



MAN EMBARCA NO PISO BAIXO



SCANIA INOVA ARTICULADO

Fetranspor amplia programa ambiental

Rio renova concessão de linhas por 20 anos

Caio estreia nos EUA

NTU defende adoção do BRT

Joinville vai licitar transporte coletivo

Volvo vende mil ônibus para Panamá



China e Índia mostram como o Brasil deve tratar o sistema metroferroviário

8º FetransRio Mobilidade inteligente 10. 11 e 12 de novembro de 2011 Marina da Glória, Rio de Janeiro



AGENDE-SE: Dias 24, 25 e 26 de agosto

LOCAL: TRANSAMERICA EXPO CENTER SAO PAULO - SP





Respeite a sinalização de trânsito.

## Ônibus Mercedes-Benz. Retorno garantido.

A Mercedes-Benz tem a mais completa linha de chassis urbanos para sua cidade. Os chassis são do tipo mini, micro, midi, padrão e articulados com piso normal e entrada baixa. Oferecemos

uma equipe especializada em BRT para atender aos órgãos gestores. Para mais informações, vá a um Concessionário Mercedes-Benz, ligue 0800 970 90 90 ou acesse [www.mercedes-benz.com.br](http://www.mercedes-benz.com.br).



**Mercedes-Benz**  
A marca que todo mundo confia.

## Males a favor do bem!

O consenso não veio fácil. Poluição, queda no volume de passageiros, caos na mobilidade agiram como alguns ingredientes que jogaram a favor da formação de um consenso na direção da urgência inadiável da materialização de eficientes sistemas de transporte coletivo.

Veja-se o caso do BRT, o sistema rápido de ônibus que vem se difundindo no mundo como solução capaz de disciplinar a mobilidade coletiva a um custo que caiba no orçamento de cidades tanto na África, Índia quanto dos Estados Unidos e Canadá.

O BRT é um sistema que traz o DNA da flexibilidade. Permite, por exemplo, que o poder público faça o projeto e a infraestrutura, delegando à iniciativa privada a operação e o investimento na frota.

Tudo age a favor do aperfeiçoamento da mobilidade coletiva. Se a urbanização é irreversível, a atitude inteligente é conviver com o fenômeno de maneira racional, com soluções que possam aliviar o caos do transporte individual e suas inconveniências à felicidade humana.

**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**Juliana Rosa  
juliana@otmeditora.com.br**REDAÇÃO****Editor**Eduardo Alberto Chau Ribeiro  
ecribeiro@otmeditora.com.br**Colaboradores**

Ariverson Feltrin

Márcia Pinna Raspanti

Renata 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.br**Tiragem**

8.000 exemplares

**Impressão:**

Neoband

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro Anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

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

A edição circula no mês subsequente ao de capa

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

Filiada a:

**anatec**  
www.anatec.org.br**SUMÁRIO****ENTREVISTA**

O presidente da ANTP, Ailton Brasiliense, fala sobre a necessidade de levar aos candidatos o tema da eficiência do transporte público, ocupação do solo urbano e problemas do trânsito **6**

**MOBILIDADE URBANA**

A Scania apresenta o articulado 8x2 - produto que completa sua linha para BRTs e outras tecnologias semelhantes; montadora sueca se prepara para aproveitar oportunidades em novos projetos de mobilidade urbana **10**

**MAN**

Além de transporte de passageiros dentro de aeroportos, chassi Volksbus Low Entry de piso baixo também é indicado para aplicações em corredores urbanos e linhas alimentadoras **14**

**MERCEDES-BENZ**

De olho na concorrência e mudanças da legislação, as 12 versões de vans da linha 2011 da Sprinter passam a ser equipadas de série com freios ABS, sistema ASR, airbag, vidros, retrovisores e travas elétricas **18**

**CAIO INDUSCAR**

Caio Induscar amplia seu portfólio de comércio exterior com a inclusão dos Estados Unidos, país para onde já foram enviados os primeiros ônibus montados sobre chassi americano produzido pela Freightliner **20**

**NTU**

Ao apostar na solução BRT nas cidades-sede da Copa do Mundo de 2014, seminário da NTU, em Brasília, destaca a disponibilidade de R\$ 6,19 bilhões em recursos do PAC para mobilidade urbana **24**

**BRT NO MUNDO**

Instalado ou em fase de adoção em mais de uma centena de cidades dos seis continentes, BRT ganha status ao propor soluções de mobilidade urbana em escala global **28**

**INTERNACIONAL**

Em um dos seus maiores negócios na América do Sul, Volvo Bus Latin America fornece lote de mil ônibus, modelo B7RLE piso baixo para operação BRT na Cidade do Panamá **30**

**CONCESSÃO**

Prefeitura do Rio de Janeiro escolheu as empresas que vão explorar por 20 anos as linhas de ônibus urbanos na cidade. Quatro consórcios venceram a disputa e passam a atuar como concessionários. **32**

**LICITAÇÃO**

Cidade de Joinville fará, em 2011, licitação para o sistema de transporte coletivo; planos incluem implantação de BRT para deixar o transporte público afinado com conceitos modernos **34**

**GESTÃO**

Prefeitura de São Paulo deve injetar neste ano subsídios da ordem de R\$ 1 bilhão no sistema de ônibus para cobrir os custos com gratuidades e outros benefícios conferidos aos usuários **36**

**MONITORAMENTO**

A empresa brasileira Novakoasin Equipamentos e Sistemas desenvolveu programa que, além monitorar a frota, informa ao passageiro "bem-na-hora" que o ônibus passará nos pontos da linha **38**

**INFRAESTRUTURA**

Pesquisa da CNT em mais de 90 mil quilômetros de estradas federais e estaduais mostra que as condições melhoraram de 2009 para 2010; 41,2% das vias pesquisadas estavam ótimas ou boas **40**

**FRETAMENTO**

Encontro da Fresp reúne mais de 700 convidados para debater impactos da Copa de 2014 no setor e as oportunidades que surgirão com o maior evento mundial de futebol **44**

**SUSTENTABILIDADE**

Num amplo programa ambiental no Rio de Janeiro, Fettransport busca ações em diversas áreas de atuação, como redução de consumo de emissões e combustível, uso de combustíveis alternativos e compensação ambiental **46**

**AUTOPEÇAS**

Após crise mundial e ampla reestruturação, Dana planeja forte expansão fora da América do Norte, além de concentrar no Brasil planos para crescer no segmento de pesados e fora-de-estrada **48**

**ARTIGO/ ADRIANO BRANCO**

Só agora usuários de automóveis se deram conta de que não há mais como fazer tentativas de melhorar o trânsito que não passem por profunda reforma no sistema de transporte público **50**

**METROFERROVIÁRIO**

Além de garantir o desenvolvimento, a mobilidade nas grandes cidades brasileira é vital para a competitividade internacional. A conclusão saiu em encontro de especialistas, que vêem nos trilhos solução estratégica. **56**

**TECNOLOGIA**

Região Metropolitana de Porto Alegre receberá nova opção de transporte público com a implantação do aeromovel, metrô leve de superfície orçado em R\$ 30 milhões que ligará aeroporto à capital. **60**

**MERCADO**

Economia aquecida significa mais gente andando de ônibus, mais empresas comprando frota e a indústria ampliando a produção. Projeção indica 27.830 ônibus emplacados em 2010, e 29.220, em 2011 **62**

**SEÇÕES**

# Lâmpadas Philips MasterDuty para Caminhões



## MasterDuty Lâmpada Reforçada Resistência máxima às vibrações



Os caminhões são expostos a variações extremas nas condições das estradas, durante longos períodos, por este motivo vale a pena investir nas lâmpadas MasterDuty, é a melhor escolha para quem procura qualidade e resistência.

Oferecem maior rigidez no dispositivo de fixação e base para garantir ótima proteção contra choque mecânico.

Com duplo filamento mais robusto, esta lâmpada é projetada para suportar às variações extremas nas condições das estradas, durante longos períodos.

Possui vidro de quartzo de alta performance para suportar mudanças de temperaturas e pressão.

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

Faça revisões em seu veículo regularmente

**PHILIPS**

sense and simplicity

# Eficiência no transporte e fim da barbárie no trânsito

**Presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) discute a relação entre ocupação do solo urbano e mobilidade, e fala dos problemas do transporte público e do trânsito.**

■ ALEXANDRE ASQUINI

A poucas semanas das eleições de outubro de 2010, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) retoma uma já tradicional rotina de enviar a candidatos de todos os partidos um documento público com propostas e sugestões para melhorar e tornar mais segura a mobilidade nas cidades. A ideia é enfatizar aos futuros governantes a necessidade e a factibilidade da obtenção de ganhos efetivos para a população, como a redução de custos do transporte público e das tarifas, um menor grau de desperdício energético nos deslocamentos, menor volume de poluição e estresse, e redução do número de mortos e feridos no trânsito urbano e rodoviário. O conteúdo do documento foi definido em reunião extraordinária do Conselho Diretor da ANTP, no dia 31 de agosto de 2010, com três vertentes: integração entre as políticas urbanas e de mobilidade, prioridade ao transporte coletivo



nos investimentos e no uso do sistema viário e, por fim, a gestão voltada para a redução dos acidentes e das mortes no trânsito. As propostas foram debatidas em torno de cinco eixos: Mobilidade urbana como vetor do desenvolvimento econômico; Mobilidade ur-

bana como fator de desenvolvimento urbano e regional; Mobilidade urbana para cidades ambientalmente sustentáveis; Melhoria dos transportes públicos e Segurança no trânsito e eficiência na circulação.

O presidente da ANTP, engenheiro Ailton Brasiliense Pires, tem falado sobre alguns dos temas presentes no documento. Metroviário dos primeiros tempos, ele presidiu a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP) e foi o primeiro diretor-geral do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) quando este órgão se transferiu, em 2003, do Ministério da Justiça para o Ministério das Cidades. Hoje, trabalha na Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Nesta entrevista, ele discute a relação que existe entre ocupação do solo urbano e mobilidade, e fala dos problemas do transporte público e do trânsito.

**Technibus** – *Em nome da ANTP, o senhor tem pregado a eficiência do transporte público e o fim da barbárie no trânsito. O que exatamente o trânsito tem a ver com o transporte público?*

**Ailton Brasiliense Pires** – Em função do trabalho que temos desenvolvido há mais de dez anos na ANTP, acreditamos que haja um tripé fundamental para a questão urbana: o uso e a ocupação do solo, o transporte público e o trânsito. Vamos pegar um dado para nos ajudar: em 1950, a população do Brasil era pouco superior

a 50 milhões de habitantes, dos quais, 17 milhões moravam em regiões urbanas. Em 2000, a população brasileira chegou a 170 milhões de habitantes, e a população urbana saltou para 120 milhões. Então, o que aconteceu com as cidades? Elas não cresceram, elas incharam. Crescer é uma consequência do planejamento, mas não houve esse planejamento. Deveríamos ter realizado estudos para saber quais seriam os locais mais adequados para o crescimento das cidades. Deveríamos estabelecer os pontos que deveriam ter sido

evitados, como as margens dos reservatórios de água que abastecem a população; ou os morros, onde fica muito mais caro construir, ou, ainda, as várzeas, porque o rio, no verão, vai acabar inundando aquele terreno. Teriam de ter sido feitas certas previsões, mas não fizemos nada disso. São raras as cidades que agiram dessa forma. Mesmo em cidades planejadas, como Goiânia, Curitiba, Londrina e Brasília, e tantas outras, os administradores encontraram dificuldades de manter uma filosofia inicial, que definia onde se pode

ou não se pode construir, ou que estabelecia aquelas áreas em que seria mais barato ou mais caro crescer. O uso do solo, a forma como ocupamos a terra, portanto, têm tudo a ver com o transporte público e o trânsito.

**TB** - *Se esses fatores interagem desse modo, como, então, a gestão do trânsito pode beneficiar o transporte público?*

**Ailton** - Além das preocupações normais que se têm com o trânsito, podemos, por exemplo, dar prioridade ao ônibus no sistema viário, o que raramente acontece nas cidades brasileiras; sem a prioridade, a velocidade comercial cai. Também há outro fator: à medida que as cidades cresceram, se observou a expulsão dos mais pobres para mais longe. O emprego não vai para a periferia; na verdade, ele busca a área central. Há um estudo da Empresa Paulista de Planejamento Urbano (Emplasa), referente à Região Metropolitana de São Paulo, que mostra justamente isso: a moradia vai para áreas cada vez mais distantes e o emprego não acompanha esse movimento. Então, passamos a ter linhas de transporte público desequilibradas. Na hora do pico da manhã, há uma demanda enorme no sentido do centro; durante o vale, o sistema fica vazio, e no pico da tarde, se estabelece outra demanda enorme no sentido da periferia. Assim, temos um sistema de transporte público caríssimo! Nas áreas centrais, em que se tem um viário razoável, é possível dar, em alguns trechos, alguma prioridade para o transporte público, porém, à medida que se vai para as periferias, o viário é muito pior e as condições de priorizar o ônibus desaparecem. Então, estamos observando, hoje, distâncias urbanas muito maiores e velocidades comerciais menores; conseqüentemente, é necessário aumentar a frota para reduzir o tempo de espera, e isso impacta os custos das operadoras de transporte e também as tarifas. Hoje, em qualquer cidade, a tarifa do transporte

público é a mais cara que essa mesma cidade já teve, se considerarmos os últimos trinta anos. E, sem mudanças, a tendência é de que essa situação fique pior. Portanto, é preciso repensar a cidade e a forma como é feito o planejamento urbano. Ou seja, não se pode deixar a cidade crescer de qualquer jeito, para qualquer lugar. Quando da implantação de um corredor de transporte público — por ônibus ou sobre trilhos —, é preciso buscar um adequado adensamento junto desses corredores, um adensamento diversificado, com moradias, serviços públicos e privados, e empregos, favorecendo que a linha seja toda utilizada o tempo todo.

**TB** - *Se o ônibus sofre tanto num viário dominado por automóveis, motos e caminhões, será possível que possa continuar a exercer esse papel preponderante no deslocamento de pessoas nas cidades brasileiras?*

**Ailton** - Claro! O nosso melhor exemplo, sem dúvida, é Curitiba. Na década de 1960, essa cidade, com 350 mil habitantes, olhou para São Paulo e disse 'eu não quero ser igual a você'. A cidade levou o arquiteto Jorge Wilhelm para lá e constituiu uma equipe fantástica, coordenada pelo arquiteto Jaime Lerner. Essa equipe até hoje ainda oferece as diretrizes para o crescimento urbano. Curitiba cresceu seis vezes em termos populacionais, mas ainda está utilizando o ônibus para transportar a sua população. Pode ser que, em determinado momento, a demanda ultrapasse 35 mil ou 40 mil passageiros/hora/sentido, e aí não há sistema de ônibus que dê conta, embora existam exceções. Bogotá, capital da Colômbia, é uma dessas exceções; trata-se de uma cidade com um desenho urbano muito peculiar, uma cidade de arquitetura espanhola. Lá é possível que um sistema troncal por ônibus transporte mais de 40 mil passageiros/hora/sentido. Porém, se chegar a 60 mil passageiros/

hora/sentido — e em São Paulo, há alguns corredores com esse volume —, não será o ônibus que irá carregar.

**TB** - *O que o senhor pensa dessa disputa entre pneus e trilhos nos transportes urbanos?*

**Ailton** - É preciso quebrar o paradigma que coloca em oposição ônibus e metrô, pois existe o espaço que é de um e o espaço que é do outro. Da mesma forma, não se pode falar que tal ou qual equipamento seja caro; se esse equipamento não estiver adequado em termos de oferta à demanda que deverá atender, aí, sim, será caro. O que a ANTP percebeu é que para planejar e administrar a cidade, é preciso entender como o uso do solo está estabelecido e como pode ser mudado, para que seja possível propor um sistema de transporte público com prioridade sobre o transporte individual. Corredores de ônibus projetados, operados e fiscalizados podem obter um alto nível de eficiência. Isso a ANTP enxergou há algum tempo atrás e vem fazendo sugestões de que esse deve ser o modelo.

**TB** - *E a questão da carga?*

**Ailton** - O que é a carga? É o emprego, o produto, a riqueza. De um lado, tem alguém investindo, financiando e fabricando, e de outro lado, tem alguém comprando. Trata-se da vida econômica da cidade. De novo, estamos falando de planejamento urbano: se deixarmos que o comércio e a indústria se distribuam pela cidade de qualquer maneira, estaremos fazendo a pior escolha possível.

**TB** - *Estamos próximos de iniciar a chamada Década Mundial de Segurança de Tráfego - 2011/2020, proposta pela ONU. Por que essa iniciativa é importante?*

**Ailton** - A ONU está atenta ao que vem acontecendo. No mundo inteiro, está ocorrendo o aumento da acidentalidade de trânsito, com todas as suas

consequências: lesões leves, lesões mais graves, as sequelas dessas lesões e as mortes. Alguns países, inclusive o Brasil, registram uma pequena redução da acidentalidade, mas isso não basta. Em nosso país, há alguns anos, registrávamos 35 mil mortes por ano, considerando um universo de 40 milhões de veículos e, hoje, observamos 36 mil ou 37 mil mortes anuais para cerca de 50 milhões de veículos. Isso é quase uma estabilidade, o que não significa que seja bom. O objetivo principal no combate à acidentalidade de trânsito é reduzir o mais rapidamente e da forma mais ampla possível o número de ocorrências.

**TB** - *Por que cresce a acidentalidade em escala global?*

**Ailton** - O mundo está se motorizando, principalmente, os asiáticos, e destacadamente a Índia e a China; e por conta desse quadro, o último número que se conhece, divulgado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em 2002, apontava 1,2 milhão de pessoas morrendo por ano em todo o mundo. Então, somente para que tenhamos uma ideia do significado desse indicador, basta ver que o número de pessoas mortas por ano em guerras é 1/4 disso. O outro detalhe é que, segundo a ONU, esse número de 1,2 milhão de mortos está subindo a uma taxa superior à taxa de crescimento da natalidade. Os dados são preocupantes no Brasil, em outros países da América Latina e na África. O que a ONU pretende com isso é alertar os dirigentes públicos para que uma série de providências venham a ser tomadas. A proposta, para a Década, é que os países assumam políticas públicas que possam permitir uma redução dos acidentes.

**TB** - *O que levou a ONU a propor um período tão longo como uma década para ter respostas?*

**Ailton** - A maioria absoluta dos países que conseguiram reduzir o número

de acidentes desenvolveu planos decenais. Ou seja, ninguém muda significativamente um quadro negativo do trânsito e ninguém consegue em pouco tempo a inflexão das curvas estatísticas referentes a acidentes, justamente porque está em jogo uma questão cultural, uma questão de valores, muito arraigada na população. Por exemplo, as pessoas não entendem que a carteira de habilitação é uma permissão do Estado; muitos acham que é um direito. Certo, é um direito do cidadão ter a permissão, ter uma carteira de habilitação, que, não obstante, pode ser suspensa e até cassada, se esse cidadão não respeitar as normas. Não se trata de um direito natural, como a vida, a educação ou a saúde, que não podem ser tolhidos. Outro exemplo é o uso do cinto de segurança. No País inteiro, das pessoas que viajam pelo sistema rodoviário, seja de automóvel ou de ônibus, talvez somente 50% utilizem o cinto. Das pessoas que viajam de automóvel no banco de trás, 90% não usam cinto. No transporte rodoviário, quase 95% não usam. É preciso mudar isso.

**TB** - *O que mais precisa mudar?*

**Ailton** - É preciso ter educação e fiscalização. Deve melhorar a habilitação dos condutores de veículos de duas rodas e quatro rodas, mas as pessoas reagem negativamente à melhoria da habilitação. O sistema montado para a fiscalização dessa habilitação, na melhor das hipóteses, é frouxo, deixa correr solto. Não é sem razão que observamos um dado preocupante: há cerca de cinco anos, a moto representava aproximadamente 10% da frota de veículos, mas já respondia por 25% da acidentalidade; hoje, a participação das motos cresceu consideravelmente e está chegando perto de 20% do total da frota, ou seja, dos 50 milhões de veículos brasileiros, 10 milhões já são motos, e a responsabilidade das motos pelo número de mortos está chegando quase a 40%. Ou

seja, uma barbárie! Não há por que isso acontecer. É claro que o veículo moto, em si, é instável, tanto que não fica parado sozinho, mas esse não é o problema; o problema está, de um lado, na habilitação que nós temos dado para essa meninada, e de outro, nas condições efetivas do trabalho que esses jovens exercem sobre as motos, e que favorecem esses números brutais que estão aí.

**TB** - *A ANTP participa de um movimento juntamente com outras organizações, intitulado Chega de Acidentes! O que é isso?*

**Ailton** - Com esse movimento, estamos buscando ganhar a consciência das pessoas sobre o significado do ato de dirigir e sobre o fato de que os chamados 'acidentes de trânsito' não são fatalidades nem tampouco são inevitáveis. Os acidentes podem ser evitados com políticas públicas adequadas. Uma das organizações que participa deste movimento é a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), que nos informa das consequências efetivas do que pode acontecer com o ser humano num acidente de carro. Também está conosco o Centro de Experimentação de Segurança Veicular (Cesvi-Brasil), que estuda as questões que envolvem o veículo. E há, mais ou menos, cinquenta outras entidades e empresas. É fundamental que essa bandeira seja adotada pelos candidatos a presidente e a governador, e por aqueles que pleiteiam o legislativo. No Brasil, morrem 35 mil pessoas por ano em ocorrências de trânsito e 400 mil ficam feridas. E também são gastos 30 bilhões de reais como consequência dessas ocorrências. A sociedade precisa entender que isso é uma barbárie. Evitável e desnecessária. E que não causa somente custos e desperdícios, com 30 bilhões de gastos, mas provoca muito mais do que isso: dor, perdas e consequências irreversíveis. Chega de acidentes! O site do movimento tem o endereço: [www.chegadeacidentes.com.br/home.shtm](http://www.chegadeacidentes.com.br/home.shtm). ■



# novo CAMPIONE



Venha nos visitar e  
conhecer toda a  
linha COMIL.



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

COMIL

# Scania aposta em BRT

**Montadora sueca se prepara para aproveitar as oportunidades que surgirão com os novos projetos de mobilidade urbana; um dos destaques é o articulado 8x2, uma opção mais econômica aos biarticulados**

Com foco nos projetos de transporte urbano, que devem ser implementados para a Copa de 2014 e as Olimpíadas, a Scania quer estar pronta para atender a todas as exigências do novo mercado. Para completar a sua linha de produtos para BRTs (Bus Rapid Transit) e outras tecnologias semelhantes, a Scania apresentou na Feira Transpúblico 2010 o articulado 8x2. O diferencial desse modelo é que ele possui maior capacidade de transporte de passageiros que um articulado comum, a um custo 40% inferior (em média) ao de um biarticulado.

Atualmente, cerca de 20 projetos de mobilidade urbana estão em andamento em todo o Brasil. "Temos apresentado as nossas soluções para as cidades que possuem projetos de BRT ou similares. O Rio de Janeiro, por exemplo, já está bem adiantado. A Scania se preparou para as exigências de mercado, com novas estratégias de vendas, produtos e engenharia de vendas. Recentemente, foi contratado o consultor em BRT Cláudio de Senna Frederico. Além disso, temos discutido soluções com os órgãos gestores. Nosso objetivo é participar das mudanças que virão com a realização de grandes eventos no Brasil", afirma Wilson Pereira, gerente executivo de Vendas de



*Wilson Pereira: "nosso objetivo é participar das mudanças que virão com a realização de grandes eventos no Brasil"*

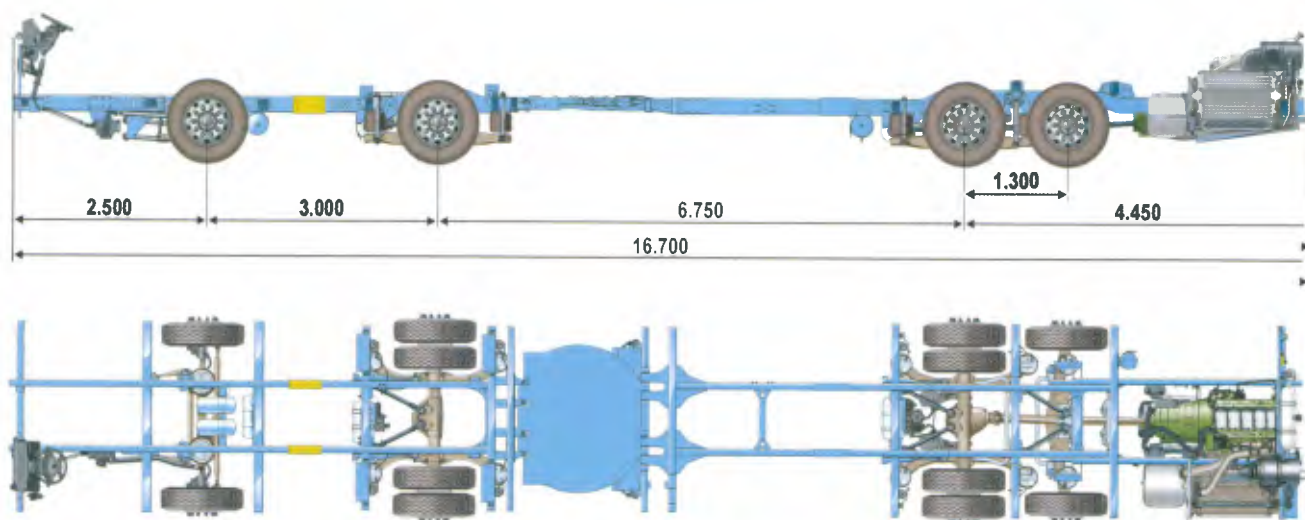
Ônibus da Scania do Brasil.

Dentro dessa estratégia da Scania, o ônibus 8x2 surge como uma alternativa inovadora para o mercado. Encarroçado, o articulado 8x2 pode chegar a 20,3 metros de comprimento, com capacidade para até 186 passageiros. "Além de ser mais versátil, ele tem um tamanho intermediário entre os articulados comuns (18,15 metros) e

os biarticulados (25 metros). O que significa transportar apenas 25% menos passageiros que um biarticulado, mas com custo 40% inferior. O custo-benefício desse modelo é muito interessante", explica Pereira. Sem a carroceria o chassi mede 16,7 metros.

O novo Scania 8x2 articulado possui 310 cavalos de potência. Seus propulsores, de modelo DC9 21, são equipados com turbo e intercooler. A capacidade máxima dos novos articulados atinge 34,5 toneladas. Devido ao chassi alongado, os veículos sofreram algumas adaptações em relação aos similares, como um par de freios e um radiador adicional na caixa de câmbio. De acordo com Pereira, a maior preocupação foi manter as condições de segurança ideais para esse tipo de veículo. "Com um quarto eixo acrescentado ao chassi, foi possível atender ao aumento da capacidade de carga do ônibus, mas sempre mantendo as condições de segurança que um veículo dessa natureza requer", afirma Pereira.

**MENOS EMISSÕES** — O projeto do ônibus 8x2 teve início quando a empresa gestora do transporte urbano de Curitiba solicitou para a Scania um novo modelo de ônibus articulado, com maior capacidade de passageiros para atender a Linha Verde



da cidade, que opera apenas com ônibus movidos a biocombustível B100. O projeto foi implantado pela Urbanização de Curitiba (URB), com ônibus 8x2 da Scania. Os resultados são animadores: redução de cerca de 25% na emissão de fumaça preta e de 30% de monóxido de carbono, em relação a ônibus similares que operam na mesma linha, abastecidos com diesel.

Segundo Wilson Pereira, a Scania está sempre atenta às normas ambientais. "Os novos projetos que virão em virtude da Copa de 2014 e das Olimpíadas, com certeza, irão incorporar as questões ambientais e os limites de emissão. Até porque a legislação brasileira assim o exige. A Scania tem experiência nessa área, com muitas iniciativas bem sucedidas". Pereira cita como exemplo os 700 ônibus Scania movidos a etanol, com emissões abaixo dos limites do Euro 5 (que será implantado no Brasil em janeiro de 2012), que circulam em Estocolmo, na Suécia. "Há dois anos trouxemos o projeto para São Paulo e também foi um sucesso", afirma.

**ESTABILIDADE** – O mercado brasileiro de ônibus está estável em 2010, segundo Pereira. No segmento de rodoviários, a iminência de uma nova regulamentação para as linhas interestaduais tem trazido certa



cautela aos empresários na hora de renovar suas frotas. "É normal que as empresas aguardem que o setor seja regulamentado antes de adquirir novos veículos. O problema é que a frota está envelhecendo e, quando for preciso renovar, os custos serão mais pesados, em virtude da quantidade de ônibus mais velhos", explica.

Pereira também acredita que não há encarroçadoras suficientes para acompanhar a produção das montadoras no segmento de rodoviários. "Falta uma encarroçadora de grande porte no mercado brasileiro, principalmente depois dos problemas que a Busscar enfrentou. Com isso, os prazos de entrega ficam mais longos e traz certo desânimo aos compradores", diz.

Já o segmento de ônibus urbanos é mais

dinâmico, na opinião do executivo. "O mercado de urbanos é bem maior e não temos esse tipo de problema. Considero que a situação está normalizada, tanto para os urbanos quanto para os rodoviários. Nesta época do ano, as grandes encomendas já foram feitas e devemos ter apenas pedidos menores, como acontece todo ano. Podemos dizer que este ano está dentro do esperado", resume.

De janeiro a agosto a Scania do Brasil produziu 1.173 unidades, sendo que 657 são destinados ao mercado interno. O restante da produção é voltado para as exportações, em especial para países sul-americanos. Do total, 189 unidades são para o mercado argentino, 102 para o Peru, 88 para o Chile e 137 para outros mercados. ■

Você continua tendo a qualidade  
dos Caminhões e Ônibus Volkswagen.



Os Caminhões e Ônibus Volkswagen, que conquistaram o Brasil, continuam líderes no mercado brasileiro de caminhões, contando com uma das maiores e mais bem avaliadas Rede de Concessionárias do país. E nas exportações, o resultado não podia ser melhor: rodam hoje por mais de 50 países. Desde 2009, os Caminhões e Ônibus Volkswagen contam também com a força, tecnologia e experiência de mais de 250 anos do Grupo MAN, um dos líderes mundiais do setor de veículos comerciais, além de atuar em outros segmentos, como produção de turbinas e geração de energia. Com esta união, nasceu a MAN Latin America e, já que em time que está ganhando não se mexe, o leque de produtos atual continua, mas a partir deste ano surgirão novos modelos para atender segmentos ainda não explorados pela marca. MAN Latin America. Soluções de transporte para três tipos de empresa: as pequenas, as médias e as grandes.

Imagens meramente ilustrativas.



E ganhou os 250 anos  
de experiência da MAN.

MAN Latin America  
[www.man-la.com](http://www.man-la.com)



# Piso baixo Volksbus facilita operações

**Versão do modelo 17.260 EOT foi desenvolvida para garantir maior acessibilidade no transporte urbano**

Aproveitando a visibilidade e a importância do seminário da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a MAN Latin America exibiu o chassi Volksbus 17.260 EOT, na versão Low Entry, durante a 23ª edição do evento, que discutiu em Brasília soluções para eficiência do transporte urbano nos próximos anos — com foco na Copa de 2014. Já bastante experimentado no transporte de passageiros dentro de aeroportos, o modelo 17.260 de piso baixo é indicado para aplicações em corredores urbanos e também para linhas alimentadoras. No encontro do Distrito

Federal, a NTU anunciou a opção pelo BRT (Bus Rapid Transit) adotada pelas cidades-sede da Copa em detrimento do metrô e do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos).

Quem já passou pelos aeroportos de Guarulhos ou Congonhas, em São Paulo, sabe da comodidade e da acessibilidade do 17.260 EOT, que se tornou imprescindível para empresas aéreas em dias de intensa movimentação de passageiros, já que a infraestrutura aeroportuária brasileira não tem posições suficientes para fazer o embarque/desembarque entre aeronave e saguão. O ônibus é a solução mais fácil e

rápida para contornar o problema enquanto os investimentos públicos não chegam.

A MAN adaptou o 17.260 para o segmento urbano. O chassi também já sai de fábrica com características que permitem a construção de ônibus acessíveis para passageiros com a mobilidade reduzida — uma rampa hidráulica dá acesso a cadeirantes e outras pessoas portadoras de deficiência física. Na categoria ônibus com acesso em nível, o chassi Low Entry é, segundo o fabricante, um dos produtos mais adequados para atual aplicação nos sistemas de transporte urbano.



### VOLKSBUS 17.260 EOT V-tronic

MOTOR:	MWM 6.12 TCE Euro 3 260 cv @ 2.500 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF -6AS 1010 BO
ENTRE-EIXOS (MM):	6.000
SUSPENSÃO:	Dianteira: pneumática Traseira: hidráulica
PESO BRUTO EIXO DIANT. (KG):	6.500
PESO BRUTO EIXO TRAS. (KG):	11.500



**Mais de 120 ônibus Volvo de piso baixo operam nos principais aeroportos brasileiros**

Outro destaque do veículo Volvo 17.260 EOT é a flexibilidade. O veículo opera em aplicações mistas — linhas alimentadoras e corredores. Portas largas e obstáculos internos minimizados permitem maior fluxo de passageiros, aumentando a produtividade do modelo. De acordo com a MAN, o chassi atende a todos os requisitos das normas de acessibilidade (NBR 14022) e de fabricação de ônibus urbano (NBR 15570). O eixo e suspensão dianteira com capacidade de carga aumentada garantem maior capacidade de passageiros e vida útil dos

componentes. O módulo dianteiro foi otimizado, além de o eixo dianteiro contar com novo design, permitindo piso interno plano — sem rampas ou obstáculos.

Ainda segundo o fabricante, o sistema de elevação e o de ajoelamento colabora na acessibilidade ao veículo e influencia na transposição de obstáculos durante a operação. Já a manutenção foi simplificada com fácil acesso a todos os componentes que requerem ajustes ou regulagens, principalmente no motor traseiro.

O chassi 17.260 EOT versão Low Entry é equipado com motor MWM 6.12 TCE,

Euro 3, turbo e intercooler. São seis cilindros em linha. A potência máxima é de 260 cavalos a 2.500 rpm. O torque é de 92 mkgf entre 1.300 a 1.900 rpm.

O Volvo 17.260 EOT Low Entry é oferecido na versão V-Tronic, equipado com câmbio mecânico, mas sem a alavanca de mudança de marchas e sem o pedal de embreagem. Além dessa configuração normal de produção, conta também com a opção de caixa mecânica e caixa automática de seis marchas. O modelo está preparado para carrocerias de 12 metros e 13,2 metros.

# IRIZAR

*O Rodoviário de Luxo 6 Estrelas:  
Segurança, Conforto, Design,  
Economia, Qualidade e Garantia*



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

[irizar@irizar.com.br](mailto:irizar@irizar.com.br)  
[www.irizar.com.br](http://www.irizar.com.br)



*Segurança e conforto  
aos passageiros.  
Confiança e rentabilidade  
para os clientes.*



 **IRIZAR**  
Um Projeto de Futuro

# Linha Sprinter incorpora mais equipamentos de série

**A linha 2011 da Mercedes-Benz Sprinter, em todas as suas 12 versões de van, vem equipada de fábrica com airbag, freios ABS e sistema ASR e outros itens de conforto**

Mais segurança e conforto. A Mercedes-Benz decidiu reforçar estes dois pontos na linha 2011 da Sprinter ao oferecer de série airbag e freios ABS/ ASR em todas as 32 versões – 12 modalidades de vans, 16 de furgões e 5 chassi-cabine. Além disso, as vans passam a vir equipadas de fábrica com vidros e retrovisores externos elétricos e travamento de portas de controle remoto à distância.

As novidades visam ampliar a satisfação para os consumidores Mercedes-Benz que utilizam a Sprinter para o transporte de passageiros. Com as mudanças, a marca alemã da estrela de três pontas tem vários objetivos. Um deles é se antecipar à legislação nacional que, em 2014, vai obrigar todos os veículos a serem equipados com bolsa de ar inflável e freios antitravamento. Também não deixa de uma resposta à concorrência, que já oferece produtos mais completos – a mais emblemática é a Ford Transit, importada da Europa recheada de tecnologia.

A linha Sprinter 2011 já está nas concessionárias da marca. De acordo com o diretor de vendas da Mercedes-Benz, Gilson Mansur, os preços dos novos produtos praticamente não sofreram alterações, mesmo com o incremento de mais tecnologia. “Para não dizer que não houve aumento, o preço subiu R\$ 700. Mas se você desconta a inflação anual, perto dos 5%, praticamente não há diferença”, disse.

A linha Sprinter tem valores que variam de R\$ 81 mil a R\$ 154 mil. No caso das vans, destinadas ao transporte de



passageiros, os preços oscilam entre R\$ 102 mil a R\$ 154 mil – esta última versão, a mais completa, dispõe de 19 lugares, fora o motorista.

Sérgio Galhardo, gerente de vendas para a linha Sprinter, afirmou que a Mercedes-Benz pretende abocanhar 25% do segmento disputado pela família, que tem produtos na faixa que varia de 3,5 a 4,6 de PBT (Peso Bruto Total). Este segmento deve encerrar 2010, na visão de Sérgio Galhardo, com total entre 31 mil e 33 mil unidades emplacadas – crescimento de 10% em relação a 2009.

Entre janeiro e agosto deste ano, o segmento somou 21.613 unidades. De acordo com Galhardo, 39% deste total foram ocupados por vans, 46% por furgões e

15% por chassi-cabine. Entre as vendas da Mercedes-Benz no mesmo período de 2010, o ranking ficou diferente: 45% vans, 40% furgões e 15% chassi-cabine.

Entre os principais competidores da Sprinter, estão Fiat Ducato, Iveco Daly, Ford Transit, Renault Master, Peugeot Boxer, Citroën Jumper, Kia Bongo e Hyundai HR. Todos eles têm produtos destinados tanto para o transporte de passageiros quanto para o de cargas leves.

Mansur afirmou que as diversas aplicações das vans, como turismo e passageiro urbano, vêm impulsionando o mercado para a Mercedes-Benz, que, em praças como a de São Paulo, é tida por boa parcela dos consumidores como sinônimo deste tipo de veículo. Para o executivo, eventos de porte