

ANUÁRIO DO ÔNIBUS 2010

OTM www.revistatecnibus.com.br - Ano 18 - 2010 - R\$ 50,00

Mobilidade entra em jogo nas copas

Pesquisa cria base
para licitar rodoviário

Fretamento cresce
no embalo do País

Bilhetagem brasileira
avança no exterior

Produção de ônibus
retoma ritmo acelerado

Guia de Montadoras
e Encarroçadoras
Fichas Técnicas
Guia de Empresas de Ônibus
Guia de Fornecedores

8ª FeltransRio

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

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2010
TRANSPORTE DE QUALIDADE
PARA UMA VIDA MELHOR
BRASILIA | 17 a 18 de agosto | NOME REGISTRADO ALLIADA

11º ENCONTRO DAS
EMPRESAS DE
FRETAMENTO
E TURISMO
24, 25 e 26 de setembro
RECANTO D'AVAREZ | SÃO PAULO | SP

9º Encontro Nacional
dos Transportadores
de Fretamento e Turismo
Dias 10 e 11 de junho de 2010
Hotel InterContinental | São Conrado | Rio de Janeiro



NOVAS BANDAS VIPAL ECOTREAD

10% DE ECONOMIA NO COMBUSTÍVEL.
6% DE GANHO NA QUILOMETRAGEM.
100% DE INOVAÇÃO PARA VOCÊ.

Resultados obtidos em testes realizados segundo método da Vipal



© 2010 VIPAL

O pioneirismo é uma vocação da Borrachas Vipal, que há quase 4 décadas investe pesado em novas tecnologias. E uma prova disso é que mais uma vez ela sai na frente para lançar uma das maiores inovações em reforma de pneus: as bandas ECOTREAD. Graças ao seu composto diferenciado, as bandas ECOTREAD oferecem menor resistência ao rolamento, melhorando o desempenho do pneu, garantindo maior rendimento de quilometragem, menor consumo de combustível e mais lucratividade para você. Com isso, a Vipal reafirma seu compromisso com a SUSTENTABILIDADE no TRANSPORTE, além de preservar o seu dinheiro e o nosso planeta.

PROCURE UM REFORMADOR DA REDE AUTORIZADA VIPAL OU ACESSE WWW.VIPAL.COM.BR

 **ecoTREAD**



 **VIPAL**[®]

VRT2

Bendita Copa

O ano 2009 terminou e, feito o rescaldo, quase todos sobreviveram. Apesar da grave crise financeira internacional, o saldo final, particularmente para o Brasil, foi positivo.

Escolados por subsequentes crises internas colecionadas ao longo das últimas duas décadas, o Brasil e os brasileiros aprenderam a viver e a sobreviver sob pressão e tensão.

Temperado pelos tufões da adversidade, o País soube antecipar-se à crise de 2009. Como? Fazendo as lições de casa com esmero. Tanto assim que o Brasil juntou reservas acima de US\$ 200 bilhões, um colchão que permitiu enfrentar os maus tempos do ano passado com relativa estabilidade.

O provérbio segundo o qual "em casa que falta pão todo mundo manda, ninguém tem razão", costuma ser pano de fundo em temporadas de crise.

Na questão do transporte por ônibus, quem sobreviveu até aqui tende a viver dias melhores. Por quê? Ora, porque principalmente nas operações urbanas e intra-urbanas as cidades, em crise de mobilidade, tendem a concentrar prioridade em sistema de transporte coletivo por ônibus, reconhecidamente de mais fácil intervenção e menor custo.

É de se perguntar. Mas quem garante que agora os projetos sairão do papel? Há respostas para tal questão. A primeira é que o Brasil se quiser dar jeito na mobilidade terá que curar o imobilismo com que até agora tratou o transporte coletivo, especialmente por ônibus. Outra resposta é a pressa: pelo menos 20 projetos de BRT (sistema de ônibus expresso em vias segregadas) foram selecionados para serem implantados em cidades que vão sediar a Copa do Mundo de 2014.

Como a Copa é inadiável, o BRT terá de sair a tempo. Assim, ainda que o Brasil não possa garantir o título por antecipação, os brasileiros podem ter a certeza que ganharão um transporte mais rápido e de melhor qualidade.



Imagens meramente ilustrativas.

**Seja bem-vindo à
MAN Latin America.**



A Volkswagen Caminhões e Ônibus agora faz parte do Grupo MAN. Surgiu assim uma nova empresa no Brasil, chamada MAN Latin America.

A MAN Latin America vai unir o profundo conhecimento do mercado brasileiro que a Volkswagen Caminhões e Ônibus detém à experiência acumulada pela MAN, uma empresa alemã com mais de 250 anos e uma das líderes globais do setor de transportes.

Você terá acesso a inovações tecnológicas e a um portfólio de produtos com a futura chegada dos modelos MAN. Fora isso, nada muda. A MAN Latin America continuará focada no mesmo diferencial que fez os Caminhões Volkswagen conquistarem rapidamente a liderança do mercado nacional: o atendimento ao cliente.

Simplificando, o que já era ótimo ficou ainda melhor. Seja bem-vindo à MAN Latin America.

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

MARKETING

Camila Novo
camila@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chou Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Ariverson Feltrin, Márcia Pinna Raspanti, Raimundo Oliveira,
Renata Passos, Sônia Moraes

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana

fontal@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3027-5565 - spala@spalamkt.com.br

Tiragem

10.000 exemplares

Impressão:

Neoband

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro Anuários).

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

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



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 705
Campo Belo - CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)
www.revistatechibus.com.br
otmeditora@otmeditora.com.br



SUMÁRIO

AO LEITOR		3
ANÁLISE		8
URBANO	A Copa do Mundo coloca o ônibus em destaque novamente, com foco para sistemas como o BRT, o que pode trazer soluções para a situação de caos da mobilidade no Brasil	12
EMPRESAS	A Expresso Medianeira participa de um consórcio de seis empresas, criado para implantar um padrão único de atendimento no transporte coletivo de Santa Maria (RS)	18
RODOVIÁRIO	Em maio de 2010, deve ser concluída a pesquisa sobre transporte interestadual e internacional, que precede e dá alicerce ao processo de licitação das linhas do setor	22
FRETAMENTO	O setor de fretamento foi afetado de diferentes maneiras pela crise econômica, mas as empresas já se adaptam à nova realidade e a novas demandas	26
BILHETAGEM	O setor agrega serviços e tecnologias para estimular a renovação dos sistemas brasileiros, em antecipação à Copa do Mundo de 2014 no Brasil	30
ITAÚ	Banco amplia o crédito para o setor de transporte de passageiros, tanto para renovação de frotas quanto para implantação de sistemas como BRTs e VLTs	38
MATRIZ ENERGÉTICA	NTU realiza estudo sobre combustíveis alternativos, enquanto as maiores cidades brasileiras já incorporam novas tecnologias menos poluentes em suas frotas	40
CARROCERIAS	Fabricantes de carrocerias de ônibus mantêm o ritmo de recuperação do último trimestre de 2009 e esperam um desempenho muito positivo para os próximos doze meses	44
FABUS	O presidente da Fabus, José Antônio Fernandes Martins, acredita que durante este ano o mercado interno será impulsionado por fatores como as condições favoráveis de financiamento	49
CHASSIS	Indicadores do primeiro trimestre de 2010 mostram que o mercado de chassis de ônibus poderá superar a marca de 30 mil unidades e, caso seja confirmada, será recorde do setor	75
ESCOLAR	O programa federal Caminho da Escola prevê a aquisição de cinco mil ônibus escolares neste ano, o que representa um crescimento de 50% em relação ao ano passado	76
AUTOPEÇAS	Com perspectivas positivas do setor automotivo para 2010, a indústria de autopeças se prepara para ampliar instalações, lançar novos produtos e expandir a capacidade produtiva	136
MOTORES	MWM International e Cummins iniciam o ano com grande volume de encomendas e mais confiança na estabilidade econômica do País	142
PNEUS	A indústria começa a definir planos para 2010, que deve ser positivo para os fabricantes em virtude do esperado crescimento do PIB e dos investimentos futuros em infraestrutura	144
REFORMA DE PNEUS	A necessidade de reduzir ainda mais os custos em decorrência da crise mundial, aliada à crescente relevância das questões ambientais, impulsiona a indústria de pneus reformados	148
ENCARROÇADORAS		
BUSSCAR	50	
CIFERAL	54	
COMIL	56	
CAIO	60	
IRIZAR	65	
MARCOPOLO	66	
MASCARELLO	68	
NEOBUS	70	
VOLARE	72	
MONTADORAS		
AGRALE	78	
CITROEN	80	
FIAT	81	
FORD	82	
IVECO	84	
MAN (VOLKSWAGEN)	86	
MERCEDES-BENZ	88	
RENAULT	92	
SCANIA	94	
VOLVO	96	
Fichas Técnicas	98	
Guia de Empresas	118	
Guia de Fornecedores	152	

ÔNIBUS VOLVO

SINAL VERDE PARA O FUTURO



ECONOMIA, CONFORTO, SEGURANÇA E RESPEITO AO MEIO AMBIENTE.

A Volvo Buses é referência mundial em veículos urbanos e rodoviários. A sua linha de chassis proporciona a motoristas e usuários, todo: conforto, acessibilidade e segurança no transporte.

Seja na linha urbana com veículos de alta performance: Volvo B7R e B7RLE, e de alta capacidade (BRT's): B9Salf e B12M articulados e bi-articulados, ou ainda nos rodoviários, como os modernos B7R, econômicos B9R e robustos B12R, os chassis da marca são os mais adequados para a sua empresa.

Saiba mais sobre a Volvo e suas soluções para transporte através do endereço: www.volvo.com.br/faleconosco ou ligue para: 0800 41-1050



VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS

www.volvo.com.br





Crises e copas aperfeiçoam o transporte

De tanto manter as cidades como reféns da locomoção individual, o País, desafiado pela Copa do Mundo de 2014, prioriza o transporte coletivo

No livro da vida, capítulos de adversidades, quando vividos na prática, são páginas de conhecimentos que subsidiam a construção do enredo. Como na vida, nos negócios os desafios também servem para construir lições empresariais.

O Brasil, reconhecidamente, é um dos maiores produtores mundiais de ônibus. Não é uma condição confortável. Os críticos de plantão podem apregoar que tal condição deriva de uma aberração modal que tornou o País excessivamente dependente do transporte rodoviário.

O fato é que de país rural, em poucas décadas o Brasil amontou 80% de sua população em áreas urbanas. Consequên-

cias dessa brusca transformação se fazem sentir no cotidiano de problemas que afetam a segurança, comprometem a habitação, agravam o saneamento, contaminam o meio ambiente e emperram a mobilidade urbana cada vez mais assemelhada aos passos das tartarugas.

A salvação é que a humanidade é dotada da capacidade de se reinventar toda vez que obstáculos começam a comprometer sua sobrevivência.

Esta edição do Anuário do Ônibus traz uma série de relatos sobre transformações em curso, introduzidas que foram para salvar atores e expectadores do espetáculo da vida.

O mundo viveu em 2009 uma crise financeira de poucos precedentes. A experiência amarga lançou efeitos que, transformados em lições, podem ajudar a construir tempos menos traumáticos.

Os reflexos estão por toda parte. No setor de ônibus, por exemplo, as lições de ontem pavimentam os passos atuais. Veja-se o caso do BRT (Bus Rapid Transit), um sistema criado no Brasil nos anos 1970 pelo arquiteto Jaime Lerner.

Por anos a fio Curitiba foi colocada no pedestal como a cidade que resolveu a questão da mobilidade a custos módicos, apropriados para um país de poucos recursos de investimentos.

Lerner não inventou a roda. Tratou, isto sim, de priorizar o uso do ônibus ao preservar o espaço reservado para o transporte coletivo.

No passado esse espaço foi do bonde. O especialista em transporte público Adriano Branco lembra que na primeira década de produção nacional de carros São Paulo perdeu 261 km de linhas de bondes que atendiam a 706 km de itinerários.

Trocou-se o coletivo pelo individual. Branco demonstra isso com números da Região Metropolitana de São Paulo, formada pela capital paulista e mais 38 cidades vizinhas. Nos últimos 60 anos a população dessa região passou de 2,4 milhões para 19,7 milhões de habitantes, crescimento de 8,2 vezes, e o número de carros disparou de 100 mil para 6 milhões de unidades, 60 vezes. "Enquanto isso, no mesmo período a oferta de transporte público mal acompanhou o crescimento populacional."

Depois de muitos anos de prioridade para o individual é chegado o momento de eleger a mobilidade coletiva como forma de aliviar as cidades brasileiras da asfixiante paralisia.

A oportunidade do transporte coletivo é agora, não só como saída à imobilidade generalizada que compromete a qualidade de vida e a produtividade nas zonas urbanas. O momento é favorável também porque é véspera de dois eventos de peso programados para o Brasil, a Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas de 2016.

A África do Sul, sede da Copa do Mundo de Futebol de 2010, inspirada na solução brasileira de BRT (transporte expresso por ônibus em vias segregadas) construiu na cidade de Joanesburgo uma rede de 325 km de vias exclusivas e 40 terminais de integração.

O Brasil, a fonte inspiradora do sistema sul-africano de BRT, está deixando de cultivar o ditado segundo o qual "em casa de ferreiro o espeto é de pau". A mesma Copa do Mundo, só que em 2014, abriu as portas do País para soluções que em condições normais dificilmente sairiam do papel.

Dos 47 projetos que compõem o PAC da

Mobilidade Urbana, 20 são BRTs em cidades-sedes da competição. "O BRT é uma opção que apresenta uma obra mais rápida e mais econômica se comparada à de outros modais", costuma dizer Otávio Cunha, presidente da NTU. "Os 20 BRTs serão 20 vitrines para mostrar a eficiência do transporte coletivo por ônibus", assinala Marcos Bicalho dos Santos, diretor superintendente da entidade.

Um comparativo de prazos e preços levantado pela Jaime Lerner Arquitetos Associados mostra que um corredor de 10 km de BRT leva 2,5 anos para ser implantado a um custo de R\$ 111 milhões. O mesmo trecho de Metrô e VLT (veículo leve sobre trilhos) custa R\$ 2 bilhões e R\$ 404 milhões, respectivamente, sem contar que levam 9 e 6 anos até ficarem prontos.

A Copa do Mundo de 2014 era a cúmplice que faltava para o Brasil dar um salto em matéria de qualidade da mobilidade urbana. Como o País está em contagem regressiva para abrigar o evento, não há tempo a perder com sonhos e fantasias.

"Um dos grandes equívocos na discussão das grandes cidades em todo o mundo é a polarização entre a opção pelo carro ou pelo metrô no enfrentamento dos desafios da mobilidade urbana", acentua a publicação intitulada Avaliação Comparativa das Modalidades de Transporte Público Urbano de autoria da Jaime Lerner Arquitetos Associados. Segundo o estudo, diante do tráfego de carros que cresce sem parar "alimenta-se no imaginário popular" a ideia de que a solução seria a ampliação da infraestrutura viária com viadutos, vias expressas, grandes estações. Tais intervenções reforçam o conceito de que "só o metrô poderia resolver essa confusão fenomenal".

LICITAÇÃO NO ÔNIBUS RODOVIÁRIO

— Bem antes da Copa de 2014, se obedecido o cronograma estipulado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a operação de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros estará regida por novos con-

tratos. Se tudo correr como prevê o calendário, dezembro de 2011 marcará o "fim da transição dos serviços". Em outras palavras estará encerrada a novela da licitação do sistema.

Antes do capítulo final, que é o nono, oito anteriores terão que ser vencidos. O primeiro deles é a pesquisa operacional, com conclusão projetada para maio de 2010. Treze meses depois, em junho de 2011, está previsto o fechamento da oitava fase, chamada de homologação dos resultados e adjudicação do objeto do contrato.

A primeira etapa é o alicerce. Trata-se de uma pesquisa encomendada pela ANTT à Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), da Universidade de São Paulo. O levantamento colhe dados de demanda e oferta relacionados ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, bem como obtém parâmetros operacionais para subsidiar o processo de elaboração do Plano de Outorgas das linhas a serem licitadas. "A pesquisa permitirá verificar a realidade do setor e planejar para oferecer serviços eficientes aos usuários", informa a agência.

Em meados de março de 2010 a pesquisa de campo, em andamento, havia monitorado 179 terminais rodoviários nas principais cidades brasileiras. Até aquele período haviam sido aplicadas 320.000 entrevistas em passageiros de 90.000 ônibus que partem, chegam ou transitam nos terminais pesquisados. O levantamento colhe amostras em 3.500 viagens de todos os serviços existentes.

Depois de contestar os critérios com que se pretendia realizar a licitação em 2009, Renan Chieppe, o presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre (Abrati) aguarda a divulgação do novo processo licitatório que está sendo conduzido pela ANTT. "Nossa esperança é que a base de dados atenda aos quesitos de origem e destino, sazonalidades da demanda, itens que não foram considerados anteriormente e que mereceram as críticas da Abrati", diz Chieppe.

Criando novas ideias

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





Brasil marca o gol da mobilidade

O ônibus, meio de mobilidade mais usado, sempre discriminado, ganha destaque entre os legados da Copa do Mundo, que priorizam a implantação de novos sistemas BRT

Durante décadas o Brasil viveu em permanente sobe e desce nas taxas do Produto Interno Bruto (PIB). Tal conjuntura camuflou o caos da mobilidade.

Bastou, no entanto, um período mais prolongado de crescimento para que o problema aflorasse e desnudasse as mazelas que atormentam o ir e vir dos brasileiros.

O Brasil decididamente não fez a lição

de casa. Cercado de inflação durante décadas, o País teve na corrosão da moeda um alibi para postergar investimentos em infraestrutura de transporte urbano. Enquanto a inflação andava à solta as cidades inchavam. Se em 1970, 40% dos 90 milhões de brasileiros moravam em cidades, em 2008 nada menos do que 80% dos 200 milhões viviam apinhados nas

zonas urbanas.

Essa rápida e radical mudança no perfil populacional trouxe sequelas inquietantes nos campos da segurança pública, habitação, saúde, educação, saneamento e, claro, em matéria de mobilidade. O transporte público que deveria ser engrandecido até para neutralizar a estontetante urbanização, tem sucumbido e encolhido

ante a força do transporte individual.

Um dos vários exemplos: mesmo em quadro de brutal concentração populacional em zonas urbanas, a demanda de passageiros por ônibus está em queda. De acordo com indicadores do Idet (dados do setor de transportes levantados pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - Fipe, da Universidade de São Paulo), em fevereiro de 1996 as cidades brasileiras movimentaram em ônibus 1,14 bilhão de passageiros. Em fevereiro de 2010, o número caiu para 854 milhões. Ou seja, 25% a menos.

Pesquisa realizada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) revela que a demanda de passageiros no sistema de transporte urbano por ônibus declinou 2,13% e 4,05%, respectivamente, em abril e outubro de 2009 na comparação com iguais meses de 2008. A pesquisa é realizada há vários anos em 14 cidades do Brasil nos mesmos períodos, considerados meses típicos sem a influência de efeitos sazonais.

"O ano de 2009 interrompeu sequência de quatro anos de crescimento de demanda. Só podemos creditar o declínio à crise financeira mundial e que afetou o Brasil", afirma Marcos Bicalho dos Santos, diretor-superintendente da NTU. Houve exceções, entre elas na região da Grande Fortaleza. "O número de passageiros na nossa empresa cresceu 10% em 2009 e preveremos para 2010 mesmo ritmo de expansão", informa Dalton Guimarães, diretor da Empresa Vitória que opera linhas interurbanas na região metropolitana da capital cearense. "Há um crescimento influenciado pela atividade econômica, principalmente na construção civil com o programa popular de casa própria", diz Guimarães.

Afora casos isolados, o transporte urbano está dentro de um círculo vicioso ligado ao crescimento desordenado das cidades. O especialista

O BRASIL DAS GRATUIDADES

CIDADE	IMPACTO NA TARIFA %
Aracaju	21,86
Campinas	7,58
Campo Grande	20,63
Caxias do Sul	12,00
Chapecó	18,42
Curitiba	15,27
Florianópolis	9,91
Fortaleza	25,09
Goiânia	18,77
Natal	21,88
Porto Alegre	25,63
Recife	19,35
Salvador	16,63
São Luís	33,77
Teresina	23,17
Vitória	18,70

Fonte: NTU

em transporte público Adriano Branco saca números da Região Metropolitana de São Paulo, formada pela capital paulista e mais 38 cidades vizinhas. Nos últimos 60 anos a população dessa região passou de 2,4 milhões para 19,7 milhões de habitantes, crescimento de 8,2 vezes e o número de carros disparou de 100 mil para 6 milhões de unidades, 60 vezes mais. Enquanto isso no período a oferta de transporte público mal acompanhou o crescimento populacional, lembra Branco.

Pode-se dizer que o transporte individual, apesar de derramar o caos sobre a mobilidade, tem vencido sucessivas ba-

talhas travadas com o transporte coletivo. Branco recorda que na primeira década de produção nacional de carros a cidade de São Paulo perdeu 261 km de linhas de bondes que atendiam a 706 km de itinerários.

Vozes como Adriano Branco e Jaime Lerner (criador em Curitiba, nos anos 1970, do conceito de ônibus expresso em corredores exclusivos) na defesa do priorização do transporte coletivo sobre o individual foram abafadas ao longo das últimas décadas. Pouco efeito surtiram. É fato que brasileiro tem predileção em aplicar aqui o que deu certo no exterior.

Lerner, embora tenha deixado a capital paranaense um brinco em matéria de transporte integrado por ônibus, no Brasil efetivamente por décadas pregou no deserto. Sorte que além de ideias, ele foi ex-prefeito de Curitiba e ex-governador do Paraná. Com poder, adotou e difundiu a tecnologia de Bus Rapid Transit (BRT) ou Transporte Rápido por Ônibus que serviu de credencial para aplicação em outras partes do mundo, uma delas em Joanesburgo, a capital da África do Sul, que está recebendo 325 km de vias exclusivas e 40 terminais de integração no sistema BRT. A Copa do Mundo de Futebol abriu as portas da África do Sul para soluções criativas e viáveis economicamente para melhoria da mobilidade.

A mesma Copa do Mundo, só que em 2014, está abrindo também as portas do Brasil para soluções que em condições normais dificilmente sairiam do papel.

Dos 47 projetos que compõem o PAC da Mobilidade Urbana, 20 são BRTs em cidades-sede da competição. "O BRT é uma opção que apresenta uma obra mais rápida e mais econômica se comparada à de outros modais", costuma dizer Otávio Cunha, presidente da NTU. "Os 20 BRTs serão 20 vitrines para mostrar a eficiência do transporte coletivo por ônibus", assinala Marcos Bicalho.

QUANTO CUSTA UM CORREDOR*

Etapas	METRÔ		VLT		BRT	
	Prazo	Custo	Prazo	Custo	Prazo	Custo
	(Anos)	(R\$ milhões)	(Anos)	(R\$ milhões)	(Anos)	(R\$ milhões)
PROJETO BÁSICO	1	4,5	1	1,5	0,5	0,3
FINANCIAMENTO	2	0,5	2	0,5	0,5	0,2
PROJETO EXECUTIVO	1	5,0	1	2,0	0,5	0,5
IMPLANTAÇÃO	5	2.000,0	2	400,0	1,0	110,0
TOTAL	9	2.010,0	6	404,0	2,5	111,0

* Para implantação de um corredor de 10 km com capacidade para até 150 mil passageiros/dia

Um comparativo de prazos e preços levantado pela Jaime Lerner Arquitetos Associados mostra que um corredor de 10 km de BRT leva 2,5 anos para ser implantado a um custo de R\$ 111 milhões. O mesmo trecho de metrô e VLT (veículo leve sobre trilhos) custa R\$ 2 bilhões e R\$ 404 milhões, respectivamente, sem contar que levam 9 e 6 anos até ficarem prontos.

A Copa do Mundo de 2014 era a cúmplate que faltava para o Brasil dar um salto em matéria de qualidade da mobilidade urbana. Como o País está em contagem regressiva para abrigar o evento, não há tempo a perder com sonhos e fantasias.

"Um dos grandes equívocos na discussão das grandes cidades em todo o mundo é a polarização entre a opção pelo carro ou pelo metrô no enfrentamento dos desafios da mobilidade urbana", acentua a publicação intitulada Avaliação Comparativa das Modalidades de Transporte Público Urbano de autoria da Jaime Lerner Arquitetos Associados. Segundo o estudo, diante do tráfego de carros que cresce sem parar "alimenta-se no imaginário popular" a ideia de que a solução seria a ampliação da infraestrutura viária com viadutos, vias expressas, grandes estações. Isso aumenta o espaço para o transporte individual, além de vender a ideia de que "só o metrô poderia resolver essa confusão fenomenal". O estudo diz que o metrô tem restrições, uma delas é a exigência de estações mais espaçadas, longos corredores e escadarias imensas, "obstáculos que ampliam o tempo de viagem e limitam a mobilidade principalmente para idosos, crianças e viajantes com bagagens".

Outra restrição ao metrô é o custo. "Londres, Paris, Moscou, Nova York têm redes extensas, mas sua construção foi iniciada há mais de 100 anos quando os custos de se trabalhar no subsolo eram mais baratos", segundo a explicação do estudo.

Com as credenciais de ter criado um sistema de ônibus que deu certo aqui e em várias cidades do mundo, a Jaime Lerner Arquitetos Associados entende que



Jaime Lerner defende a priorização do transporte coletivo sobre o individual

"o ônibus é, e continuará sendo por muito tempo o principal – senão o único – meio de transporte para a maioria da população de nossas cidades". E desfecha: "Cresce a busca por alternativas mais simples, eficientes e adequadas às realidades econômicas e às possibilidades locais com investimento e implantação rápidos, mesmo que sejam soluções 'temporárias', adequadas para os próximos 15 ou 20 anos".

Ônibus contribui para São Paulo não parar

Entre as maiores metrópoles do mundo, sobre a pulsante e dinâmica São Paulo sempre se disse que ela não pode parar. A cosmopolita capital paulista, de tanto crescer e acolher gente de todos rincões, de há muito vem andando devagar, quase parando.

Quem anda por São Paulo e seu entorno vê que embora congestionada, emperrada, a metrópole vive em permanente reinvenção para não sucumbir. Parar seria capitular, render-se aos desafios inerentes ao progresso.

Mesmo com infraestrutura de metrô e trem de superfície em modernização e expansão, a cidade de São Paulo depende visceralmente do ônibus. Metrôs e trens transportam em torno de 4 milhões de passageiros por dia. Os 15 mil ônibus levam 8 milhões, o dobro dos sistemas sobre trilhos.

É como se quase a metade da popula-

ção do mundo andasse por ano na frota de ônibus urbana paulistana. É verdade. Os ônibus de São Paulo transportaram em 2009 um total de 2,87 bilhões de passageiros (60% pelo subsistema estrutural, 40% pelo subsistema local). Houve uma leve expansão de 1,2% sobre o volume movimentado em 2008.

Para cobrir gratuidades e outros benefícios, no ano passado a prefeitura de São Paulo injetou cerca de R\$ 1 bilhão em subsídios no sistema de ônibus urbanos. A capital paulista é uma das raras que injetam subsídio direto. Mas cresce a incidência de regiões que praticam algum tipo de desoneração tributária como forma de proteger as tarifas de transporte coletivo. É o caso do Ceará, que desde 2008 cortou pela metade o ICMS sobre o óleo diesel como forma de reduzir o custo do quilômetro rodado. "Além do ICMS, há cidades do Brasil reduzindo também a alíquota de ISS, o imposto sobre serviços incidente sobre as operadoras de transporte coletivo", lembra Marcos Bicalho, da NTU.

São Paulo tem vários tipos de bilheteagem. O mais usado é o Bilhete Único Comum que permite fazer até 4 viagens no período de 3 horas ao custo de apenas uma tarifa. A capital paulista opera ainda com o Bilhete Único Mãe Paulistana (garante o transporte gratuito da gestante) e o Bilhete Único Amigão, que permite que os usuários do bilhete comum façam até 4 viagens de ônibus em 8 horas aos domingos e feriados, pagando apenas uma tarifa.

A inteligência eletrônica do sistema de bilheteagem afinou a fiscalização e barateou o custo da mobilidade ao liberar as catracas para permitir a multiplicidade de viagens e o estímulo à integração

Se na gestão da bilheteagem São Paulo está modernizada, no sistema operacional a cidade precisa evoluir. Há muito que se fazer ainda em infraestrutura de corredores que permita ao usuário de ônibus ter uma mobilidade mais eficaz e, por consequência, melhor qualidade de vida.

Chassis Agrale.

A integração perfeita
entre versatilidade
e robustez.



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



AGRALE

Rio de Janeiro cria megaintegração

Algumas centenas de cidades brasileiras adotam algum tipo de bilhetagem eletrônica no transporte coletivo, uma tecnologia que cada vez mais se desenvolve no País a partir das necessidades que se apresentam. Desde começo de fevereiro, por exemplo, o governo do Estado do Rio de Janeiro colocou em operação um dos maiores sistemas de integração de transportes, o cartão Bilhete Único, com aceitação em 16 mil ônibus (de 516 linhas intermunicipais), 281 vans intermunicipais legalizadas, além de todo sistema de trens, barcas e metrô.

“A implantação do Bilhete Único seguiu um rigoroso estudo sobre transportes público de passageiros na Região Metropolitana, estudo este que indica que 98% das viagens intermunicipais na região são realizados num período de tempo inferior a duas horas”, diz o secretário de Transportes Júlio Lopes.

O governo subsidia parte da viagem do usuário que adere ao Bilhete Único em viagens intermunicipais toda vez que o valor da viagem for maior do que R\$ 4,40.

O governo do Rio está destinando R\$ 220 milhões para custear o período inicial (um ano) de funcionamento do Bilhete Único.

Consórcio fortalece sistema em Recife

De país rural, num piscar de olhos o Brasil passou a ter uma população predominantemente urbana, transformação célere e não planejada que tem trazido muita dor de cabeça aos habitantes e insônia aos gestores públicos.

Em torno das principais capitais brasileiras brotaram do dia para noite aglomerados urbanos que engrossam o cinturão das chamadas regiões metropolitanas. É natural que tal ajuntamento tenha trazido problemas incomensuráveis.

Para complicar, embora vizinhas e padecendo dos mesmos males, cidades que integram uma mesma região metropolitana

OS 20 BRTS PROJETADOS

BELO HORIZONTE

linha	valor (R\$ milhões)
BRT Antonio Carlos-Pedro I	688,24
BRT Pedro II	231,50
BRT Área Central	56,00
BRT Via 210	96,02
BRT Via 710	156,11
BRT Cristiano Machado	51,20

CUIABÁ

BRT Aeroporto	317,60
BRT Coxipó-Centro	132,30

CURITIBA

BRT Av. Cândido Abreu	5,07
-----------------------	------

FORTALEZA

BRT Dedé Brasil	41,60
BRT Raul Barbosa	53,60
BRT Alberto Craveiro	33,70
BRT Paulino Rocha	34,60

MANAUS

BRT Leste-Centro	230,0
------------------	-------

PORTO ALEGRE

BRT Protásio Alves	53,0
BRT Assis Brasil	28,0

RECIFE

BRT Norte-Sul	169,0
BRT Leste Oeste	99,0

RIO DE JANEIRO

BRT Aeroporto-Penha-Barra	1.610,0
---------------------------	---------

SALVADOR

Aeroporto-Acesso Norte	567,7
------------------------	-------

mantêm-se isoladas como se o problema ao lado não causasse efeitos em cascata.

Há exceções. Regiões metropolitanas que integraram o sistema de transporte de passageiros, por exemplo, têm conseguido a um só tempo melhorar e baratear a mobilidade. São os casos de Curitiba, Goiânia e Recife.

No caso de Recife, a decisão de juntar forças e remar na mesma direção começou com a criação, em setembro de 2008, do Grande Recife Consórcio de Transporte, possível graças à lei federal 11.107, de abril de 2005, que dispõe sobre normas

gerais para a União, os estados, o Distrito Federal e os municípios constituírem consórcios públicos para a realização de objetivos de interesse comum. Ao longo de 2007, o projeto de Lei que criava o consórcio foi analisado e votado e aprovado pela Assembléia Legislativa. No final do mesmo ano foi instituído o Comitê de Transição responsável pela coordenação do processo de criação formal do consórcio de transporte. Além disso, os técnicos do comitê desenvolveram a proposta de estrutura organizacional, que dimensionou o tamanho da nova empresa.

A chegada do consórcio marca nova forma de tratar o transporte público de passageiros. A gestão plenamente compartilhada traz maior integração ao sistema, garantindo a ampliação e a melhoria na prestação de serviços.

Quando a cúpula se entende, os benefícios são estendidos para o usuário, que sente no bolso. Informações do governo de Pernambuco dão conta de que um passageiro que precisava se deslocar de Maranguape I ou II para Igarassu, tinha um gasto mensal de R\$ 246,50 (já que pagava quatro passagens do anel B todos os dias, sendo duas para ir e duas para retornar). “Agora, esse mesmo usuário passou a pagar apenas duas tarifas (do anel B) por dia, já que ao apanhar o ônibus em Maranguape, segue até o Terminal Pelópidas, onde irá descer e pegar outro coletivo sem a necessidade de pagar uma nova passagem. O mesmo acontecerá no seu retorno. A economia mensal, em casos como esse, será de R\$ 123,25”.

O Grande Recife Consórcio de Transporte, com mais de 300 funcionários, gerencia um sistema de 17 empresas de ônibus que realizam diariamente 25 mil viagens por dia com 1,8 milhão de passageiros. O sistema opera 2.728 ônibus com 358 linhas que atendem as 12 cidades da Região Metropolitana de Recife. A união das cidades certamente tornou mais fácil planejar as demandas e equacionar projetos como o de Transporte Rápido por Ônibus, previsto para a região metropolitana de Recife para a Copa do Mundo de 2014.

PENSE... O QUE O FUTURO VAI COBRAR DE VOCÊ?



Como seria bom se a natureza tivesse mais verde e a cidade tivesse mais vida, com menos poluição e congestionamentos. Andar de ônibus ajuda a diminuir a emissão de poluentes nocivos à saúde, promove a redução de veículos nas ruas e rodovias e estimula a harmonia na sociedade. Andar de ônibus é bom, seguro e confortável. É bom para todos, inclusive você!

**Cuide do futuro do nosso planeta. Ande mais de ônibus.
Melhor para você, sua cidade e todo mundo. Faça andar esta ideia!**



Marcopolo

APROXIMANDO PESSOAS

marcopolo.com.br