áudio e vídeo com dois monitores LCD, aparelho de DVD e rádio com CD.

Lançado no Brasil no final de 2009, o Paradiso 1050 prioriza o conforto e a segurança dos

passageiros, com destaque para o conjunto óptico, com lanternas e sinalizadores de direção com leds. O modelo conta com 52 poltronas executivas mais largas (1,06 m) e maior altura interna (1,93 m), que proporcionam uma melhor acomodação do ocupante.

Segundo o diretor de operações comerciais para o mercado internacional da Marcopolo, Paulo Andrade, os ônibus rodoviários da marca conquistaram grande aceitação entre os empresários de transporte nigerianos.

Itapemirim dobra vendas de passagens pela internet

Após alterar a ferramenta de vendas de passagens pela internet, a Viação Itapemirim dobrou o número de transações online. Por meio de uma pesquisa, a área de TI da empresa simplificou as etapas de compra e aprimorou a confiabilidade do sistema, com a garantia de que o cliente terá seu lugar reservado e poderá embarcar sem preocupações.

"Pela nova ferramenta, o cliente escolhe o destino, a origem e o horário logo na primeira página do site", explica o diretor de tecnologia da informação da Itapemirim, Douglas Cola.

Para comprar, o cliente pode acessar diretamente a página da empresa ou sites especializados em venda de passagens www.passagemonline.com.br e www.viajerapido.com.br. "Por qualquer um desses caminhos é possível efetuar a compra, já que temos parceria com esses outros canais de venda", esclarece o executivo.

Por meio desses acessos, o cliente escolhe o trajeto, a data da viagem e, havendo destinos compatíveis com as necessidades, ele prosseguirá com a compra escolhendo o tipo de serviço, a quantidade de bilhetes e as poltronas. Ao concluir a compra, o próprio cliente imprime um voucher, sendo necessário retirar a passagem no guichê da Itapemirim onde será o embarque — o procedimento obrigatório por lei já que o bilhete é um documento fiscal.

Além disso, para que essa troca seja efetuada de forma cada vez mais prática e rápida a Itapemirim tem investido no aprimoramento dos serviços de atendimento, conforme informa o diretor comercial José Valmir Casagrande. "Temos objetivos muito ambiciosos em relação à venda de bilhetes pela internet, esse tipo de serviço está cada vez mais presente no dia a dia das empresas e dos clientes. Uma realidade sem volta", conclui.

Pedágios das rodovias paulistas sobem em julho

A partir de 1º julho, os pedágios nas rodovias estaduais de São Paulo serão reajustados. Nos postos novos de cobrança (das estradas recém concedidas pelo governo estadual) o aumento será maior que nos antigos. Em rodovias como Anchieta/Imigrantes e Bandeirantes/Anhanguera, os pedágios vão

subir 4,18%. O índice se refere ao IGP-M acumulado nos últimos 12 meses, calculado pela Fundação Getúlio Vargas e base para corrigir os contratos firmados nos anos 90.

Estradas como Ayrton Senna, Carvalho Pinto, Dom Pedro I e trecho oeste do Rodonael, concedidos nos úl-

timos anos, os motoristas precisarão pagar um pouco mais caro nos pedágios, pois é baseado no IPCA. Em abril, esse índice acumulava 5,26%.

A situação ocorre após a administração estadual ter adotado um novo critério de correção dos pedágios com intenção oposta: de suavizar os reajustes nas praças de rodovias

que passaram ao controle privado recentemente. No entanto, por ora, os motoristas acabam prejudicados.

O IPCA, novo índice utilizado para reajustar os pedágios, é calculado pelo IBGE e também é a base do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva para reajustar as concessões federais.

Agrale fornece ônibus para Feira de Santana

A Agrale forneceu 25 chassis MA 15.0 para a empresa Princesinha do Sertão, de Feira de Santana (BA). Destinados ao transporte urbano de passageiros da região, os veículos contam com elevador e demais equipamentos para garantir acessibilidade aos usuários com necessidades especiais.

De acordo com o diretor de vendas e marketing da Agrale, Flávio Crosa, a escolha pelo modelo de chassis da Agrale se deu em função das vantagens que proporciona maior capacidade de transporte, acessi-

bilidade e baixo custo operacional. "Nossos modelos da família Midibus permitem transportar mais passageiros, com maior conforto e segurança, do que o micro-ônibus e garantem mais agilidade no trânsito urbano do que os ônibus convencionais", esclarece o executivo.

Indicado para uso urbano e intermunicipal de curtas e médias distâncias, o chassis Agrale MA 15.0 é equipado com motor MWM International 4.12 Acteon TCE 4 cilindros eletrônico, com 185 cavalos de potência, torque de



680 Nm e pbt de 15.000 kg. Os veículos fornecidos à empresa Princesinha do Sertão possuem carroceria Mascarello e são equipados com eixos Meritor e direção hidráulica ZF Servocom.

suspensões dianteira com molas parabólicas e traseira com feixe de molas semi-elípticas de duplo estágio, eixos Meritor e direção hidráulica ZF Servocom.

FERRAMENTA DE LIMPEZA

51.3635.1555

Ref.: 372

25x7x6cm

Limpa de baixo do quebra-sol.

Ref.: 380.2

30x9cm

Dispensa escada

Cabo de alumínio de: 1.5m, 2m e 3m

Fios florados de PET, com espuma

Para-bnsas corredores e carrocerias

e-mail: odim@odim.com.br

site: www.odim.com.br

ODIM
Desde 1933

GELADEIRAS PARA ÔNIBUS

12 ou 24 volts

ELBER

CERTIFICADO ISO 9001

OPÇÕES DE COMPLEMENTOS:

- UICE - Unidade Inversora Edemta
- Rednet - Compressor
- Eletronic - Inversor

GÁS ECOLÓGICO R134a

Linha desenvolvida especialmente para ônibus, microônibus, vans e motor-home

BEBEDOUROS **BAR COMPLETO** **GELADEIRAS ESPECIAIS**

CONFORTO E COMODIDADE

Fone: (47) 3542-3000 - elber@elber.ind.br - www.elber.ind.br

ABASTECIMENTO MONITORADO

GTFrota

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

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

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

Rua Jaboatão, 580/592 - São Paulo - SP
excelbr@excelbr.com.br
Fone: (11) 3858-7724

EXCELbr

Ônibus Marcopolo transporta seleção brasileira

O ônibus Multego, da Marcopolo, é um dos veículos que transportaram a seleção brasileira de futebol durante a primeira fase da Copa do Mundo de Futebol 2010, em Joanesburgo, na África do Sul. O veículo, que tem chassi Mercedes-Benz 0500 2436 RSD, foi fabricado na planta de Caxias do Sul (RS).

O ônibus dispõe de isolamento acústico sobre o rodado traseiro e na plataforma do motor, o que reduz a transmissão de ruídos do pavimento e do motor para o interior do veículo e amplia o conforto dos passageiros. No interior, são 48 lugares, poltronas exe-



cutivas de couro, sofá e mesa para jogos, na parte traseira, sistemas de áudio e de ar condicionado climatizado, aparelho de DVD e monitores de tela plana.

A Marcopolo foi responsável pelo fornecimento de mais de 700 veículos dos modelos rodoviários e urbanos para o transporte de passageiros que participaram da competição na África do Sul, inclusive da seleção anfitriã.

Setpesp reedita cartilhas de práticas de acessibilidade

O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo (Setpesp) apresenta novas edições das Cartilhas Práticas de Adaptação da Acessibilidade nos ônibus rodoviários e urbanos. A entidade também editou a terceira versão da Coletânea de Legislação relativa à aquisição e adaptações nos veículos. As publicações reúnem informações técnicas e jurídicas necessárias para tornar os ônibus acessíveis

às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

A iniciativa do Setpesp visa fornecer às empresas associadas ao Setpesp um exemplo prático, sistematizado e ilustrado de como realizar as alterações necessárias à promoção da acessibilidade, bem como obter a imprescindível certificação do veículo expedida pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial (Inmetro).



Agrale apresenta ônibus híbrido em São Paulo

A Agrale vai apresentar no final de junho aos gestores do transporte, à imprensa e ao público de São Paulo o ônibus Hybridus, desenvolvido em parceria com a Siemens Brasil.

O veículo com tecnologia híbrida, elétrico/diesel, reduz o consumo de combustível em aproximadamente 30%, e por consequência a emissão de poluentes na mesma proporção, sendo indicado para sistemas de transporte público (urbano) de grandes cidades. O veículo é equipado com dois motores elétricos como fonte de tração – que não emitem gases ou ruídos – e um motor diesel Cummins ISBe 4, com 170 cavalos de potência como fornecedor de energia, o qual entra em funcionamento quando os capacitores apresentam

o nível de energia inferior a 60% estabelecido pelo gerenciador do sistema. O princípio propulsor do veículo híbrido – Kit Elfa, da Siemens – garante o reaproveitamento da energia despendida nas frenagens e desacelerações, que é armazenada nos ultracapacitores para ser utilizada na alimentação dos motores elétricos.

O primeiro veículo Hybridus é um ônibus urbano low entry (piso baixo) encarroçado pela Marcopolo sobre chassi midibus Agrale. Tem capacidade para transportar 73 passageiros e é apropriado para operar em corredores de ônibus em grandes cidades, segundo a montadora. O ônibus é equipado com ar condicionado, oferecendo mais conforto aos passageiros.

CORREÇÃO

Diferentemente do que foi publicado na matéria “Além das fronteiras e das expectativas” no Anuário do Ônibus 2010, na página

32, em vez de “sistema ITF”, o correto é “sistema ITS” (Intelligent Transportation System), fornecido pela empresa Tacom.

Vale-transporte é utilizado em 47% das viagens urbanas

A NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) divulgou na Pesquisa Anual do Vale-Transporte de 2009. O levantamento aponta que, em média, 47% das viagens urbanas realizada nas principais cidades do País e regiões metropolitanas utilizam o vale-transporte como forma de pagamento.

A bilhetagem eletrônica é um dos principais fatores para a evolução do vale-transporte brasileiro. Esse tipo de cobrança automatizada viabiliza um melhor gerenciamento e simplifica os

processos para os empregadores que distribuem o vale-transporte aos funcionários, além de melhorar a operação com os tempos de embarque.

"Em 90% dos municípios acima de 100 mil habitantes existe algum tipo de sistema de cobrança eletrônica ou algum projeto em implementação", diz o diretor-superintendente da NTU, Marcos Bicalho. Atualmente, os chamados smartcards são utilizados em 74% da viagens, enquanto o papel impresso, em 17%, e a ficha plástica, em 9%.

Banco Mercedes-Benz registra recorde em maio

O Banco Mercedes-Benz financiou, em maio, 2.954 veículos, entre zero quilômetro da marca e usados, o que representa um volume de R\$ 369,4 milhões liberados. Esse volume, 27% maior que o registrado no mesmo mês de 2009, representou um novo recorde para a instituição financeira. De janeiro a maio de 2010, foram negociados R\$ 1,27 bilhão, ante R\$ 1,22 bilhão liberados nos cinco primeiros meses de 2009.

Tanto no mês de maio quanto no acumulado do ano, o

Finame foi o produto mais utilizado, representando 91% e 87% dos financiamentos nesses períodos, respectivamente. De janeiro a maio, o Finame mostrou um crescimento de 20% no volume de negócios.

Foi nesse clima de mercado aquecido que o Banco Mercedes-Benz anunciou a chegada de seu novo diretor comercial, Angel Martínez. O executivo atua na montadora alemã há 15 anos. No Brasil, trabalhou nas áreas de Marketing, Vendas, Finanças, Pós-Vendas, Novos Negócios e Produção.

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
- Sistema "Boca-de-Lobo"
- Retardo de abertura (temporizado) ou chave multiponto unificada para frota

SEGCASH®

Comércio de Sistemas de Segurança

segcash@segcash.com.br

Rua Ten. Francisco Ferreira de Souza, 2520

41 3278-6461 Fax 3276-0519

Curitiba - Paraná - CEP 81670-010

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

www.segcash.com.br

A triste história dos transportes urbanos

Em artigo anterior focalizei os principais problemas do transporte urbano na Região Metropolitana de São Paulo que, em maior ou menor escala, estão presentes em outras metrópoles. E, para melhor entendimento das questões levantadas, contei um pouco da história desses transportes ao longo da primeira metade do século 20.

Pude explicar a mudança de rumos havida em 1948, quando se criou a CMTC – Companhia Municipal de Transportes Coletivos. Idealizada como empresa de economia mista, concessionária do monopólio dos transportes urbanos da cidade (incluindo metrô), tinha entre seus acionistas, além da prefeitura, a Light (que entrara com todo o seu acervo de bondes) e empresas privadas de ônibus. A relação da nova companhia com a prefeitura era a de um concessionário, cujas obrigações estavam meticulosamente regradadas por um contrato de concessão, objeto de análise minuciosa no livro "Diretrizes Modernas para a Concessão de Serviços de Utilidade Pública", de autoria de Plínio Antônio Branco (PMSP 1949).

A CMTC começou a sua operação, bem estruturada, em 1948. Mas o patrimônio operacional era extremamente desgastado, devido ao abandono de sua conservação pelos antigos donos, que viveram anos de incerteza devido ao propósito da prefeitura de monopolizar os serviços. Consta até que os ônibus desapropriados, para serem recebidos, precisavam andar 100 metros, sob as vistas dos engenheiros municipais, que torciam por eles, para evitar mais problemas. Mas era certo que pouco tempo durariam aquelas frotas assim recebidas.

Mas nos anos seguintes a CMTC se reequipou: adquiriu ônibus Twin Coach, com suspensão Torsilastic e transmissão automática, ônibus ACLO, ingleses, com câmbio pré-seletivo, veículos GM, com transmissão automática, uns tantos carros Mack. Eram ônibus muito modernos, novos, que causaram grande sensação.

No mesmo período chegaram os primeiros 30 trólebus, ingleses e americanos, aos quais se acrescentaram, poucos anos depois, 50 veículos novos Uerdingen e 75 trólebus usados, mas com pouco uso, importados dos Estados Unidos, país que, sob pressão da General Motors, vinha liquidando os seus bondes e trólebus ainda em muito bom estado. Por conta dessa possibilidade a CMTC importou também 50 bondes usados, mas com 30 anos de avanço tecnológico sobre os melhores que rodavam em São Paulo. Eram os Centex, com carroceria de alumínio, sistema de tração mais silencioso, entre outros avanços.

Nos primeiros anos de sua vida, então, a CMTC prosperou muito. Transportando 611 milhões de passageiros em seu sistema (ônibus, bondes e trólebus) em 1948, já em 1954 chegava a 785 milhões. Entretanto,

as poucas empresas de ônibus remanescentes (não haviam sido incorporadas à CMTC porque eram insolventes) elevaram no mesmo período os seus 92 milhões de passageiros para 235 milhões. Considerados ainda os trens de subúrbio, a oferta de transporte coletivo cresceu, entre 1948 e 1954, de 734 milhões de passageiros para 1,07 bilhão, propiciando a evolução do "hábito de viajar", ou "mobilidade", de 365 para 392 (viagens de cada habitante por ano, no transporte público). Como já vimos anteriormente, esse número é hoje (pesquisa OD de 2007) 216.

Utilizamos aqui os dados de 1954 porque referem-se ao melhor desempenho da companhia. Em 1955 e 1956 foi ainda feito um grande esforço de sustentação do transporte público, mas a escassez de capital e a progressiva "politização" da empresa resultaram em uma enorme abertura para o setor privado que, de 1954, quando transportara 235 milhões de passageiros, elevou esse número, em 1961, para cerca de 900 milhões, através do expediente de contratar empresas de ônibus como prestadoras de serviços à CMTC, para não romper o contrato de concessão.



Papa-fila

Mas, com isso, em 1960 as empresas privadas de ônibus já respondiam por 68% do transporte público que, no seu total, sequer mantivera a mobilidade de 1954, que caiu para 343. Pode-se dizer, então, que o monopólio concedido à CMTC acabou, de fato, em 1958-59.

Pouco antes, em 1957, a prefeitura de São Paulo tentou contratar a implantação de um metrô com características muito inovadoras. Seria um sistema elevado, apoiado em mon trilho de concreto, que operaria no centro da avenida 9 de Julho.

Mas as entidades congregadoras dos engenheiros (Instituto de Engenharia e Sociedade de Engenheiros Municipais) manifestaram-se contra o moderno sistema, por ser ainda desconhecido. A Alweg Corporation era empresa nova e apenas possuía um trecho experimental em Colônia (Alemanha). Entretanto, a CMTC aprovou a licitação vencida pela Alweg, mas a nova administração municipal cancelou o contrato. Abriu nova licitação e acabou não fazendo nada.

Consta que, após isso, um grupo de engenheiros foi à Colônia e voltou encantado com o projeto ...

A Alweg vendeu o seu projeto à Hitachi, que implantou uma primeira linha na Disneylândia e outra, logo a seguir (1964) em Tóquio. Posteriormente construiu linhas similares em outras cidades, como Kitakyushu, Osaka, Tama, Okinawa, Maihama, Chonqing, Sentosa e Dubai.

Em 1958, o prefeito Adhemar de Barros contratou uma equipe de economistas, chefiada pelo general Anápio Gomes, para analisar a situação do transporte. O dado mais importante apontado por eles foi o prejuízo causado à comunidade devido ao mau transporte, que começara a ter como consequência o congestionamento da cidade, em razão da implantação da indústria de automóveis entre nós. E, nesse particular, é importante observar que, ao mesmo tempo em que a população começava a ter a oportunidade de comprar au-



Monotrilho na cidade de Osaka, Japão

tomóveis novos, aposentando a velharia importada antes da guerra, as empresas de ônibus foram proibidas de fazer importações, tendo que se conformar com os "ônibus" nacionais, feitos sobre chassis de caminhões, contrastando com os Twin Coach de dez anos antes.

A proibição das importações também afetou os ônibus comprados no exterior anteriormente, que ficaram privados de peças de reposição genuínas. Em consequência, a CMTC implantou enormes oficinas de manutenção, onde fabricava as mais complexas peças e montava conjuntos mecânicos de alta tecnologia.

Mas voltando à Comissão Anápio Gomes, ela constatou que os prejuízos sofridos pela população, sobretudo sob a forma de perda de tempo nos deslocamentos e queda de produtividade no trabalho, causada pelo stress do trânsito e do transporte, representavam algo como 1,5 vezes o valor do orçamento anual da prefeitura! Pela primeira vez no Brasil calculava-se o efeito da má qualidade de vida da população na produtividade do País. Hoje repetimos esse tipo de avaliação, sobretudo em relação ao transporte e à habitação popular, sempre com resultados assustadores.

Já vimos que, em todos os anos subsequentes, as perdas foram similares, a ponto de afirmarmos que, em 60 anos (1948 a 2008), a sociedade perdeu cerca de US\$ 1 trilhão.

A repercussão dos estudos da comissão, que tinha entre seus membros um ilustre consultor, Paulo Assis Ribeiro, foi a determinação à CMTC de realizar um rápido estudo de adequação do transporte de superfície àquela contingência. Mas a conclusão foi de que eram necessários investimentos que equivaliam a 1,3 vezes o orçamento da prefeitura.

A reação do vice-prefeito Cantídio Sampaio foi: "como realizar um plano maior do que o próprio orçamento municipal?" Nossa resposta foi: "uma população que perde mais do que isso todos os anos, deve poder pagar; ademais, deverá fazê-lo a prazo". A reunião acabou em brincadeira. Dissemos então: "a nossa tarefa está feita; o resto é com Vossa Excelência"...

Não aconteceu nada. Afinal, dirigentes de alta responsabilidade (eu os ouvi) encontravam virtudes no mau transporte: a proliferação dos restaurantes no centro!

O transporte público foi sendo empurrado com a barriga até o final da década de 60, quando se adotaram duas medidas: criar a Companhia do Metrô (empresa municipal que ficaria com o transporte metropolitano em substituição à CMTC) e extinguir os bondes. Essa última medida foi catastrófica e nós já a analisamos em artigo anterior. E a implantação do metrô iniciou-se lentamente, sendo inaugurada a primeira linha em 1975. Nos 40 anos de existência do metrô foram implantados 64 quilômetros, o que nos levou a comentar



a forte queda de mobilidade oferecida pelo transporte sobre trilhos.

Em 1976 (lei 8424, de 18/08/76), o contrato de concessão da CMTC foi renovado por 30 anos, mas já com a característica de um sistema de ônibus e trólebus com forte presença do setor privado, mediante delegação da concessionária. Os trólebus ficaram todos com a CMTC, que já se preparava para ampliar esse sistema, implantando corredores exclusivos, como preconizava o plano Sistran, primeiro planejamento de transportes de caráter metropolitano. Para isso, a CMTC criou, em 1977, a sua Diretoria de Trólebus, encarregada de implantar a rede de ônibus elétricos a partir de uma completa atualização e nacionalização dos veículos, da rede elétrica e das subestações, o que foi feito. Sobre essa tarefa, disse o ex-prefeito Olavo Setubal, que a conduziu, em seu livro de memórias:

"O mundo vivia na época a primeira grande crise do petróleo, marcada por uma alta espetacular do produto no mercado internacional, decidida em 1973 pelo cartel formado pelos principais países árabes produtores. Era preciso reduzir o consumo da gasolina e buscar fontes alternativas de energia. O Brasil tinha, na época, fartura de energia elétrica, razão pela qual o prefeito tomou a iniciativa de expandir o sistema de trólebus, que considerava — com razão, se levadas em conta as condições da

época — altamente conveniente para São Paulo e para o Brasil. O trólebus não consumia petróleo, não poluía, era adequado para uma cidade com as características de São Paulo e podia ser produzido localmente, pois São Paulo reunia potencial tecnológico e industrial para isso. Além disso, abria campo para o desenvolvimento de uma tecnologia que poderia gerar divisas importantes para o País".

O programa de corredores de trólebus foi descontinuado nas gestões seguintes. E a visão da importância dos trólebus em corredores especiais ficou cega. A exceção a essa perda de visão foi o desenvolvimento do sistema de Veículos Leves sobre Pneumáticos, concebido no final da gestão Paulo Maluf e concretizada (com graves inseguranças) no governo Celso Pita, coincidindo praticamente com a total concessão dos serviços de transportes à iniciativa privada, com a extinção da CMTC e consequente criação da SPTrans — São Paulo Transportes.

O projeto, apelidado de Fura-Fila, consistiu na implantação de corredores elevados de transporte exclusivo, com várias linhas radiais e uma circular, totalizando cerca de 150 km. Os veículos seriam trólebus articulados ou biarticulados, de tecnologia e fabricação nacionais, então desenvolvidos para isso. Tais veículos, dotados de guias externas, poderiam circu-

lar em uma faixa estreita (7 a 8 m de largura — o Minhocão tem 17 m), dispensando os motoristas de dirigi-los.

Tratava-se de conceito moderno, trazido para o Brasil por uma equipe de técnicos que visitou vários países da Europa, os Estados Unidos, a Austrália e o Japão, assenhoreando-se do que de mais moderno havia, para corredores de média capacidade, no mundo. O projeto então elaborado inspirou-se no modelo de Adelaide e no VLP de Tóquio.

Infelizmente, a implantação inicial se fez com equívocos que custaram muito dinheiro e as administrações que se sucederam trataram o projeto como mera proposta política. E fizeram grandes barbaridades nele, ignorando por completo o seu conceito e suas virtudes.

O que se pode dizer hoje é que a Cia. do Metrô e a CPTM procuram tirar o atraso, mas com planos que estão ainda muito aquém das necessidades de São Paulo. Por outro lado, estado e prefeitura procuram definir a sua visão do transporte de média capacidade, caminhando na direção do abandono do VLP e, particularmente, dos trólebus, na contramão das tendências e projetos modernos na Europa, como vamos mostrar em artigo próximo.

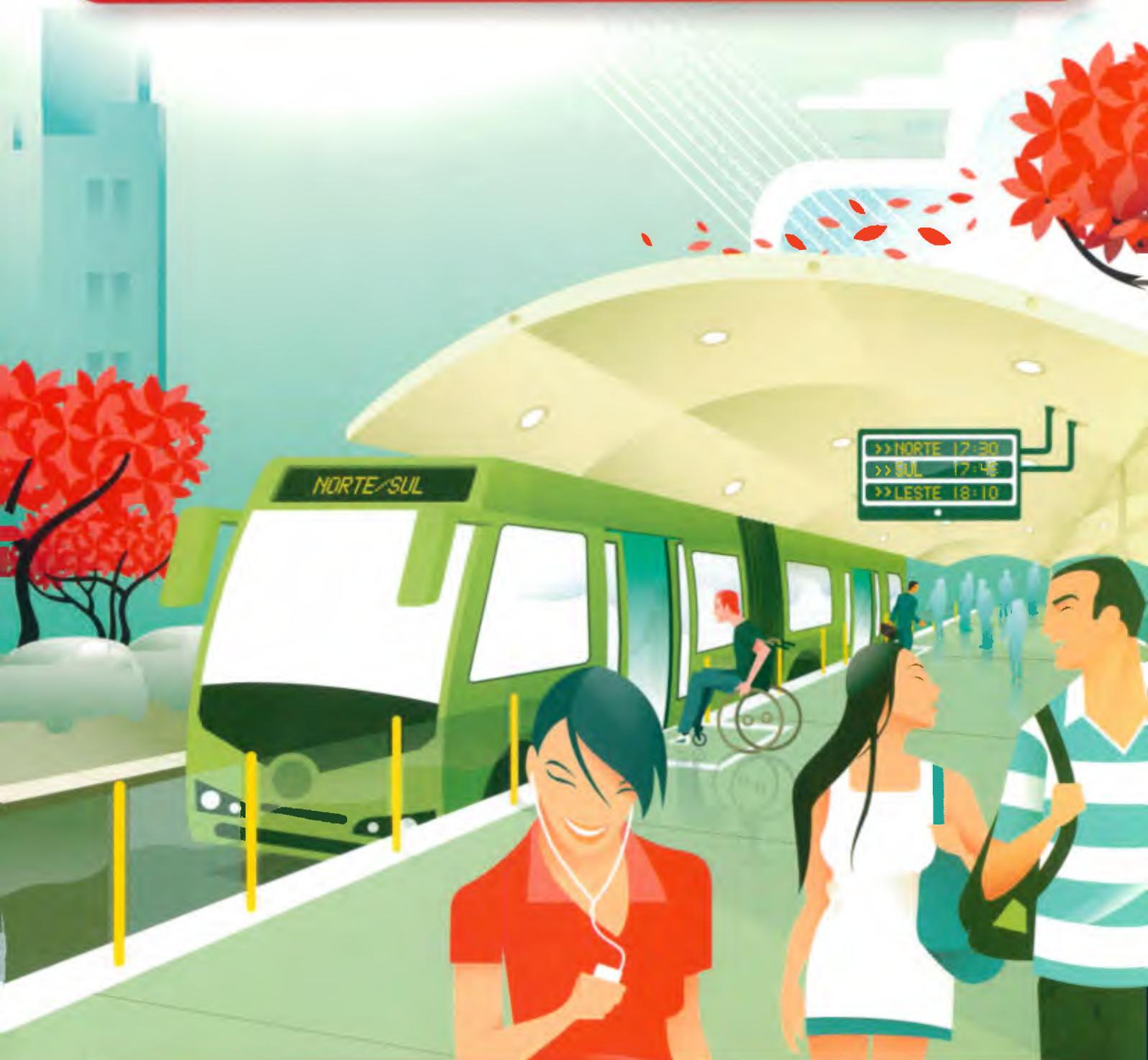
Para completar esta história, é importante focalizar algumas ações características do período de governo Paulo Egydio Martins e Olavo Setubal, que procuraram enxergar o transporte público em sua dimensão metropolitana. Ao mesmo tempo em que se mostrarão as qualidades do planejamento da época, se verificará, com pesar, a facilidade com que as autoridades públicas desperdiçam projetos e o próprio talento nacional para cumprir agendas meramente políticas e, por vezes, completamente sem nexos.

É o que veremos no próximo artigo.

** Adriano Branco, diretor da empresa A.M. Branco Consultoria, é engenheiro e administrador especialista em transporte e políticas públicas.*

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2010 TRANSPORTE DE QUALIDADE PARA UMA VIDA MELHOR

BRASÍLIA 17 e 18 DE AGOSTO ROYAL TULIP BRASÍLIA ALVORADA



INFORMAÇÕES

www.ntu.org.br ntu@ntu.org.br 61 2103.9293

COMERCIALIZAÇÃO DOS ESTANDES

marcelofontana@otmeditora.com.br 11 5096 8104

APOIO EDITORIAL



ORGANIZAÇÃO



REALIZAÇÃO



Redução da mobilidade urbana pode estrangular a economia

Realizado em maio, seminário sobre mobilidade urbana ajuda a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) a detalhar propostas para candidatos à presidência da República, governos estaduais e legislativo

Sem a adequada mobilidade de pessoas e de mercadorias, as cidades e a economia funcionam mal; assim, a marcha do desenvolvimento econômico que o País vem experimentando poderá ter seu ritmo arrefecido. Por outro lado, um planejamento acompanhado de investimentos que levem em conta a mobilidade no contexto das outras questões urbanas tornará as cidades eficientes, e a economia, mais dinâmica. Esta é uma das conclusões a que se pode chegar a partir das discussões do Seminário Nacional de Mobilidade Urbana — Desafios e Estratégias, que a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) realizou em São Paulo, em maio de 2010, reunindo expositores e debatedores de diferentes áreas: políticos, estudiosos de economia, planejamento, urbanismo, meio ambiente, e dos segmentos de transporte público e trânsito. Participaram 553 autoridades públicas, especialistas e profissionais de imprensa; além disso, no primeiro dia, 416 pessoas assistiram na ANTP TV, via Internet, à solenidade de abertura e à primeira sessão.

O encontro buscou levantar subsídios para enriquecer um documento com recomendações para os candidatos de todos os partidos à presidência da República, aos governos estaduais e também ao Legislativo, no pleito de outubro próximo. Foram nove grandes blocos temáticos diretamente relacionados com a qualidade de vida e sustentabilidade social, econômica, energética e ambiental das cidades brasileiras, tendo como ângulos prioritários de

análise o transporte público urbano e as condições de deslocamento da população.

ESTRATÉGIAS E RECURSOS — A coordenadora técnica da ANTP, Valeska Peres Pinto, assinala que o seminário buscou, sobretudo, tratar de questões estruturais e estratégicas, para as quais a entidade espera ver soluções indicadas nos programas de governo. "Muitos participantes elogiaram o ineditismo do tema. A meu ver, foi um primeiro esforço para dizer aos políticos e aos especialistas do nosso setor que a cidade é problema nosso, que a economia é um problema nosso e que o meio ambiente também é um problema nosso". Ela frisa que enquadrar as questões da mobilidade urbana simplesmente em uma política setorial traz como consequências a redução da capacidade de enfrentamento dos desafios que se colocam para a própria mobilidade e também a diminuição da capacidade de articular soluções com outros segmentos que atuam na cidade.

Duas sessões do seminário abordaram os temas da macroeconomia e do desenvolvimento regional, permitindo a discussão da questão da mobilidade como vetor do crescimento e do desenvolvimento. Assim, a cidade, a política urbana e a política de mobilidade foram discutidas como fatores que podem favorecer ou prejudicar os resultados da política macroeconômica do País.

Outro ponto enfatizado é que os investimentos em infraestrutura para o transporte público passem a não depender exclusi-

vamente das disponibilidades orçamentárias, deixando, dessa forma, de disputar recursos com outras prioridades, como educação, saúde e habitação. Para tanto, será preciso implementar instrumentos para carrear recursos novos para o setor, preferencialmente, utilizando impostos e taxas já existentes. O IPVA e a Cide/Combustíveis, por exemplo, geram recursos consideráveis, os quais, entretanto, não vêm sendo destinados de forma sistemática a projetos de mobilidade. Outra maneira é a ativação de instrumentos que permitam à administração pública captar parte da valorização da terra urbana para permitir investimentos em infraestrutura necessária às cidades, incluindo o transporte público.

O seminário tratou de temas que configuram desequilíbrios a serem sanados. Em sessões específicas, foram abordadas questões referentes ao clima e à energia, que se relacionam fortemente e configuram o debate da questão ambiental. A ANTP entende que a esfera ambiental constitui o terceiro pilar da sustentabilidade nos deslocamentos urbanos, que inclui ainda as esferas econômica e social. O modelo de deslocamento urbano impacta de forma significativa o equilíbrio ambiental, pois os transportes são os que mais consomem energia nas cidades, contribuindo para aumentar a contaminação local e também os índices referentes aos gases do efeito estufa. Os automóveis e as motos são os maiores participantes deste consumo, sendo, assim, necessário expandir a presença do transporte coletivo e também do transpor-

te não motorizado na matriz de deslocamento nas cidades.

Os debates também indicaram que a matriz energética do Brasil apresenta muitas alternativas — além dos combustíveis fósseis, que podem ser aprimorados, também combustíveis de fontes renováveis e mesmo a eletricidade, que é bastante 'limpa', no caso brasileiro. Todas essas possibilidades devem ser consideradas, de maneira a formar um mix a ser empregado, considerando em cada caso a adequação ambiental e econômica.

Tratou-se também da constituição das redes estruturais integradas, capazes de organizar o transporte urbano coletivo em grandes e médios centros. Sobre esse tema, ficou a recomendação aparentemente óbvia, mas nem sempre observada, de que essas redes devem ser concebidas, implantadas e operadas efetivamente como

redes, e não meramente como sistemas justapostos ou, o que seria pior, concorrentes. A sinergia da integração oferece as melhores perspectivas para mobilidade urbana e ganhos, em termos de qualidade de vida nas cidades.

O debate sobre o equilíbrio social e econômico do setor, um tema sempre presente, trouxe como inovação a apresentação do quadro atual de distribuição da renda no Brasil, com destaque para o aumento de renda observado nos últimos anos nos segmentos C e D. Essa sessão compreendeu a apresentação dos perfis e aspirações de consumo das diversas classes de renda no País e suas repercussões, tanto na demanda por transporte público como por transporte individual.

Este sonho, favorecido por estímulos governamentais ao setor automobilístico, agrava os problemas já existentes no âmbito

da mobilidade urbana, pois acentua impactos negativos, como poluição, a ocorrência de mortos e feridos no trânsito, além da ineficiência dos próprios deslocamentos, com congestionamentos que reduzem a competitividade dos veículos coletivos nas vias, aumentando o tempo de viagem e tornando mais cara a tarifa para quem depende do transporte público.

A sessão final do Seminário focalizou os megaeventos esportivos que o País deverá abrigar na próxima década, situando-os como indutores de uma nova mentalidade sobre a mobilidade nas cidades. Um aspecto salientado ao final do encontro é que esses megaeventos poderão trazer ao Brasil não simplesmente a implantação de novos sistemas de transporte, mas, sobretudo, um salto na condição de planejar e executar projetos que estejam à altura do novo patamar alcançado pelo País.

OS MELHORES IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

TIPO TORRE ARTICULADA, ELEVATÓRIA / EXTENSÍVEL

RINO HIPER-PESADO
KGS-160/650-H-RINO-2G-25-FD



RINO ULTRA-PESADO
KGS-140/500-H-1010-STD



100%
Nacional

RINO ULTRA-PESADO
KGS-140/500-H-RINO-2G15



RININHO
KGS-27/6000-H-CET-SP



TOTALMENTE HIDRÁULICOS

- DIVERSOS MODELOS COM CAPACIDADES DE ELEVÇÃO DE 10 ATÉ 107 E NA LAMÇA DE SOCORRO DE 10 ATÉ 50 T DE ARRASTE NAS OPERAÇÕES DE RESGATES.
- PLATAFORMAS PARA SERVIÇOS EM AEROPORTOS.
- TODOS OS EQUIPAMENTOS SÃO ACOPLÁVEIS EM DIVERSOS TIPOS DE CHASSI!

PLATAFORMAS PANTOGRAFICAS "KABI-LIFT"



KABI-LIFT-CATERING
KPPC-6000/4000

AUTO-GUINCHO-TRANSPORTE TIPO PLATAFORMA INCLINÁVEL / DESLIZANTE

KAGT-50-H-PLID-V1-STD



AUTO-GUINCHO-SOCORRO "KABI-STRONG" TIPO PLATAFORMA INCLINÁVEL / DESLIZANTE

KAGS-12/50-H-PLID-V4-L



COM DESLOCAMENTO LATERAL
KPP-70/500-PANT-SH-GOL

www.kabi.ind.br • kabi@kabi.ind.br • (21) 3301-9090

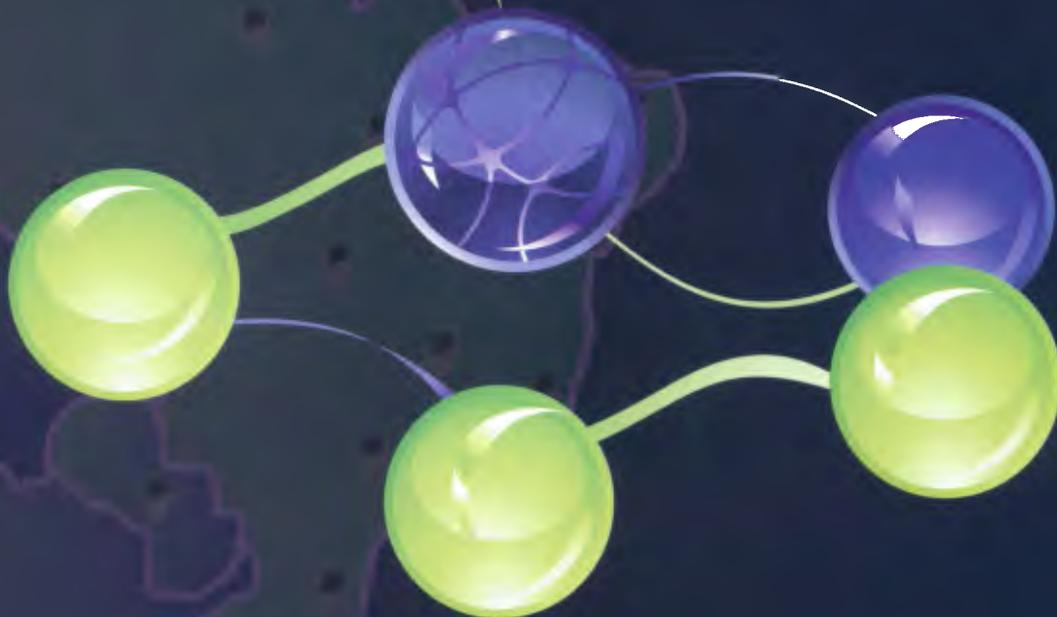
NOVA **KABI**
Alta 70 Qualidade
Anos

Rede de Vendas
e Recarga



AFC - Bilhetagem Eletrônica

ITS - Intelligent Transportation
Systems



Integração com
ERP's e AVL

Interoperabilidade
Business Intelligence



Biometria

Validador Escolar

Moedeiro Eletrônico
Urbano

APB 
PRODATA
BRASIL

Crescendo, Integrando e
Multiplicando Soluções



ANTP
PRÊMIO ANTP DE
QUALIDADE

Sempre mais forte e com maior participação

Sempre mais forte e com maior participação. Assim é o Prêmio ANTP de Qualidade, que completa 15 anos de presença no setor. Trata-se de uma iniciativa voltada para estimular as organizações de transporte e trânsito a adotarem modelos de gestão orientados para a excelência do desempenho e, em consequência, a melhorarem a qualidade de seus serviços de forma contínua e sustentada. Vencedores e finalistas são distinguidos publicamente, de modo que outras organizações possam seguir o seu exemplo. Neste encarte especial, estão retratados os vencedores e os finalistas do 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade, encerrado em 2009, bem como as organizações patrocinadoras e apoiadoras dessa ideia. Aqui também estão as regras e os prazos do 8º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade - 2011.

Sete ciclos concluídos e crescente participação mostram a força do Prêmio ANTP de Qualidade



PRÊMIO ANTP DE
QUALIDADE

Um instrumento que visa estimular as organizações de transporte e trânsito a adotarem modelos de gestão orientados para a excelência do desempenho e, em consequência, a melhorarem a qualidade de seus serviços de forma contínua e sustentada, distinguindo-as publicamente, de modo que outras organizações possam seguir o seu exemplo.

Assim se define o Prêmio ANTP de Qualidade, um programa de incentivo, treinamento e educação para a melhoria da eficiência da gestão do transporte e trânsito urbanos, estruturado em ciclos bienais. Já foram concluídos sete ciclos bienais e um oitavo está em pleno andamento; a iniciativa tem registrado crescente participação do setor.

CATEGORIAS – São quatro as categorias de premiação: Órgãos Gestores de Transporte Público ou de Trânsito, Operadoras Rodoviárias Urbanas e Metropolitanas, Operadoras Metroferroviárias Urbanas e Metropolitanas e Operadoras Rodoviárias de Longa Distância. Em cada categoria, podem ser premiadas até três organizações.

O Prêmio confere ainda o Certificado Referencial de Excelência às organizações que, tendo sido vencedoras em dois ciclos sucessivos, obtenham mais de 400 pontos, pontuação similar ou superior no ciclo subsequente. E também o Certificado de Melhoria Contínua, para organizações que, tendo concorrido no ciclo anterior, tenham obtido melhoria significativa na pontuação.

De caráter institucional e de reconhecimento público, o Prêmio ANTP de Qualidade outorga a cada vencedora o troféu e o certificado relativos às suas conquistas, bem como o direito de divulgar suas experiências nas publicações oficiais da ANTP e, ainda, o direito de usar um sinal representativo da premiação.

Para informar o setor sobre as características, abrangência e importância do Prêmio ANTP de Qualidade, são desenvolvidas, a cada ciclo, atividades voltadas para as organizações do setor, in-

cluindo workshops e conferências para técnicos, empresários, autoridades municipais e membros do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte Urbano e Trânsito e Fóruns Regionais. A ideia com essa sequência de atividades é mobilizar e capacitar as organizações e interessá-las na adesão ao programa, estimulando o maior número de organizações do setor a promoverem sua autoavaliação.

CRITÉRIOS E AUTOAVALIAÇÃO – Os Critérios do Prêmio ANTP de Qualidade foram desenvolvidos com o objetivo de fornecer às organizações de transporte e trânsito um referencial atualizado, compatível com sua realidade e recursos, e que possibilite a análise crítica e a melhoria de seus sistemas de gestão, com base em critérios mundialmente reconhecidos.

Órgãos gestores e empresas, ao participarem do Prêmio ANTP de Qualidade, encontram a oportunidade de desenvolverem, ao longo de aproximadamente 15 meses, uma autoavaliação do seu sistema gerencial. Essa autoavaliação é um processo pelo qual a organização compara as suas práticas de gestão com padrões de aceitação global, porém adaptados para o setor de transporte urbano brasileiro – padrões consubstanciados nos Critérios do Prêmio –, e que abrem oportunidade para a implantação de ações de melhoria.

Os primeiros benefícios de participar do programa Prêmio ANTP de Qualidade são sentidos logo quando a organização consegue identificar, pela autoavaliação, os seus pontos fortes, que podem ser reforçados, e os pontos nos quais a empresa precisa investir para melhorar.

CANDIDATURA – Se, após o procedimento de autoavaliação, a organização decidir formalizar sua candidatura ao Prêmio ANTP de Qualidade, perceberá outros benefícios. Todas as organizações que se candidatam recebem como retorno uma análise detalhada de seus sistemas de gestão, na qual são identificadas suas principais oportunidades para melhoria.

Tal análise, realizada por profissionais capacitados tecnicamente e sem qualquer conflito de interesse com a candidata, tem constituído, para

muitas organizações, um valioso instrumento para a elaboração de planos de melhoria. Caso sejam vencedoras, recebem troféu relativo ao fato e passam a se constituir como referência nacional dentro do setor, devido à ampla divulgação dos resultados do prêmio.

CONFIDENCIALIDADE – O Prêmio ANTP de Qualidade tem na confidencialidade um aspecto crucial de credibilidade, sempre renovado e reforçado. A designação de examinadores obedece a regras de verificação de impedimentos por conflitos de interesse, reais e potenciais. Os examinadores assinam o compromisso de cumprir um código de ética e regras de sigilo, aplicáveis a todas as informações recebidas das candidatas.

Os nomes das candidatas e informações dos re-

latórios são considerados sigilosos e, assim, ficam disponíveis apenas para os envolvidos diretamente na avaliação. É importante assinalar que os examinadores não recebem nenhuma informação quanto ao conteúdo ou à situação das candidatas para as quais não foram designados. As informações sobre estratégias bem-sucedidas das ganhadoras do prêmio e de quaisquer candidatas só poderão ser divulgadas com autorização, por escrito, das próprias ganhadoras.

PATROCINADORES E APOIADORES - O 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade - 2007/2009 teve como patrocinadoras as seguintes organizações: Empresa 1, Denatran, Michelin, Shell, Sonsun e Volkswagen Ônibus. As organizações apoiadoras foram: ABRATI, ANTT e NTU.

No 7º Ciclo, cidades de todo o país receberam 19 workshops gratuitos do Prêmio ANTP de Qualidade

Cidades de diferentes regiões do País receberam, entre 2008 e 2009, 19 edições do workshop gratuito Como Melhorar o Desempenho das Organizações de Transporte e Trânsito, com o registro de 1.423 participantes de 321 organizações de transporte público e trânsito. De modo geral esses eventos foram realizados em dependências de organizações privadas ou órgãos públicos do setor de transporte urbano e trânsito, com convites específicos e ampla divulgação local e pelos meios de comunicação eletrônica da própria ANTP.

Iniciativa do Prêmio ANTP de Qualidade, a série de workshops é destinada a dirigentes das organizações do setor - operadoras rodoviárias urbanas e metropolitanas, operadoras metroferroviárias, gestores de transporte e trânsito e operadoras de transporte rodoviário de longa distância - e teve como objetivo divulgar o Programa de Incentivo, Treinamento e Educação para a Melhoria da Qualidade e Eficiência da Gestão do Transporte e Trânsito Urbanos.

O workshop busca estimular as organizações de transporte e trânsito a adotarem modelos de gestão orientados para a excelência do desempenho e, em consequência, melhorar a qualidade de seus serviços de forma contínua e sustentada. Ao longo de toda a série, manteve-se um formato que se mostrou eficiente e produtivo. Este formato está mantido neste no 8º Ciclo. Em cada um dos eventos ocorre inicialmente a abertura solene dos trabalhos, com a presença de autoridades e dirigentes do setor. Em seguida, acontece a apresentação Como Melhorar o Desempenho das Organizações

LOCAL	ORGANIZAÇÕES	PARTICIPANTES
Recife - PE	18	98
Rio de Janeiro - RJ	13	135
Goiânia - GO	13	67
Curitiba - PR	10	80
Uberlândia - MG	30	120
Vitória - ES	12	70
Salvador - BA	23	67
Santa Maria - RS	15	101
Fortaleza - CE	19	97
São Paulo - SP	22	56
Curitiba - PR	29	47
São Paulo - SP	12	17
Florianópolis - SC	11	31
Belo Horizonte - MG	36	89
Belém - PA	03	82
Rio Branco - AC	15	107
João Pessoa - PB	12	67
Chapecó - SC	15	44
São Luís - MA	13	48
Total	321	1423

do Transporte e Trânsito, uma exposição geralmente a cargo do gerente de Mobilização e Capacitação do Prêmio ANTP de Qualidade, Alexandre Rocha Resende. Na segunda parte dos trabalhos, há a sessão Casos de Sucesso, com a apresentação de vencedores e finalistas do Ciclo anterior. Seguindo na programação, desenvolve-se a sessão Momento do Patrocinador, aberta à comunicação de um dos patrocinadores do Ciclo do Prêmio. Na parte final do encontro, há espaço para debates com a plateia.

As organizações do setor precisam "tirar proveito" do Prêmio, diz a coordenadora técnica da ANTP



Valeska Peres Pinto, coordenadora técnica da ANTP

A coordenadora técnica da ANTP, Valeska Peres Pinto, convidou empresas e órgãos públicos do setor a literalmente "tirarem proveito" da estrutura do Prêmio ANTP de Qualidade para, a baixo custo, melhorarem sua estrutura e eficiência. Ela explica que há, essencialmente, duas maneiras de participar do Prêmio ANTP de Qualidade: a Adesão, que resulta num processo de autoavaliação inicialmente interno, e que, por decisão da própria organização, poderá evoluir para Candidatura, com um processo de avaliação nas instâncias do Prêmio.

Formalizando a Adesão, a organização assumirá o compromisso de melhoria e fará uma autoavaliação, com base nos Critérios do Prêmio, o que resultará num plano de ação. Valeska assinala que a Adesão coloca a organização em contato privilegiado com o Prêmio ANTP de Qualidade, o que

envolve um ingresso a baixo custo no mundo da Qualidade e Produtividade, em interlocução com importantes especialistas desse segmento. "Nós esperamos que as organizações venham a aderir e que depois participem como candidatas. Mas, inicialmente, queremos que as empresas e os órgãos do setor façam a autoavaliação, ou seja, que elas façam o 'raio x', o 'check-up' do seu processo de gestão, ainda que apenas para uso interno, no seu próprio domínio, sem banca ou sem examinadores externos. É importante que a organização faça um

plano de melhoria, porque essa é a verdadeira vantagem da adesão", disse, salientando que o processo envolve a capacitação de um dos profissionais da empresa como avaliador interno em um dos cursos do próprio Prêmio ANTP de Qualidade. Ela destaca também que a Adesão é um ato de caráter



público. “Assim, a organização que adere ao Prêmio ANTP de Qualidade expõe publicamente essa adesão: ela tem direito a usar o selo e pode também empregar a Adesão como um instrumento de mobilização nos seus locais de trabalho, na sua região, entre os colaboradores, os fornecedores, os clientes. Ou seja, é possível usar a Adesão como parte de uma estratégia de promoção e valorização interna e externa da organização”.

CANDIDATURA - Se a organização em sua autoavaliação sentir que já possui condições, poderá se candidatar ao Prêmio ANTP de Qualidade, com ganhos certos. As instituições que se candidatam recebem uma análise detalhada dos seus planos de sistema de gestão, ressaltando os seus pontos fortes e indicando as principais oportunidades de melhoria. “Completado um ciclo inteiro do prêmio e, portanto, concluído o processo da Candidatura, todas as organizações – as vitoriosas, as finalistas e também as outras – receberão da banca de examinadores o Relatório de Realimentação, um documento objetivo que enumerará um conjunto de recomendações com base no relatório que foi apresentado. E esse documento identificará claramente os pontos fortes da organização e todas as oportunidades de melhoria, ou seja, aqueles pontos em que a organização terá que investir para avançar”. A dirigente faz questão de sublinhar que esse tipo de análise pode ser adquirida no mercado, de consultores de primeiríssima linha, como os que atuam no Prêmio ANTP de Qualidade, só que a um custo muito mais elevado. “Quando conversamos com dirigentes de organizações que fizeram vários ciclos do prêmio, percebemos a importância dessa continuidade. Há diversos testemunhos de dirigentes cujas organizações agora são vencedoras, mas que começaram lá atrás, identificando as suas oportunidades de melhoria e realçando os pontos fortes”.

Valeska também realça outros dois aspectos. Um deles é que cabe a cada organização decidir em que momento estará pronta para se submeter ao crivo de um exame externo. O outro aspecto é o sigilo, a confidencialidade das avaliações do Prêmio ANTP de Qualidade. “Esse ponto é o que nós mais preservamos. Ele é parte integrante do Código de Ética dos examinadores, perpassa cada etapa do processo do ciclo e envolve a gerência do prêmio. A não ser o gerente responsável pela Candidatura, ninguém sabe quais são as organizações candidatas. Somente a própria organização poderá dar publicidade a essa participação; se uma organização quiser divulgar que ela é candidata, poderá fazê-lo”. O sigilo é mantido também no que diz respei-

to ao relatório que a candidata apresenta. “Nem mesmo os juízes sabem os nomes das organizações. Eles receberão os resultados consolidados da banca de examinadores, e com base nesses dados é que definirão a linha de corte, que separa os participantes em geral dos que serão visitados para esclarecimentos e de pontos do relatório”. Quando o resultado é definido, o prêmio dá publicidade aos nomes das organizações vencedoras e finalistas; as demais candidatas somente terão seus nomes divulgados se quiserem.

DIVULGAR OS VENCEDORES - As organizações vencedoras recebem troféu, certificado e têm seu trabalho divulgado nas publicações oficiais da ANTP, tornando-se referência nacional. “O Prêmio ANTP de Qualidade tem como um de seus objetivos dar visibilidade às experiências positivas e às boas práticas. A ANTP coloca os seus veículos eletrônicos à disposição do prêmio. Mas, além disso, foi criado um Informativo da Qualidade, um instrumento específico, que visa promover as ações de êxito reveladas pelo prêmio”, diz Valeska, acrescentando que o prêmio está justamente na perspectiva de promover quem está fazendo certo. “Porque isso significa trabalhar com o poder de arrasto do evento. Então, é assim: o bom exemplo de uma organização, com resultados – seja um órgão gestor, seja um operador metroferroviário, seja um operador rodoviário –, convence muito mais as pessoas da importância da utilização. É exatamente por isso que o prêmio surgiu”. Ela prossegue: “Nós usamos pedagogicamente esse poder de arrasto, de convencimento, de contágio. É exatamente por isso que a comunicação é tão importante, por isso que a promoção dos vitoriosos no workshop é tão importante, assim como é tão importante ter um informativo e uma página no Portal da ANTP dedicada ao prêmio”.

Valeska conclui assinalando que a superestrutura que busca dar o máximo de divulgação aos exemplos das organizações vencedoras e finalistas é apenas a ‘ponta do iceberg’, pois abaixo da linha d’água há um grande esforço, com a participação voluntária de um número considerável de especialistas, objetivando, sobretudo, apoiar as organizações do setor no aprimoramento de seus processos e avançar no terreno da Qualidade e da Produtividade, com custos reduzidos. “A Adesão é gratuita! A organização que decidir aderir ao Prêmio ANTP de Qualidade fará a autoavaliação e enviará seus representantes para os cursos de avaliadores internos sem custos! Por isso que eu repito: as organizações do nosso setor precisam tirar proveito do Prêmio ANTP de Qualidade”.

Lançado em 1995, o prêmio surgiu para ajudar o setor a enfrentar uma nova realidade

No plano nacional, o início do processo de estabilização monetária permitirá ao setor de transporte público urbano – incluindo gestores e operadores – dedicar menos tempo à questão tarifária. Porém, havia um código de trânsito obsoleto e, além disso, começava a se acentuar o crescimento da frota de automóveis de passeio, que, dominando o sistema viário nas cidades, faz cair drasticamente a velocidade comercial do transporte público. A esses problemas se somava a proliferação do transporte clandestino, num universo ainda praticamente sem bilheteagem eletrônica e sem as mais recentes alternativas de integração temporal.

Assim era o mundo do transporte público urbano brasileiro em 1995, quando foi lançado, no 10º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, em São Paulo, o Prêmio ANTP de Qualidade. A iniciativa se colocou como uma ferramenta a mais para o setor empreender a transformação daquela realidade. “Trata-se de um instrumento destinado às empresas operadoras e aos órgãos de gerência que vêm investindo na melhoria da qualidade e que desejam melhorar”, disse, na ocasião, Ieda Maria Oliveira Lima, então presidente da Comissão da Qualidade e Produtividade da ANTP e coordenadora desse projeto. Ela fez questão de sublinhar que o novo prêmio justamente abriria um espaço de reconhecimento público do esforço das organizações pela qualidade.

O então presidente e hoje diretor da ANTP, Rogério Belda, destacou na solenidade de lançamento a importância dos processos de qualidade para um país que tinha, como ainda tem, considerável parcela de sua força nas cidades. “O Brasil é eminentemente urbano, tendo nas cidades a maior parte de sua população, e o transporte coletivo tem uma relação grande com a qualidade de vida nas cidades. Essa é a razão pela qual a preocupação com a qualidade, que surge primeiro na indústria e no setor de serviços, hoje é presente no setor de transportes coletivos. O presidente da Associação

Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Otávio Vieira da Cunha Filho, disse na ocasião “Este é um instrumento importante para nossa categoria, vale a pena participar”. Como aconteceu naquela primeira hora, ainda neste 8º Ciclo, a NTU figura entre as organizações que concedem apoio institucional ao Prêmio ANTP de Qualidade.

MOVIMENTO PELA QUALIDADE

A coordenadora técnica da ANTP, Valeska Peres Pinto, assinala: “O Prêmio ANTP de Qualidade, lançado em 1995, não nasceu assim de um estalo. Ele surgiu no âmbito de um grande movimento brasileiro pela qualidade, que vinha desde o início daquela década. Houve a instituição do Programa Nacional Brasileiro da Qualidade e Produtividade (PBOQP), criou-se a Fundação Nacional da Qualidade e houve o estímulo a programas de qualidade pelo País”. O Prêmio ANTP de Qualidade teve como um dos elementos inspiradores e das referências o Prêmio Nacional da Qualidade e o Programa Gaúcho de Qualidade. “E também o Prêmio Malcolm Baldrige, norte-americano, que sempre nos pareceu um programa muito simples, objetivo e claro nos seus delineamentos. Então, o Prêmio ANTP de Qualidade não é um programa isolado, ele é um programa setorial altamente respeitado, que interage com programas nos níveis nacional e setorial”.

Segundo Valeska, o Programa da ANTP tem a preocupação, em cada ciclo, de buscar os alinhamentos, de modo a eliminar ruídos em questões secundárias. “Por exemplo, evoluímos de sete para oito critérios, a fim de garantir alinhamento com todos os programas do Brasil que têm hoje oito critérios. Os requisitos relativos à sociedade estavam distribuídos em outros critérios. Foram, posteriormente, ampliados e integrados, constituindo o Critério Sociedade e todos os critérios Cliente e Sociedade eram um só, mas um dia foram separados e todos os programas do País



adotaram essa solução”. Esse permanente alinhamento permite que, se a organização quiser, pode deixar o programa setorial e avançar para um programa regional ou mesmo nacional. “A organização pode entrar pelo nosso programa e encontrará os fundamentos comuns a todos os outros programas, de forma que, se quiser sair do nosso programa setorial e ir para o Prêmio Nacional, terá um caminho já preparado”.

No entender da dirigente, a possibilidade de migrar do setorial para um âmbito maior é fundamental, porque o País tem que avançar com um certo grau de sintonia. Ela defende os programas setoriais como forma de ingresso no mundo da qualidade. “O setorial permite uma customização e possibilita trabalhar especificidades. Se as organizações estão chegando, elas precisam inicialmente se autoavaliar no am-

ambiente do setor”. Cria-se, assim, uma espécie de estratégia do setor em condições que não são possíveis em programas regionais ou setoriais, que englobam todos os grandes segmentos, como indústria, comércio e prestadores de serviços. “No programa setorial é possível jogar luzes sobre a cadeia produtiva, e estabelecer um olhar mais específico. Para algumas organizações, esse é o local para começar, mas obviamente, as organizações são livres para começar em outro ambiente”.

Valeska informa que a gerência do Prêmio ANTP de Qualidade participa permanentemente do Fórum Nacional dos Prêmios de Qualidade, Produtividade e Competitividade (Fórum PQC), e mantém parceria com outros programas setoriais, de forma que todas as oportunidades surgidas nesse mundo da qualidade sejam trazidas para o setor de transporte urbano e trânsito.

Os treze fundamentos do Prêmio ANTP de Qualidade

Os Critérios do Prêmio ANTP de Qualidade têm como base um conjunto estruturado de valores e conceitos gerenciais, os quais, por sua vez, traduzem práticas encontradas em organizações de elevado desempenho em todo o mundo. São

13 os fundamentos, resumidos a seguir. Uma versão completa pode ser vista no portal do Prêmio ANTP de Qualidade (<http://premioantp.espiritolive.org/>) (<http://portal1.antp.net/site/qualidade/premio.htm>).

1. Gestão centrada nos clientes – Criação de valor de forma sustentada para os clientes, visando aumentar sua satisfação e a competitividade da organização.

2. Liderança e constância de propósitos – Atuação de forma aberta, democrática, inspiradora e motivadora das pessoas, visando ao desenvolvimento da cultura da excelência, à promoção de relações de qualidade e à proteção dos interesses das partes interessadas.

3. Melhoria contínua e aprendizagem – Busca e alcance de patamares cada vez mais satisfatórios de conhecimento e de desempenho da organização.

4. Valorização das pessoas – Criação de condições para que as pessoas que compõem a força de trabalho se realizem e maximizem seu desempenho, por meio do comprometimento, desenvolvimento de competências e espaço para empreender.

5. Ação pró-ativa e resposta rápida – Capacidade da organização de se an-

tecipar ou responder de forma rápida às mudanças de cenários e às necessidades dos clientes e das demais partes interessadas.

6. Orientação para o futuro – Consideração dos fatores de curto e longo prazo que podem afetar o mercado e, consequentemente a organização, bem como a demanda de seus serviços, nos processos de planejamento da organização.

7. Gestão baseada em informações – Processos de tomada de decisões, em todos os níveis da organização, apoiados no conhecimento, na medição e na análise de desempenho.

8. Gestão por processos – Identificação do conjunto de processos de uma organização, seguida do planejamento, controle e melhoria contínua de cada um deles.

9. Visão sistêmica – Forma de entender a organização, como sendo constituída por uma complexa combinação

de recursos (pessoas, instalações, equipamentos, softwares etc.), interdependentes e inter-relacionados, que devem perseguir os mesmos objetivos.

10. Responsabilidade social – Relacionamento ético e transparente da organização com todas as partes interessadas, preservação de recursos ambientais e culturais para gerações futuras, respeito à diversidade e promoção da redução das desigualdades sociais.

11. Foco nos resultados – Comprometimento com a obtenção de resultados que atendam, de forma harmônica e balanceada, às necessidades de todas as partes interessadas na organização.

12. Desenvolvimento de parcerias e integração do setor – Alinhamento de ações entre os agentes envolvidos na cadeia produtiva do setor.

13. Inovação – Introdução de mudanças significativas nos produtos ou processos da organização.

A Comissão da Qualidade e Produtividade da ANTP e o prêmio

A ANTP conta com uma Comissão Técnica da Qualidade e Produtividade, da qual participam técnicos de órgãos gestores, operadoras e universidades de diversos estados brasileiros. Atualmente, a Comissão é presidida por João Batista M. Ribeiro Neto, da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô que nesta entrevista fala do trabalho da Comissão e da relação com o Prêmio ANTP de Qualidade.

Qual a relação da Comissão da Qualidade e Produtividade com o Prêmio ANTP de Qualidade?

João Batista M. Ribeiro Neto – *A Comissão da Qualidade da ANTP procura desenvolver ferramentas e programas que estimulem a melhoria da gestão das organizações do setor. Criou e lançou, em 1995, o Prêmio ANTP de Qualidade, que é seu resultado mais conhecido, mas não é o único produto da comissão. Dois outros produtos que posso citar como exemplos são os Referenciais Comparativos de Gestão, concernentes às áreas de Trânsito Urbano e Transporte, documentos pelos quais procuramos estimular a comparação de resultados e de processos entre as organizações do setor. A ideia dos Referenciais Comparativos é permitir que uma organização, ao comparar resultados, aprenda com outras organizações e melhore continuamente o seu processo de gestão.*

E esses Referenciais Comparativos estão disponíveis?

João Batista M. Ribeiro Neto – *Sim. Os Referenciais Comparativos de Gestão são disponibilizados gratuitamente pela ANTP em versão digital. Basta acessar www.antp.org.br, entrada Prêmio ANTP de Qualidade (menu principal/baixar arquivos).*

Com relação ao Prêmio, qual o trabalho da Comissão neste início de 2010?

João Batista M. Ribeiro Neto – *Bem, a comissão trabalha visando à melhoria contínua do modelo de gestão proposto pelo prêmio e de suas sistemáticas de aplicação e divulgação. Neste primeiro semestre de 2010, ela estará sistematizando todas as oportunidades de melhoria detectadas pelos diversos públicos do prêmio no último ciclo – estou falando das organizações participantes, a banca examinadora, gerência executiva e outros segmentos. Acompanhará ainda a evolução dos modelos de prêmios similares no Brasil e no mundo. Com base nestas informações dará início à preparação dos critérios para o ciclo 2011/2013, a ser apresentado e disponibilizado no próximo 18º Congresso da ANTP, no Rio de Janeiro.*

Atividades são coordenadas por uma Gerência Executiva

A Gerência Executiva do Prêmio é responsável pelas atividades de divulgação e mobilização do programa e pelo gerenciamento de todas as atividades administrativas e operacionais do processo de candidatura ao Prêmio ANTP de Qualidade. Há uma Coordenação Geral, de caráter nacional, que tem sede na Diretoria Regional da ANTP no Espírito Santo. A coordenadora nacional é Denise de Moura Cadete Gazzinelli Cruz.

Há também cinco gerências: Mobilização e Capacitação, a cargo de Alexandre Rocha Resende; Candidatura, sob responsabilidade de João Batista de Moraes Ribeiro Neto; Banca Examinadora, exercida por Paulo Afonso Lopes da Silva; Marketing, a cargo de Valeska Peres Pinto, e Financeira, exercida por Cássia Maria Terence Guimarães. Wellington dos Anjos Pimentel atua como assistente administrativo.



João Batista Ribeiro Neto, presidente da Comissão de Qualidade e Produtividade da ANTP

No 6º Ciclo, por exemplo, como reflexo da crescente importância da adequada gestão dos impactos sociais sobre o desempenho das organizações, foi instituído um novo critério, denominado Sociedade, ampliando de sete para oito o número de critérios do prêmio. Tal melhoria acompanhou decisão tomada pela Rede Nacional Rumo à Excelência, fórum que integra os prêmios estaduais e setoriais no Brasil. As mudanças para o 7º Ciclo foram menores, assegurando uma certa estabilidade nos critérios.

A Comissão também tem participado dos congressos bienais da ANTP. Como tem

sido essa participação?

João Batista M. Ribeiro Neto – *Em todos os Congressos da ANTP, a Comissão da Qualidade e Produtividade promove sessões para debater os impactos de metodologias e modelos de gestão sobre o desempenho das organizações do setor. No 17º Congresso, realizado no final de setembro e início de outubro de 2009, em Curitiba, foram promovidas duas sessões. Em uma delas, intitulada Qualidade e Produtividade para Enfrentar a Crise, foram discutidos os benefícios da gestão para a excelência ao lidar com situações adversas. Ao final ficou evidenciado que a crise pode atingir a todos, mas a organização com gestão melhor estruturada detecta com maior precisão seus impactos, responde mais rapidamente e tem capacidade de resposta superior. Na outra sessão, à qual demos o título de Referenciais Comparativos de Gestão, ficou clara a importância de um sistema estruturado e abrangente para comparação de resultados com outras organizações. Depoimentos de organizações que hoje são referência no setor, e que aplicam com sucesso a análise comparativa de desempenho, mostraram de forma inequívoca a importância desta abordagem para a avaliação de resultados e elaboração de estratégias. Para facilitar a aplicação da metodologia nas organizações do setor a Comissão da Qualidade disponibilizou versões atualizadas das publicações Referenciais Urbano e Referências Comparativos de Gestão do Trânsito.*

O senhor disse certa vez que, no início, os sistemas de gestão na área de transporte eram desconhecidos e pouco adotados no setor e que, mais recentemente, algumas organizações do setor tinham evoluído e se tornaram modelos excelentes nesse campo. Neste 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade, três organizações foram apontadas como Referencial de Excelência. Qual sua avaliação a respeito desse fenômeno?

João Batista M. Ribeiro Neto – *Creio que alguns empresários perceberam os impactos do modelo de gestão sobre seus resultados e o vêm aplicando com constância de propósitos. Com seu sucesso*

entusiasmam outras organizações. Assim, o processo de premiação cumpre sua finalidade principal: divulgar as boas práticas e, com base na incorporação das mesmas por outras organizações, promover o desenvolvimento do setor.

A equipe da Comissão da Qualidade e Produtividade

Ao lado do presidente João Batista M. Ribeiro Neto, a Comissão da Qualidade e Produtividade conta com o secretário-executivo Gilberto Baú, representante da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A – Trensurb. Também atuam na Comissão Alexandre Rocha Resende, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos, de Belo Horizonte (CBTU/BH – Metrô BH); Carlos Eduardo Teixeira Scheliga, Artesp/SP; Daniela Quirico Peron, da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP); Denise de Moura Cadete Gazzinelli Cruz, diretora regional da ANTP do Espírito Santo (ANTP/ES); Florêncio Absalão da Silva Filho, CBTU Recife – Metrorec/PE; Hércio Raymundo, R&B Engenharia e Arquitetura/SP; Jussara Bellavinha, Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans/MG); Luiz Otávio Miranda, do Departamento de Trânsito do Pará (Detran/PA); Miguel Sérgio Lima, da Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Ceturb-GV/ES); Mônica Timóteo Lyra, Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor/RJ), e Valeska Peres Pinto, ANTP/SP.

Houve algum trabalho diferenciado para difundir o Prêmio ANTP de Qualidade?

João Batista M. Ribeiro Neto – *Sim. Conseguimos estruturar melhor o esforço de mobilização, com um programa bem delineado e áreas de cobertura pré-definidas. O número de eventos de mobilização cresceu muito nos dois últimos ciclos e isso se reflete no aumento do número de candidaturas e do número de adesões ao programa. Temos algumas ações de mobilização, sendo a atividade inicial um seminário para a alta direção das organizações. Nesse seminário, realizado em meio dia, basicamente, mostramos o que é o programa, quais os recursos que disponibilizamos para as organizações e o que as organizações ganham com isso.*

A formação de profissionais para lidar com a metodologia do Prêmio ANTP de Qualidade está entre as vantagens do processo. Como tem caminhado esse aspecto?

João Batista M. Ribeiro Neto – *Até o ciclo anterior, ao longo de todos os ciclos, havíamos formado 600 profissionais das organizações do setor para utilizar a metodologia do Prêmio e formado também cerca de outros 600 profissionais para atuarem como examinadores. Esse processo continuou neste ciclo, com a formação de aproximadamente 260 novos profissionais, somando os que atuam como avaliadores internos e os examinadores. A ideia é essa: o avaliador interno é formado para implantar o programa na empresa e o examinador é formado para avaliar as candidatas, mas, como selecionamos os examinadores dentro do próprio setor, temos aí um*

duplo efeito: ele colabora com o programa e, também, contribui com a sua empresa, porque é uma pessoa com uma formação mais profunda, com totais condições de desenvolver o programa na própria organização.

Os vitoriosos do 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade

Neste segmento do Encarte Especial, estão apresentados os vencedores e os finalistas do 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade, encerrado em 2009, com depoimentos de seus dirigentes. Três organizações se destacaram como Referencial de Excelência – a Expresso Medianeira, de Santa Maria-RS; a Viação Belém Novo, de Porto Alegre-RS, e a Empresa de Transporte Coletivo Viamão, de Viamão-RS.

Na categoria Operadoras Rodoviárias Urbanas e Metropolitanas, venceram a Medianeira Dourados Transportes, de Dourados-MS, e a Viação Urbana, de Fortaleza-CE. Na categoria Órgão gestores de Transporte e Trânsito, venceu a Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória – Ceturb-GV, de Vitória-ES.

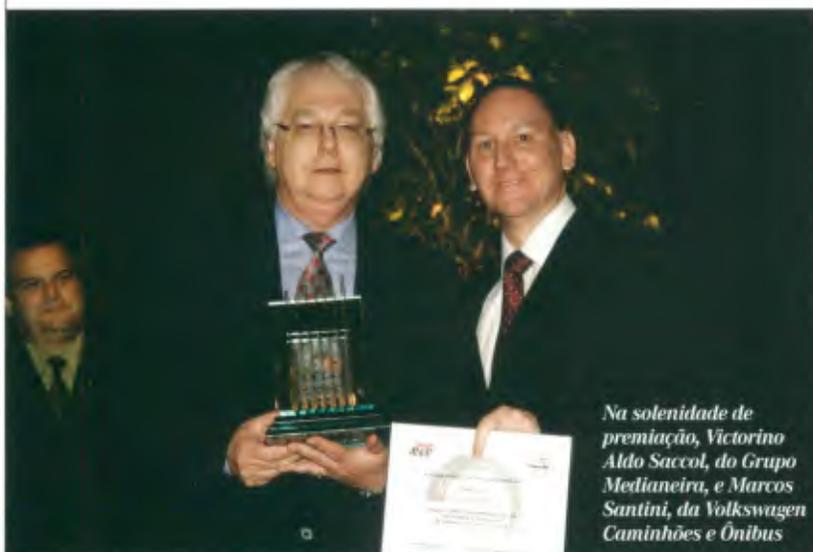
O Certificado de Melhoria Contínua foi concedido às seguintes organizações: Companhia de Transportes Urbanos da Grande

Vitória – Ceturb-GV, Vitória-ES; Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte – BHTrans, de Belo Horizonte-MG; Medianeira Ponta Porã Transportes, de Ponta Porã-MS, e Viação Urbana, de Fortaleza-CE.

Dez organizações foram reconhecidas com Finalistas do 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade: Auto Viação Chapecó, de Chapecó-SC; Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – Trensurb, de Porto Alegre-RS; Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte – BHTrans, de Belo Horizonte-MG; Leblon Transporte de Passageiros Ltda., de Fazenda Rio Grande-PR; Medianeira Transporte, de Ijuí-RS; Medianeira Ponta Porã Transportes, de Ponta Porã-MS; Rodoviária Metropolitana, de São Lourenço da Mata-PE; Santa Ignês Transportes, de São Borja-RS, Viação Nobel, de Fazenda Rio Grande-PR e Viação Urbana (filial, nome fantasia Dragão do Mar), de Fortaleza-CE



No Grupo Medianeira, investir em programas de qualidade é uma filosofia corporativa e os resultados estão aparecendo.



Na solenidade de premiação, Victorino Aldo Saccol, do Grupo Medianeira, e Marcos Santini, da Volkswagen Caminhões e Ônibus

Quando foram anunciados os resultados do 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade, em agosto de 2009, ficou muito claro, mais uma vez, que o Grupo Medianeira havia participado para obter novas e significativas conquistas. Entre as 16 organizações premiadas ou reconhecidas como finalistas, nada menos do que cinco fazem parte do grupo: a Expresso Medianeira (Santa Maria-RS), que se destacou como Referencial de Excelência; a Medianeira Dourados Transportes (Dourados-MS), vencedora na categoria Operadoras Rodoviárias Urbanas e Metropolitanas, e as finalistas Santa Ignês Transportes (São Borja-RS), Medianeira Transportes (Ijuí-RS) e a Medianeira Ponta Porã Transportes (Ponta Porã-MS), que conquistou também o Certificado de Melhoria Contínua.

“Isso é uma filosofia da nossa organização. Participar de programas de qualidade – em especial, do

Programa Gaúcho da Qualidade e do Prêmio ANTP de Qualidade – é uma decisão da direção do Grupo Medianeira”, diz Victorino Aldo Saccol, diretor administrativo da Expresso Medianeira e presidente da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Rio Grande do Sul. Como liderança do segmento, ele faz questão de atuar como um disseminador dos programas da qualidade, não apenas internamente à sua própria organização, mas também junto a outras empresas do setor em seu estado. “Quem não se qualificar, acabará tendo vida muito curta no mercado”, frisa.

REFLEXO DO TRABALHO - Atuante há quase seis décadas na cidade gaúcha de Santa Maria, bem no centro geográfico do estado, a Expresso Medianeira responde por aproximadamente 2/3 do transporte coletivo desse município, o que significa 1,7 milhão de passageiros por mês, usuários de 23 linhas e seus prolongamentos. Com mais de 500 empregados, a empresa dispõe de uma frota com 130 ônibus, incluindo dois ônibus articulados, cinco micro-ônibus, um ônibus equipado com televisor e vídeo, e 15 ônibus equipados com elevador hidráulico. E conta com uma sede com 53 mil m² de área total, além de três terminais de linhas.

A Expresso Medianeira se tornou Referencial de Excelência por ter vencido o Prêmio ANTP de Qualidade por duas vezes consecutivas na categoria Operadoras Rodoviárias Urbanas e Metropolitanas – 5º Ciclo – 2003/2005 e 6º Ciclo – 2005/2007 –, e por ter obtido mais de 400 pontos no 7º Ciclo – 2007/2009.

Segundo Victorino Saccol, em 1998, a Expresso Medianeira, estrategicamente, elegeu a implementação da qualidade na organização como uma política essencial da empresa. “Nestes 12 anos, sempre procuramos fazer com que nossa caminhada nessas programas seja no mesmo sentido da organização interna da empresa. Então, as conquistas no âmbito do Rio Grande do Sul e no País, e em especial, o Prêmio ANTP da Qualidade, foram o reconhecimento de um trabalho que, efetivamente, a Expresso Medianeira e as outras empresas do grupo empreenderam e empreendem”.

Ele ressalta o fato de os prêmios evidenciarem para um público mais amplo os resultados obtidos com o trabalho realizado internamente nas organizações. E destaca que o resultado do esforço é o que realmente conta para a organização e as partes nela interessadas: “Sempre digo que o certificado vai para a parede, o troféu vai para a estante, e todos nós na empresa ficamos orgulhosos por isso, mas o importante é essa caminhada de melhoria, de avanço. E é isso que fica dentro da organização”.

FATORES FUNDAMENTAIS - Victorino Saccol

salienta que, dentro da estratégia traçada pelo Grupo, um aspecto fundamental para a Expresso Medianeira tem sido o estabelecimento dos chamados ‘fatores fundamentais de direcionamento’, que são os colaboradores, os clientes, a sociedade, os fornecedores e os acionistas.

A empresa estruturou diversos programas voltados para os seus empregados. “Nós nos esforçamos para que nosso colaborador saiba o que a empresa quer e do que precisa, e como o cliente deve ser atendido. Mas, para que o nosso colaborador possa atender bem ao cliente, temos também de atender ao nosso colaborador. Não podemos exigir dele uma coisa que não fazemos com ele. Assim, é fundamental que o colaborador saiba das políticas e das estratégias da empresa. E que tenha toda a informação possível para entender que ele é fundamental para a empresa, e que a empresa precisa dele para ser o referencial do Brasil, como nós somos hoje”.

Saccol sublinha outro aspecto quanto aos empregados: “Queremos o colaborador treinado, organizado e de bem com a empresa. Queremos que tenha na empresa um lugar para viver, e não apenas trabalhar em troca de dinheiro. Por isso, colocamos a família dele na jogada, para que a família também valorize o emprego. Há todo um processo que cuida da família do colaborador para que este possa dar atendimento ao cliente”.

O dirigente assinala que o cliente quer um serviço de qualidade, com ônibus novos e limpos, motoristas e cobradores educados, atuando em um sistema que resolva o seu problema de circulação na cidade. E, nesse contexto, acentua a importância do diálogo com a sociedade – no caso específico da Expresso Medianeira, a cidade de Santa Maria. “Estruturamos um trabalho para mostrar à população o quanto é importante o transporte público. E desenvolvemos o relacionamento direto com segmentos da sociedade, como, por exemplo, os dirigentes de associações de bairro, mostrando para essas lideranças a importância do trabalho da empresa e o que é possível fazer a partir de um sistema organizado que se chama transporte público. Quando o cliente e a sociedade têm informações sobre o transporte público, valorizam o serviço”.

Outro ‘fator de direcionamento’ é formado pelo



O diretor da Medianeira Dourados, Paulo Roberto Saccol, recebe premiação das mãos do presidente da ANTP, Ailton Brasiliense Pires

conjunto dos fornecedores da empresa. “Nosso fornecedor tem que ser parceiro e, por outro lado, ele quer o retorno disso, ou seja, o pagamento daquilo que ele vende feito de uma forma organizada. Queremos que o fornecedor saia satisfeito da venda, de modo que possa vir aqui de novo vender para a Expresso Medianeira”.

Victorino Saccol menciona por último os acionistas, fazendo questão de frisar sua extrema

importância para a corporação. “Os acionistas têm que investir na empresa, têm que acreditar na empresa. Se retirarem todos os dividendos que têm investidos aqui, as oportunidades de o administrador fazer com que a empresa cresça se tornariam muito pequenas. Então, buscamos fazer com que reinvestam no próprio negócio, deixando o dinheiro aqui dentro com a certeza de que estará bem cuidado e que renderá.”

Na Empresa de Transporte Coletivo Viamão, a coesão garante as conquistas do Programa de Qualidade



Na ocasião da premiação, Carlos Alberto dos Santos, gerente geral da Empresa de Transporte Coletivo Viamão, e Fernando Sumnienski, da Shell

“Seremos reconhecidos pela terceira vez consecutiva – nesta oportunidade, como Referencial de Excelência – demonstra que todas as partes permanecem envolvidas na busca do sucesso do Programa de Qualidade”, disse o gerente geral Carlos Alberto dos Santos ao comentar a conquista da Empresa de Transporte Coletivo Viamão no 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade – 2007/2009.

Fundada em 1953, a empresa conta atualmente com uma frota com mais de 250 ônibus e com um quadro de aproximadamente 950 funcionários. Transporta 2 milhões de passageiros por mês através de linhas metropolitanas e municipais, realizando mais de 50 mil viagens mensais.

Carlos Alberto dos Santos acrescenta que, desde a implantação do Programa de Qualidade da empresa, ocorrida no ano de 1996, a busca pela excelência tem sido uma constante na Viamão. “Essa luta diária pela melhoria contínua tem como objetivo propiciar melhores resultados e melhor qualidade de vida para todos os públicos que interagem ou de certa forma são impactados por nossos ser-

viços e processos”.

Os primeiros contatos com a qualidade aconteceram ainda em 1996, quando a força de trabalho participou de cursos de introdução à Qualidade Total e 5S. No ano seguinte, foram postos em prática vários projetos, voltados para a redução de custos, elaboração dos indicadores e a realização do primeiro Dia D, uma festa de confraternização com todos os colaboradores da empresa.

“Desde então, a Viamão vem trabalhando em busca da excelência, de uma forma coesa, sempre valorizando as pessoas e implantando novos projetos”, assegura o dirigente. Nesta trajetória, as principais conquistas foram o Prêmio Qualidade RS – modalidade Troféu Bronze 2002, Troféu Prata 2003, novamente o Troféu Prata 2004, e Troféu Ouro 2005, e o Prêmio ANTP de Qualidade, no 5º Ciclo – 2003/2005, 6º Ciclo 2005/2007, e o Certificado Referencial de Excelência ANTP, obtido agora no 7º Ciclo – 2007/2009.

O dirigente sublinha o significado da autoavaliação. “Em todo esse processo, a autoavaliação é a ferramenta mais importante, pois nos permite visualizar de forma global quais são os critérios que estão sendo bem desenvolvidos e quais são aqueles que necessitam ser melhor trabalhados. Enfim, é importante que as organizações estejam atentas para esta etapa, pois é a autoavaliação, juntamente com outras práticas, que gera o aprendizado organizacional”.

SIGNIFICADO E IMPACTOS – Carlos Alberto dos Santos falou sobre o significado dessa nova conquista. “A premiação recebida por meio da ANTP vem sob a forma de reconhecimento e também de incentivo para continuarmos trilhando este caminho. A conquista em si atua como agente motivador, que permite que as pessoas envolvidas com gestão busquem cada vez mais a melhoria deste sistema, gerando um

ciclo positivista na organização”.

De acordo com o dirigente empresarial, o impacto deste trabalho é visto e compreendido pelos diferentes públicos, os quais são beneficiados com a evolução da gestão. “No que diz respeito à presença social, por exemplo, hoje podemos afirmar que os colaboradores da empresa são o elo mais forte,

pois são extremamente participativos e buscam compreender os anseios da comunidade”. Ele conclui afirmando: “O amadurecimento da gestão e o reconhecimento externo através do Prêmio ANTP permite criarmos uma consciência coletiva quanto ao papel das organizações na construção de uma sociedade mais justa”.

Pessoas atuando com afinção e sincronismo levam a Viação Belém Novo a conquistas em gestão da qualidade

“Indubitavelmente, trata-se de uma conquista que deve ser atribuída às pessoas”, disse a diretora corporativa da Viação Belém Novo, de Porto Alegre, Marly Anna Pinheiro, se referindo ao fato de a empresa ter sido considerada Referencial de Excelência no 7º Ciclo do Prêmio ANTP da Qualidade – 2007/2009. Ela utilizou uma construção metafórica para ilustrar melhor seu raciocínio “O sucesso de uma empresa, assim como o de um grupo de dança, está em sua equipe de trabalho. É quando dançamos afinados e sincronizados, em equipe, movidos pela mesma música, que superamos nossos resultados. A busca pela excelência, assim como a dança, é a arte de movimentar pessoas, assumir desafios, instigar a ousadia, valorizar a determinação, deixar fluir a criatividade e obter vitórias”, disse.

Ouvida pelo Informativo do Prêmio ANTP de Qualidade logo após a cerimônia de premiação – realizada na abertura do 17º Congresso da ANTP, em Curitiba, em 30 de setembro de 2009 –, a dirigente fez questão de ressaltar que a vitória foi obtida em razão do desempenho do seu Sistema de Gestão da Qualidade da Belém Novo. “Somos uma empresa orientada para a melhoria contínua dos processos e movida pelo compromisso de constantemente buscar resultados promissores, assegurando não somente a satisfação dos clientes externos, mas também o atendimento das necessidades e expectativas de todas as partes interessadas”.

Marly Anna Pinheiro assinala que a conquista beneficia clientes, colaboradores, sociedade, fornecedores e acionistas, sobretudo, tendo em vista os refinamentos e resultados favoráveis dos processos de trabalho e das práticas de gestão voltados a estes públicos, tais como: canais de comunicação; programas de reconhecimento, incentivo e remuneração; campanhas e investimentos socioambientais; avaliação de fornecedores; entre outros. “Conquistar o Referencial de Excelência, além de confirmar que estamos no rumo certo, é um incentivo para nossa equipe de trabalho per-



manecer focada na melhoria contínua de nossa organização”. Ela acrescentou que a premiação foi recebida por toda a equipe da empresa como um reconhecimento pelos esforços despendidos no compromisso de promover a melhoria contínua de nossa organização. “Nossa trajetória é resultado de trabalho realizado com empenho e dedicação de todos os colaboradores”.

O quadro de conquistas da Belém Novo, diretamente relacionado com a gestão da qualidade ou em áreas afins, registra 37 anotações entre 1999 e 2009, incluindo prêmios, troféus, certificações ou recertificações e selos distintivos. No âmbito do Prêmio ANTP de Qualidade constam as vitórias na categoria Operadoras Rodoviárias Urbanas e Metropolitanas no 5º Ciclo 2003/2005 e 6º Ciclo – 2005/2007, e o recente Referencial de Excelência no 7º Ciclo 2007/2009. A empresa participou com êxito das duas mais recentes edições da Bial ANTP de Marketing: em 2006, na categoria Marketing de Relacionamento, com o case Belém de Bem com Você, e em 2008, na categoria Endomarketing ou Marketing Interno, com o case Viva Contente, Evite Acidente.

Quando da entrega do Prêmio ANTP de Qualidade, Helton Silveira, da Michelin, e Marly Anna Pinheiro, diretora corporativa da Viação Belém Novo

Desde o berço, a jovem Empresa Viação Urbana persegue avanços em gestão da qualidade



Gustavo Porto, da Viação Urbana, recebe o prêmio das mãos de Érico Moraes, representante da Empresa 1

O diretor executivo da Empresa Viação Urbana, Gustavo Alencar Porto Lima, avalia por que sua organização foi uma das vencedoras na categoria Operadoras Rodoviárias Urbanas e Metropolitanas, neste 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade. “Ao longo de seus quase 15 anos de existência, a Empre-

sa Viação Urbana tem trabalhado firmemente na melhoria contínua dos seus processos administrativos e principalmente operacionais, até mesmo antes de participarmos dos ciclos do Prêmio ANTP de Qualidade. Isso é uma característica de nossa empresa e tem tornado de certa forma natural a conquista de prêmios ligados à qualidade”.

A Empresa Viação Urbana foi criada em julho de 1996 e conta hoje com 212 veículos e 950 colaboradores diretos. É a maior operadora do sistema de transporte de Fortaleza e, nos últimos anos, foi vencedora do prêmio Maiores & Melhores do Transporte Urbano e Metropolitano do Brasil, concedido pela revista Transporte Moderno. O dirigente frisa que os prêmios sinalizam a correção da rota adotada pela organização e exerce papel importante no engajamento dos funcionários. “Mos-

tram que o caminho que temos seguido é o correto e tem dado resultado, principalmente porque os nossos colaboradores acreditam também nessa filosofia e se sentem motivados a contribuir com o progresso e a evolução da empresa. Essa adesão dos colaboradores talvez seja a grande chave dessa conquista, pois não adianta colocar as coisas no papel e não exercê-las na prática, e isso nós não deixamos acontecer, por isso eles acreditam na empresa e nos seus ideais”.

Sobre os aspectos que são importantes no Prêmio ANTP de Qualidade e outras iniciativas similares, ele afirma: “Acredito que, muito mais do que o prêmio em si, é o autoconhecimento adquirido por todos que faz parte da empresa nossa maior conquista. É gratificante ver a satisfação de todos com o resultado alcançado, e isso vai impactar positivamente na motivação que eles terão em querer novos prêmios. Certamente trabalharão mais satisfeitos e animados, e nossos clientes externos perceberão isso. Ou seja, todos ganharão”.

Porto Lima conclui frisando que não se pode esquecer a necessidade de atenção quanto ao foco da empresa, que é alcançar os melhores resultados com o melhor serviço possível. “O prêmio é importante, mas não deixa de ser simbólico. O foco no negócio tem que estar acima de tudo, com isso o resultado é automático e os prêmios certamente se repetirão”.

Grupo Leblon levou suas duas empresas à condição de finalistas do 7º Ciclo

“O prêmio é motivador. Ele nos estimula a melhorar sempre”, disse Haroldo Issak, dirigente do Grupo Leblon – integrado pelas Empresas Leblon Transporte de Passageiros e Viação Nobel, e que presta serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros, por ônibus, entre os municípios de Curitiba, Fazenda Rio Grande e Mandirituba. As duas empresas se tornaram finalistas do Prêmio ANTP de Qualidade – 7º Ciclo 2007/2009.

O dirigente assinala que a busca pela excelência já existia desde os anos 90 no Grupo Leblon. “Começamos buscando a certificação ISO 9000 e conseguimos. Atualmente, somos certificados também com base na ISO 14000, que se refere a aspectos ambientais, e somos certificados pela

OHSAS 18000, que diz respeito à parte de segurança e saúde do trabalhador. Nossa atenção estava voltada para isso e passamos a trabalhar por essas conquistas”.

Especificamente sobre o Prêmio ANTP de Qualidade, Haroldo Issak conta que sua organização havia participado de um ciclo anterior, para conhecer como eram efetivamente os procedimentos. “Consideramos que teríamos que nos adaptar para responder às solicitações específicas do Prêmio ANTP de Qualidade, não exigidas no sistema da ISO. Depois de um ou dois ciclos fora, decidimos participar, já com os indicadores adaptados: fizemos uma adequação dos indicadores da ISO para os indicadores do Prêmio ANTP, que são mais específicos para o setor de transportes. E isso nos ajudou muito”.

Na Ceturb-GV, resultados refletem a consistência do modelo de gestão

Vencedora do 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade na categoria Órgãos Gestores de Transporte e Trânsito, a Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Ceturb-GV) define em seu planejamento estratégico qual será o foco da empresa durante o ano e o incorpora ao Processo de Qualidade. “É dessa maneira que os critérios de excelência em gestão se tornam referência e servem para atualização, aperfeiçoamento e aprendizagem constantes”, disse Denise de Moura Cadete Gazinelli Cruz, dirigente da Ceturb-GV e coordenadora nacional do Prêmio ANTP de Qualidade.

Ela avalia que os resultados alcançados em 2009 comprovam que o modelo de gestão adotado, que tem como referência justamente o Prêmio ANTP de Qualidade, contribuiu para a evolução na qualidade dos serviços prestados pela empresa. “Os prêmios e certificações foram consequência de vários fatores, cabendo destacar: os colaboradores comprometidos com a qualidade do trabalho; investimentos na qualificação da equipe e em novas tecnologias; o controle de processos; tendo em vista os resultados e um planejamento estratégico realista, factível, executável”.

Ela também sublinha a atuação de um



comitê gestor, composto pela diretoria e gerências da empresa, que acompanham semanalmente a execução dos projetos e dos planos estabelecidos no planejamento estratégico. “Há ainda a participação dos usuários, quer seja através das reuniões semanais com as comunidades ou nas pesquisas de opinião, realizadas semestralmente, e também a participação das empresas operadoras que estão permanentemente buscando uma prestação de serviços com qualidade”.

Sobre o significado da conquista, Denise assinala: “A premiação mostra que o modelo de gestão adotado está no caminho certo. Estamos fazendo um trabalho voltado à excelência, iniciado em 2001, e que veio a se consolidar com esse prêmio, em 2009”. E acrescenta: “Além de valorizar os nossos profissionais pelo desempenho, pelo esforço em busca da

qualidade, fortalece a imagem da empresa junto aos demais segmentos da sociedade. O prêmio conquistado pela Ceturb-GV vai ao encontro da visão da empresa, que é de ser reconhecida pela sociedade pela excelência na gestão do transporte de pessoas até 2014”.

A Ceturb foi criada em 1984, com a missão de gerenciar o sistema de transporte coletivo de pessoas, buscando uma mobilidade eficaz.

A cada mês, uma média de 15 milhões de passageiros são transportados por uma frota composta de 1.600 veículos que realizam 260 mil viagens, percorrendo 7,1 milhões quilômetros. Além de vencer o 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade em sua categoria, na última década, a empresa foi reconhecida pelo bom desempenho na gestão dos serviços sob sua responsabilidade e pelos resultados positivos com 13 prêmios e distinções, de nível nacional e estadual

“Essa mais recente conquista, além de refletir o trabalho que vem sendo desenvolvido pela equipe técnica da Ceturb-GV, nos estimula a oferecer aos usuários de transporte coletivo na Grande Vitória um serviço moderno e que sirva de referência para as demais cidades e regiões metropolitanas do Brasil”, conclui Denise.



Issak conclui, assinalando que as conquistas obtidas até aqui, na esfera da ISO, e também a classificação entre as finalistas do Prêmio ANTP de Qualidade decorrem do trabalho iniciado em 1995. “A cultura de qualidade foi sen-

do construída em nossa organização e hoje é assimilada por todo o quadro de pessoal, sobretudo, o pessoal operacional, como a equipe de manutenção e os motoristas. Então, ficou fácil aderirmos ao Prêmio ANTP de Qualidade”

Representantes da dez organizações reconhecidas como finalistas do 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade junto com os membros da mesa de abertura do 17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito

Na BHTrans, a qualidade é efetivamente uma ferramenta de gestão

“A BHTrans sempre se pautou pela qualidade como ferramenta de gestão. Foi, várias vezes, ganhadora do Prêmio ANTP e também implantou um Prêmio Interno de Qualidade, focado nos mesmos critérios e orientações. Este trabalho contínuo foi sendo aperfeiçoado e gerou frutos, que explicam os resultados alcançados pela empresa”. As afirmações são de Célio Freitas Bouzada, diretor de Planejamento da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte, ao responder a que atribuiu o êxito da companhia no 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade.

Sobre o significado e o impacto dessa conquista, assinalou: “É muito importante e motivador, para toda a empresa, ter um resultado positivo ao final do prêmio. É a coroação dos esforços que são desenvolvidos cotidianamente, e que nem sempre parecem ser importantes. Trata-se de uma conquista sobre nossa forma de fazer as coisas, e é produto do nosso empenho e obstinação”.

Ele comentou também que a BHTrans tinha a expectativa de ser, mais uma vez, vencedora do Prêmio ANTP de Qualidade. “Uma reflexão, tendo

como base o relatório de realimentação enviado pela ANTP, gerou a incorporação no planejamento estratégico do objetivo de adotar gestão estratégica, pautada por metas de desempenho, resultados e alta capacidade de resposta. A participação no Prêmio ANTP de Qualidade nos permite ter um valioso instrumento de avaliação”.

No âmbito do município de Belo Horizonte, a BHTrans é responsável pelo gerenciamento do sistema de transporte coletivo por ônibus, sistemas de táxi, transporte escolar, transporte suplementar, do trânsito e sistema viário, incluindo a implantação e manutenção da sinalização estatigráfica e semafórica, além da operação do Estacionamento Rotativo. Também é responsável pela definição e implementação de programas de educação para o trânsito e lidera o planejamento da Mobilidade Urbana Sustentável e sua inserção no planejamento urbano municipal. “A empresa vem passando por mudanças importantes, desde o início da atual administração, em 2009, buscando uma ação mais objetiva e de resultados concretos”, concluiu o dirigente.

“A qualidade já está no DNA da Trensurb”

Ao comentar a participação no 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade – 2007/2009, o presidente da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – Trensurb, Marco Arildo Prates da Cunha, não apenas garantiu a presença dessa companhia no próximo ciclo como esbanjou confiança quanto aos resultados dessa participação: “O Prêmio da ANTP, nós vamos continuar perseguindo. Eu acho que na próxima edição não apenas seremos finalistas como vamos ganhar o prêmio”, disse.

Ele acrescentou que melhorar constantemente é um dos fatores que traz orgulho para a empresa. “Quando assumimos a gestão, lá em 2004, a empresa pagava com recursos próprios apenas 30% de seu custo, e em 2009, pagou igualmente, com recursos próprios, 55% do seu custo, mantendo uma tarifa de R\$ 1,70. Então, houve uma melhoria; somos hoje uma empresa muito mais eficiente. E eu não tenho nenhuma dúvida de que participar do Prêmio de Qualidade da nossa ANTP foi fundamental para que a gente pudesse atingir essas marcas e que vamos melhorar ainda. E melhoria contínua é que vai nos permitir ganhar o Prêmio da ANTP de Qualidade”.

Marco Arildo assinala que uma empresa com a estrutura da Trensurb necessariamente deve ter planejamento estratégico e conhecer os seus processos, analisá-los constantemente, fazendo com que se estabeleça uma cultura de melhoria contínua. “E aí nós temos que abraçar a qualidade”

Ele prossegue: “Quando aderimos ao Prêmio ANTP de Qualidade foi com a perspectiva de melhorar os processos internos da empresa – não foi somente pensando em ganhar o prêmio, mas, é lógico, ficaríamos muito felizes se tivéssemos ganhado. Foi um processo que envolveu toda a empresa: os trabalhadores participaram, a direção participou e se criou uma dinâmica importante para nós. Hoje, nas oficinas, implantamos o 5S, o ambiente de trabalho, e a partir da vontade do trabalhador, a estratégia da empresa está sendo melhorada pelos próprios trabalhadores”.

Por fim, o dirigente garantiu que os princípios da qualidade já foram assimilados pela equipe da Trensurb. “Isso é uma coisa que entrou para o nosso DNA. A qualidade entrou para o nosso DNA. Não fazemos nada sem olhar para os indicadores. Temos o sistema de gestão estratégico, controlamos todos os processos”, concluiu

Auto Viação Chapecó, uma organização com mais de 40 anos e muitas conquistas no campo da qualidade

João Scoppel, diretor da Auto Viação Chapecó, fala sobre o significado de a empresa ter obtido a condição de finalista no 7º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade – 2007/2009. “A motivação da empresa em participar do prêmio da ANTP é buscar melhorias constantes no sistema de gestão, visto que participar da premiação envolve alguns fatores principais: os colaboradores da empresa atuarem na preparação do relatório, pois esse preparo envolve a revisão de procedimentos e planos de ações de várias atividades; a premiação envolve uma visita de examinadores, que gera um relatório de reavaliação do sistema de gestão, e externamente, participar da premiação destaca a empresa na comunidade”.

Segundo o dirigente, a participação é bastante positiva, pois mostra a Auto Viação Chapecó interessada em promover melhorias internas, com os colaboradores, e externas, com a comunidade e com os fornecedores. “A participação no Prêmio ANTP de Qualidade também destaca a importância e a confiança da empresa, abrindo as suas informações – na troca de referenciais comparativos – para outras empresas”.

A Auto Viação foi fundada em 9 de outubro de

1967 e já no início da década de 70 promoveu a implantação dos programas de manutenção preventiva dos ônibus e controles gerais na empresa. Em 1989, houve incremento no setor de treinamento para novos colaboradores, o início do programa de renovação da frota para reduzir a média de idade dos ônibus, e a empresa começou a ser informatizada. Em 1992, teve início a Gestão pela Qualidade, e em 1997 recebeu o certificado de ISO 9002, sendo a primeira em Santa Catarina e a terceira no Brasil, no segmento de transporte coletivo urbano, a conquistar a certificação.

Em março de 2004 a Auto Viação Chapecó reiniciou o trabalho na área da qualidade visando à adequação às normas da NBR ISO 9001:2000, mas sem buscar a certificação. Em 2006, participou da premiação da revista Exame, “As 150 melhores empresas para trabalhar”, e também da premiação promovida pela NTU de “Profissional Modelo 2006”, recebendo certificados de participação dos mesmos. Em 2007, foi vencedora do prêmio ANTP de Qualidade. Em 2008 recebeu o prêmio do MCE – Movimento Catarinense de Excelência, nível I, Compromisso com a Excelência. Em 2009, foi finalista do Prêmio ANTP de Qualidade.

Na Rodoviária Metropolitana, profissionais envolvidos na busca contínua por melhores resultados

“Atribuo esta conquista ao empenho e ao envolvimento dos nossos profissionais na busca contínua por melhores resultados e ao compromisso que a empresa tem com a excelência em gestão e nos serviços, um de nossos principais valores”, disse Niede Rossiter Chaves, dirigente da Rodoviária Metropolitana – organização atuante na cidade de São Lourenço da Mata, Camaragibe e Recife – ao comentar o fato de sua organização ter alcançado a condição de finalista do Prêmio ANTP de Qualidade em seu 7º Ciclo – 2007/2009. Ela assinala que o slogan da Rodoviária Metropolitana reflete o modelo de gestão: “Pessoas e ideias fazem a nossa empresa”.

Niede frisa que se tornar finalista significa muito para a Rodoviária Metropolitana. “É a prova de que estamos no caminho certo. Significa que temos práticas consolidadas com foco na sustentabilidade da empresa”, asseverou. Ela também comentou os impactos da conquista. “Internamente, reforça o sentimento de pertinência que nossos profissionais têm com a empresa, o orgulho de fazer parte

de uma organização reconhecida nacionalmente. Externamente, há um ganho expressivo no que tange à nossa marca e ao nosso sistema de transporte. Além de enaltecermos a nossa cidade, nosso cliente passa a nos ver de modo diferente. Costumamos dizer que toda grande conquista traz consigo grandes responsabilidades. Hoje, o desafio é ainda maior”.

A Rodoviária Metropolitana foi fundada em 1982 e atua nos municípios de São Lourenço da Mata, Camaragibe e na cidade do Recife, e possui mais de 900 profissionais. “E já é bicampeã no Prêmio ANTP de Qualidade, com as conquistas obtidas nos anos de 1997 e 1999”, diz Niede. Em 2001, a empresa recebeu o certificado de melhoria contínua. É certificada na ISO 9001 e foi a primeira empresa de transporte do Norte/Nordeste a receber a certificação da ISO 14001. Ao concluir, a dirigente afirmou: “Gostaríamos de parabenizar a ANTP pela iniciativa de valorizar e disseminar as boas práticas do setor, contribuindo para a melhoria da imagem do transporte”.

Lançado em Curitiba o 8º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade



O lançamento do 8º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade – 2009/2011 fez parte da programação do 17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, ocorrido em Curitiba, entre o final de setembro e o início de outubro de 2009 – evento que teve 1.589 congressistas inscritos, a maior participação já registrada entre todos os congressos realizados pela ANTP. O lançamento aconteceu em uma rápida solenidade em 1º de outubro de 2009, no Buffet Nova Curitiba, na capital paranaense, antecedendo ao jantar oficial do 17º Congresso.

“O Prêmio foi criado em 1995; vamos completar 15 anos, ainda somos jovens, estamos crescendo e buscando, juntos, adotar métodos de gestão, indicadores de desempenho; o melhor, a excelência”, disse a coordenadora do Prêmio, Denise de Moura Cadete Gazzinelli Cruz, em seu depoimento, ao lado do presidente da ANTP, Ailton Brasiliense Pires, e de representantes das organizações patrocinadoras e apoiadoras institucionais do 8º Ciclo.

Denise assinalou que neste biênio a intenção é continuar com o foco na ampliação da adesão ao programa de qualidade e produtividade que dá base ao Prêmio. “Continuaremos a estimular as organizações a realizarem uma autoavaliação, que consiste na comparação das práticas de gestão e dos resultados da organização com os critérios do Prêmio, e na consequente implantação de ações de melhoria. A candidatura ao Prêmio pode ser uma consequência desse trabalho”.

A coordenadora sublinhou ainda que será retomada no 8º Ciclo “a jornada pelo País”, que caracterizou o 7º Ciclo do Prêmio, correspondente ao período 2007/2009. “Realizaremos workshops de mobilização das lideranças das organizações, oferecendo cursos de capacitação para a realização do procedimento de autoavaliação nas empresas, e cursos para a formação da banca examinadora do prêmio”, disse, acrescentando: “Venha e compartilhe com outras organizações brasileiras os métodos de gestão responsáveis por seu sucesso e participe deste movimento de melhoria do setor de transporte público e trânsito, capitaneado pelo Prêmio ANTP de Qualidade”.

De acordo com Denise Cadete, neste 8º Ciclo, a coordenação do prêmio continuará contando com o trabalho voluntário de toda a gerência executiva e da banca examinadora. “Nosso muito obrigado a esses profissionais que acreditam em nosso programa”, disse ela, antes de agradecer também aos



*Denise Cadete,
coordenadora
do Prêmio ANTP
de Qualidade*

“O Prêmio foi criado em 1995; vamos completar 15 anos, ainda somos jovens, estamos crescendo e buscando, juntos, adotar métodos de gestão, indicadores de desempenho; o melhor, a excelência”

*Denise Cadete,
coordenadora
do Prêmio ANTP
de Qualidade*

patrocinadores das ações no próximo período, cujos nomes foram citados: Volkswagen, Shell, Michelin, W Plex, Dataprom e Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), órgão do Ministério das Cidades. “A confiança dessas organizações no programa e em nosso trabalho e também o aporte financeiro advindo do patrocínio permite viabilizar a continuidade do Prêmio ANTP de Qualidade”.

No final da cerimônia, a coordenadora convidou representantes das organizações a firmarem os documentos de formalização de parcerias de apoio institucional com o Prêmio ANTP de Qualidade: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Movimento Brasil Competitivo (MBC). “Juntos, passaremos a compartilhar a responsabilidade de fortalecer o programa, por meio da divulgação e mobilização do setor, bem como por traçar as diretrizes e acompanhar a execução do plano de ação geral do 8º Ciclo”.

No informativo patrocinadores contam porque seguem apoiando firmemente o Prêmio ANTP de Qualidade

Em edições dedicadas a apresentar o 7º Ciclo - 2007/2009 e a contar o lançamento do 8º Ciclo - 2009/2011, o Informativo do Prêmio ANTP de Qualidade destacou a opinião de patrocinadores.



SHELL - Fernando Sumnienski, gerente de Vendas Combustíveis, Região Sul, da Shell Brasil, assinalou que a Shell está no Brasil há 96 anos, garantindo aos consumidores do País investimentos em novas tecnologias e produtos de qualidade. Informou que a empresa possui aproximadamente 2,7 mil postos na rede de varejo, e em 2008 atendeu em torno de 1.450 clientes no segmento Comercial. “Neste cenário, em busca da constante qualidade nos serviços e produtos ofertados, é que a Shell mantém sua parceria com o Prêmio ANTP de Qualidade. Juntos, esperamos alcançar objetivos comuns no que tange à qualidade do transporte público brasileiro desde a sua operação e manutenção com emissões cada vez menores de CO2, conciliada com a redução no consumo de combustíveis com o uso de produtos diferenciados, a exemplo do novo Shell Fórmula Diesel”, declarou.



Caminhões
Ônibus

VOLKSWAGEN - Com uma capacidade de produção estimada em 80 mil unidades ao ano em dois turnos de trabalho, a MAN Latin America é a maior fabricante de caminhões da América do Sul e a segunda colocada em chassis de ônibus. Os produtos da MAN são montados na fábrica instalada em Resende-RJ, que é ainda um Centro de Engenharia. “Para a montadora, a experiência em participar e apoiar o Prêmio ANTP de Qualidade é extremamente agregadora, já que o evento reúne os principais órgãos do transporte público de passageiros do País, além de ser o mais importante palco de discussões do setor”, assinalou Roberto Pavan, supervisor de Marketing do Produto Ônibus, da Volkswagen.



WPLEX - A WPLEX é uma empresa brasileira que fornece soluções inovadoras de TI para a gestão de frotas, através de softwares de programação horária, monitoramento de frotas via GPS e informação automatizada ao passageiro. Os sistemas WPLEX impactam diretamente o principal processo da empresa - a operação das linhas de ônibus -, proporcionando pleno domínio e previsibilidade dos resultados. Patrocinando o Prêmio, a WPLEX a melhoria da gestão do transporte público no Brasil, afirmou Wan Yu Chih, diretor da WPLEX.



DATAPROM - A DATAPROM tem orgulho em patrocinar o 8º Prêmio ANTP de Qualidade. Sabemos que integrar as pessoas e as cidades através da tecnologia é nossa grande missão. Norteada por esse princípio, a Dataprom vem, desde sua fundação, desenvolvendo e implementando avançadas tecnologias para otimização de processos com o perfeito gerenciamento dos recursos disponíveis, sempre contribuindo com soluções para o desenvolvimento sustentável das cidades e a plena integração com o ser humano, agindo com seriedade, solidez, e agregando valores. A declaração é de Alexei Rodrigues, diretor Comercial da Dataprom.



MICHELIN - O Prêmio ANTP de Qualidade é um importante incentivo para que as empresas busquem aprimorar a qualidade dos seus serviços e o treinamento de seus profissionais. O objetivo deste prêmio vem sendo reafirmar a missão da Michelin de contribuir de maneira sustentável para a mobilidade das pessoas e dos bens. Este prêmio representa o reconhecimento do trabalho das empresas em busca da qualidade dos serviços oferecidos para a sociedade, afirmou Maria Luiza Carvalho, diretora de Marketing América do Sul, Michelin.



DENATRAN - “O Prêmio ANTP de Qualidade é um estimulador da realização de uma gestão mais eficiente por parte de empresas e órgãos. Para nós, participar desta iniciativa é contribuir para o desenvolvimento do País”, disse Alfredo Peres da Silva, diretor-geral do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), órgão máximo executivo de trânsito no País. O Denatran tem a função de auxiliar os demais órgãos na execução de atividades que visem à melhoria do trânsito no País.

ABRATI, ANTT e NTU assinaram um termo de apoio institucional do prêmio

Com o objetivo de fortalecer o Prêmio ANTP de Qualidade na divulgação e mobilização do setor de transporte e trânsito, bem como traçar as diretrizes e acompanhar a execução do Plano de Ação do ciclo, na solenidade de premiação, assinaram o termo de compromisso de apoio ao Prêmio ANTP de Qualidade a ABRATI – Associação Brasileira de Transporte Terrestre de Passageiros, ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres e NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos.

De acordo com Paulo Porto Lima, diretor da ABRATI, a associação congrega 230 empresas rodoviárias no País, sejam intermunicipais, interestaduais ou internacionais. “Apoiamos institucionalmente o Prêmio desde o 1º ciclo, que é um estímulo para os empresários nacionais desenvolverem ferramentas de gestão e aperfeiçoarem a qualidade de suas empresas”, disse. Para a ABRATI esse apoio institucional mostra aos governos e às entidades governamentais que no transporte público de passageiros no Brasil se cuida da evolução e dos processos de gestão e tecnologia.

A concessão de ferrovias, rodovias e transporte ferroviário, associada à exploração da infraestrutura, à permissão do transporte coletivo regular de passageiros pelos meios rodoviário e ferroviário não associados à exploração da infraestrutura, e à autorização de transporte de passageiros por empresa de turismo e sob regime de fretamento, transporte internacional de cargas, transporte multimodal e terminais são as competências da

ANTT, que tem em sua direção Bernardo Figueiredo.

Segundo o presidente da NTU, Otavio Vieira da Cunha Filho, a associação tem como missão congregar, defender e assessorar empresas de transporte urbano e metropolitano, buscando o desenvolvimento setorial. “Atuamos na representação das empresas de transporte coletivo urbano e metropolitano perante os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário federais e as entidades nacionais do setor, promovendo a integração e a troca de experiência entre empresas, sindicatos, associações e federações, buscando a unidade e o fortalecimento do setor.

Erik Camarano, diretor presidente do Movimento Brasil Competitivo (MBC), assinala: “Transformar ideias criativas em ações práticas que levem à melhoria do padrão de vida da população brasileira e à criação de um ambiente favorável ao desenvolvimento sustentável do País é um dos pilares do Movimento Brasil Competitivo”. Ele parabeniza a ANTP, que considera “a pioneira em iniciativas de incentivo à excelência e que desde 1995 tem alavancado o Prêmio ANTP de Qualidade”. O dirigente conclui, afirmando: “A busca pela competitividade no setor de transportes e na gestão empresarial como um todo é fundamental para estimular o empreendedorismo e a formação de uma próxima geração de inovadores no Brasil. Para o MBC, a iniciativa é parte de um grande movimento rumo ao compromisso com o País e com os cidadãos brasileiros”.

Definido o cronograma do 8º Ciclo do Prêmio

A data limite para a candidatura ao 8º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade é 31 de março de 2011. De abril a junho, a Banca Examinadora do Prêmio analisa os relatórios das candidatas, e em julho será feita a seleção para as visitas, que acontecerão em agosto. Os resultados das vencedoras serão divulgados em setembro de 2011 e os prêmios serão entregues durante o 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, na cidade do Rio de Janeiro. Aderir ou se candidatar a esse prêmio é uma excelente oportunidade para compartilhar experiências, adquirir conhecimento e conseguir meios para fortalecer as instituições. Inclua sua empresa ou órgão gestor no conjunto de empresas que buscam a Excelência. Bem-vindo ao 8º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade.

Está aberta a temporada de adesões ao Prêmio ANTP de Qualidade

Iniciou a temporada para as adesões ao prêmio ANTP de Qualidade. A ANTP estimula as organizações que utilizarem os Critérios do Prêmio ANTP de Qualidade a aderirem formalmente ao Programa, de modo a se beneficiarem das ações de apoio desenvolvidas pela Associação.

A adesão ao Programa consiste, essencialmente, no estabelecimento de um compromisso formal de melhoria com base nos Critérios do Prêmio. A adesão não implica a obrigatoriedade de a organização interessada se candidatar ao Prêmio. A formalização da adesão se dá através de um Termo de Adesão, firmado conjuntamente pela direção da organização e pela ANTP.

Por meio desse documento, a organização se compromete a capacitar sua força de trabalho para

o uso dos Critérios do Prêmio e a realizar uma autoavaliação com base nesses critérios. Além disso, se compromete a desenvolver e implementar um programa de melhoria, com foco em todas as partes interessadas, mantendo a ANTP informada por meio do Informativo de Progresso, disponibilizado para este fim no portal da ANTP (www.antp.org.br).

Por seu turno, a ANTP se compromete a fornecer duas vagas gratuitas para cada organização em Cursos de Capacitação de Avaliadores Internos, a manter a organização informada sobre etapas e eventos do programa, permitir a utilização do Selo de Adesão, propiciar espaços para divulgação dos avanços conseguidos pela organização. O Termo de Adesão tem validade por um ciclo e não obriga a organização a se candidatar ao prêmio.

FRESP

Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo

24 a 26 | SETEMBRO | 2010
BOURBON SPA RESORT | ATIBAIA | SP

Em setembro, os mais importantes temas do Fretamento e Turismo estarão em evidência.

Durante os dias 24, 25 e 26 de setembro a FRESP – Federação das Empresas de Fretamento do Estado de São Paulo – realizará o seu 11º Encontro de Empresas de Fretamento e Turismo, no Bourbon Spa Resort de Atibaia – um local tranquilo, com muito ar puro e excelente infraestrutura – ideal para por em pauta os importantes temas de interesse do setor que certamente trarão propostas significativas para o fortalecimento da categoria e do seu negócio.



ATIBAIA | SP

PARTICIPAR DESTA EVENTO É O COMEÇO DE UM GRANDE NEGÓCIO.

11º Encontro de Empresas de Fretamento e Turismo: Uma excelente oportunidade de estreitar relacionamentos com empresas de Fretamento e Turismo, aproveitando-se do clima e do ambiente descontraído.

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

REALIZAÇÃO:

ORGANIZAÇÃO: APOIO EDITORIAL:



A NeoBand mudou para melhor



neoband
graf



Livros • Revistas • Folhetos • Malas diretas



neoband
sinal



Banners • Frotas • Cenários • Backdrops



neoband
pdv



Mostruários • Vitrines • Totens • Balcões



Fontes Mistas
Grupo de produto proveniente de florestas bem manejadas e fontes controladas.

Cert no. BV-COC-867255
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

 **neoband**

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

CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO	SPRINTER VAN COM AR		
MODELO/CARROCERIA	Mercedes-Benz		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	4.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	824,98	0,2062	17,5
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	986,78	0,2467	20,9
LICENCIAMENTO	242,93	0,0607	5,1
SEGUROS	938,60	0,2347	19,9
SALÁRIO DE MOTORISTA			
SUBTOTAL CF	2.993,29	0,7483	63,4
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	528,00	0,1320	11,2
PNEUS	180,40	0,0451	3,8
COMBUSTÍVEL	850,40	0,2126	18,0
LUBRICANTE DE MOTOR	7,20	0,0018	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	2,00	0,0005	0,0
LAVAGEM	160,00	0,0400	3,4
SUBTOTAL CV	1.728,00	0,4320	36,6
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.721,29	1,1803	100,0

VEÍCULO	VOLARE V6		
MODELO/CARROCERIA	Escolar		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	3.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	719,13	0,2397	18,1
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	967,73	0,3226	24,4
LICENCIAMENTO	240,71	0,0802	6,1
SEGUROS	346,23	0,1154	8,7
SALÁRIO DE MOTORISTA	0,00	0,0000	0,0
SUBTOTAL CF	2.273,80	0,7579	57,3
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	398,40	0,1328	10,0
PNEUS	267,90	0,0893	6,7
COMBUSTÍVEL	819,90	0,2733	20,7
LUBRICANTE DE MOTOR	7,50	0,0025	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	1,50	0,0005	0,0
LAVAGEM	201,00	0,0670	5,1
SUBTOTAL CV	1.696,20	0,5654	42,7
CUSTO TOTAL NO MÊS	3.970,00	1,3233	100,0

VEÍCULO	MICRO-ÔNIBUS COM AR		
MODELO/CARROCERIA	VW 9.150 - Comil Pia		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	4.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	993,79	0,2484	12,8
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.326,33	0,3316	17,1
LICENCIAMENTO	297,73	0,0744	3,8
SEGUROS	474,53	0,1186	6,1
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.008,77	0,5022	25,9
SUBTOTAL CF	5.101,15	1,2753	65,8
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	846,80	0,2117	10,9
PNEUS	234,40	0,0586	3,0
COMBUSTÍVEL	1.275,20	0,3188	16,4
LUBRICANTE DE MOTOR	17,60	0,0044	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	10,80	0,0027	0,1
LAVAGEM	268,00	0,0670	3,5
SUBTOTAL CV	2.652,80	0,6632	34,2
CUSTO TOTAL NO MÊS	7.753,95	1,9385	100

VEÍCULO	ÔNIBUS FRETAMENTO		
MODELO/CARROCERIA	OF-1418 - Marcopolo Ideale		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	5.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	1.258,58	0,2517	10,4
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.701,66	0,3403	14,0
LICENCIAMENTO	357,41	0,0715	2,9
SEGUROS	608,81	0,1218	5,0
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.428,15	0,4856	20,0
SUBTOTAL CF	6.354,61	1,2709	52,3
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1.303,00	0,2606	10,7
PNEUS	574,50	0,1149	4,7
COMBUSTÍVEL	3.542,50	0,7085	29,1
LUBRICANTE DE MOTOR	33,50	0,0067	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	13,50	0,0027	0,1
LAVAGEM	335,00	0,0670	2,8
SUBTOTAL CV	5.802,00	1,1604	47,7
CUSTO TOTAL NO MÊS	12.156,61	2,4313	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS RODOVIÁRIO		
MODELO/CARROCERIA	K 380 6x2 - Marcopolo Paradiso 1550		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	10.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	3.010,01	0,3010	11,4
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	4.008,54	0,4009	15,1
LICENCIAMENTO	724,23	0,0724	2,7
SEGUROS	1.274,80	0,1275	4,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.428,15	0,2428	9,2
SUBTOTAL CF	11.445,73	1,1446	43,3
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	5.839,00	0,5839	22,1
PNEUS	770,00	0,0770	2,9
COMBUSTÍVEL	7.652,00	0,7652	28,9
LUBRICANTE DE MOTOR	67,00	0,0067	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	20,00	0,0020	0,1
LAVAGEM	670,00	0,0670	2,5
SUBTOTAL CV	15.018,00	1,5018	56,7
CUSTO TOTAL NO MÊS	26.463,73	2,6464	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS URBANO		
MODELO/CARROCERIA	OF-1418/52 - Marcopolo Torino		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	5.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	1.705,51	0,3411	11,1
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.861,01	0,3722	12,1
LICENCIAMENTO	379,39	0,0759	2,5
SEGUROS	804,54	0,1609	5,3
SALÁRIO DE MOTORISTA	4.355,66	0,8711	28,4
SUBTOTAL CF	9.106,11	1,8212	34,4
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1.400,50	0,2801	9,1
PNEUS	609,50	0,1219	4,0
COMBUSTÍVEL	3.826,00	0,7652	25,0
LUBRICANTE DE MOTOR	33,50	0,0067	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	10,00	0,0020	0,1
LAVAGEM	335,00	0,0670	2,2
SUBTOTAL CV	6.214,50	1,2429	23,5
CUSTO TOTAL NO MÊS	15.320,61	3,0641	115,8

Mobilidade Inteligente

10, 11 e 12 de novembro de 2010
Marina da Glória, Rio de Janeiro

O mais importante
evento do setor.

Reserve já o seu espaço!

(11) 5096 8104 / fetransrio2010@otmeditora.com.br



Apoio Editorial:



Apoio Institucional: Abrati - ANTP - Anttur - CNT - Sest/Senat - Fabus - NTU - Simefre

14° Etransport

Congresso sobre Transportes de Passageiros

8ª FetransRio

Feira Rio Transportes



14° Etransport

Novembro • 2010



FETRANSPOR

Reitur aposta em novidades

Empresa carioca planeja crescer 30% nos próximos dois anos; para isso, investe na renovação da frota e em novo projeto visual

A Reitur Turismo, empresa de fretamento e turismo do grupo Real Auto Ônibus, comemora 30 anos de atuação no mercado com a aquisição de dez novos veículos fabricados pela Marcopolo, além da criação de um novo layout que será implementado em toda frota no próximo semestre. Os ônibus receberam pintura nas cores vinho e dourado, além do novo logotipo, mais moderno. Sediada no Rio de Janeiro, a Reitur possui 52 veículos, entre ônibus executivos de 46 lugares, microônibus de 30 lugares, urbanos com capacidade para 50 passageiros e Mercedes Sprinter de 15 lugares.

De acordo com Joaquim Costa, diretor da Reitur Turismo, não foi apenas a data comemorativa que levou a empresa a mudar totalmente o layout de seus ônibus. "Decidimos criar uma concepção visual nova de acordo com os eventos esportivos que vão acontecer na cidade nos próximos anos, a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas, em 2016", informa.

A Reitur quer estar pronta para aproveitar as oportunidades que deverão surgir com a realização desses grandes eventos. "Nos próximos dois anos, nossas principais metas são aumentar o faturamento em 30% e preparar a empresa para os novos cenários do Rio de Janeiro, com a Copa do Mundo e as Olimpíadas, atendendo às expectativas dos clientes que vão surgir", diz Costa.

PERSPECTIVAS – O turismo receptivo vive um período promissor, de acordo com Costa, já influenciado pelos futuros eventos que projetam uma imagem positiva do Rio de Janeiro, como uma cidade com potencial para sediar acontecimentos de



A Reitur concentra 65% de sua atuação no segmento de turismo receptivo

grande porte. "A cidade já vive uma nova situação, o que trouxe um aumento de 15% no volume das atividades de turismo receptivo, em relação ao mesmo período de 2009. A tendência é crescer mais", diz.

A Reitur, que concentra 65% de sua atuação no segmento de turismo receptivo, atua em todo Brasil, mas foca as atividades ligadas ao turismo no estado do Rio de Janeiro. A empresa transporta cerca de 100 mil pessoas por mês e os seus clientes são empresas dos mais variados setores, condomínios, além de agências e operadoras de turismo.

NOVA FROTA — Com metas de crescimento bem definidas para os próximos dois anos, a Reitur pretende ampliar a sua frota em mais 20 veículos, até 2014. Os veículos recém-adquiridos da Marcopolo (modelo Geração 7) possuem chassis Scania da série K, equipados com motores a diesel de seis cilindros, com 310 Hp (K310) e 380 Hp (K380), controle de emissão de partículas e limitador de velocidade. Os ônibus têm

design e aerodinâmica diferenciados, proporcionando mais segurança e acessibilidade. Com maior visão panorâmica para os passageiros, os novos veículos possuem interior mais amplo, parede de separação no formato curvo com porta de correr e maior abertura, o que permite mais conforto aos passageiros e motoristas.

Os novos veículos contam também com tecnologias que permitem melhor gestão da frota e um controle maior sobre as viagens. Todos estão equipados com computador de bordo, que armazena e disponibiliza dados sobre a viagem (distância, velocidade, consumo médio e total e tempos de operação), indicadores de manutenções futuras, dados instantâneos (consumo, pressão do óleo, tensão de bateria), mensagens de alerta e display de carga sobre eixos.

O grupo Real Auto Ônibus começou a operar em 1953. Hoje, com frota composta por 502 veículos, atua principalmente nas regiões do centro do Rio de Janeiro, Barra da Tijuca, zona sul e aeroportos.

Voith Turbo projeta expansão

Após aumentar as vendas de transmissões automáticas para as empresas de ônibus do sistema Transantiago, no Chile, empresa tem como alvo outras regiões da América do Sul

A divisão automotiva da Voith Turbo prevê ampliar a participação na América do Sul com a comercialização de transmissões automáticas. Nesta região a empresa acaba de consolidar a sua liderança com o aumento das vendas para as empresas de ônibus que operam o projeto Transantiago, sistema de transporte público integrado da região metropolitana da capital do Chile. A estimativa da empresa é que até julho de 2010 sejam vendidas 1.200 transmissões DIWA 3E para as empresas que operam no sistema BRT (Bus Rapid Transit) de Santiago.

No Brasil a Voith Turbo é uma das maiores fornecedoras de transmissões automáticas para o sistema BRT, com grande participação nas regiões Sul e Sudeste, segundo Rogério Pires, gerente da divisão automotiva da empresa.

No mercado brasileiro as transmissões fabricadas pela Voith Turbo equipam ônibus padrões, articulados e biarticulados. Em 2009 a empresa forneceu cerca de 1.500 unidades para os ônibus produzidos no País. Além dos ônibus padrão O500U da Mercedes-Benz, as transmissões automáticas DIWA 5 da marca equipam também os veículos da Volvo. Para a montadora sueca a Voith já entregou 90 unidades do modelo.

Segundo Pires, no mercado sul-americano a Voith tem mais de 50% de participação com a venda de transmissões automáticas para o sistema BRT de transporte. No Chile, considerando o mais recente negócio, os equipamentos da Voith respondem por 90%. "O Chile é um dos mais expressivos mercados da América Latina e Santiago é uma das maiores cidades da região, onde o tema transporte público tem



sempre um papel muito importante na qualidade de vida e produtividade de seus habitantes", comenta o gerente. Para São Paulo, Bogotá (Colômbia) e grandes cidades sul-americanas as vendas de transmissões automáticas da Voith já ultrapassaram 1 mil unidades.

FUNCIONAMENTO – As transmissões automáticas da Voith Turbo possuem um sistema de comando eletro-hidráulico, que aumenta a qualidade das trocas de marcha, tornando esse ato quase imperceptível, mesmo nas condições mais extremas de operação. O grande diferencial do produto, segundo Pires, é o serviço que a companhia oferece ao mercado, chamado de DIWA Excellence, "com atendimento pós-vendas e assistência técnica 24 horas, o que minimiza o tempo em que os veículos ficariam indisponíveis por qualquer tipo de problema".

Além das transmissões automáticas, a Voith Turbo fornece para a região freios auxiliares (retarders), amortecedores de

vibração e sistemas de trambulação a cabos. "Todos os países da América do Sul têm papel fundamental nas nossas projeções, já que são países em pleno desenvolvimento econômico e a população está concentrada nas grandes cidades, onde existe a necessidade de um transporte público efetivo", afirma Pires.

PERFIL – A Voith Turbo é uma divisão do Grupo Voith, que desenvolve e fornece tecnologia de ponta em componentes, sistemas e serviços relacionados a acionamentos. A empresa que tem atuação global nas áreas industrial, automotiva, ferroviária e naval emprega mundialmente mais de 5.300 funcionários.

No Brasil a história da empresa teve início em 1964, com a Fundação da Voith S.A. Máquinas e Equipamentos, primeira unidade de produção do grupo instalada no continente americano. Hoje, as divisões Voith Paper, Voith Hidro, Voith Turbo e Voith Industrial Service estão localizadas em São Paulo. A Voith do Brasil investe anualmente cerca de R\$ 15 milhões em desenvolvimento tecnológico.

Fretamento: alternativa de transporte coletivo

Regina Rocha

O serviço de transporte coletivo por fretamento teve início no período de industrialização, na década de 1950, em São Bernardo do Campo, no ABC paulista, diante da falta de oferta adequada de transporte público para as regiões industriais. O objetivo era transportar os funcionários das grandes empresas que se instalavam na região e que operavam em período diferenciado, como o noturno ou quando o serviço de transporte público não alcançava essas regiões.

Já naquela época, nos finais de semana os ônibus atendiam uma demanda para viagens a destinos turísticos tradicionais como Aparecida do Norte e Santos. Com o passar do tempo a demanda foi crescendo, os veículos aprimorados, as estradas ampliadas, as empresas se especializaram e, assim, garantiram aos passageiros um serviço de qualidade e segurança, como se vê hoje em dia.

Por ser coletivo, o serviço de fretamento é atividade de interesse público e altamente regulamentado pela União, estados e municípios, e como tal deve ser incentivado, pois é um forte aliado para a melhoria do transporte público. Com mais de 50 anos de existência, o transporte coletivo por fretamento é uma atividade profissional, que não requer nenhum investimento público, ao contrário de outros modais públicos que demandam enormes investimentos e tempo, duas coisas que os contribuintes esperam não ver desperdiçadas no Brasil.

A modalidade está sujeita à regulação e à fiscalização do poder público, nos termos do artigo 119 da Constituição do Estado, em harmonia, como não poderia deixar de ser, com o preceito do artigo 175 "caput" da Constituição Federal. Sua legalização passa ainda pelos órgãos com-

petentes: ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres (interestadual e internacional), Artesp – Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (intermunicipal), EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (metropolitano), e Ministério do Turismo (para qualquer deslocamento que também tenha o cunho turístico).

Hoje, no Estado de São Paulo existem 15 mil veículos de fretamento e a atividade gera 30 mil empregos diretos e 60 mil indiretos. O setor movimentou em 2009 cerca de R\$ 2,82 bilhões. Para organizar o segmento, já na década de 1980, foi fundado o primeiro Sindicato de Fretamento do Estado de São Paulo, o Sinfret, em 1985. Depois outros sindicatos surgiram até que, em 1994 foi criada a Fresp – Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo. Hoje a entidade congrega sete sindicatos que atendem as regiões do ABC, Sorocaba, Campinas, Ribeirão Preto, Baixada Santista, Vale do Paraíba e São Paulo.

O grande diferencial da modalidade de transporte por fretamento é operar ininterruptamente e em locais de difícil acesso, por isso é capaz de atender a empresas que operam em diferentes regiões e horários, como o noturno, quando o transporte público não funciona. O serviço é ideal para atender a empresas de diversos setores, como hospitais, turismo, indústrias, faculdades, órgãos de setores públicos, disponibilizando o serviço 24 horas por dia para atender as necessidades do cliente. Isso permite a realização das atividades da organização sem depender do transporte público ou individual, com a agilidade e flexibilidade que a economia moderna exige. Também fomenta o turismo regional,

garantindo o conforto do turista que viaja de ônibus e às regiões interioranas, o que incentiva a economia local.

Hoje, acima de 50% das empresas com mais de 100 funcionários utilizam esse serviço de transporte rotineiramente. Já o transporte eventual é utilizado principalmente para o setor de eventos e turismo, transportando grupos de visitantes que viajam a passeio ou a negócios.

O transporte coletivo privado também auxilia na redução da poluição atmosférica, pois diminui o número de carros nas ruas. De fato, pesquisa realizada pelo Instituto LPM – Levantamentos e Pesquisas de Marketing mostra que um ônibus de fretamento retira até 19 carros de circulação, já que 78% dos usuários desse tipo de transporte possuem automóvel e 87% são portadores de carteira de habilitação.

Os ônibus de fretamento são uma alternativa limpa, menos poluente, com mais conforto e qualidade de vida para o passageiro e contribui para a fluidez no trânsito, a pontualidade e outros benefícios.

Estabelecer e manter a qualidade do serviço de fretamento aos seus usuários é uma das políticas das empresas desta modalidade de transporte. Além disso, utilizar o serviço de fretamento para os variados deslocamentos cotidianos ajuda a melhorar a mobilidade dos centros urbanos, tema de preocupação dos dirigentes públicos, das organizações privadas e também da população. Sem mobilidade não há qualidade de vida e a economia pode ficar estagnada.

Regina Rocha é advogada, bacharel em turismo e diretora executiva da Fresp – Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo.

O MAIS TRADICIONAL
PRÊMIO DO SETOR
JÁ TEM DATA MARCADA.

Dia 30 de Novembro de 2010



Maiores & Melhores

DO TRANSPORTE E LOGÍSTICA | Edição 2010

Ganhar prêmios, ser reconhecido pelo mercado é sempre bom. Quando este reconhecimento vem acompanhado da credibilidade e da tradição de Maiores&Melhores, o prêmio ganha outra dimensão. Criado há 23 anos, o evento tornou-se uma referência por premiar resultados e eficiência, ganhando respeito de empresas de todo os modais de transportes, de operadores logísticos, da indústria e comércio exterior.

Maiores & Melhores do Transporte & Logística também presta uma homenagem aos empresários que ao longo de décadas deram suas contribuições para o fortalecimento do setor.

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

REALIZAÇÃO:





Respeite os sinais de trânsito.

Mercedes-Benz

Ônibus Mercedes-Benz. Retorno garantido.



A Mercedes-Benz tem a linha de chassis urbanos mais completa para sua cidade. São ônibus mini, micro, midbus e urbanos. Todos com o melhor custo-benefício, porque proporcionam maior rentabilidade, economia de combustível e um alto valor de revenda. Além de ser reconhecida como a marca de maior confiança, ainda

tem a maior Rede de Concessionários do país, com vendedores especializados para prestar sempre o melhor serviço a você. Passe em um Concessionário Mercedes-Benz e saiba por que o retorno é sempre garantido. 0800 970 90 90 - www.mercedes-benz.com.br