

TECHNI

OTM
EDITORA LTDA.

Ano 14 - nº 67
R\$ 12,00

bus

TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

www.revistatechnibus.com.br



**Fretamento
rural, a nova
oportunidade**


Volksbus enfrenta vans



**Integração tarifária
revitaliza setor formal**

**Salvador aperfeiçoa
bilhetagem eletrônica**

**Irizar Century
ganha mercado**



**RENOVAMOS MAIS UMA
VEZ UMA PARCERIA
DE SUCESSO PARA
O TRANSPORTE PÚBLICO
DE SALVADOR.**

O SETPS – Sindicato das Empresas de Transporte Público de Salvador – renovou por mais cinco anos o contrato com a TACOM, após rigorosa avaliação das alternativas oferecidas no mercado. A renovação dessa parceria, firmada há 10 anos, foi fundamentada na ampla experiência da TACOM e no sucesso de seus projetos implantados em todo o País, além da capacidade única do seu Sistema de Bilhetagem Inteligente, o CITbus, para atender às metas do transporte público. Salvador quer se tornar modelo de um transporte eficiente e dinâmico, e para isso novas políticas serão adotadas, com melhorias para toda a cidade. A TACOM agradece a confiança e é com satisfação que vamos trabalhar para que a população tenha cada dia mais conforto, segurança e tranquilidade para se deslocar.



Vantagens do petróleo nosso

Todos que nos lêem e estão ligados de alguma forma ao mundo do ônibus, sabem bastante que para mover este veículo (ainda que muito se tenha derramado de conversas e planos sobre combustíveis alternativos) dependemos, se não 100%, pelo menos 99% do derivado de petróleo chamado diesel.

Pois bem, vamos falar de petróleo, o chamado ouro negro, cujo preço internacional tem batido nas alturas – e certamente continuará nesse ritmo alucinante, até porque a descoberta de jazidas anda em descompasso com a dependência da humanidade em relação ao petróleo.

O Brasil tem passado de certa forma incólume a essa nova (e cíclica) crise do petróleo. Nossa dependência, hoje, é mínima em relação ao petróleo importado.

Como foi notável a expansão brasileira na produção petrolífera, largamos a postura de jecatu de deixar o petróleo enterrado e nos lançamos à exploração – sob a terra e sob o mar – com grandes progressos. Invertemos o placar: em 1980 tínhamos uma produção de 190 mil barris diários e dependência de 83% de petróleo importado. Hoje, produzimos 1,6 milhão de barris diários, com dependência de 10% do petróleo extraído de poços estrangeiros.

Depois da auto-suficiência em petróleo, o novo passo que está sendo dado pela Petrobras é no caminho da auto-suficiência em refino. O petróleo produzido aqui é do tipo pesado, enquanto nossas refinarias estão mais preparadas para o tipo leve. No segundo trimestre do ano passado 73% do óleo processado nas refinarias brasileiras eram de origem nacional. No segundo trimestre de 2005, o processamento aumentou para 81%. A Petrobras está investindo US\$ 8,5 bilhões até 2010 para adequar os equipamentos das refinarias para processar o óleo pesado produzido aqui, reduzindo a necessidade de importações de óleo leve.

Enquanto gás natural, eletricidade e outras formas de energia menos poluidoras e infensas a crises não movimentam os ônibus, é preciso tratar o diesel com muita responsabilidade para que seus preços não disparem e comprometam, ainda mais, os custos de transportes. Afinal, o substituto do diesel nos ônibus e caminhões tem sido o diesel, ao contrário da energia que move o carro, que tem pelo menos três opções – gasolina, com 25% de álcool anidro adicionado, álcool hidratado e gás natural.

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

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Aline Feltrin

alinefeltrin@otmeditora.com.br

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Tiragem
8.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 110,00 (seis edições e três 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.

Circula no mês subsequente ao de capa.

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. 702
Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-B104 (seqüencial)

Atendimento ao assinante:

0800 702 B104

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



Sumário

FRETAMENTO RURAL Votorantim utiliza ônibus com configuração especial para o transporte de seus trabalhadores rurais	6
POLÍTICA TARIFÁRIA Encontro nacional busca caminhos para aperfeiçoar os mecanismos de tarifação dos ônibus	8
ANÁLISE Estudo da NTU mostra queda do número de passageiros transportados e retração nas vendas de ônibus	12
ESTATÍSTICA Levantamento da ANTT indica queda de produtividade no transporte de passageiros em 2004	14
LANÇAMENTO A linha Volksbus ganhou dois novos modelos para conquistar espaço nos segmentos de vans, minis e micros	16
RODOVIÁRIOS A empresa Princesa dos Campos agrega chassis Volvo B12R à sua frota, da qual 60% são veículos da marca	18
LEVES O novo Master Midibus da Renault de 13 lugares foi concebido para oferecer mais conforto	20
MONTADORAS A Mercedes-Benz chega à marca de 1,5 milhão de veículos comerciais produzidos no Brasil	22
ENCARROÇADORAS Itens como design, conforto e tempo de garantia determinam a decisão de comprar carrocerias Irizar	25
TRANSPORTE EXECUTIVO A Unir opera oito ônibus Comil na linha entre o centro de Belo Horizonte e o Aeroporto de Confins	28
METALBUS Encarroçadora lança o modelo Lince, com linhas arredondadas, para médios e longos percursos	30
EXPORTAÇÕES Marcopolo mantém ritmo de exportações em 2005, que representam 56% de sua receita líquida	33
BILHETAGEM Salvador firmou acordo com a Tacom para aprimorar seu sistema de bilhetagem	34
Jundiaí ingressa no rol das cidades que contam com a cobrança eletrônica nos ônibus	36
CONGRESSO ANTP Chegou a hora de ação para estruturar a mobilidade nas grandes cidades, afirmam os peritos do setor	38
GÁS NATURAL A Iveco italiana tem foco em veículos movidos a gás natural comprimido, incluindo ônibus	42
TERMINAIS Guarulhos inaugurou terminal rodoviário que deverá movimentar 18 mil passageiros por dia	44
LOGÍSTICA Ônibus de clubes de futebol paulistas ganham símbolo nas carroceiras e tornam-se parte do time	46
VANDALISMO As depredações de ônibus crescem na capital paulista e causam enormes prejuízos às empresas	48
BIODIESEL A Mercedes-Benz faz demonstração em Fortaleza de ônibus rodoviário movido a biodiesel	50
HISTÓRIA A NTU criou o museu virtual na internet para resgatar a história do transporte urbano de passageiros	52
MERCADO As vendas externas, mesmo com o dólar desvalorizado, superam a comercialização doméstica	58

SEÇÕES

Editorial **3**

Panorama **54**

Custos Operacionais **57**

Irizar

O Rodoviário de Luxo 6 Estrelas

Segurança, Conforto, Design, Economia, Qualidade e Garantia



Um veículo de última geração, ideal para ser utilizado em linhas regulares de médias e longas distâncias, que evidencia também suas características para o turismo.

Criamos um veículo de acordo com as necessidades de nossos clientes, pois uma viagem confortável se traduz em clientes satisfeitos. Por isso, para nós, todo detalhe é importante.



Novo nicho que se abre

A Votorantim Celulose e Papel passou a oferecer qualidade no transporte do pessoal que trabalha nas suas fazendas de reflorestamento com a adoção de ônibus especiais

A RESPONSABILIDADE SOCIAL TEM CONTAMINADO positivamente empresas e, neste contexto, uma das atribuições pertinentes ao tema é oferecer condições de qualidade de trabalho ao seu quadro de colaboradores.

Tal evolução das relações trabalhistas certamente foi decisiva para a ação de um dos mais importantes grupos empresariais do País, o Votorantim, que abre um novo mercado de fretamento, o fretamento rural, concebido para atender a seus projetos de reflorestamento de eucalipto, matéria-prima básica da

Votorantim Celulose e Papel (VCP).

Duas das maiores empresas especializadas em fretamento por ônibus foram contratadas, a Breda e a Benfica, ambas de São Paulo, para operar os ônibus especiais destinados ao transporte de trabalhadores rurais entre os núcleos urbanos e as fazendas espalhadas pelas regiões do Vale do Paraíba e Ribeirão Preto, ambas no interior paulista.

Breda e Benfica, na primeira fase, estão operando 60 ônibus especialmente projetados para o trabalho e, por exemplo, trazem, no bagageiro, espaço para a

acomodação de ferramentas como enxadas e foices.

Com chassis Mercedes-Benz 1418 com motor eletrônico e encarroçados com o modelo Apache Vip da Caio/Induscar, os ônibus rurais dispõem ainda de duas caixas para água — uma potável, outra para higienização do pessoal.

Os ônibus que atendem à VCP utilizam trechos de rodovias até chegarem às fazendas de reflorestamento. Por isso mesmo, ganharam configurações de aplicação rodoviária, entre eles porta única e bancos revestidos de courovin.

Com capacidade para transportar cerca de 35 trabalhadores, os ônibus de fretamento rural, na primeira fase, serão em número de 60 unidades, com previsão de chegar a um total de 100 veículos.

O Brasil, no ranking dos maiores produtores mundiais de celulose e papel, tem vigorosos planos de expansão no setor. A VCP, por exemplo, líder entre as produtoras brasileiras de papéis de imprimir e escrever e papéis especiais, exporta para 55 países, nos cinco continentes.



Fotos: Paulo Igarashi



Os veículos da Breda transportam trabalhadores rurais entre núcleos urbanos e fazendas na região do Vale do Paraíba, em São Paulo



Os ônibus rurais, com chassis Mercedes-Benz e carrocerias Induscar-Caio, possuem espaço próprio para marmitas e tanques no bagageiro para água potável e de higienização, além de área para acomodar ferramentas

Para dar suporte à expansão, a VCP, recentemente, efetivou seu planejamento estratégico de prazo bastante longo – 15 anos, ou dois ciclos do eucalipto. O plano, chamado Visão VCP 2020, prevê fortes investimentos na área florestal, incluindo a aquisição de mais terras no estado de São

Paulo e a formação de nova reserva florestal no sul do Rio Grande do Sul, podendo incluir o norte do Uruguai.

À medida que as áreas de reflorestamento crescem, a empresa deverá ampliar sua necessidade de deslocamento de pessoal com reflexo em novos contratos de trans-

porte na modalidade de fretamento rural.

“Para nós, que fazemos fretamento em geral para o setor industrial, o mercado rural é um novo campo que se abre”, diz Edson Campos, da Breda, responsável pela operação na região do Vale do Paraíba. ■



De olho na integração tarifária

Sistema de cobrança é apontado pelo relatório da NTU como vantajoso para o usuário de ônibus e mais eficiente para o gestor de transporte coletivo

Sonia Crespo

NOVAS TENDÊNCIAS DE POLÍTICAS tarifárias estão surgindo e estimulando cada vez mais debates sobre o tema, para a alegria geral do povo, literalmente. Durante o último Seminário Nacional realizado anualmente pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), que teve como tema central "A Política Tarifária nos Transportes Públicos", o resultado de uma ampla pesquisa mostrou que a tarifa média nacional está situada entre R\$ 1,31 e R\$ 1,70, que cerca de 15% das cidades avaliadas têm sistema de integração temporal e que a bilhetagem eletrônica já está presente em 46% desses municípios. A intenção do trabalho, segundo Maurício Cadaval, um dos autores do relatório, é ressaltar a impor-

tância de buscar caminhos para aperfeiçoar os mecanismos de tarifação das passagens de ônibus, já que são instrumentos fundamentais para a reativação do setor e para a melhoria das condições de mobilidade. "Queremos difundir os sistemas em operação para que as prefeituras possam ver os modelos", explica Maurício Cadaval. Um dos sistemas apontados como mais adequado e favorável é o da integração temporária, sistema em que o usuário paga apenas pelo trecho percorrido.

"Não temos a pretensão de criar um modelo de política tarifária para todos as cidades, até porque as condições de cada município variam individualmente. Mas apresentar alguns desses modelos é uma

maneira de atualizar essa realidade", comenta Cadaval. A NTU é a entidade de classe que representa empresas operadoras de ônibus urbanos e metropolitanos perante os poderes federais, com cerca de 600 associados e mais de 70 entidades regionais patronais filiadas de todo o País.

O relatório técnico elaborado pela associação mostra um amplo panorama das práticas de tarifação no Brasil e constata que o mercado e as necessidades sociais ligadas ao transporte coletivo urbano estão sofrendo grandes transformações: de um lado está o mercado, que tem mais competição com a presença do transporte informal e alternativo; do outro lado (o social), aumentou o contingente da população pobre que não consegue pagar as



MUNICÍPIOS COM BILHETAGEM AUTOMÁTICA

Distribuição segundo tipo de entidade que administra o sistema de bilhetagem automática (%)

■ Todos (46% já implantaram)
■ Grandes (67% já implantaram)

Fonte: Pesquisa de política tarifária, NTU - 2005



taram experiências inovadoras em política tarifária (Araraquara, Belo Horizonte, Franca, Rio de Janeiro e São Paulo); e estudo de caso de mais cinco municípios que estão adotando algumas novidades na questão tarifária (Bauru, Florianópolis, Joinville, Maringá e São José do Rio Preto). Os resultados foram selecionados em dois grupos de municípios: o primeiro compreende todos os municípios pesquisados e o segundo somente aqueles com mais de 300 mil habitantes (*ver quadro na pág. 10*).

REAJUSTES PERIÓDICOS – A análise registrou que na maioria dos municípios predomina uma tarifa situada entre R\$ 1,31 e R\$ 1,70. Abaixo dessa faixa encontram-se 23% dos municípios e acima, 19%. Nos grandes, é maior a frequência acima dessa faixa média (34%), em comparação com apenas 9% abaixo. Em 3% dos municípios pesquisados a marca de R\$ 2,00 já foi ultrapassada.

O relatório revelou que não há periodicidade certa para os reajustes tarifários em 81% dos municípios. Em 90% dos casos, a decisão final sobre o reajuste é tomada pelo prefeito. Em 84% das cidades, o critério adotado para o reajuste da tarifa é a negociação com base em cálculo de

planilha tarifária. O sistema consiste em estabelecer um valor determinado de tarifa que cubra os custos totais de operação acrescidos de uma taxa de retorno sobre o capital investido, quase sempre fixada em 12% ao ano. O valor da tarifa é obtido dividindo o custo dos serviços pela quantidade de passageiros pagantes, ambos por quilômetro.

Nos últimos cinco anos, constatou o levantamento, a maioria dos municípios reajustou sua tarifa predominante quatro ou cinco vezes, observando-se uma tendência de maior número de reajustes nos municípios mais populosos. No período que vai de 2000 ao início de 2005, o crescimento da tarifa média ficou acima do IPCA e abaixo do IGP-M. O reajuste médio foi maior nas cidades com mais de 300 mil habitantes.

Diz o recente relatório da NTU que a bilhetagem eletrônica está presente em 46% dos municípios, sendo que metade deles já tem o sistema totalmente implantado e a outra metade, apenas parcialmente. Em 67% dos municípios com mais de 300 mil habitantes a bilhetagem automática já está implantada. Em 90% dos casos, esses sistemas são administrados por empresas operadoras. Em relação à cobertura dos custos de bilhetagem, mais ▶

tarifas impostas e se vê obrigado a andar a pé. "Em cerca de 79% das cidades brasileiras, ainda vigora a política de tarifa única. No entanto, esse mercado está bastante segmentado atualmente. Existe essa tendência até porque cada vez mais se oferecerão ao passageiro serviços mais diferenciados", acrescenta.

Para a elaboração do relatório, foram realizados três tipos de levantamento nos sistemas municipais de transporte público brasileiros, entre os meses de abril e maio de 2005: uma pesquisa por amostragem, por meio de questionário entregue a gestores governamentais e empresas de transporte público de 120 municípios com mais de 100 mil habitantes; estudo de caso de cinco municípios que ado-

da metade dos sistemas vem sendo bancada com recursos próprios das empresas operadoras. Principalmente nas cidades maiores, as receitas tarifárias cobrem parte dos custos de manutenção desses serviços.

COBRANÇA DIVERSIFICADA – A estratégia de cobrança adotada na grande maioria dos municípios pesquisados é a tarifa única. Nos que praticam diversificação tarifária, foram observadas as modalidades "por tipo e padrão de serviço" (transporte seletivo, tarifa zonal, linhas diferenciadas, por exemplo) e "por opção de pagamento" (bilhete múltiplo, com desconto, e desconto por venda antecipada). Nos municípios maiores, é bem superior a incidência de tarifas diferenciadas por padrão de serviço. Um dado interessante constatado pela pesquisa é que, nos municípios onde está implantada a bilhetagem eletrônica, o potencial de diversificação oferecido por essa tecnologia vem sendo muito pouco utilizado.

A pesquisa mostra que a gratuidade média dos sistemas municipais de transporte público é da ordem de 21,3% sobre o número de passageiros pagantes. Em apenas 3,3% parte das gratuidades é coberta por verbas governamentais. Curiosamente, o relatório constata um leque de categorias embutidas nas gratuidades. A principal delas é dos idosos e deficientes físicos: praticamente todos os municípios concedem essa categoria de benefício. Em um segundo nível, aparecem os policiais militares e os carteiros, que gozam da gratuidade em mais de 30% dos municípios. Um terceiro grupo de beneficiários, composto por funcionários das empresas de transporte ou órgãos gestores (rodoviários), agentes municipais (trânsito, saúde, vigilância sanitária etc.), estudantes, oficiais de justiça e deficientes mentais, aparece em 20% dos municípios estudados. Por último, em cerca de 10% dos municípios, aparecem como beneficiários da

QUADRO RESUMO DOS RESULTADOS DA PESQUISA POR AMOSTRAGEM

Item	Grupo	
	Todos (> 100 mil hab.)	Grandes (somente > 300 mil)
Nível tarifário		
Tarifa predominante	R\$ 1,53	R\$ 1,64
Reajustes tarifários		
Periodicidade	Definida (19%)	Definida (26%)
Nº de reajustes nos últimos 5 anos	4,3	4,7
Critério técnico	Cálculo de planilha tarifária (84%) Reajustes de outras cidades (14%)	Cálculo de planilha tarifária (95%) Reajustes de outras cidades (9%)
Tomador de decisão	Prefeito (90%)	Prefeito (86%)
Bilhetagem Automática		
Existência	Não existe (54%) Parcialmente implantada (23%) Totalmente implantada (23%)	Não existe (33%) Parcialmente implantada (28%) Totalmente implantada (39%)
Custos de manutenção	Recursos dos operadores (65%) Receita tarifária (30%)	Recursos dos operadores (55%) Receita tarifária (45%)
Estrutura tarifária		
Diferenciação tarifária	Não há (73%) Por tipo de serviço (16%) Por padrão de serviço (9%) Bilhete múltiplo (5%) Outras (2%)	Não há (61%) Por tipo de serviço (16%) Por padrão de serviço (26%) Bilhete múltiplo (2%) Outras (5%)
Gratuidades		
Gratuidade média	21,3%	21,9%
Principais categorias	Idosos, def. físicos, PM e carteiros	Idosos, def. físicos, PM e carteiros
Descontos		
Desconto equivalente médio	6,8%	6,4%
Principais categorias	Estudantes e professores	Estudantes e professores
Subsídios governamentais		
Existência	Existe (7%)	Existe (14%)
Vale-transporte		
% de utilização	42,0%	43,4%
Integração tarifária		
Existência	Existe (45%)	Existe (63%)
Modos envolvidos	Ônibus municipal (96%) Van, Kombi ou microônibus (4%) Ônibus intermunicipal (11%) Metrô ou trem (5%)	Ônibus municipal (89%) Van, Kombi ou microônibus (3%) Ônibus intermunicipal (8%) Metrô ou trem (14%)
Critério de produtividade	Existe (7%)	Existe (13%)

Fonte: Pesquisa de política tarifária, NTU - 2005

MUNICÍPIOS NO UNIVERSO DA PESQUISA

Distribuição segundo faixas de valor da tarifa predominante (%)





A integração tarifária está presente, atualmente, em 15% dos municípios

gratuidade os policiais civis, crianças e aposentados.

DESCONTOS RESTRITOS — Descontos tarifários estão presentes em 83% dos municípios pesquisados. O desconto equivalente médio está em torno de 6,8% da receita total, e é insignificante a parcela desse custo coberta por subsídios governamentais. "Pela nova legislação, para cada gratuidade criada a empresa tem que mostrar a fonte de custeio. Nos municípios onde ainda rege a lei antiga, as transformações irão ocorrendo aos poucos", pondera Cadaval. As cidades mais populosas mostram tendência de concederem menos e menores descontos do que o total dos municípios. Do total de cidades consultadas, 25% não concedem descontos.

A principal categoria com direito a desconto é a dos estudantes. O benefício está presente em 78% dos municípios pesquisados e em 95% dos que oferecem algum tipo de desconto. Com 12% de incidência aparecem os professores e, em me-

nor escala, os servidores públicos, os aposentados e as domésticas. Do total de municípios pesquisados, apenas 7% concedem subsídios governamentais à operação do transporte público.

MENOS CUSTOS NA INTEGRAÇÃO —

A integração tarifária está presente, atualmente, em 15% dos municípios. "A integração temporária é um método que pode ter excelentes resultados econômicos para o usuário, e tem que ser bem avaliado pelo poder gestor. O que não podemos fazer é nos deter ao raciocínio populista. Pode ser favorável tanto para as operadoras como para os usuários, aumentando a frequência dos sistemas e reduzindo os custos", comenta Cadaval. Em quase todos os municípios, a integração se dá entre linhas ou modos de transporte. Com frequência bem menor aparece a integração entre linhas municipais e intermunicipais, das municipais com sistemas sobre trilhos ou com transporte suplementar ou seletivo.

Em 65% dos municípios a integração tarifária acontece em terminais fechados. Mais de um terço das cidades adota a integração temporal (com limite de tempo) em qualquer ponto da rede. Praticamente a metade das experiências de integração temporal em terminais fechados começou nos anos 90. Já praticamente todas as experiências (94%) de integração tarifária em qualquer ponto da rede, com limite de tempo, são bem mais recentes: começa-

ram nos anos 2000. Em média, o limite de tempo para utilizar a integração temporal depois do pagamento da tarifa é de cerca de 73 minutos.

Cadaval salienta que os modelos de integração temporal brasileiros já estão ficando ultrapassados — na maioria dos casos, todos os usuários pagam a mesma tarifa, que dá direito à integração — se comparados aos adotados por cidades europeias, como Londres e Paris. "Lá funciona a chamada integração por opção de serviço, em que o passageiro compra o bilhete adequado ao trajeto — mais caro ou mais barato, dependendo do percurso", explica Cadaval.

Outro assunto importante debatido no seminário, durante as apresentações do Colégio de Comunicação Social e Marketing, foi a necessidade do setor em vitalizar a imagem. A campanha que vem sendo realizada para o Sindicato das Empresas de Transporte Metropolitano de São Paulo (Setpesp), apresentada pelo publicitário Roberto Sganzerla, mostrou as vantagens do transporte em ônibus para todas as camadas sociais e destacou uma frase do ex-prefeito da cidade de Bogotá, na Colômbia, Enrique Peñalosa: "Tão importante quanto incluir os pobres e os excluídos sociais no transporte público é construir uma imagem positiva do transporte público também para classes superiores. Se não, transformaremos o transporte público em algo inferior, quando na verdade é para todos". ■

ATENÇÃO EMPRESAS DE ÔNIBUS

Com carros Ciferal ano 1993 a 1998 e outras carrocerias até 2006.

A PROGRESSO REFORMADORA DE CARROCERIAS LTDA.

vende e fabrica todas as estruturas de carrocerias e janelas, além de acabamento em geral.

Há 40 anos contribuindo com a evolução dos transportes urbanos no Brasil

Tels.: 21- 2573-6837 / 21- 2260-6585

www.progressocarrocerias.com.br

Mais devagar

Indicadores dos sistemas de transporte por ônibus urbanos em 2004 mostram queda no número de passageiros transportados e retração das vendas de ônibus

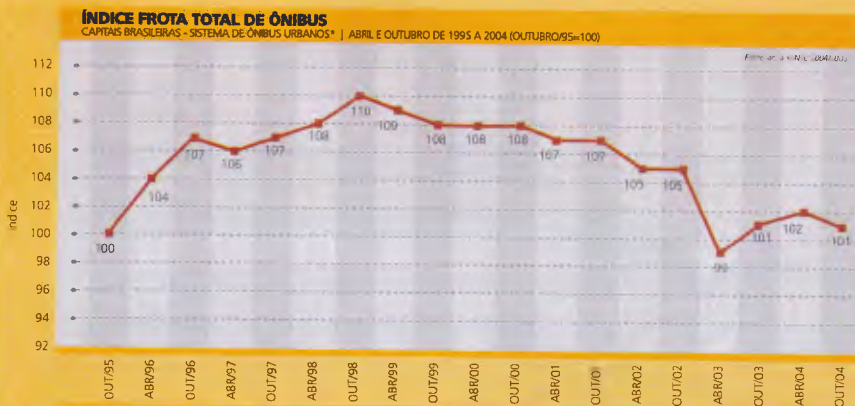
Sonia Crespo

O TRANSPORTE PÚBLICO URBANO POR ônibus não mudou muito em 2004, se for analisado de acordo com a tendência desenhada pelos resultados dos anos anteriores. "O setor continua trabalhando no fundo do poço, com uma demanda 35% menor e uma produtividade 63% abaixo dos resultados observados em 1995, quando foi verificado o melhor resultado setorial no período pós-real", comenta o presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Otávio Vieira da Cunha Filho, no prefácio do anuário de 2004 – publicado pela entidade em meados de julho último – que avaliou o desempenho do segmento de acordo com resultados de nove capitais (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Porto Alegre, Salvador, Fortaleza, Curitiba e Goiânia). "A crise do setor, que já dura uma década, reflete-se diretamente na indústria de ônibus, que mantém sua produção estacionada na casa dos 7.000 veículos urbanos por ano desde 1999, resultado muito aquém da necessidade natural de renovação da frota. Em 2004, a queda na fabricação destes veículos foi de 15%¹⁸, analisa Otávio Cunha. O reflexo disso é uma menor produtividade no transporte de passageiros por quilômetro.

De acordo com o anuário, o volume de passageiros transportados continuou apresentando tendência de retração no

ano de 2004, porém em ritmo mais lento. Entre os anos 2002 e 2003 – considerando os meses de abril e outubro – registrou-se uma queda de 13% na demanda. Já entre 2003 e 2004 o percentual de queda nesses meses ficou na marca de 1%, registrando movimentos de 309,3

milhões (em abril) e 303 milhões (em outubro) de passageiros (ver tabela), o que representa, de certa forma, para os próximos anos, uma possível reversão nesse processo. O relatório aponta como causas dessa recente estagnação da queda de passageiros o aquecimento da



atividade econômica registrada em 2004, além das diversas medidas de melhoria das redes de transporte adotadas em importantes mercados de transporte público urbano, como a cidade de São Paulo, por exemplo.

Em comparação com 2003, observou-se em 2004 uma ligeira expansão de 3% na quilometragem produzida, saltando de 195,9 milhões de quilômetros para 196,8 milhões de quilômetros em abril, e de 183,6 milhões de quilômetros para 193,9 milhões de quilômetros em outubro. Quanto à frota total disponível para operação praticamente houve estabilização na quantidade de veículos em relação aos anos anteriores: 101 mil ônibus em circulação (ver tabela).

A produtividade obtida através do ín-

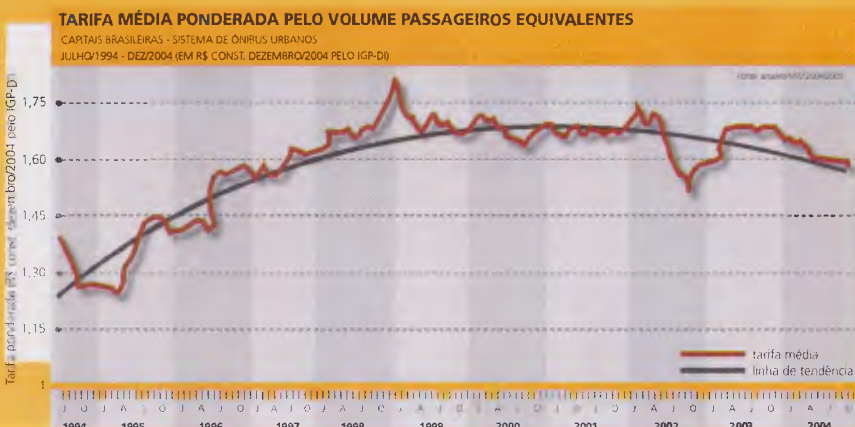
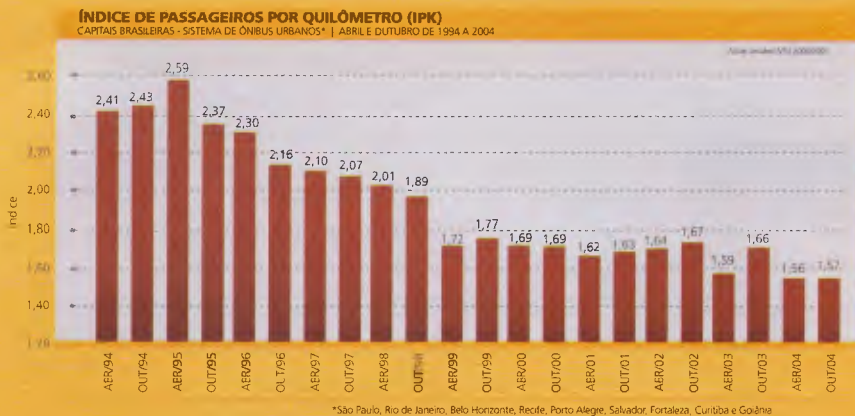
dice de passageiros transportados por quilômetro (IPK) ficou na casa de 1,57, representando um resultado minimamente superior ao de 2004, quando o índice foi de 1,56 (ver tabela). De acordo com a análise da NTU, o problema da produtividade baixa (o índice está mais de 60% abaixo dos volumes observados na década passada) é que isso reflete diretamente sobre a tarifa, contribuindo ainda mais para o processo de exclusão de parcela de usuários dos sistemas regulares.

Em termos de volume de passageiros transportados por ônibus, o ano de 2004 apresentou perfil estável, com ligeira tendência de aumento entre abril e outubro. Se em meados da década passada cada ônibus transportava mais de 600

passageiros por dia, hoje esse valor gira em torno de 407.

FROTA JOVEM – Desde 2003, a idade média da frota de ônibus vem diminuindo lentamente, o que pelo menos indica a inversão da tendência de aumento continuado da idade média, observado nos anos anteriores. O valor médio atual é de 4,9 anos, média 3% inferior à registrada em 2003. Já o nível de venda de ônibus urbanos continua bem abaixo dos níveis históricos, que sempre foram superiores a 10 mil unidades por ano: em 2004 foram comercializados no País 6,2 mil ônibus convencionais – 15% a menos que em 2003 – e 2,1 mil microônibus, uma queda de 32% se comparados ao resultado do ano passado, quando foram comercializados 3,1 mil unidades. Segundo a análise, o encolhimento do mercado de ônibus urbano no Brasil direciona a indústria nacional às exportações, para compensar as perdas.

Nem sequer os investimentos do BNDES ajudaram os resultados do setor em 2004. Os desembolsos do banco para o transporte público, embora 20% superiores aos de 2003, ficaram centralizados no transporte rodoviário de passageiros (92% dos recursos) enquanto a parcela menor (8%) destinou-se aos transportes ferroviário e metroviário. Já o custo dos serviços por quilômetro rodado permaneceu estável nos últimos anos, com ligeira tendência de queda – resultado da racionalização de oferta aplicada pelos sistemas de transporte. Também o preço das tarifas apresentou uma tendência à estabilização em termos reais, conseqüência dos resultados permanentes do custo quilométrico e do índice de passageiros por quilômetro (IPK): a média da passagem de ônibus urbano no ano passado foi de aproximadamente R\$ 1,58 (ver tabela).



Setor em queda

Produtividade do transporte por ônibus cai em relação a 2003. Estradas em precárias situações aumentam custos operacionais, afugentam o passageiro e certamente se alinham entre as causas para engrossar o número de vítimas

O ÚLTIMO LEVANTAMENTO NO TRANSPORTE rodoviário de passageiros feito pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), revela queda no indicador que mede o transporte de passageiros vezes quilômetros, quesito que indica a produtividade do setor. Em 2004, o transporte de passageiros.km foi de 29,7 bilhões, queda de 2% em relação ao ano anterior. No transporte de passageiros físicos, o número, de 136,4 milhões em 2004, esteve 2,7% acima de 2003.

O desempenho do transporte rodoviário

de passageiros regulamentado passou longe, por exemplo, do setor aéreo, que em 2004 cresceu 15%. No avião, cada ponto de crescimento do Produto Interno Bruto equivaleu, no ano passado, a 3% de expansão na demanda. Assim, um PIB em torno de 5% resultou num crescimento de 15% na produção do transporte aéreo.

“As estradas brasileiras, cada vez piores, como mostram as pesquisas nacionais e anuais da Confederação Nacional de Transportes (CNT), são certamente um grande estorvo à expansão das viagens por ônibus, que caíram

com problemas tendem a provocar mais acidentes e vítimas. Em 2004, o total de vítimas em acidentes no setor rodoviário de passageiros foi de 1.326, que excederam em 80% o número registrado em 2003 e quase 200% acima do apurado em 2001.

O número de passageiros cai, as viagens realizadas diminuem, a quilometragem rodada não cresce, no entanto, os acidentes aumentam – um fator de risco que certamente seria corrigido num País onde a vida humana tivesse mais valor. Desanimado com anos a fio de imprevidência pública em relação a investimentos na infra-estrutura rodoviária, um dos maiores empresários do setor rodoviário de passageiros deixa uma observação para reflexão. “Passageiro que tem dinheiro, vai para o avião. E aquele que não tem, procura o transporte clandestino. Nós, que mantemos o negócio regulamentado, com gente treinada, pagando impostos, vemos a situação com estupefata impotência para modificar o quadro”.

em 2004.

Há correlação direta entre o estado precário das rodovias e a maior incidência de manutenção dos veículos. E, certamente, estradas

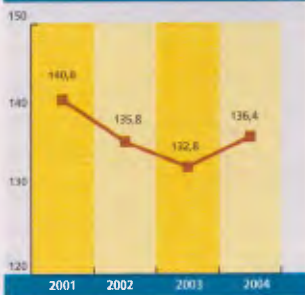
RANKING DAS 10 MAIORES EM 2004

Transporte de passageiros, por empresa (passageiros.kilômetros)

Nº	Empresa	Transporte pass.km
1	VIAÇÃO ITAPEMIRIM S/A	3.999.092.419
2	CIA. SÃO GERALDO DE VIAÇÃO	2.134.166.615
3	EMPRESA GONTIJO DE TRANSPORTES LTDA.	1.728.003.585
4	VIAÇÃO ANAPOLINA LTDA.	1.404.522.695
5	EMPRESA DE ÔNIBUS NOSSA SENHORA DA PENHA S/A	841.395.661
6	VIAÇÃO COMETA S/A	837.404.960
7	EMPRESA DE TRANSPORTES ANDORINHA S/A	826.014.627
8	PLUMA CONFORTO E TURISMO S/A	745.719.070
9	VIAÇÃO GARCIA LTDA.	734.345.740
10	AUTO VIAÇÃO 1001 LTDA	601.656.737

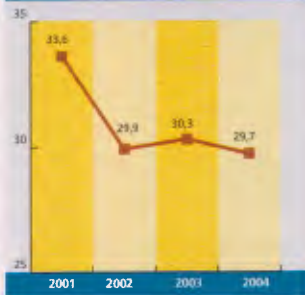
Fonte: ANTT

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (em milhões)



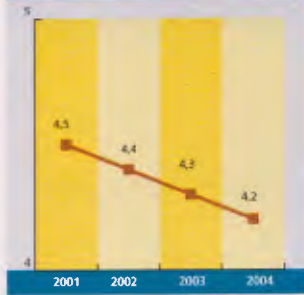
Fonte: ANTT

PASSAGEIROS.KM (em bilhões)



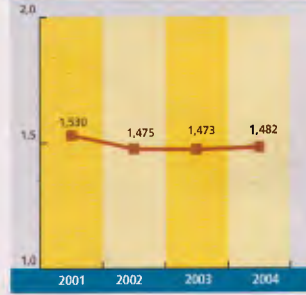
Fonte: ANTT

NÚMERO DE VIAGENS (em milhões)



Fonte: ANTT

QUILOMETRAGEM PERCORRIDA (em bilhões)



Fonte: ANTT



*A vida
passa lá fora.
A vida
segue aqui
dentro.*

Proteger o bem mais precioso de um ser humano: a sua vida. Esse é o trabalho que a Vidroforte - maior beneficiadora de vidros do sul do país - realiza quando coloca materiais de primeira linha, tecnologia de ponta e um rígido controle de qualidade na produção de pára-brisas e janelas para a linha automotiva.

TEMPLEX[®]
Pára-brisas



VIDROFORTE[®]



O modelo VW 5.140 EOD ingressa num segmento em que a Volkswagen não atuava, o de semileves

Um Volksbus para enfrentar as vans

A Volkswagen lançou dois novos modelos de ônibus, um para o segmento das vans e outro para o de minis e micros, ambos reforçados para operar em condições severas

A VOLKSWAGEN AMPLIOU SUA LINHA DE Volksbus, com dois novos modelos: VW 5.140 EOD e VW 8.150 EOD, ambos com motorização eletrônica. Com o modelo VW 5.140 EOD, com 5 toneladas de pbt e destinado ao transporte escolar e transporte urbano complementar, entre outras aplicações, a montadora ingressa num segmento em que não atuava: o de semileves,

ou seja, atenderá agora frotistas e autônomos no nicho antes ocupado por vans convencionais.

Essa faixa de veículos, de 3,5 toneladas a 6 toneladas, representou 17% do mercado total de ônibus no ano passado, de 20.800 unidades. A participação permaneceu estável nos últimos três anos. Dessa fatia de cerca de 6.000 unidades ao

ano, a montadora quer abocanhar 30%. No mercado total, a montadora ficou com a participação de 24,8% no primeiro semestre deste ano, semelhante à de 2004.

De acordo com a Volkswagen, o VW 5.140 foi desenvolvido para operar com eficiência em condições severas, como grandes distâncias urbanas, sobrecarga, trânsito pesado e pavimento irregular. O



VW 8.150 EOD tem eixo traseiro com rodado duplo e transmissões reforçadas

veículo, com capacidade para transportar 19 passageiros, possui grande área envidraçada, corredor central e altura in-



A porta dianteira está alinhada com o posto do motorista para facilitar a cobrança de passagens

terna que facilita a circulação. Seu motor eletrônico MWM de 3 litros, Euro 3, de alta rotação, desenvolve 137 cv. Outros destaques incluem a alavanca de marchas localizada no painel, para acionamento mais fácil e preciso, e o eixo dianteiro posicionado mais à frente, permitindo que o posto do motorista seja alinhado com a porta dianteira, o que facilita a cobrança de passagens pelo condutor. Com essas características, conforme a montadora, o veículo é muito apropriado para o trabalho de vans.

Destinado ao segmento de minis e micros, o modelo VW 8.150 EOD, de 8 toneladas, possui eixo traseiro com rodado duplo, freios a ar e a mesma posição do motorista oferecida no chassi de 5 toneladas. A alavanca de mudança de marchas é posicionada diretamente sobre a transmissão, para facilitar o engate. Pode transportar entre 24 e 28 passageiros, conforme a configuração da carroceria. Seu mo-

tor MWM de 3 litros tem potência de 143 cv.

Ambos os modelos são equipados com transmissões Eaton reforçadas e os pneus e rodas são intercambiáveis entre as duas versões. No primeiro ano de comercialização, a garantia oferecida é de dois anos para o motor.

Os veículos Volksbus possuem recursos eletrônicos: o computador de bordo Volkslog fornece dados instantâneos e informações acumuladas sobre o veículo; o Volksguard permite personalizar o ajuste dos parâmetros do motor; e a ferramenta VCO 950 lê e coleta dados do motor eletrônico.

O preço do VW 5.140 é de R\$ 65.700 e o do modelo VW 8.150, de R\$ 76.500.

Em relação ao concorrente Volare, com preço aproximado, a Volkswagen diz que seus modelos oferecem a vantagem de permitir diversas opções de carroceria, além de contar com os serviços de sua vasta rede de concessionárias. ■



Princesa dos Campos cresce com Volvo

Empresa fundada há 70 anos, uma das mais tradicionais do País, incorpora chassi B12R para operar em suas linhas interestaduais

UMA DAS MAIS TRADICIONAIS EMPRESAS de transporte de passageiros do País, a Expresso Princesa dos Campos, com sede em Ponta Grossa (PR) e fundada há mais de 70 anos, agregou à sua frota de ônibus interestaduais dez ônibus equipados com chassis Volvo B12R. Os veículos vão operar na ligação das cidades paranaenses de São Miguel do Oeste, Capanema e Francisco Beltrão a São Paulo. São ligações com distância média de 1.150 quilômetros. Segundo informações divulgadas pela Volvo do Brasil, a Princesa dos Campos tem frota de 250 ônibus,

60% da marca Volvo.

No site da Expresso Princesa dos Campos, um histórico resumido mostra que sua trajetória começou em 1934, quando os veículos utilizados ainda eram denominados de "diligências". O início foi com dois automóveis Ford, um ano 1931, outro 1934. As dificuldades de tráfego eram medonhas. Mas, com o passar dos anos, o Brasil evoluiu e a empresa acompanhou. "E a Princesa dos Campos pôde crescer, incorporar outras viagens, e aumentar suas linhas e sua área de abrangência".

A Princesa dos Campos opera hoje um

total de 110 linhas intermunicipais e interestaduais, roda 2,15 milhões de quilômetros mensais e transporta cerca de 1 milhão de passageiros, também mensais.

A operadora de ônibus atua em três estados: Paraná, Santa Catarina e São Paulo. Nas linhas interestaduais, segundo o relatório divulgado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Princesa dos Campos teve um desempenho de 35.312.106 passageiros.km em 2004. Transportou 256.095 passageiros, rodou 5,3 milhões de quilômetros e operou com uma frota de 42 ônibus (com ida-

de média de cinco anos).

Suas principais linhas estão nas cidades paranaenses. Entre elas, os destaques são para Cascavel-Foz do Iguaçu, Curitiba-Telêmaco Borba, Curitiba-Guarapuava, Curitiba-Prudentópolis, Ponta Grossa-Foz do Iguaçu e Curitiba-Pato Branco.

A empresa, que iniciou seu processo de busca de certificação de qualidade em 1997, no ano seguinte preencheu os quesitos de qualidade total e recebeu o Certificado do Sistema de Qualidade NBR ISO 9002 da Fundação Carlos Alberto Vanzolini.

A Princesa dos Campos, que tem sua sede em Ponta Grossa desde 1940, em 1975, iniciou a ligação entre o oeste de Santa Catarina e sudoeste do Paraná com São Paulo. Em 1988 começou a operação entre as linhas metropolitanas no Vale do Ribeira e, em 1995, iniciou a linha que liga Ponta Grossa a

Paranaguá, no litoral paranaense. Em 1997, ampliou as ligações com as linhas Capanema (PR) a São Paulo (SP) e Foz do Iguaçu (PR) a Praia Grande (SP).

No total, a empresa, informa em seu site, mantém 124 agências de passagens

e encomendas terceirizadas – as principais estão informatizadas com sistema on line de venda e reserva de passagens. Tem, ainda, 12 agências exclusivas para o transporte de encomendas, 30 agências de turismo e mais de mil funcionários.

PORTE DA EMPRESA	
Fundação	1934
Frota	250
Linhas	110
Rodagem/km	2,15 milhões*
Passageiros	1 milhão*
Funcionários	1 mil

* mensais

MOTOR DE 340 CV A 420 CV – O chassi B12R é equipado com motor D12 de 12 litros, disponível nas versões de 340 cv, 380 cv e 420 cv. É oferecido nas configurações de eixo 4x2 e 6x2. O chassi é equipado com sistema Volvo Engine Brake que, segundo a montadora, reduz os gastos com a manutenção do sistema de freios.

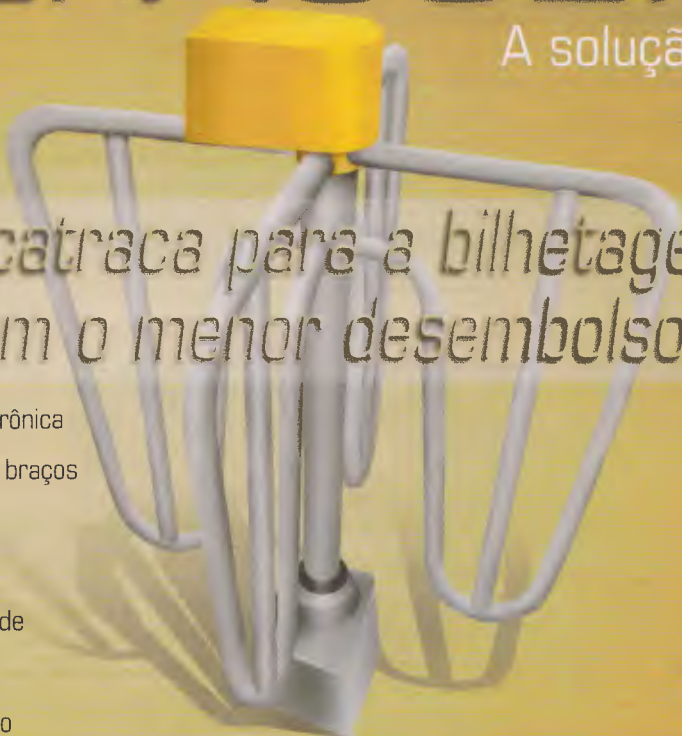
O B12R tem aplicação rodoviária e de turismo, para médias e longas distâncias. Pode receber todos modelos de carrocerias, incluindo as versões Low Driver e Double Decker. ■

WOLFPAC

A solução que você pediu!

Prepare sua catraca para a bilhetagem eletrônica com o menor desembolso.

- Transforma catraca mecânica em eletrônica
- Disponível para qualquer catraca de 4 braços
- Facilita a limpeza interior do ônibus
- Mecanismo independente da catraca
- Sistema anti-vibração - Alta durabilidade
- Permite lacração - Fácil de instalar
- Menor desembolso - Garantia de 1 ano



WOLFPAC
CONTROLES EFICIENTES

Para saber mais sobre este produto ou outras linhas, ligue (11) 4674-1777 ou acesse www.wolpac.com.br



Novo minibus da Renault

Montadora amplia linha Master e recebe pela primeira vez o brasileiro Carlos Ghosn na condição de presidente mundial da empresa

A RENAULT INSTALADA EM SÃO JOSÉ DOS Pinhais, Paraná, lançou mais um produto utilitário, o Master Minibus, destinado a cobrir uma demanda localizada no transporte escolar, city tour, alimentação de transporte urbano e outras aplicações. A marca já dispunha da versão de 16 lugares na linha Master.

O novo Master Midibus tem 13 lugares, e, a exemplo da versão de maior capacidade, foi concebido para proporcionar aos seus ocupantes elevados níveis de conforto e bem-estar, segundo a Renault. Como base para o modelo, foi escolhida a versão L2H2 (chassi médio com teto alto), que possui 5.388 mm de comprimento e

2.490 mm de altura, o que significa amplo espaço interno. Outro destaque no novo Minibus é a disposição dos bancos traseiros, composta por duas fileiras de três assentos e uma de quatro lugares, além de um corredor lateral de dimensões bem



No interior do Midibus, corredor lateral e amplo espaço entre as fileiras de assentos

apropriadas para facilitar a locomoção e o acesso aos assentos. Há também um espaço para acomodação das bagagens, com capacidade para 1,8 m³ de carga. Esta área conta com uma separação em aço tubular, evitando que os volumes invadam o interior do habitáculo.

PARCERIA COM A NISSAN – No complexo industrial de São José dos Pinhais, a Renault instalou uma fábrica de utilitários em parceria com a Nissan, na qual detém de 44% das ações. As duas empresas são presididas pelo brasileiro Carlos Ghosn, um executivo que se tornou ídolo de dimensões globais, depois de se consagrar na Nissan, onde se projetou pelo choque de gestão que imprimiu nas suas operações. Quando assumiu, a Nissan acumulava perdas de US\$ 6,5 bilhões. Seis anos depois, exhibe lucro operacional de US\$ 8 bilhões com margem operacional de 10%, a maior entre todas as montadoras mundiais.

É fato que no mundo dos negócios não se faz omelete sem quebrar ovos. Passou a ser chamado de *cost killer*, o matador de custos, pela varredura que impôs no negócio. Quebrou o paradigma da estabilidade japonesa ao demitir 21 mil trabalhadores, fechar fábricas, mas conseguiu os objetivos e, de vilão, virou herói.

Em julho, numa visita ao Brasil pela primeira vez na condição de presidente da Renault e da Nissan, Ghosn disse que veio para ouvir e se reunir com as pessoas envolvidas na operação brasileira da Renault, principalmente. "Depois de ouvir o que o pessoal tem a dizer, avaliar riscos, oportunidades, nossas forças e fraquezas, anunciaremos no final de 2005 quais serão as prioridades para o Brasil", afirmou Ghosn.

De suas primeiras impressões sobre a operação brasileira da Renault, disse: "Claro que dá para obter resultados melhores. Estamos longe do nosso potencial". ■

Não importa qual seja a distância, temos a solução perfeita para a sua empresa.



3400 e 3600 os rodoviários da Caio Induscar cobrindo qualquer distância.



Os rodoviários 3400 e 3600 da Caio Induscar têm tudo o que você precisa para cobrir qualquer distância. E mais, melhor design interno, diferenciado e inovador, grandes bagageiros, várias opções de poltronas, comissaria (uma das maiores geladeiras do mercado), melhor aproveitamento de espaço interno e tudo isso assinado por quem faz urbanos bem e agora também rodoviários. Caio Induscar, com você aonde for.

www.caio.com.br

CAIO
INDUSCAR 

Mercedes-Benz chega ao 1.500.000^o veículo

Montadora chega ao número de 1,5 milhão de veículos comerciais produzidos e inaugura Center Bus no Rio de Janeiro

Aline Feltrin



Chassi rodoviário O 500 RS, da marca histórica de produção, foi vendido ao grupo Jacob Barata

A DAIMLERCHRYSLER CHEGOU À MARCA de 1,5 milhão de veículos comerciais produzidos no Brasil desde 1956. Do volume total, cerca de 30% são ônibus e 70% caminhões. Este número foi alcançado com a venda do chassi rodoviário O 500 RS (Rodoviário Super) para o grupo Jacob Barata, um dos maiores frotistas do Brasil e que atua no transporte rodoviário e urbano há quase 58 anos. Quando foi indagado pelo motivo da escolha do chassi, o empresário declarou que "confia muito na marca, pois é cliente da montadora desde a década de 1950".

"Esse expressivo número de caminhões e ônibus que atingimos em maio no País, demonstra a confiança dos clientes na qualidade, durabilidade e rentabilidade dos produtos Mercedes-Benz nas atividades do transporte de cargas e passageiros", afirma o presidente da Daimler Chrysler do Brasil, Gero Hermann.

Segundo Hermann, o Brasil é responsável por 50% do total de ônibus fabricados

pela empresa no mundo. A América Latina é o maior mercado da DaimlerChrysler, com 14.800 unidades vendidas no ano passado.

FOCO NO CLIENTE – Outra novidade foi a inauguração do projeto Center Bus (Centro Especializado em Ônibus) em quatro concessionários autorizados Mercedes-Benz do estado do Rio de Janeiro. As empresas J.F. Clark da cidade de São Gonçalo, Guanabara Diesel do grupo Jacob Barata e Miriam Minas Rios, ambas da cidade do Rio de Janeiro e Rio Diesel, de Nova Iguaçu, passam a contar a partir desta inauguração com um assessor exclusivo ao frotista, que tem como principal função manter os clientes atualizados sobre toda a linha de produtos e a tecnologia disponível nos ônibus da marca Mercedes-Benz, além de prestar atendimento Pós-Venda. Outros objetivos do projeto são: o apoio aos clientes no monitoramento da frota e o treinamento de motoristas e mecânicos de suas oficinas.

Um modelo Sprinter é utilizado como oficina volante equipada com ferramentas e equipamentos para atender aos pedidos de emergência dos frotistas de ônibus.

Os primeiros concessionários a adquirirem esta ferramenta de relacionamento com o cliente foram Minasmáquinas e Cardiesel, ambos em Contagem (MG). Em seguida, foi homologada a Ceará Diesel, de Fortaleza (CE). Outras cidades que já adquiriram o centro especializado em ônibus foram Recife (PE), por meio do concessionário Delta Automotores, e a cidade de São José, na Grande Florianópolis (SC). "Cerca de 23 concessionários deverão contar com o Centro Especializado em Ônibus ainda este ano", afirma Gilson Mansur, diretor de Vendas de Veículos Comerciais da DaimlerChrysler do Brasil.

O diretor informou que entre os pré-requisitos para os concessionários que quiserem implantar o projeto Center Bus está a implementação de identidade corporativa desenvolvida exclusivamente para o negócio de ônibus, que estará presente em todos os materiais e espaços da revenda dedicados a esse segmento.

Com 83% de participação no mercado de ônibus no Rio de Janeiro, a marca vendeu 1.057 unidades de janeiro a julho deste ano. Neste período, o volume total foi de 1.280 ônibus comercializados no estado. Em 2004 foram vendidas 2.669 unidades, sendo que a Mercedes-Benz respondeu por 2.092 unidades, o que assegurou a participação de 79% da marca. ■

Bilhetagem eletrônica

Ponto a ponto, as vantagens de quem entende do assunto.



Eficiência é Sigom.
O mais avançado sistema de bilhetagem, o SIGOM significa agilidade na implantação e operação.

Experimente a qualidade.
25 anos de experiência em sistemas de automação.

Experiência.
São 50 anos de atuação como operadores de transporte urbano e rodoviário.

Economia e redução das tarifas.
Ganhos na eficiência e rentabilidade geram recursos e condições para a redução de tarifas.

Grande como o Brasil.
A Empresa 1 está em 46 cidades, entre elas 5 capitais, em 12 estados.

Pioneirismo.
A Empresa 1 foi a primeira no Brasil a trabalhar com cartões sem contato e operar com recarga a bordo.



R. dos Inconfidentes, 1190 • 12º andar
Belo Horizonte/MG • Brasil • CEP 30140 120
Tel.: 55 31 3262 3261 • Fax 55 31 3261 4991
www.empresa1.com.br

Empresa 1
Tecnologia da Agilidade



ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS.

Administrar transportes implica gerenciar com menores custos, conseqüentemente com maior produtividade e rentabilidade. Grande parte das decisões estratégicas da administração de uma frota tem como principais questões o controle e a redução de custos operacionais dos veículos. Os sistemas de manutenção, bem como o modo de substituir

os procedimentos subjetivos ou sentimentais na hora de vender o veículo, adotando processos matemáticos, identificam o momento econômico exato para sua substituição. Mediante o desenvolvimento de uma abordagem objetiva e descomplicada, o curso oferece inúmeras alternativas para o alcance dos objetivos a que se propõe o treinamento.

OS TÓPICOS ABORDADOS

Manutenção de frota

Sistema de manutenção
Oficinas de manutenção
Custos de oficinas de manutenção

Custos operacionais de veículos

Classificação dos clientes
Custos fixos
Custos variáveis
Método de cálculo para custos fixos
Método de cálculo para custos variáveis
Administração de custos
Fatores que influenciam na variação dos custos
Mapas de custos, relatórios gerenciais e sistemas de controle

Planejamento de renovação de frota

Política de renovação de frota
Dimensionamento de frota
Adequação de frota
Frota própria x frota contratada

INFORMAÇÕES GERAIS

Inclusos:

Material Didático, coffee break, almoço, estacionamento e certificação ao término do curso.

Formas de Pagamento:

Depósito Bancário:
Banco Sudameris - Agência 682
Conta Corrente 017163000-6.
Cartão de Crédito: Visa (Através

do número do seu cartão).
Cheque Nominal, no Local do evento.
Boleto Bancário
Emissão de Recibo mediante a apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.

Substituição:

O Titular da inscrição poderá

indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo, devendo Informar por escrito. O não comparecimento do inscrito incorre na não devolução da taxa de inscrição.

Dados do Realizador:

OTM Editora Ltda. - Responsável pelas revistas Transporte Moderno

e Technibus.

Av. Vereador José Diniz, 3.300
Cj. 702 - Campo Belo
CEP 04604-006
São Paulo - SP
CNPJ. 02.671.890/0001-99
PABX (11) 5096.8104
0800.7028104
e-mail:
otmeditora@otmeditora.com.br

A AGENDA

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

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 500,00
Consulte-nos. Preços especiais para participantes de outros temas, e para empresas com mais de 1 (um) participante.

O LOCAL

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

A DATA

22 e 23 de Setembro de 2005

O INSTRUTOR



Piero Di Sora - Técnico em máquinas e motores pela Escola Técnica Federal de São Paulo; engenheiro industrial

mecânico pela Pontifícia Universidade Católica; especialista em treinamento gerencial na área de Administração de Transporte; coordenador do Sub-Comitê de Transportes (por 5anos) e do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras, ex-superintendente de Transporte e Serviços da Eletropaulo. Experiência de mais de 25 anos na área de transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grande portes e multinacionais.

ORGANIZAÇÃO:



Marcelo Fontana
promoções e eventos

REALIZAÇÃO:



transporte
Todos os modos MODERNO

INFORMAÇÕES:

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



Design e conforto influenciam compra

Apelo visual e comodidade foram itens determinantes na decisão das transportadoras de adquirirem o novo Century, carroceria da Irizar, instalada em Botucatu

Aline Feltrin

OBSERVAÇÕES E AVALIAÇÕES SOBRE TENDÊNCIA mundiais municiaram a criação do novo Century, carroceria da Irizar, que começou a ser produzida recentemente na unidade de Botucatu, interior paulista. Desde o lançamento da carroceria, que é na verdade o substituto do modelo anterior, a empresa já comercializou 45 unidades do modelo. "A remodelação veio como fruto de um trabalho comum de todas as nossas fábricas, resultando num veículo de última geração que atende às solicitações

de nossos clientes", explica João Cunha Ranalli, gerente de Relações com o Mercado.

Três transportadoras revelaram os principais fatores que as levaram a escolher o novo Century: o conforto interno da carroceria, o design inovador e a garantia de dois anos que a encarroçadora oferece.

O que determinou a escolha da nova carroceria da Irizar pela empresa Útil, do grupo Jacob Barata, que adquiriu dez unidades do modelo, foram o design arroja-

do e o acabamento interno que, segundo Cláudio Flor, diretor administrativo, "são interessantes, pois chamam a atenção e agradam o cliente, além de contribuir para uma viagem mais confortável e dar continuidade à filosofia de inovação constante que a empresa vem aplicando desde quando implantou o conceito Mix, com a proposta de proporcionar mais visibilidade à frota, diferenciando em cores as categorias de serviços oferecidos pela empresa". Este conceito resultou em seis cores ▶

Encarroadoras



Desenho arrojado e acabamento interno foram itens decisivos na compra da útil, que distribuiu as dez unidades do Century nas categorias de serviços Premium (na página oposta) e Clássico (acima)

diferentes: azul para o Clássico, turquesa para o Plus, rosa para o Premium, verde limão para o Leito, laranja para o Mix (duas categorias de serviço) e lilás para o Tur.

As unidades adquiridas pela Útil estão sendo utilizadas nas categorias de serviço Clássico, Mix e Premium. "A idéia de adquirir o novo Century foi acrescentar à frota veículos de características especiais", explica Cláudio Flor. De acordo com

o diretor administrativo da Útil, esta aquisição foi fruto de um projeto feito em parceria com a Irizar. "As novas carrocerias operam na linha Belo Horizonte–Rio de Janeiro e também deverão ser utilizadas em outras linhas num futuro próximo", explica Cláudio Flor. A Útil conta com uma frota de 180 veículos.

Carlos Magalhães, diretor de Operações da Expresso Guanabara, também do

grupo Jacob Barata, conta que, antes de a empresa adquirir as dez unidades do novo Century, que serão entregues em setembro, foram verificados o nível de acabamento e a tecnologia do modelo. "Além de contar com uma garantia mais prolongada, a carroceria tem mais conforto e o material empregado é muito bom, estes são fatores que os clientes apreciam", explica.

A empresa, cuja frota é de 310 veículos, irá utilizar o Century em linhas de curtas e médias distâncias num itinerário não definido, pois as linhas não são fixas. Segundo Magalhães, serão realizados testes diários nas carrocerias para verificar a performance.

Jacob Barata Filho comple-



Garantia de dois anos dada à carroceria foi um dos apelos que sensibilizaram a Transarqui

menta a declaração dos administradores das empresas do grupo: "Escolhemos esta carroceria por ter um acabamento diferenciado".

Por ser uma transportadora especializada em fretamentos receptivos de eventos como shows musicais e seminários, a Transarqui, transportadora localizada em São Paulo, escolheu o novo modelo do Century principalmente pelo design. Adquiriu uma unidade do modelo que já está em operação. "A carroceria tem 46 lugares confortáveis, uma boa altura e um bagageiro amplo", explica Luiz Roberto Mertens, diretor comercial.

Segundo Mertens, a transportadora já utilizava o modelo anterior e a empresa foi muito bem atendida pela Irizar. "O que também determinou a escolha foi a garantia de dois anos que a encarregadora oferece", conta.

O diretor comercial diz ainda que há uma previsão para utilização dessa carroceria no chassi Volkswagen 18.320. A Transarqui possui uma frota de 20 veículos, sendo dez ônibus, quatro vans e seis automóveis.

As outras carrocerias do novo Century foram vendidas para Transportes Única Petrópolis (também pertencente ao grupo Jacob Barata), Zuleuda Transportes e Turismo, Transportes Santa Maria, Expresso Santa Marta, Viação Mourãoense, Houston Agência de Viagens e Turismo, Transtupi Transporte Coletivo, RIL-Rodoviário Ibitinguense e Rocchi & Mior Receptivo e Turismo.

A Irizar manteve no Novo Century as mesmas dimensões do modelo anterior: altura de 3,90 m e 3,70 m; e comprimentos de 14 m, 12,85 m e 12 m. De acordo com Ranalli, o modelo irá atender a todos os países.

Um slogan utilizado para promover o Novo Century enfatiza que a carroceria adiciona inovação à tradição. "Durante a longa trajetória realizada pelo Century, a partir do surgimento do primeiro modelo em 1991, temos sido fiéis à filosofia de inovação", explica Ranalli.

O ônibus, que foi apresentado ao Brasil apenas alguns meses depois de seu lançamento na Europa, já nasceu no País com 80% de índice de nacionalização.

Em 2004 a Irizar produziu 491 carrocerias, das quais 65 unidades foram vendidas ao mercado interno e 426 exportadas.

A encarregadora, de origem espanhola, tem seis fábricas no mundo: na Espanha, Brasil, China, Índia, Marrocos e México. Em 1998 quando entrou no Brasil, estava consolidando sua estratégia de expansão internacional. ■

UNIFARDAS

O UNIFORME DO MOTORISTA

Homologada
Santista

Empresa certificada
ISO 9001:2000



Grandes empresas do setor vestem seus funcionários com UNIFARDAS

20
anos

Itapemirim

Translitoral

Viação Campo Belo

Grande Bauru

Pássaro Marron

Expresso de Prata

Rápido D'Oeste

Breda

Conheça nossa empresa através do site www.unifardas.com.br

Vendas: (11) 3819-9224

e-mail: contato@unifardas.com.br

Fábrica: (18) 3653-7000



A frota de ônibus Campione realiza 80 viagens diários até o aeroporto

Unir adota Comil na rota do aeroporto

A qualidade, que começa na sala vip, é garantida na viagem da Expresso Unir, que renovou a frota na linha entre o centro de Belo Horizonte ao Aeroporto de Confins

A COMIL CARROCERIAS E ÔNIBUS VENDEU oito carrocerias do novo modelo Campione, modelo 3.45, para o Expresso Unir, que faz o transporte, em ônibus executivos, entre o centro da capital mineira e o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins, na região metropolitana de Belo Horizonte.

Os ônibus, rodoviários, dotados de ar-condicionado, oferecem aos passageiros café, frigobar com água, poltronas reclináveis e um total de 46 lugares. A

Expresso Unir é dirigido pelos empresários José Diniz Lobato e seu filho, Glauder Diniz Lobato. Os veículos realizam 80 viagens diárias e cobram R\$ 12 pela passagem. O passageiro da Expresso Unir, na capital mineira, tem à sua disposição uma sala vip para seu conforto e segurança.

Os veículos, novos, atendem à crescente demanda de usuários do serviço executivo entre Confins e o centro de Belo Horizonte que se verificou após a transferência

dos vôos do Aeroporto da Pampulha, no centro da cidade, para o Aeroporto de Confins, em março deste ano. Levantamento realizado pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER/MG) mostra enorme alta de 3.716% no número de passageiros. O movimento passou de 801 passageiros para 29.771 passageiros em junho deste ano. Além da Expresso Unir, o grupo que a controla tem negócios no setor urbano de passageiros e no transporte de cargas. ■

CURSOS TÉCNICOS, FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS.

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

26 de Outubro de 2005

CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS DE VEÍCULOS

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

Programa

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

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

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 300,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h00 - 15h15
	Término	17h30

27 de Outubro de 2005

LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

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

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 300,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h00 - 15h15
	Término	17h30

28 de Outubro de 2005

PLANEJAMENTO NA FORMAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

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

Valor da inscrição: R\$ 300,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h00 - 15h15
	Término	17h30

O Instrutor:



Eng. Plero DI Sora - Técnico em máquinas e motores pela Escola Técnica Federal de São Paulo; engenheiro industrial mecânico pela Pontifícia Universidade Católica; especialista em treinamento gerencial na área de Administração de Transporte; coordenador do Sub-Comitê de Transportes (por 5 anos) e do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras, ex-superintendente de Transporte e Serviços da Eletropaulo. Experiência de mais de 25 anos na área de transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grande portes e multinacionais.

Público:

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

Local:

Travel Inn Ibirapuera - Av. Borges Lagoa, 1209 - São Paulo - SP - Tel:11-5080.8600

ORGANIZAÇÃO:



Marcelo Fontana
promoções e eventos

REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

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

Produção maximizada

Metalbus renova a linha de ônibus Lince para o mercado rodoviário e, com nova fábrica, prevê crescimento de 100% na produção total de carrocerias para 2006

Sonia Crespo

APÓS QUATRO ANOS destinando sua produção total de carrocerias Maxibus para o exterior, a Metalbus, que atua no mercado há dez anos, volta novamente os olhos para o mercado doméstico: está lançando a versão 3.65 do modelo Lince, para médios e longos percursos. Também está substituindo a carroceria



A versão 3.65 do modelo Lince tem design arredondado e altura máxima de 3,80 m

modelo 3.40 pela versão 3.45 – cinco centímetros mais alta. César Pedron, diretor comercial da Metalbus, diz que a empresa abrirá nova unidade fabril e direcionará o aumento de produção para o segmento de mercado mais rentável atualmente: o rodoviário.

"São dois novos ônibus que valorizam essencialmente o conforto dos passageiros", comenta. Ambos têm design mais arredondado, seguindo as linhas do estilo europeu. Externamente, as principais mudanças são as portas dos bagageiros e a porta principal, que receberam estrutura e acabamento em aço – o que torna o conjunto mais leve e estas partes mais resistentes à oxida-

ção. Outra mudança exterior são as janelas, fixadas em caixilhos, que posteriormente são parafusados à carroceria. "A opção confere mais agilidade à manutenção, pois a troca de vidros é feita em dez minutos", explica Pedron, lembrando que a troca de vidros que são colados leva, em média, 12 horas. A altura máxima do modelo 3.65 é 3,80m, na parte onde está colocado o ar-condicionado.

A maior novidade no interior dos veículos é a disposição das poltronas nas três primeiras fileiras, que seguem o padrão de teatro. "Esta distribuição permite ampla visibilidade da estrada para um número maior de passageiros", diz. As poltronas apresentam braço esca-

moteável, com três reclináveis. Também estão sendo introduzidas nos modelos 3.65 e 3.45 acessórios opcionais como monitores de vídeo rebatíveis.

NOVA FÁBRICA – As novas carrocerias são compatíveis com chassis da Volvo, Scania, Mercedes-Benz e Volkswagen. Desde que foi lançada, a versão 3.65 já tem encomendadas 16 unidades, que serão entregues em países da América Latina. "Nossa produção basicamente é destinada ao exterior, mais especificamente para a América do Sul e Central", comenta Pedron. Além dos modelos da linha Lince, a Metalbus produz o microônibus Astor e a versão urbana Dolphin. Em 2005, contabiliza Pedron, a fábrica produzirá 600 carrocerias: 70% serão do modelo Astor, 20% do Dolphin e 10% do Lince, total que significará 20% a

mais do que foi fabricado em 2004.

Para 2006 o fabricante tem planos mais ousados: com a inauguração da nova fábrica, na cidade de Flores da Cunha, a 20 km de distância de Caxias do Sul (RS), que terá 15 mil m² de área construída e capacidade para fabricar cinco unidades diárias, a meta de produção anual é de 1.200 unidades – o que representa um crescimento projetado de 100%.

Pedron prevê que 30% desses produtos voltarão a ser comercializados no mercado interno. "Mais especificamente o modelo Astor e o Lince, que seguirão inicialmente para mercados de maior demanda, como as cidades de São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ). ■



Vem aí o prêmio mais cobiçado do setor de transportes.



A edição de As Maiores e Melhores, há 18 anos vem premiando o desempenho das empresas de transporte e logística em um concorrido evento. Os setores de **Rodoviário de Carga, Marítimo e Fluvial, Rodoviário de Passageiros, Fretamento e Turismo, Aéreo, Metropolitano de Passageiros, Ferroviário, Serviços e Indústria** são representados pelas principais empresas do país. Anunciar na edição de Maiores e Melhores é certeza de expor seus produtos e serviços para um público altamente qualificado e com grande poder de decisão.

**MAIORES & MELHORES
DO TRANSPORTE & LOGÍSTICA**

Autorização: 05 de novembro de 2005

Entrega de material: 12 de novembro de 2005

Circulação: 24 de novembro de 2005

Fone/Fax: 11-5096-8104 - otmeditora@otmeditora.com.br
www.revistatransportemoderno.com.br - www.revistatecnibus.com.br



Se você tem um bom projeto, não perca tempo.

Participe do 37º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas.

Estão abertas, até 30 de setembro de 2005, as inscrições para o 37º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas. Poderão se inscrever empresas de transporte rodoviário de carga e de transporte rodoviário e urbano de passageiros. O concurso, promovido pela revista *Transporte Moderno* há trinta e seis anos, tem como objetivo estimular a criatividade e a utilização dos veículos como instrumento de divulgação e marketing das empresas.



Mais informações com Depto. de eventos
tel/fax: (11) 5096-8104
email: otmeditora@otmeditora.com.br

Marcopolo reduz custos para lucrar

Objetivo da encarroçadora é retornar a uma margem bruta de 20%, considerada ideal e obtida no segundo trimestre de 2004

AS EXPORTAÇÕES – AINDA QUE A DESVALORIZAÇÃO do dólar não seja favorável à rentabilidade – continuam soprando bem forte para os lados da gaúcha Marcopolo. Maior vendedora brasileira de carrocerias no exterior, a empresa fechou os sete primeiros meses de 2005 com receita líquida acumulada de R\$ 1,1 bilhão. Desse total, 56,2% (R\$ 544,3 milhões) vieram de vendas ao exterior.

Essa pujança, no entanto, não sensibiliza os acionistas, já que a Marcopolo, uma empresa de capital aberto, tem recuado no quesito do lucro. Para recuperar a rentabilidade, a encarroçadora adotou ações que devem amenizar os efeitos da desvalorização do dólar, situação que, segundo a empresa, foi responsável pela queda de 29,8% no seu lucro líquido do segundo trimestre de 2005.

Uma das ações da empresa tem sido reajustar preços de exportação em dólar. Outra é no sentido de corte nos custos, até mesmo limitando o desenvolvimento de novos produtos. Há, ainda, ajustes de gastos administrativos em itens como viagens, publicidade, comunicação e pessoal.

A intenção da empresa, manifestada na Associação dos Analistas e Profissionais de Investimentos do Mercado de Capitais (Apimec) é se afastar da margem bruta de 13,4%, registrada no segundo trimestre, para se aproximar do ideal – em torno de 20% de margem, registrada no segundo trimestre de 2004. Para retomar níveis aceitáveis de rentabilidade a empresa não teme que, para isso, tenha até de perder

participação de mercado.

Há um fato positivo nessa cruzada de corte de custos. A empresa informa que nos gastos com matérias-primas, principalmente aço e alumínio, houve redução de preços no segundo trimestre, fato que amenizou os efeitos negativos do câmbio.

A Marcopolo e a Ciferal, sua controlada, produziram no País nos sete meses de 2005 um total de 8.324 carrocerias, incluindo o miniônibus Volare. Isso deu à dobradinha 58,2% de participação na produção brasileira de carrocerias, de 14.296 unidades.

No total, incluindo as fábricas no exterior, a Marcopolo produziu de janeiro a julho um total de 9.484 carrocerias, crescimento de 1,1% sobre igual período do ano passado.

Empresas do porte da Marcopolo – além da fixação de fábricas no exterior – dependem visceralmente das exportações. Entre as várias operações de vendas externas fechadas, uma ocorreu recentemente, com um lote de 150 ônibus Gran Viale negociados com a Saptco, da Arábia Saudita. Trata-se de ônibus de 12 m de comprimento, capacidade para 47 passageiros sentados, dotados de isolamento térmico e ar-condicionado, ambos

especiais para enfrentar o forte calor da região. É a segunda venda feita para a empresa pela Marcopolo.

A primeira, com igual número de veículos, foi realizada em 2004. O ônibus, montado sobre chassi brasileiro Mercedes-Benz H modelo 1728 tem várias aplicações: transporte público na capital Riad, uso em aeroportos e também no Hadj, o rito que consiste na peregrinação à cidade sagrada de Meca. ■



Gran Viale na Arábia Saudita: dois lotes, num total de 300 veículos

Capital modelo

Uma das primeiras cidades a implantar a bilhetagem eletrônica no País, Salvador incrementa o sistema e adota a ferramenta de complementação tarifária

Sonia Crespo

PIONEIRA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA no transporte coletivo de passageiros, a cidade de Salvador serviu, há dez anos, como modelo para eficientes sistemas atualmente em operação, como os das cidades de Belo Horizonte e Recife. Agora, a capital baiana quer novamente sair na frente com a instalação da ferramenta de bilhetagem plena e de outras facilidades para os soteropolitanos usuários de ônibus. Para modernizar o sistema, renovou por mais cinco anos o contrato de parceria com a Tacom Engenharia, empresa responsável pela instalação da bilhetagem eletrônica, e com o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador (SETPS), órgão com 22 empresas privadas associadas que operam no sistema de transporte por ônibus da cidade.

Com o acordo, a nova bilhetagem começará a ser implementada na cidade já a partir de setembro deste ano. Segundo Antônio Lomanto Neto, diretor da Superintendência de Transporte Público de Salvador (STP), órgão gestor do sistema de transporte coletivo da cidade, a decisão de renovar o negócio com a Tacom levou em

conta os resultados obtidos em sistemas implantados em outras capitais: "O modelo de Belo Horizonte, por exemplo, é bastante avançado e a cidade tem características semelhantes às de Salvador", comenta.

CHOQUE DE INOVAÇÕES – Salvador apresentará um "choque de inovações" no transporte coletivo urbano, anuncia Marco Antônio Tonussi, diretor comercial da Tacom: "Eles querem oferecer à população, além da reestruturação do sistema de transporte, que irá melhorar a mobilidade, a adoção da integração temporal aberta, com a aplicação da bilhetagem plena, que significa adotar tarifas diferenciadas para horários de pico determinados, tarifas para dias especiais bem como o uso de complemento tarifário entre duas ou mais linhas", esclarece. Será uma aplicação maciça de ferramentas, diz Tonussi, que começarão a funcionar paulatinamente já no final de setembro. Até

o final do ano, a cidade extinguirá o vale-papel. Está prevista no novo contrato a adoção total do vale-transporte por cartão. Serão cerca de 400 mil cartões de VT a mais no sistema, que atualmente opera com 390 mil cartões inteligentes. "Participar dessa evolução e estar presente na construção de um modelo amplo e eficiente de transporte urbano de uma cidade é motivo de muita satisfação para nós", comenta.

SISTEMA AMPLIADO – Os avanços deste novo momento do sistema de transporte da capital baiana será percebido pelos 54 milhões de passageiros/mês que circulam pelo sistema. Ao todo são 2,4 mil ôni-





Transporte coletivo de Salvador está implantando a bilhetagem plena, com tarifas diferenciadas para horários determinados e dias especiais

NÚMEROS DO TRANSPORTE COLETIVO DE SALVADOR

Frota	2.400 ônibus
Idade média	4,7 anos
Passageiros transportados/mês	54 milhões
Linhas	450
Viagens realizadas/mês	445 mil
Quilometragem percorrida/mês	18 milhões
Preço da passagem (julho/2005)*	R\$1,50

Fonte: ANTP* e site do SETPS

com Lomanto Neto, só um novo projeto executivo irá balizar toda a implantação da bilhetagem plena. "Também já está prevista a integração aberta para todos os coletivos que circulam pela cidade, nas 450 linhas em operação", diz. Há atualmente a prática da integração fechada (uso do mesmo bilhete) em

duas estações: a de Pirajá, por onde passam 120 mil pessoas por dia, e a de Mussurunga, com movimento diário de 40 mil pessoas. "Com a implantação da integração aberta poderemos ter até redução no custo e no tempo de deslocamento para o usuário", acrescenta.

Outra vantagem imediata para o usuário será o aumento na segurança dos ônibus, já que haverá aumento no número de cartões e redução na movimentação de dinheiro nas catracas. "Salvador tem hoje cerca de nove assaltos diários nos coletivos, um dos índices mais altos do País. Com a bilhetagem e o aumento do número de cartões inteligentes, a expectativa é de que haja uma redução significativa nessas ocor-

bus – todos com validadores, com idade média de 4,7 anos –, que realizam 445 mil viagens por mês e percorrem nesse mesmo período 18 milhões de quilômetros, em 450 linhas, com dois terminais e nove estações. O preço atual da passagem nas linhas convencionais é de R\$ 1,50 (ANTP/julho 2005). Além da bilhetagem, Lomanto Neto diz que a cidade passará por uma reestruturação no sistema de transporte, salientando que será a maior intervenção no transporte da cidade nos últimos 40 anos.

O executivo explica que não serão feitas ações pontuais, mas, sim, uma intervenção significativa para construir um novo modelo de transporte. De acordo

Passageiros: só os bem vestidos

O transporte coletivo em Salvador começou em 1845, com diligências puxadas por quatro animais. Em 1851 teve início o primeiro serviço regular em duas linhas: Cidade Alta–Barra e Pedreiras–Bonfim. Chamadas de "maxambombas", as gôndolas só transportavam passageiros que estivessem bem vestidos e de cartola. O preço da passagem era de uma pataca (320 réis). Os bondes elétricos só apareceriam na cidade em 1897 e os ônibus, em 1912. Em 1992 o sistema de transporte por ônibus da cidade passou por uma instensa renovação da frota, com a aquisição de novos e modernos veículos.

rências", comenta o superintendente.

Ele anuncia, ainda, outro fator que favorecerá a integração tarifária: a prefeitura de Salvador vai aumentar de 35 quilômetros para 38 quilômetros as faixas exclusivas de ônibus na cidade, para dar suporte a todo o programa de transporte municipal. Lomanto observa que, com a medida, a acessibilidade do cidadão será ampliada: "Com as novas faixas exclusivas, até o final de 2005 a velocidade média dos ônibus subirá de 19 km/hora para 30km/hora", acrescenta. ■

A vez de Jundiáí

O sistema de bilhetagem eletrônica a ser instalado na cidade conta com um validador que permite a recarga embarcada do vale transporte

Aline Feltrin

Os ônibus e os terminais de Jundiáí, interior de São Paulo, contarão com o sistema de bilhetagem eletrônica que a APB Prodata implantará em outubro com previsão de funcionamento em novembro. Serão instalados 256 validadores nos ônibus municipais da cidade – todos com possibilidade de recarga de vale-transporte a bordo – e 14 bloqueios (catraca e validador) nos sete terminais. Doze bloqueios já estão implantados em seis deles.

Segundo Leonardo Ceragioli, superintendente comercial da APB Prodata, o passageiro entrará no terminal com o cartão inteligente e poderá fazer integração física com acesso aos terminais com uma única passagem. "A novidade deste bloqueio é o recolhimento dos cartões unitários e dos múltiplos quando acabarem os créditos", explica.

Os funcionários das empresas que compram vale-transporte. Estes usuários poderão recarregar seus cartões nos validadores dos veículos sem precisar se deslocar a postos de recarga. Para isso, as empresas terão de depositar uma determinada quantia via internet. De acordo com Ceragioli, "esta facilidade não se estende aos demais usuários. Estes terão de adquirir os cartões e recarregá-los nos postos de vendas da Transurb (sindicato das empresas de transportes de Jundiáí), responsável pela centralização de dados do sistema instalado pela APB Prodata".

Segundo as empresas de transporte pú-

blico da cidade, qualquer empresa poderá adquirir o vale-transporte eletronicamente e na primeira passagem do funcionário por qualquer validador do sistema a recarga será realizada. Mas vale ressaltar que os tipos de créditos que poderão ser adquiridos serão: Vale-Transporte, Comum e Passe Escolar.

Outra característica do projeto é a coleta de dados via Wlan, que significa comunicação sem fio. Este sistema possibilitará as empresas de ônibus de Jundiáí a coleta diária de todas as transações ocorridas nos veículos, além de obterem estatísticas por tipo de usuário, linha e horário.

Entre as vantagens do projeto, segundo Ceragioli, estão o controle dos cartões no caso de roubo, furto ou extravio. O usuário que tiver este tipo de problema poderá ligar para a central de atendimento da Transurb e registrar a perda. No final do dia o cartão será bloqueado, e o passageiro terá os créditos que ainda não haviam sido utilizados restituídos na segunda via do cartão que ele retirará depois de 48 horas no próprio sindicato. Ceragioli prevê que o sistema de transporte público de Jundiáí contará com cerca de 80 mil cartões inteligentes após a implantação do projeto.

Na cidade há três empresas que fazem o transporte de passageiro: Auto Ônibus Três Irmãos, Viação Leme e Viação Jundiáense,



com uma frota total de 256 veículos.

Apesar de a Secretaria Municipal dos Transportes ser o órgão gestor do sistema de transporte em Jundiáí, as operadoras são as responsáveis pela compra e implantação do sistema de bilhetagem eletrônica. Conforme estas empresas, a secretaria definiu apenas os requisitos que deveriam ser atendidos pelo sistema de bilhetagem e, após sua implantação, fará o monitoramento da operação. Os membros das empresas de ônibus da cidade se reuniram e avaliaram diversos sistemas de bilhetagem. Escolheram o que consideraram o mais viável à cidade e negociaram diretamente com a APB Prodata sua aquisição.

As três empresas de ônibus da cidade não prevêm a princípio que a bilhetagem eletrônica seja um fator de indução ao uso do transporte público, mas esperam diminuir as fraudes que hoje ocorrem com o comércio paralelo de passes de papel.

A APB Prodata possui 35 mil validadores vendidos no País e instalou o sistema de bilhetagem eletrônica em 48 cidades. Entre elas estão: São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ), Belém (PA), Campinas (SP), Joinville (SC), Niterói (RJ), Duque de Caxias (RJ) e Porto Velho (RO). ■

Anuário de Serviços de Manutenção, Peças e Pós-Vendas 2005.

Uma ferramenta para gerar negócios o ano inteiro.



O Anuário de Serviços de Manutenção, Peças e Pós-Vendas traz guias detalhados de Montadoras, Encarroçadoras, Implementos, Fabricantes de Pneus, Fabricantes e Distribuidores de Autopeças para veículos comerciais e Recauchutadoras de Pneus.

E mais: Os contratos de manutenção; Serviços de Assistência Técnica; Cuidados para aumentar a vida útil dos pneus e motores; Controle de combustíveis e as Técnicas de gerenciamento de frotas.

O Anuário de Serviços de Manutenção, Peças e Pós-Vendas 2005 é um completo raio-X do setor de transporte e, assim como o Anuário do Transporte de Carga e o Anuário do Ônibus, publicados pela OTM Editora, é uma edição de consulta obrigatória para todos que atuam no setor. Anuncie no **Anuário de Serviços e Manutenção** e garanta a visibilidade da sua marca.

Autorização:

25 de outubro de 2005

Entrega de material:

30 de outubro de 2005

Circulação:

04 de novembro de 2005

OTM
EDITORA LTDA.

Fone/Fax: 11-5096-8104
otmeditora@otmeditora.com.br
www.revistatransportemoderno.com.br
www.revistatecnibus.com.br

A vez da mobilidade

Chegou a hora de agir para estruturar a mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras, concluem trabalhos do 15º Congresso da ANTP

Sonia Crespo

PRESTESA COMPLETAR 30 ANOS DE ATIVIDADES, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) nunca esteve tão presente nas atividades do setor. Tornou-se, nos últimos tempos, a entidade-padrão em defesa da mobilidade cidadã e da qualidade no transporte urbano. Ações como o MDT (Movimento em Defesa do Transporte) e a Tarifa Cidadã, criadas e articuladas pela associação, vêm gradativamente fazendo crescer sua influência nas decisões políticas governamentais do País. Sua força de atuação ficou evidente durante o 15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, realizado em agosto último na cidade de Goiânia (GO), onde estiveram reunidos 1.211 congressistas, representando 99 cidades de todas as regiões brasileiras, além dos participantes

estrangeiros, que integraram 55 sessões de debate.

No encontro, foram discutidos todos os assuntos possíveis ligados à melhoria da qualidade de vida dos centros urbanos, baseados em três eixos temáticos: Direito ao Transporte Público, Paz no Trânsito e Cidades Saudáveis. "As discussões sobre estes três grandes temas convergem para um só objetivo: a busca da mobilidade urbana. "É preciso construir uma mobilidade urbana digna, segura e com o mínimo de impacto ambiental para todos os que vivem nas grandes cidades", disse o presidente da ANTP, Jurandir Fernandes, durante o evento. "Este é um dos maiores desafios que o Brasil enfrenta, já que temos que sugerir à população que priorize o transporte público em relação



ao carro. Para isso, temos que oferecer um transporte eficiente", acrescentou.

METAS FUTURAS – Entre as principais metas definidas durante o encontro para os próximos meses, estão a implantação de ciclovias nos centros urbanos, de calçadas públicas, de corredores e faixas exclusivas de ônibus e sistemas de alta capacidade de transporte público. Também ficou evidente a importância de trabalhar para a conclusão e aprovação da Lei de Diretrizes da Mobilidade Urbana e apoiar o conjunto de políticas públicas proposto pelo Ministério das Cidades.

Outro importante objetivo definido no 15º Congresso é ampliar a conscientização sobre as consequências do uso indiscriminado dos automóveis nas grandes ci-

Novos paradigmas para a acessibilidade

Um dos conferencistas mais aplaudidos durante a apresentação, o rabino Nilton Bonder destacou na sua palestra "Novos Paradigmas para a Mobilidade Urbana" que a informação e a educação, atos profundos de liberdade, são instrumentos mais efetivos do que, por exemplo, a punição, para transformar as consciências quanto aos riscos envolvidos na condução de um auto-

móvel e, assim, promover a redução da violência no trânsito. Membro da Confederação Judaica do Brasil, Bonder disse também que é comum as pessoas não se darem conta de que estão pilotando uma massa de cerca de uma tonelada de metal, que se desloca em velocidade e pode causar danos. E o problema maior é que a violência ganha campo com o individualismo.



O desafio é convencer a população a deixar o carro em casa, o que depende da oferta de um transporte coletivo eficiente

dades, através de iniciativas como a Jornada Brasileira "Na cidade, sem meu Carro", que engajou mais de 60 cidades em 2004. Além disso, foram apontadas como primordiais o desenvolvimento de ações como a implantação do Programa Nacional de Paz no Trânsito e a consolidação das propostas do pacto federativo para barateamento das

tarifas de ônibus e qualificação do transporte público urbano.

No encontro também foi proposta a criação do Índice de Desenvolvimento da Mobilidade (IDM), para medir a qualidade de locomoção nos centros urbanos, que será alimentado com dados colhidos pelo Sistema Nacional de Informações sobre

Transporte Público e Trânsito, denominado Observatório da Mobilidade Cidadã.

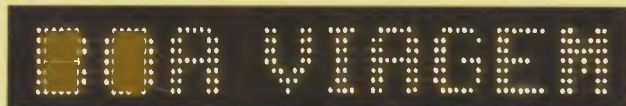
"Nosso trabalho é sempre transversal, e não setorial. Acreditamos que quanto mais gente ampliar o conhecimento universal do homem, mais teremos resultados. E o transporte urbano faz parte desse contexto", comenta o superintendente ▶



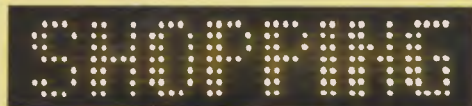
URBANO
96L



RODOVIÁRIO
80L



MICRO
64L



Tel - (xx11) - 5181 1633
translux@uol.com.br

A força do metrô

Sem o metrô, a cidade de Nova York não seria a metrópole que é hoje, disse o diretor sênior de Planejamento Estratégico de Negócios da Autoridade Metropolitana de Transporte da cidade americana, Andrew Bata, durante sua conferência realizada no 15º Congres-

so da ANTP. Em operação desde 1904, quando começou a transportar 150 mil passageiros por dia, o metrô novaiorquino induziu o desenvolvimento da cidade, diz o especialista. "As linhas de metrô são fundamentais para a articulação dos grandes centros urbanos e para a

melhoria da qualidade de vida da população", reiteram os debatedores da conferência José Augusto Carneiro, do Unibanco, e Jacques Demajorovic, da Universidade Senac. O movimento atual no metrô de Nova York e de 7,2 milhões de passageiros por dia.

da ANTP, Nazareno Stanislau Affonso.

Ele diz que o tema da paz esteve presente em praticamente todos os debates apresentados no congresso. "Ao lutar contra a poluição, estamos lutando pela paz com saúde; e quando pleiteamos a aplicação da lei, estamos dizendo que a paz é objeto e instrumento da liberdade", concatena Nazareno. O superintendente diz que, de uma maneira geral, este evento apresentou melhores resultados que o anterior, porque a estrutura dele começou a ser montada ainda em 2003, logo após o término do 14º Congresso, em Vitória (ES).

De acordo com Valeska Peres Pinto, uma das coordenadoras do evento e da ANTP, "Os congressos bienais da ANTP são sempre o ponto de chegada de um processo e também o ponto de início de uma outra etapa. Neste evento, o ponto de partida é a construção da mobilidade urbana".

Para o próximo congresso, que acontecerá em 2007, Nazareno Affonso ainda não definiu os temas que serão debatidos, mas tem grandes expectativas com relação ao futuro encontro. "Acredito que no próximo congresso estaremos enxergando os resultados disso tudo que estamos fazendo. Estaremos, então, festejando algumas vitórias", prevê, otimista, o superintendente da ANTP.

PRÊMIO ANTP — Este ano, os vencedores na categoria Operadoras Rodoviárias Urbanas e Metropolitanas foram a Empresa de Transporte Coletivo Urbano Viamão (Viamão/RS), Expresso Medianeira



O tema da paz esteve presente em praticamente todos os debates apresentados no congresso

2020: uma odisséia no trânsito

Se não houver uma ação conjunta para proporcionar mobilidade a todos os cidadãos que moram nos centros urbanos, preservando condições de sustentabilidade social e ambiental, este período em que vivemos já pode ser considerado o fim dos tempos. Daqui a 15 anos, mais precisamente em 2020, de acordo com relatório divulgado pela Associação Internacional de Transportes Públicos (UITP), 56% da população do

mundo estarão vivendo em áreas urbanas. O documento traz uma visão enigmática do futuro: o consumo de energia global, entre 2001 e 2020, crescerá 54% e o transporte público aparece como única alternativa para alcançar os objetivos ambientais definidos pelo Protocolo de Kyoto e evitar o avanço da poluição. O relatório aponta como grande desafio futuro do transporte público criar um produto "sob medida" para os usuários, desenvolvendo serviços customizados, de acordo com cada país e cada região.

(Santa Maria/RS) e Viação Belém Novo (Porto Alegre/RS). Na categoria Órgão Gestor de Transporte e/ou Trânsito venceu a Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans). Recebe-

ram o Certificado de Melhoria Contínua as empresas Expresso Medianeira, Viação Belém Novo e Viação Santa Tereza de Caxias do Sul, todas do Rio Grande do Sul.

PÁRA-BRISAS E VIDROS PARA ÔNIBUS



Distribuidor de pára-brisas e vidros originais das principais encarroçadoras (MARCOPOLO, CIFERAL, COMIL, CAIO, NEOBUS E MASCARELLO)

ATENDEMOS TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

Fone/Fax: (21) 3866-7550

Rua Luiz Câmara, 395 - Ramos - Rio de Janeiro - RJ - CEP 21031-175
E-mail: vidrosrio@uol.com.br

VIDROS RIO 2004 LTDA.



INVERSORES DE TENSÃO DE 12 V OU 24 V PARA 110 V

e Conversores de 24 V para 12 V

Também a maior linha de relés auxiliares e de pisca com alta potência. Amplificadores e sirenes. Temporizadores e relés de injeção eletrônica com exclusiva garantia de 3 anos.

Garantia de 1 ano

Peso:

1,2 kg

Medidas:

20 x 13 x 6 cm



ARPE
GERANDO TECNOLOGIA



Solicite catálogo:

11 6942-8087 / vendas@arpe.com.br ou visite www.arpe.com.br

SILO

Lentes - Lanternas - Acessórios para Ônibus Urbano e Rodoviário

INDÚSTRIA BRASILEIRA

SOLICITE UM DISTRIBUIDOR SILO MAIS PRÓXIMO DE VOCÊ!

Rua Aparecida de São Manoel, 155 - VI. Nova York
São Paulo - SP - Brasil - CEP 03480-010
www.silautos.com.br

55 011 6721-1052



FABRICAMOS MAIS DE 200 ITENS

VENDAS • CONSIGNAÇÃO • EXPORTAÇÃO • FINANCIAMENTO



ÔNIBUS - MICROÔNIBUS - RODOVIÁRIO E TURISMO

LUCIANO MERCANTIL DE ÔNIBUS LTDA.

TRANSAÇÃO DE AGÊNCIA DE TURISMO E EMPRESAS DE ÔNIBUS URB. RODOV. E TUR.

Samuel Simas Luciano

Tel: 11 3088-36 59 Fax: 11 3061-3650

Cel: 11 9988-2124 Tel: 11 7723-1593

ID '55' 11070

FERRAMENTA DE LIMPEZA

51.3635.1555



ref: 380,2

Dispensa escada.

Cabo de alumínio de: 1,5m; 2m e 3m

Fios florados de PET; com espuma

Pará-brisas, corredores e carrocerias

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



EUROAR



EUROBUS AR CONDICIONADO E REFRIGERAÇÃO

Especializada em Ar Condicionado para:

- Caminhões
- Ônibus
- Veículos Especiais.

Segurança e Conforto



Oficina Móvel - 24 Horas
ID Nextel 55*1*22688
Cel. (11) 7722-7533

Serviço Autorizado

DENSO
HISPAQLD
Entre outros

Venda de Peças Originais para todo o Brasil.

(11) 3644 - 7748 / 3644 - 6032 | www.euroar.com.br

www.revistatechnibus.com.br

Saiba tudo o que acontece no mundo do transporte de passageiros acessando o site da Revista Technibus. Lançamentos de novos produtos, Análises setoriais, Operações, Entrevistas, Eventos, Cursos e Seminários. E mais: você pode fazer a assinatura da revista pelo site e receber Technibus na sua empresa ou residência. Tudo num só clique.

OTM
EDITORA LTDA.

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO E TURISMO



Os avanços da Iveco

Com os preços ascendentes e reservas em queda, o combustível líquido derivado do petróleo abre as portas da viabilidade econômica à expansão do gás natural veicular, tecnologia em que a montadora italiana se destaca

NO BRASIL, A MARCA IVECO AINDA ENGANTE em ônibus. Só no final deste ano vai lançar seu primeiro chassi, modelo CC170E22, com capacidade total para 90 passageiros, sentados e em pé. No mundo, porém, a empresa italiana tem posição de destaque no segmento de veículos coletivos de passageiros. Para assegurar posições conquistadas, a montadora tem foco concentrado nos combustíveis alternativos.

No primeiro semestre deste ano, por exemplo, a Iveco foi o maior fabricante europeu de veículos e motores movidos a gás natural comprimido (GNC). Esse combustível abastece atualmente cerca de seis mil unidades da montadora em todo o mundo – desse total, 2 mil são ônibus,

600 unidades são comerciais leves, 800 representadas por caminhões e 2,5 mil unidades por motores a gás.

Recentemente esteve no Brasil o diretor de Produtos da Iveco Spa, Manuel Lage, especialista em tecnologia GNC. Há grandes reservas de gás natural, as quais a Petrobras trata de antecipar sua exploração com o objetivo de tornar o País auto-suficiente e menos dependente – como acontece hoje – do gás trazido da Bolívia. "Estamos desenvolvendo configurações de caminhões e ônibus que possam satisfazer as necessidades do mercado brasileiro", disse Lage na ocasião de sua visita.

Os veículos movidos a GNC da Iveco têm, segundo ele, o mérito de satisfazer

a demanda da sociedade por tecnologias que não agridam o meio ambiente. "Eles funcionam sob o chamado Sistema Estequiométrico Iveco, que provou ser uma das mais limpas tecnologias veiculares da atualidade".

Dentro dessa perspectiva, o futuro é hoje. Nesse aspecto, o maior centro de produção de petróleo no mundo é um dos pontos de partida para o desenvolvimento da tecnologia de gás natural da Iveco. Pois foi no Oriente Médio que a empresa fechou parceria com a montadora turca Otoyol para, nos próximos três anos, vender 3 mil microônibus movidos a GNC ao Irã. De acordo com Manuel Lage, os países árabes têm adotado estratégias energéticas muito positivas para o desen-

volvimento crescente da tecnologia GNC. "Os árabes estão destinando seu petróleo para as exportações e usando suas reservas de gás natural para o mercado interno", afirma Lage.

Outro foco onde a Iveco se concentra é a Austrália. "O governo australiano já delineou incentivos à introdução de veículos movidos a gás natural em seu país", diz. A Austrália importa praticamente todo o petróleo que consome, apesar de possuir imensas reservas de gás natural em seu terreno.

Da frota de veículos comerciais da Iveco em operação, metade está na Europa. São usuárias da tecnologia da empresa mais de 60 cidades como Madri, Barcelona, Londres, Atenas, Berlim, Frankfurt, Zurique, Milão e Paris. Em termos de caminhões, seu maior mercado europeu é a

Espanha. A maioria dos caminhões é utilizada na coleta de lixo.

TENDÊNCIA MUNDIAL – Os investimentos da Iveco em veículos movidos a GNC seguem uma tendência mundial de valorização de combustíveis não-poluentes, especialmente os gasosos. O consumo de combustíveis gasosos, em rota ascendente, representa hoje 40% da utilização total de combustíveis no mundo – fatia que, segundo a revista "The Economist", irá dobrar até o ano de 2100. Este impulso é atribuído a dois principais fatores: as grandes reservas de gás natural existentes no mundo, que, segundo relatório da Estimate Oil Reserve de junho de 2001, têm capacidade para abastecer o mercado até o ano de 2150, e a necessidade de se combater a poluição com combustíveis

que não ataquem o meio ambiente.

É fato que no Brasil o diesel ainda é o único substituto do diesel, diferente dos automóveis, onde o consumidor tem três alternativas: gasolina, álcool e gás natural. É sabido que o comprador de ônibus não faz apostas, até porque o veículo é seu patrimônio e precisa ser preservado. Dessa forma, o gás natural – com a antecipação de projetos de exploração para garantir sua auto-suficiência – é uma alternativa que se abre ao combustível líquido chamado diesel.

O Brasil fez progressos enormes na descoberta de petróleo. De uma dependência de 80% em anos recentes, o País, em pouco mais de duas décadas se tornou praticamente auto-suficiente. E, nessa toada, não é sonho dizer que o mesmo se dará brevemente com o gás. ■

MAIS TECNOLOGIA

MAIOR CONTROLE

MAIS PASSAGEIROS

- 50 projetos com Sistema de Bilhetagem Eletrônica em operação.
- Sistema Exclusivo de Linhas Secionadas em operação.
- Software de Gestão em SBE: **FDsmart** totalmente customizável e seguramente a melhor solução em sistema de bilhetagem eletrônica em operação.
- Novas soluções de exclusividade **TRANSDATA SMART** em desenvolvimento.

TRANSDATA, nosso destino é a busca constante pela tecnologia para nossos clientes conquistarem cada vez mais passageiros.

Rua Bento de Avulsos Camargo, 778 - Campinas, SP
CEP 13088-050 - Fone: 19 3296 5004
www.transdata-smart.com.br - transdata@transdata-smart.com.br

Transdata
smart...



Embarque na porta de casa

Recém-inaugurado, o moderno terminal rodoviário de Guarulhos (SP) irá facilitar as viagens de 1,2 milhão de habitantes da cidade

Sonia Crespo

GUARULHOS, A SEGUNDA MAIOR CIDADE em população do estado de São Paulo, além de município mais populoso do Brasil, acaba de ganhar um terminal rodoviário de passageiros. Os cidadãos guarulhenses, que esperavam pelo empreendimento há mais de 20 anos, agora não precisam mais ir até o terminal Tietê, na vizinha cidade de São Paulo – único recurso de que dispu-

nam até então, para realizar viagens de longas distâncias. A cidade é um dos 39 municípios que integram a Grande São Paulo e localiza-se a 17 km da capital.

"Tínhamos um terreno de 42 mil m², que era o antigo pátio da Breda, que foi adaptado para a nova rodoviária", explica Paulo Sérgio Coelho, diretor administrativo do Grupo Áurea, proprietário do terminal e da empresa Gol Linhas Aéreas, entre outros negócios. O empresário diz que uma cidade com 1,25 milhão de habitantes precisava de um terminal próprio e o Grupo

Áurea tomou essa iniciativa. A Áurea Administração e Participações é a holding das empresas de transporte de passageiros do Grupo Áurea. Possui a concessão de dois terminais de ônibus da Baixada Santista, na Praia Grande.

O acesso ao terminal de passageiros será facilitado quando ficar pronto o viaduto que fará a ligação com o Jardim Japão, na zona norte de São Paulo, e o bairro de Itapegica, em Guarulhos, na altura do km 89,6 da Rodovia Fernão Dias – que irá facilitar o acesso ao terminal de pas-



Bilheterias: passagens também para outros destinos

O QUE TEM A NOVA RODOVIÁRIA

fonte: Grupo Áurea

20 bilheterias	Acesso para deficientes físicos
Sala vip para passageiros	Pontos de táxi
26 lojas	Estacionamento com 114 vagas para automóveis
Praça de alimentação	Terminal para integração municipal e intermunicipal
Serviço de informações	Telefones públicos
Posto policial	Caixas de correio
Juizado de menores	Caixas eletrônicas
Sanitários	

sageiros, além de permitir a revitalização das regiões próximas. O trajeto de acesso às rodovias Fernão Dias e Dutra terá 15 minutos a menos.

ESPAÇO FUNCIONAL — O novo terminal tem oito plataformas para embarque e desembarque, que funcionarão 16 horas por dia. Está localizado no km 89,7 da Rodovia Fernão Dias, a 700 m do entroncamento com a rodovia Dutra, a 5,8 km da Marginal Tietê, a 3,8 km da Rodovia Ayrton Senna e a 800 m do Shopping Internacional de Guarulhos. A área interna, de 3.072 m² de construção, é bastante funcional e acomoda 20 bilheterias, sala VIP para os passageiros, 26 lojas de conveniência, praça de alimentação, serviço de informações, posto policial, juizado de menores, ponto de táxi, estacionamento para 114 veículos, terminal

para integração de ônibus municipais e intermunicipais, além de caixas eletrônicas de bancos, posto de correio e sanitários.

Paulo Sérgio Coelho calcula que a capacidade máxima do terminal será de 600 embarques e desembarques, possibilitando uma movimentação de até 18 mil passageiros por dia. A programação de saídas já dispõe de 40 horários, para 108 destinos, entre elas as cidades de Rio de Janeiro (RJ), Curitiba (PR), Belém (PA), litoral e interior do estado de São Paulo e interior dos estados do Paraná, Minas Gerais, Bahia, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Tocantins.

Além de passagens para essas localidades, o diretor administrativo salienta que algumas bilheterias estão vendendo



Terminal tem capacidade diária para 600 embarques e desembarques

passagens também para outros destinos, como o interior da Bahia, do Espírito Santo, de cidades satélites de Brasília e outras localidades, para ônibus que partem do terminal Tietê, em São Paulo. "Nesses casos, o guarulhense só terá de ir até a rodoviária de São Paulo apenas uma vez, para embarcar", acrescenta. ■

AUTO LINEA, Qualidade e Liderança na Reposição.

- O MELHOR CUSTO / BENEFÍCIO
- AMPLA REDE DE DISTRIBUIÇÃO
- ASSISTÊNCIA TÉCNICA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL



Ônibus Futebol Clube

Os ônibus utilizados para fazer o transporte dos jogadores de futebol ganham o símbolo do clube estampados em suas carrocerias e tornam-se parte do time

Aline Feltrin

NA PAIXÃO DO FUTEBOL, ÔNIBUS ENTRA em campo e "veste" a camisa do time, com sua carroceria pintada com o símbolo do clube. Na logística do esporte mais popular do mundo, não se discute a importância do ônibus para assegurar a movimentação da equipe e comissão técnica. O que não é consenso é a propriedade do veículo. Alguns clubes argumentam que é preciso ônibus próprio, outros preferem terceirizar o serviço.

O time da camisa de tom escuro de azul, a Associação Desportiva São Caetano, que representa a cidade "C" do ABC paulista, prefere ônibus próprio, um chassi Mercedes-Benz encarroçado pela Marco-polo.

"Temos este ônibus desde 2002. Alguns o chamam de Azulão e outros de Trovão Azul", conta Carlos Eiki, supervisor de futebol do time. Segundo ele, a posse do veículo se justifica por dar mais rapidez e praticidade à logística.

O Esporte Clube Corinthians, um dos mais tradicionais do País, também é partidário de ônibus próprio, batizado de Mosqueteiro, em homenagem ao símbolo do clube.

Jorge Nogushi, motorista do Santos Futebol Clube desde 1978 e também responsável pela manutenção da frota, conhece como ninguém os quatro ônibus do time. De dentro do confortável rodoviário, com

capacidade para transportar 32 passageiros, apelidado de Baleia VII, cujo chassi é da Scania e a carroceria da Marcopolo, o motorista nos conta sobre estes integrantes do time montados sobre rodas. Isto em meio a uma partida que o "peixe" disputava contra o São Caetano no estádio Anacleto Campanella no ABC paulista.

Segundo o responsável pela frota, no total são quatro ônibus, dois rodoviários e dois urbanos. Os rodoviários são apelidados de Baleia II e Baleia VII em homenagem ao mascote do time. "Os urbanos não têm nome e são utilizados para transportar os jogadores da categoria Júnior e para treinamentos e os rodoviários somen-



te os profissionais utilizam", conta. O Baleia II é equipado com chassi Scania e carroceria da antiga CMA e os dois urbanos contam com o chassi da Mercedes e carroceria da Caio.

Segundo Nogushi, o time sempre teve frota própria. "O objetivo é obter comodidade. Se o profissional precisar fazer pré-temporada, por exemplo, os veículos já estão na garagem e não há o trabalho de ligar para alguma empresa para fazer fretamento", diz.

O motorista revela que os ônibus são utilizados somente dentro do estado de São Paulo, em trajetos como, por exemplo de Santos, no litoral paulista, a Ribeirão Preto, interior de São Paulo.

A viagem mais longa que o Nogushi fez com o Baleia foi para Goiás. "Era época de vacas magras e o time não tinha patrocinador. Lembro-me que foi um amistoso e o Santos jogou contra o Itumbiara.

Foram 12 horas de viagem",relata.

O São Paulo Futebol Clube não possui frota e aluga ônibus quando há jogos. Segundo Edson Pinto dos Santos, assistente de Futebol do clube, "é melhor alugar, pois reduz gastos com contratação de motorista e manutenção".

A empresa de ônibus Caprioli geralmente é quem aluga ônibus para o time. "O time do São Paulo tem um centro próprio de treinamento e os ônibus que alugamos são utilizados somente em dias de jogos que ocorrem dentro do estado e para idas ao aeroporto quando os jogos são fora de São Paulo", explica.

Além do São Paulo, a Caprioli também faz fretamento para o time do Palmeiras que também não possui ônibus. De acordo com Livonaldo Feijó, encarregado de fretamento, a empresa possui uma logística bem estruturada. "Quando há problemas técnicos com os ônibus da Caprioli até um raio

de 100 km a empresa substitui o veículo. Se for em outras cidades mais distantes, a empresa contrata uma outra para fazer a manutenção do ônibus", explica Feijó.

RISCOS – Há ocasiões em que os times que possuem ônibus próprio optam por alugar. Geralmente em "clássicos", como em um jogo em que disputam times, como Palmeiras e Corinthians, que é considerado de risco, devido aos conflitos que acontecem entre as torcidas. "Quando há estes jogos os times preferem deixar os ônibus na garagem e optam por fretamento", diz.

Com 72 anos de existência, o grupo Caprioli, sediado em Campinas (SP), possui aproximadamente 1.500 funcionários, 620 ônibus e cinco aeronaves. As empresas que fazem parte do grupo são: Viação Caprioli, Viação Boa Vista, Viação Lira, Viação Rosa dos Ventos, Caprioli Turismo, 3P Serviços Técnicos Aeroportuários e Trip Linhas Aéreas. ■

Mais depredações de ônibus

O número de atos de vandalismo contra ônibus na cidade de São Paulo em sete meses já supera o total registrado em todo o ano passado

O NÚMERO DE CASOS DE VANDALISMO praticados contra ônibus que circulam na cidade de São Paulo cresceu consideravelmente este ano, em relação a 2004. Segundo levantamento feito pelo SP Urbanuss, sindicato que reúne as empresas de ônibus paulistanas, até o começo de agosto haviam sido contabilizados 348 atos de vandalismo contra os veículos da capital, número que já supera os 298 casos registrados durante todo o ano passado. Do total de veículos atingidos este ano, a maioria (259 ônibus) sofreu depredações, praticadas por perueiros, sindicalistas, torcedores de futebol e outros não identificados, conforme a entidade. Os dados ainda apontam 69 casos de ônibus que tiveram seus pneus esvaziados, além de 20 veículos incendiados.

De acordo com os cálculos do SP Urbanuss, os 348 casos de vandalismo registrados até agosto representaram um prejuízo de R\$ 1,43 milhão para as 16 empresas de ônibus que atuam na capital, valor 95% acima dos gastos contabilizados entre janeiro e dezembro de 2004, de R\$ 737 mil.

Segundo Carlos Alberto de Souza, assessor jurídico do SP Urbanuss, as operadoras são responsáveis por todo o prejuízo causado pelos ataques em ônibus da

ÔNIBUS DEPREDAADOS/INCENDIADOS NA CIDADE DE SÃO PAULO ANO 2004

MÊS	DEPREDAADOS				INCENDIADOS				PNEUS ESVAZ.				TOTAL
	Per	Sind	Fut	Div	Per	Sind	Fut	Div	Per	Sind	Fut	Div	
JAN				9				1					10
FEV				22									22
MAR		6	10	6	5			1					28
ABR			2	24		3						2	31
MAI			2	6	1								9
JUN				14									14
JUL				4				1					5
AGO			1	67				3					71
SET				15				1					16
OUT				16									16
NOV		10	1	9						33			53
DEZ		7		4						12			23
SUBTOTAL	0	23	16	196	6	3	0	7	0	45	0	2	298
TOTAL		235				16				47			298
CUSTOS		25.400,00				711.300,00				940,00			737.640,00

ANO 2005

MÊS	DEPREDAADOS				INCENDIADOS				PNEUS ESVAZ.				TOTAL
	Per	Sind	Fut	Div	Per	Sind	Fut	Div	Per	Sind	Fut	Div	
JAN	16	5		16	2			2	20				61
FEV	3			9				1					13
MAR	114			14	14				6				148
ABR		1		9									10
MAI		1		10						43			54
JUN				7									7
JUL			45	8				1					54
AGO				1									1
SET													0
OUT													0
NOV													0
DEZ													0
SUBTOTAL	133	7	45	74	16	0	0	4	26	43	0	0	348
TOTAL		259				20				69			348
CUSTOS		35.234,00				1.402.000,00				1.380,00			1.438.614,00

Legenda: Autores da depredação

Per = Perueiros Sind = Sindicalistas Fut = Futebol (Torcedores) Div = Diversos (não identificados)

Abrindo portas

cidade. "Os empresários pagam a conta sozinhos, apesar da violência ser um problema do estado", afirma Souza.

Devido ao alto número de depredações, as seguradoras não oferecem cobertura para casos de vandalismo contra ônibus. Souza acrescenta que o governo também não destina nenhuma espécie de subsídios para que a empresa possa cobrir parte do ônus provocado pelas depredações.

Neste ano, o caso mais grave envolvendo ataques contra ônibus urbanos ocorreu em julho, no dia da final da Taça Libertadores da América, realizada pelos clubes São Paulo e Atlético Paranaense, no estádio do Morumbi. Na ocasião, milhares de torcedores se reuniram na avenida Paulista após o jogo para comemorar a vitória da equipe paulista. O balanço da festa, porém, foi desastroso para as empresas de ônibus: 32 veículos depredados, que tiveram vidros e pára-brisas quebrados, além de luminárias e alçapões danificados. A empresa que sofreu o maior prejuízo foi a Viação Gatusa, que teve 13 veículos atacados, seguida pela Viação Osasco (sete casos) e Vila Lobos e Transkuba (ambas com quatro registros).

Nelson Belon, gerente de Transporte da Gatusa, empresa que opera 13 linhas na cidade, com uma frota total de 235 ônibus, diz que as depredações após o jogo no Morumbi causaram prejuízo de R\$ 9 mil à empresa. "No dia seguinte, dos 13 veículos danificados, conseguimos colocar na rua apenas cinco deles; o restante ficou parado por dois dias na garagem até que fosse providenciado o material necessário para o conserto", afirma.

Além do custo adicional pago pela compra de peças de reposição do material danificado pelos torcedores, a Gatusa e as outras empresas prejudicadas pelos atos de vandalismo registraram queda de receita ocasionada pela redução da frota. "Menos ônibus nas ruas significa redução do número de passageiros, o que resulta em uma menor arrecadação diária", observa Belon.

Segundo o gerente da Gatusa, o caso ocorrido na final da Libertadores, porém, destoa dos demais registrados pela empresa. "Normalmente, em dia de jogos no Morumbi, registramos uma média de três ônibus depredados", diz. Em casos em que há um número baixo de depredações, segundo Belon, é possível recolocar os carros na rua no dia seguinte, para evitar a queda de arrecadação. Mesmo assim, para o gerente da Gatusa, o prejuízo é grande. "Em dias de jogos, além de sempre termos alguns veículos danificados, a maioria dos torcedores não paga a passagem", reclama. "Se pudéssemos, em dia de futebol deixaríamos na garagem os nossos ônibus que operam na linha (Inocoop do Campo Limpo-Terminal Bandeira) até o Morumbi", completa. O não-cumprimento das operadoras dos quadros de partida é penalizada com multas, de acordo com a SPTrans, empresa que gerencia o transporte coletivo de São Paulo. ■

Portas Pneumáticas
e elétricas

Rampas para
ônibus urbanos

Plataformas elevadoras



Endereço: Polígono Industrial Salelles
08253 S. Salvador de Guardiola - Barcelona - Espanha
Telefone (34) 93. 8352900 Fax: (34) 93. 8358400
E-mail: masats@masats.es Web site: www.masats.es





Ônibus a biodiesel faz demonstração em Fortaleza

Mercedes-Benz mostra em encontro internacional na capital cearense ônibus movido a biodiesel

PARA DEMONSTRAR SUA PARTICIPAÇÃO no programa de testes determinado pelo governo brasileiro, a Mercedes-Benz colocou em operação em Fortaleza (CE) um ônibus rodoviário O 500 RS abastecido com biodiesel durante o Encontro Econômico da Câmara Brasil-Alemanha. O objetivo do programa é elevar para até 5% a adição de óleo de origem vegetal ao diesel. Atualmente o nível de mistura está fixado em 2% de óleo vegetal.

O ônibus O 500 RS foi utilizado no transporte de convidados, empresários brasileiros e alemães no encontro, que reuniu cerca de mil pessoas e discutiu, entre outros temas, o uso do combustível alternativo biodiesel.

A presença do ônibus no fórum, segundo a montadora, teve como objetivo demonstrar que os motores Mercedes-Benz, tanto de injeção mecânica como eletrônica, podem operar com o biodiesel na mistura de 2% de óleo vegetal. Com a iniciativa, a Mercedes-Benz mostra que está comprometida com o Programa Brasileiro de Biodiesel, que busca atingir percentuais maiores de adição em todos os produtos a diesel.

O uso do biodiesel no Brasil para veículos comerciais a diesel passou a ser autorizado pelo governo a partir de janeiro deste ano. A obrigatoriedade de cumprir, no mínimo, o percentual de 2% de adição de óleo de origem vegetal ao diesel, acontecerá em 2008. O máximo de 5% será

obrigatório em 2013, em todo o diesel brasileiro, de acordo com o programa aprovado pelas autoridades.

O biodiesel é obtido por meio de um processo que transforma óleos vegetais e gorduras com a adição de um tipo de álcool (metanol ou etanol), e de um catalisador que acelera a reação química, formando o éster, que misturado ao diesel resulta no biodiesel. O óleo vegetal para produzir o biodiesel é extraído, por exemplo, de plantas como soja, girassol, amendoim e mamona.

Este combustível alternativo é uma das opções de matriz energética veicular para reduzir o nível de emissão de poluentes no meio ambiente

PNEUS, O SEGUNDO MAIOR CUSTO DE UMA FROTA.

SUA CORRETA ADMINISTRAÇÃO FAZ A DIFERENÇA.

Em parceria com a Bandag, a editora OTM estará realizando o curso **GERENCIAMENTO DE PNEUS PARA FROTA**, abordando a importância da administração de um produto que hoje representa o segundo maior custo de uma frota.

O objetivo deste curso é preparar as pessoas envolvidas direta ou indiretamente em todos os processos de manutenção e operações de uma frota para que obtenham procedimentos corretos na sua administração.

OS TOPICOS ABORDADOS

- 1 - Tipos de Pneus
- 2 - Nomenclaturas
- 3 - Pressão
- 4 - Carga
- 5 - Velocidade
- 6 - Montagem
- 7 - Identificação do Pneu na Frota
- 8 - Armazenagem
- 9 - Controle dos Pneus
- 10 - Legislação e Normas
- 11 - Reforma de Pneus
- 12 - Sistema de Gerenciamento

A AGENDA

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

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 500,00
 Consulte-nos. Preços especiais para participantes de outros temas, e para empresas com mais de 1 (um) participante.

O LOCAL

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

A DATA

20 e 21 de outubro de 2005

O INSTRUTOR



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

INFORMAÇÕES GERAIS

Inclusos:

Material Didático, coffee break, almoço, estacionamento e certificação ao término do curso.

Formas de Pagamento:

Depósito Bancário:
 Banco Sudameris - Agência 682
 Conta Corrente 017163000-6.
 Cartão de Crédito: Visa (Através

do número do seu cartão).
 Cheque Nominal, no Local do evento.
 Boleto Bancário
 Emissão de Recibo mediante a apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.

Substituição:

O Titular da inscrição poderá

indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo, devendo Informar por escrito. O não comparecimento do inscrito incorre na não devolução da taxa de inscrição.

Dados do Realizador:

OTM Editora Ltda. - Responsável pelas revistas Transporte Moderno

e Technibus.
 Av. Vereador José Diniz, 3.300
 Cj. 702 - Campo Belo
 CEP 04604-006
 São Paulo - SP
 CNPJ. 02.671.890/0001-99
 PABX (11) 5096.8104
0800.7028104
 e-mail:
 otmeditora@otmeditora.com.br

ORGANIZAÇÃO:



Marcelo Fontana
 promoções e eventos

REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

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



Túnel do tempo

Museu virtual resgata a história do transporte urbano de passageiros no Brasil e no mundo

Aline Feltrin

IMAGINEM SE EM VEZ DO ÔNIBUS, O meio de transporte de passageiros utilizado ainda fosse a Sege? Um veículo que no final do século 19 ainda era usado em cidades distantes do Rio de Janeiro. Essa viatura podia ter duas ou quatro rodas, dois varais, cortina de couro à frente e vidraças. Ou se uma cadeirinha fosse a responsável por nossa locomoção de casa ao trabalho? A cadeirinha era um dos meios de transporte mais utilizados no período colonial e continuou em uso durante boa parte do

século 19 no Brasil e servia principalmente para o transporte urbano, sendo o escravo o responsável na época pela movimentação do veículo.

Essas informações que proporcionam uma viagem ao túnel do tempo fazem parte do conteúdo do Museu Virtual do Transporte Urbano, um projeto desenvolvido pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) com o objetivo de contribuir para o resgate da memória do transporte e mostrar como esse segmento foi — e ainda

é — muito importante para a humanidade. O site na internet reúne em seu conteúdo informações sobre a evolução dessa atividade, ao longo dos séculos, sempre evidenciando o transporte urbano. O museu virtual tem salas cujos conteúdos mostram a evolução do transporte de passageiros no mundo, além de informações, como o seu desenvolvimento no Brasil desde os tempos do descobrimento.

"Este projeto faz parte de um trabalho de 25 anos. Iniciei colecionando mi-

niaturas de veículos de transportes urbanos", explica Eurico Divon Galhardi, vice-presidente da NTU e pesquisador em transportes.

Durante este período o pesquisador recolhia livros, fotos e moedas que pudessem contribuir para elaborar a história do transporte.

Segundo Galhardi, os investimentos para desenvolver o museu vieram da própria NTU e de alguns empresários. As pesquisas duraram cinco anos e a meta é inserir até o final de 2006 cerca de 700 páginas no site com informações históricas. Hoje o museu virtual tem 400 páginas. "O trabalho de atualização é constante", diz Galhardi.

De acordo com o vice-presidente, novos passos já estão sendo discutidos para dar continuidade ao projeto. "Es-

tamos estudando a criação de um micromuseu itinerante no Rio de Janeiro, que seria levado às comunidades carentes e às escolas. A idéia é preparar um vídeo com uma aula completa sobre transporte e ainda realizar oficinas em que as crianças possam trabalhar com o material reciclável, fazendo trabalhos manuais que tenham vínculo com o transporte", afirmou.

REGISTRO DE NASCIMENTO – Entre as informações preciosas no conteúdo do museu virtual está o registro do nascimento do transporte coletivo. Em agosto de 1826, na França, o empresário Stanislas Baudry adotou a experiência de Etienne Bureau de um sistema de transporte coletivo na cidade de Nantes. Após o sucesso, tornou-se empresário do transporte

coletivo. O nome popular adotado foi omnibus, pois seus veículos ficavam estacionados em frente a uma loja com a placa "Omnes Omnibus" (tudo para todos).

No ano de 1908, foi introduzido o primeiro serviço regular de ônibus a gasolina do Brasil. Em comemoração aos 100 anos da abertura dos portos por D. João VI, foi realizada na Praia Vermelha, no Rio de Janeiro, a exposição nacional. O empresário Otávio da Rocha Miranda obteve então da prefeitura uma concessão para a implantação, em caráter provisório, de uma linha de auto-ônibus que circulava ao longo da Avenida Central, hoje a Rio Branco. Os veículos também realizavam viagens extraordinárias do centro da cidade até o local da exposição. O chassi deste ônibus era da Mercedes-Benz e a carroceria de origem francesa. ■

Leve os mais completos cursos do setor de transportes para dentro de sua empresa.



ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS.



GERENCIAMENTO DE PNEUS



CURSO DE INTRODUÇÃO À LOGÍSTICA EMPRESARIAL

CURSO AVANÇADO DE LOGÍSTICA EMPRESARIAL



CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS DE VEÍCULOS

LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

PLANEJAMENTO NA FORMAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

A OTM Editora criou um projeto que leva até a sua empresa uma série de cursos aplicados às diversas áreas de atuação do setor de transportes.

Com **InCompany** seus profissionais terão a oportunidade de aprofundar conhecimentos nas áreas de manutenção, logística, operação, planejamento e administração, o que se

traduz em ganho de produtividade e rentabilidade. Tudo isso com um grande valor agregado: os cursos são ministrados no seu próprio ambiente de trabalho, eliminando os custos de viagem e hospedagem.

InCompany, uma solução prática e inteligente de se investir em qualificação profissional.



Turismo rodoviário em debate

Fortalecer o segmento é sempre o principal objetivo dos encontros promovidos anualmente pela Federação

FRESP

das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp). Para a sexta edição do Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo do Estado de São Paulo, que acontecerá entre 30 de setembro e 2 de outubro próximos na cidade de Campinas (SP), o presidente da entidade, Claudinei Brogliato, diz que foram selecionados alguns assuntos de grande interesse dos associados, como a palestra sobre "O Perfil do Novo Turista", que será proferida por Pedro Wendler, estrategista do Ministério do Turismo. "Atual-

mente existe um nicho de mercado, no turismo rodoviário, para atender a turistas em pequenos percursos que, se bem explorado, nos permitirá crescer", comenta Brogliato. O encontro contará também com as seguintes palestras: Ética e Responsabilidade Social (Antonio Raimundo dos Santos), A Comédia Corporativa (Max Geheringer), A Redução dos Custos Através dos Recursos Humanos (Maristela Mazon Albeijante), Soluções para o Transporte no "Futuro (Rogério Belda), Negociação para Superar Concorrentes no Preço Baixo (Marçal Figueira), A Era do Cliente (Roberto Sganzerla) e Pilares do Sucesso (Leila Navarro).

Viale urbano para o Rio de Janeiro

A Marcopolo, fabricante brasileira de ônibus, vendeu 30 unidades do modelo Viale para a Breda Rio, da cidade do Rio de Janeiro. Os ônibus foram desenvolvidos para atender — com conforto e agilidade — ao transporte coletivo da cidade e serão utilizados como alimentadores das linhas de metrô, transportando os passageiros entre os bairros de Copacabana, Ipanema, Leblon e Gávea.

As 30 unidades adquiridas pela empresa são montadas sobre chassis Scania K310. Os veículos receberam novos faróis, redondos com lente lisa, novos espelhos e itinerários eletrônicos. São equipados ainda com ar-condicionado e têm capacidade para transportar 37 passageiros sentados.

Com 46 anos de existência, a Breda Rio atua no transporte no ramo de turismo e fretamento no Rio de Janeiro.

Volkswagen tem novos diretores

Ricardo Alouche, 39 anos e Marcos Forgioni, 43 são, respectivamente, os novos diretores de Vendas Domésticas e de Exportação da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

"Os novos diretores têm um ponto em comum: fizeram crescer as vendas de nossos produtos, possibilitando novos investimentos e a atual posição da marca nos mercados doméstico e internacional", explica Roberto Cortes, principal executivo da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Ricardo Alouche é formado em Engenharia de Produção Mecânica pela Universidade Paulista, pós-graduado em Marketing pela Escola Superior de Propaganda e Marketing e com MBA em Estratégia Corporativa de Negócios pela Fundação Getúlio Vargas.

Marcos Forgioni é engenheiro mecânico formado pelo Instituto Mauá de Tecnologia. Desde seu início na Cotia

Trading até seu cargo atual, já são 20 anos de carreira, sempre ligado ao comércio exterior e à Indústria automobilística. No exterior, já morou ou passou longas temporadas de trabalho no Chile, Nigéria, Cingapura e México.

A Rede de Concessionárias da Volkswagen Caminhões e Ônibus também apresenta novidade. Sérgio Beraldo é o novo gerente de desenvolvimento. Com 36 anos, formado em Marketing pela Universidade Metodista, Beraldo ingressou na Volkswagen em 2001 como subgerente de operações comerciais na equipe de Ricardo Alouche.

O novo gerente é responsável pela análise de performance da rede, desempenho comercial, coordenação de treinamento técnico e comercial e análise econômica financeira dos concessionários. Sua área é considerada de apoio aos escritórios regionais de vendas, fazendo o desenvolvimento da rede de concessionárias.



Ricardo Alouche



Marcos Forgioni



Midibus Agrale para Salvador

No dia 10 de agosto, a Agrale montadora nacional, entregou três ônibus médios com os novos chassis da família Midibus para a Cacique Serviços, Transportes e Turismo, localizada em Salvador, Bahia.

Os veículos do modelo MT 12.0 com motor traseiro e piso baixo serão utilizados para fretamento e transporte de turistas na cidade e foram vendidos pela concessionária Peça Fácil.

As unidades comercializadas para a Cacique receberam carrocerias Spectrum, da fabricante Neobus, e GranMidi, da encarroçadora Mascarello, e têm capacidade para transportar 41 passageiros.

Segundo Flávio Crosa, dire-

tor de Vendas e Marketing da Agrale, os chassis Midibus, com PBT de 12 toneladas, atendem à demanda dos clientes e frotistas por veículos menos dispendiosos que os modelos convencionais de ônibus, sobretudo nos segmentos urbano e de fretamento. "A linha vem preencher o espaço — hoje existente — entre o microônibus e os ônibus urbanos e rodoviários convencionais, nas aplicações urbanas e intermunicipais", explica Crosa.

A família Agrale Midibus é composta pelos modelos MA 12.0, MT 12.0 SB e MT 12.0 LE, que oferecem opções de motorização dianteira ou traseira, piso semibaixo ou piso baixo.

Solução para bilhetagem eletrônica

As empresas de transporte urbano que instalaram em suas frotas a bilhetagem eletrônica e necessitam transformar as catracas mecânicas de seus ônibus em eletrônicas podem contar com um novo produto que a Wolpac (empresa especializada em sistemas de controle e que completará em novembro 40 anos de existência) apresentou ao mercado. Trata-se de um adaptador para transformar qualquer catraca de quatro braços mecânica em eletrônica somente com o acoplamento do mecanismo sobre a catraca mecânica.

"O Wolfassen proporciona menor custo, pois para acoplá-lo, não é necessário a troca da catraca", explica Fabiano Wolf, diretor comercial da Wolpac.

O Wolfassen pode ser integrado a qualquer sistema de bilhetagem, além de não possibilitar vibrações. O produto impede entrada de água e, segundo a empresa, é de fácil instalação e completamente independente da catraca.

Servo de embreagem da ZF Sachs

A ZF Sachs apresentou ao mercado de reposição o novo servo de embreagem Sachs

para ser aplicado em veículos comerciais, como os ônibus Volkswagen e os microônibus Agrale com freio a ar. De acor-



do com a empresa, o novo componente proporciona uma vida útil mais longa à embreagem, além de aproveitar e manter as características originais do sistema hidráulico do veículo.

ITINERARIO
LightDot

www.frt.com.br



Tecnologia LightDot®

Para ônibus urbanos e rodoviários

Totalmente eletrônico, sem partes móveis

Alta visibilidade dia e noite

Controle automático de intensidade

Volare inicia vendas em El Salvador

A Volare, fabricante brasileiro de miniônibus, lança em El Salvador sua linha de veículos. Inicialmente, os modelos, nas versões Urbano e Executivo, serão comercializados na capital San Salvador, atendendo a todo o país, e também outros mercados da América Central, como Honduras, Guatemala, Nicarágua e Belize.

Em cumprimento às normas locais, a versão Urbano foi desenvolvida com duas portas no lado direito para possibilitar o fluxo de entrada e saída dos passageiros.

A versão Executivo alia — segundo a empresa — sofisticação e eficiência num veículo com luxo e elegância. Representa a alternativa certa para o transporte de passageiros em curtas e médias distâncias, com aplicações para turismo, freta-



mento e deslocamento entre cidades.

“Nossa estratégia é explorar o potencial dos veículos Volare e oferecer para o mercado local o melhor em transporte de passageiros”, disse Moacir Moroni, diretor da Volare.

Os miniônibus Volare foram projetados para o transporte de passageiros em centros urbanos. Lançados no mercado brasileiro em 1998, obtiveram, de acordo com a Volare, rápida aceitação devido às vantagens que proporcionam, como robustez e agilidade nos deslocamentos, além de baixo custo de manutenção e eficiente manobrabilidade.

Plataforma elevatória para micros e minis



A Marksell apresentou ao mercado sua nova plataforma elevatória para portadores de deficiência física. Trata-se do modelo MKS 250 PDO, cuja aplicação é destinada para mini ou microônibus.

De acordo com a empresa, este equipamento foi desenvolvido para possibilitar que passageiros em cadeira de rodas ou idosos e deficientes

com mobilidade reduzida tenham acesso ao veículo com rapidez e segurança. O modelo é do tipo escada e pode ser instalado em uma das portas do veículo, permitindo o acesso normal dos passageiros.

Tem piso baixo, é de fácil instalação e conta com acionamento eletro-hidráulico para a elevação, alimentado pelo sistema elétrico original do veículo (12 V ou 24 V), além de basculamento da mesa e degrau realizado manualmente.

Com capacidade de carga de 250 kg, mesa/plataforma com 800 mm de largura e 1.000 mm de comprimento, o sistema foi desenvolvido para atender às normas e especificações existentes atualmente na América do Sul.

Controle de poltronas

Com o objetivo de evitar a evasão de renda em empresas de transporte coletivo rodoviário de passageiros, a SIA Plus Tecnologia apresentou ao mercado o Bus Control. É um sistema de gestão de ocupação das poltronas de ônibus, baseado em sensores instalados nos assentos, conectados a uma estação de controle.

Outra função desempenha-

da pelo o Bus Control é fornecer informações, como histórico de paradas, volume de embarques e desembarques ao longo da viagem, tempo de ocupação, quilômetros rodados e operações de abertura e fechamento das portas.

“Este sistema ajudará as empresas de ônibus que hoje sofrem até 40% de evasão de renda”, explica Marcos

Barros, gerente comercial da SIA Plus.

Segundo Barros, o sistema já foi testado e aprovado pela empresa Cometa e está em fase final de testes na Transbrasiliana de Goiás.

A instalação é feita pela SIA Plus, mas o fabricante também se dispõe a treinar funcionários do comprador, a fim de reduzir custos.

O BusControl está disponível para frota circulante e para

nova. “Fizemos uma parceria com a Fabus (Associação Nacional dos Fabricantes de Carroçarias para Ônibus) e todas as revendas da Marcopolo já têm este sistema disponível para oferecer aos clientes”, explica.

Há seis anos no mercado, a SIA Plus conta com 40 funcionários e está localizada em Goiânia (GO). Atua também na área de Automação e Shopping Centers.

Custos Operacionais

VEÍCULO	MICROÔNIBUS COM AR
MODELO/CARROCERIA	AGRALE 8.5 4x2 E-TRONIC
QUILÔMETROS RODADOS	10.000

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	1252,01	0,1252	10,9
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1220,44	0,1220	10,6
SALÁRIO DO MOTORISTA	1459,60	0,1460	12,7
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIGATÓRIO	305,50	0,0306	2,7
SEGURO FACULTATIVO	406,81	0,0407	3,5
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	546,47	0,0546	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	5190,84	0,5191	45,2

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	3354,00	0,3354	29,2
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	702,19	0,0702	6,1
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1594,71	0,1595	13,9
LUBRIFICANTE DO MOTOR	138,00	0,0138	1,2
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	6,19	0,0006	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	490,00	0,0490	4,3
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	6285,08	0,6285	54,8
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	11475,92	1,1476	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS RODOVIÁRIO COM AR
MODELO/CARROCERIA	VW 17.210 EOD 4x2 Marcopolo Paradiso 1200
QUILÔMETROS RODADOS	10.000

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	2336,09	0,2336	13,3
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	2263,63	0,2264	12,9
SALÁRIO DO MOTORISTA	1730,16	0,1730	9,9
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	534,54	0,0535	3,0
SEGURO FACULTATIVO	600,30	0,0600	3,4
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	836,02	0,0836	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	8300,75	0,8301	47,3

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	5989,29	0,5989	34,1
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	512,88	0,0513	2,9
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1980,99	0,1981	11,3
LUBRIFICANTE DO MOTOR	246,00	0,0246	1,4
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	36,58	0,0037	0,2
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	490,00	0,0490	2,8
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	9255,74	0,9256	52,7
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	17556,48	1,7556	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS ROD. DOUBLE DECKER COM AR
MODELO/CARROCERIA	Scania K124 6x2 3e Marcopolo Paradiso 1800
QUILÔMETROS RODADOS	15.000

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	2720,21	0,1813	10,6
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	3010,10	0,2007	11,8
SALÁRIO DO MOTORISTA	1730,16	0,1153	6,8
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	685,13	0,0457	2,7
SEGURO FACULTATIVO	846,08	0,0564	3,3
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	1216,31	0,0811	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	10207,99	0,6805	40,0

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	9675,00	0,6450	37,9
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	1637,31	0,1092	6,4
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	2635,88	0,1757	10,3
LUBRIFICANTE DO MOTOR	630,00	0,0420	2,5
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	21,27	0,0014	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	735,00	0,0490	2,9
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	15334,45	1,0223	60,0
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	25542,44	1,7028	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS RODOVIÁRIO COM AR
MODELO/CARROCERIA	Mercedes-Benz O-500 4x2
QUILÔMETROS RODADOS	10.000

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	2898,72	0,2899	15,0
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	2886,22	0,2886	14,9
SALÁRIO DO MOTORISTA	1730,16	0,1730	8,9
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	668,63	0,0669	3,5
SEGURO FACULTATIVO	634,33	0,0634	3,3
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	921,30	0,0921	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	9739,36	0,9739	50,3

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	5989,29	0,5989	31,0
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	694,62	0,0695	3,6
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1979,12	0,1979	10,2
LUBRIFICANTE DO MOTOR	244,50	0,0245	1,3
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	25,44	0,0025	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	675,00	0,0675	4,0
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	9607,96	0,9608	49,7
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	19347,32	1,9347	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS URBANO
MODELO/CARROCERIA	VOLVO B10M 4x2 Marcopolo Torino
QUILÔMETROS RODADOS	5.000

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	2046,65	0,4093	14,1
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	2109,73	0,4219	14,5
SALÁRIO DO MOT. E COBRADOR	3182,64	0,6365	21,9
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	537,96	0,1076	3,7
SEGURO FACULTATIVO	503,67	0,1007	3,5
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	691,09	0,1382	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	9071,74	1,8143	62,5

COMBUSTÍVEL	3354,00	0,6708	23,1
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	602,00	0,1204	4,1
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	936,82	0,1874	6,5
LUBRIFICANTE DO MOTOR	221,25	0,0443	1,5
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	14,67	0,0029	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	312,50	0,0625	2,2
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	5441,24	1,0882	37,5
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	14512,98	2,9026	100,0

VEÍCULO	ÔNIBUS URBANO
MODELO/CARROCERIA	Mercedes-Benz OF-1722 Bussca
QUILÔMETROS RODADOS	5.000

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	1224,31	0,2449	10,0
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1326,32	0,2653	10,9
SALÁRIO DO MOT. E COBRADOR	3182,64	0,6365	26,1
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	348,96	0,0698	2,9
SEGURO FACULTATIVO	361,87	0,0724	3,0
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	580,15	0,1160	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	7024,25	1,4049	57,7

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	3225,00	0,6450	26,5
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	542,50	0,1085	4,5
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	944,00	0,1888	7,7
LUBRIFICANTE DO MOTOR	122,25	0,0245	1,0
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	12,72	0,0025	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	312,50	0,0625	2,6
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	5158,97	1,0318	42,3
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	12183,22	2,4366	100,0

Vendas externas sacodem a indústria

As exportações de ônibus, apesar dos problemas com o dólar desvalorizado diante do real, vêm superando o volume da comercialização doméstica

É INÉDITO O CENÁRIO ATUAL DA INDÚSTRIA de ônibus ao vender mais no mercado externo do que internamente. No período janeiro a julho, por exemplo, as exportações, com o resultado de 10.815 unidades embarcadas, bateram fragorosamente as vendas domésticas, com 8.403 unidades licenciadas.

No ritmo como está, a exportação deve finalizar 2005 com algo em torno de 17 mil a 18 mil unidades e, as vendas internas, ao redor de 15 mil ônibus, totalizando uma produção na casa de 33 mil unidades. Se isso se confirmar, teremos dois recordes: de exportação e produção, e um mercado doméstico tímido distante de seus melhores dias.

É fato que o dólar, desvalorizado diante do real, tem afetado a rentabilidade dos exportadores, mas os contratos firmados fazem crer que teremos um ano de vendas externas acima dos negócios feitos localmente.

Até 2004, mesmo com forte presença da exportação, a indústria de chassis de ônibus tinha seu negócio majoritário no âmbito doméstico. No ano passado, por exemplo, as vendas internas somaram 17.652 unidades para atingir um nível de 12.944 ônibus exportados. Em 2003, o lado doméstico absorveu 15.989 unidades e o externo outras 9.320 unidades. Num período anterior, entre 1995 e 2000, as exportações representavam 35% da absorção doméstica.



Há pelo menos dois fatos que não se desmentem. Um deles é que o mercado interno de ônibus regulamentado vem há anos sofrendo baques da perda de passageiros e da competição do transportador informal. Outro, também não menos verdadeiro, tem sido o fortalecimento da musculatura exportadora da indústria brasileira de ônibus.

A Mercedes-Benz, líder das exportações de ônibus, e a Volkswagen, força que vem crescendo no setor, têm puxado os volumes para cima. A marca da estrela tem no Brasil seu centro de competência mundial de chassis, o que a torna, além de referência, uma fonte exportadora natural para o grupo, que lidera o ranking mundial de ônibus. Já a Volkswagen, a partir do Brasil, vem cravando fábricas no exterior para

montagem de produtos feitos em Resende (RJ). A fábrica do México, inaugurada, e a da África do Sul, prevista para o segundo semestre de 2005, estão inseridas nessa estratégia de internacionalização da área de veículos comerciais da Volkswagen, cuja raiz foi plantada no Brasil.

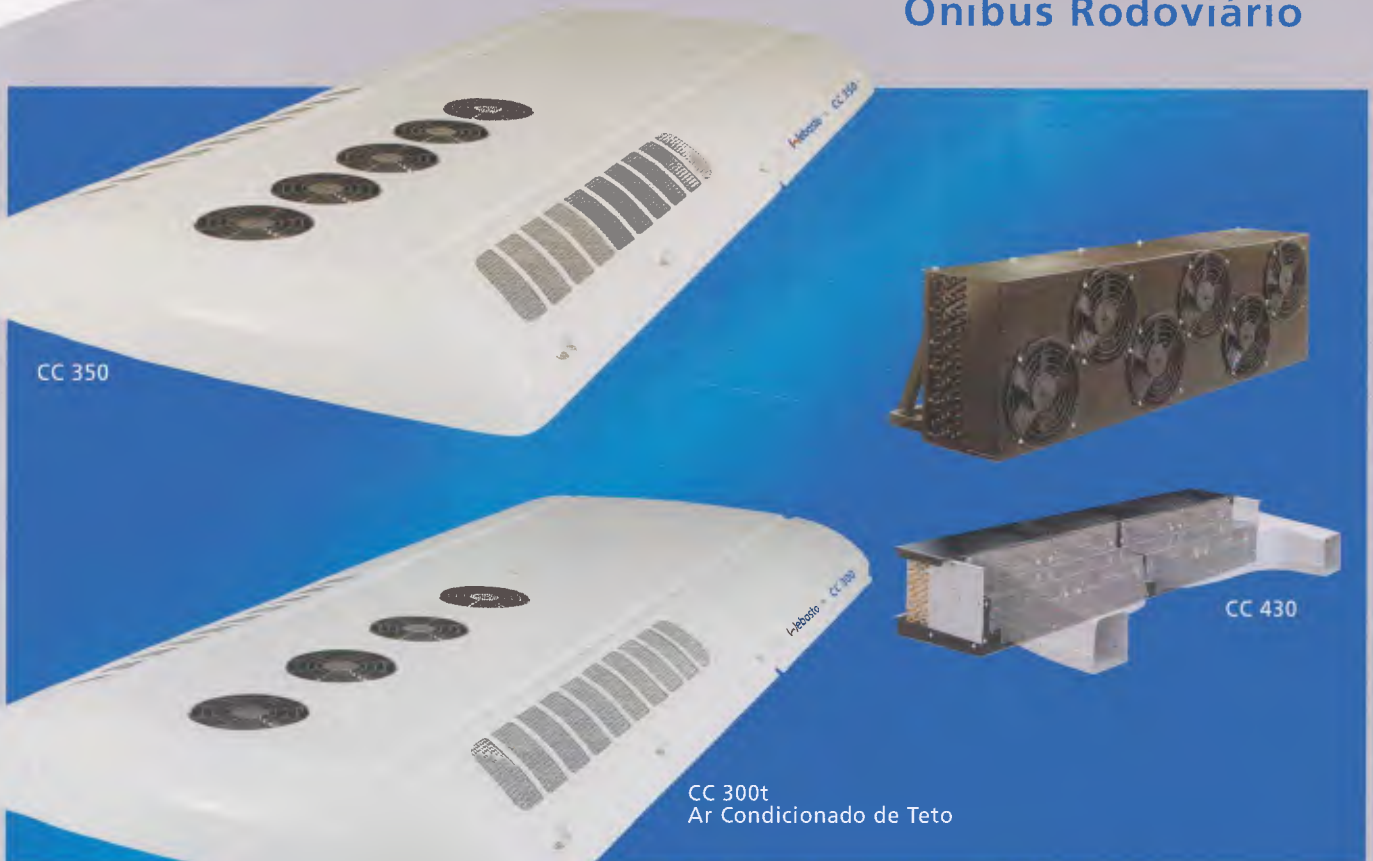
MERCADO DOMÉSTICO – Não se pode dizer que no front interno o pique seja o mesmo das exportações. No período de janeiro a julho, se consideradas as vendas no atacado, o volume comercializado, de 9.871 unidades, ficou 7,4% abaixo do que os sete meses de 2004, com 10.662 ônibus.

Três marcas, Scania, Iveco e Volkswagen tiveram altas, enquanto as demais (Volvo, Mercedes-Benz e Agrale) registraram baixas no confronto com o ano de 2004.

A Mercedes, embora tenha mantido uma liderança folgada nos sete meses de 2005, com 48,5%, perdeu quase 3,9% em relação ao que tinha em 2004, enquanto a vice-líder, Volkswagen, com 23,2% de participação, avançou 2%. A terceira colocada no ranking das vendas no atacado, a gaúcha Agrale, pegou 19,3% do mercado de ônibus, 1% de queda. A Scania mostrou boa recuperação ao absorver 6% do negócio, quase o dobro do realizado nos sete meses de 2004. Já a Volvo obteve 0,5% de participação, metade que desfrutava no ano passado. ■

**Webasto qualidade total.
O melhor retorno do seu
investimento.**

CC 430/350/300t
Ar Condicionado para
Ônibus Rodoviário



A melhor relação entre capacidade de refrigeração com menor consumo de combustível e o baixo custo de manutenção. Eficiência e economia fazem parte da qualidade Webasto.





“Mais de 300.000 passageiros circulam por aqui todo dia.
Por isso, eu não brinco em serviço: tenho chassis Mercedes-Benz na minha frota.”

José Paulo Garcia Pedriali – Viação Garcia



Mercedes-Benz, marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.



Aqui tem durabilidade e confiança na marca.
Aqui tem chassis rodoviários O-500.



► Quem tem chassis rodoviários Mercedes-Benz tem muita estrada pela frente.

► São chassis resistentes e duráveis, pode comprovar. São chassis que oferecem conforto e um ótimo valor de revenda, pode aproveitar.

► E, para deixar você ainda mais satisfeito, a facilidade de manutenção é mais uma das qualidades da família O-500.

► Use os chassis rodoviários Mercedes-Benz na sua frota. Os passageiros sempre vão voltar. E ir. Voltar. E ir. Voltar. E ir.

► Para mais informações sobre estes chassis resistentes, acesse www.mercedes-benz.com.br ou ligue 0800 90 90 90.



Mercedes-Benz