



Coppe/UFRJ desenvolve híbrido nacional movido a hidrogênio

Ônibus ajuda na construção da usina Belo Monte

De olho no mercado externo, Volare abre nova fábrica

Bancos focam em atendimento especializado para ônibus

COM O BRT, RIO VISLUMBRA NOVA CULTURA NA MOBILIDADE



Comil instala planta industrial em Lorena, mais perto dos clientes

RIO+20: MAN, Mercedes, Volvo e Scania apostam nos combustíveis renováveis

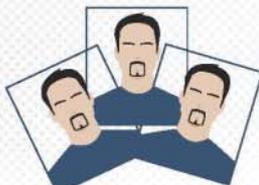
SIGON VISION. A TECNOLOGIA DE RECONHECIMENTO FACIAL CONFIÁVEL QUE A SUA EMPRESA PRECISA.



COMO FUNCIONA:



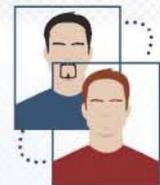
1 Primeiro é feito o cadastro fotográfico do usuário.



2 Ao passar o cartão no validador, uma câmera inteligente captura imagens do usuário.



3 Ao fim do dia, as imagens de cada veículo são coletadas via Wi-Fi.



4 O sistema faz a comparação automática das imagens coletadas com as fotos cadastradas no banco de dados.



5 Os arquivos suspeitos são separados automaticamente em dois grupos: aqueles que são reconhecidos como suspeitos de utilização indevida, e os que devem ser avaliados manualmente.



6 Com base nessas informações, o Sigom Vision gera relatórios e provas materiais para a tomada de decisões.

Contatos: + 55 31 3516 5200 . vendas@empresa1.com.br

 **Empresa1**

www.empresa1.com.br

Formalização, oportunidades e desafios

Para os operadores do rodoviário de passageiros, é tempo de reafirmar a organização e planejamento, ainda que a formalização da profissão do motorista traga poucas mudanças para as empresas, mas não deixa de exigir esforço para a melhor compreensão da nova legislação.

Uma das poucas coisas que mudam é que, em vez de 20 minutos, as paradas para descanso do motorista passam a ser de 30 minutos, a cada período de quatro horas ininterruptas na direção, conforme determina a lei 12.691.

Para a indústria, surge a oportunidade de reforçar a aposta em tecnologias sustentáveis e o evento de sustentabilidade Rio+20 serviu de palco para a MAN, Mercedes-Benz, Volvo e Scania exibirem modelos de veículos híbridos ou com motores que usam combustíveis renováveis.

Embora o mercado não esteja tão aquecido como em 2011, não há espaço para desânimo. Bem sabe disso a Marcopolo, que, por meio de sua controlada Volare, anuncia fábrica no Espírito Santo para atender ao mercado sul-americano.

Outra fabricante de carrocerias que decidiu pela construção de uma nova planta industrial é a Comil. A empresa escolheu a localização estratégica de Lorena, cidade paulista, para a produção de ônibus urbanos, mais próxima dos fornecedores e dos clientes.

Devido ao aumento da procura por financiamentos pelas empresas de transporte urbano e rodoviário no primeiro semestre, os bancos já preparam equipes focadas para atender este interessante segmento do mercado.

Com a crise financeira em mercados desenvolvidos e o Brasil lutando para manter aquecida a economia, o segundo semestre começa pontuado de desafios. Atento a tudo que o cerca, o setor do ônibus tem maturidade suficiente para tocar em frente e aproveitar todas as oportunidades.

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

COLABORADORES

Amarillis Bertachini, Márcia Pinna Raspanti,
Renata Passos, Sonia Moraes, Wagner de Oliveira

EXECUTIVOS DE CONTAS

Alcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.br

Carlos A. Criscuolo

carlos@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

Vanessa Rodrigues

vanessa@otmeditora.com.br

Glenda Pereira

glenda@otmeditora.com.br

CURSOS CORPORATIVOS

Ana Paula Duarte
anapaula@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com.br

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Tiragem

8.500 exemplares

Impressão

Neoband

Assinatura anual: TM R\$ 180,00 (seis edições e quatro anuários);
TB R\$ 160,00 (Seis edições e três anuários).

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

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

A edição circula no mês subsequente ao da capa.

■ **SUMÁRIO**

SISTEMA BRT

Com a inauguração do corredor Transoeste, os cariocas já podem vislumbrar um futuro bem melhor na mobilidade no Rio de Janeiro **6**

ENTREVISTA

Otávio Cunha Filho, presidente da NTU, aponta as principais mudanças no transporte nas cidades e os desafios decorrentes da nova lei da mobilidade **14**

EXPANSÃO

A Comil gaúcha anunciou a construção de sua segunda fábrica, localizada em Lorena, em São Paulo, para ficar mais próxima dos fornecedores e dos clientes **20**

FOCO NA AMÉRICA DO SUL

De olho nas oportunidades de mercados sul-americanos, a Volare ampliará sua produção com uma nova planta industrial em São Mateus, Espírito Santo **22**

RIO+20

O evento de sustentabilidade da ONU discutiu e apresentou propostas que incluem o transporte sustentável nas grandes cidades do mundo **26**

MAN, Mercedes-Benz, Volvo e Scania exibiram no Rio de Janeiro tecnologias sustentáveis de transporte já em uso ou em testes no mercado nacional **28**

HÍBRIDOS

Primeiro ônibus a hidrogênio do Brasil, modelo desenvolvido pela Coppe/UFRJ tem autonomia para rodar 150 km com energia de baterias elétricas **30**

Volvo vendeu 60 unidades do seu ônibus movido 100% à base de biodiesel, que começam a circular em linhas regulares em Curitiba já em agosto **32**

FINANCIAMENTO

Bancos registram aumento na demanda por crédito para a compra de ônibus no primeiro semestre de 2012 e preparam atendimento especializado **34**

BELO MONTE

A logística exigida na construção da hidrelétrica situada no Pará inclui o transporte eficiente dos trabalhadores para cumprir seus rigorosos horários de trabalho **38**

OPERAÇÃO

Viação Garcia completa três anos de programa de supervisão de frota que reduz a emissão de poluentes e economiza combustível **40**

Expresso Brasileiro investe R\$ 18,9 milhões em nova frota e em um visual modernizado nos ônibus que rodam entre São Paulo e Rio **42**

LEGISLAÇÃO

Com a entrada em vigor da nova lei, profissional do ônibus ganha o direito a mais dez minutos de descanso a cada quatro horas na direção do veículo **44**

LONDRES

A organização do sistema viário e do transporte urbano para as Olimpíadas na capital britânica serve de referência para os próximos megaeventos no Brasil **48**

EXPORTAÇÕES

A MAN efetuou o fornecimento de 65 ônibus rodoviários com carroceria Mascarello que serão utilizados no transporte de turistas na Costa Rica **50**

PNEUS

Por meio de parcerias com revendas da marca e investidores, Continental ingressa no segmento de recapagem de pneus no Brasil **52**

URBANO

Blumenau, cidade de porte médio em Santa Catarina, aposta nos corredores de ônibus para desestimular o transporte individual **54**

BIODIESEL

Fabricantes investem no aumento de capacidade para atender à demanda crescente por biodiesel, que ajudará a reduzir a emissão de poluentes pelos veículos **56**

MOBILIDADE

Seminário da Metra, operadora do transporte na região metropolitana de São Paulo, mostra as soluções que podem melhorar a mobilidade urbana **58**

PÓSITRON

Empresa decidiu ampliar o seu leque de produtos e passa oferecer para as empresas que atuam neste mercado a solução de telemetria **68**

MERCADO

As vendas de ônibus ainda não demonstraram sinais de recuperação em relação ao ano passado e registraram desempenho negativo no primeiro semestre **74**

SEÇÕES

Editorial	3	ANTP em notas	70
Panorama	62	Custos	73



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

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





A segurança da sua empresa tem tudo a ver com a ferramenta que você usa.

Muitas vezes você acha que o software de gestão para transportes utilizado por sua empresa cumpre bem suas funções. Mas preste atenção para ele não deixar você pelo meio do caminho quando o assunto é segurança.

A BgmRodotec, especialista em softwares de gestão de transportes, desenvolveu o Sistema Globus, o mais completo e moderno software indicado para empresas transportadoras de cargas e de passageiros. O Globus possui mais de 30 módulos integrados, que podem ser adquiridos separadamente. Esses módulos atendem, de forma simples e abrangente, a todas as necessidades administrativas e de pessoal da sua empresa.

Com o Globus tudo se torna mais eficiente e simples. Como trancar uma corrente com a ferramenta certa.



GLOBUS
completo, modular e especialista

A ferramenta certa para sua empresa.

0800 600 2255

comercial@bgmrodotec.com.br

www.bgmrodotec.com.br



BgmRodotec
SOFTWARE DE GESTÃO PARA TRANSPORTE

Entra em operação o corredor Transoeste do Rio de Janeiro

O primeiro dos quatro corredores que vão formar uma malha de 140 km do sistema de transporte em massa reduz pela metade o tempo de deslocamento dos usuários



Com 56 km de extensão, o corredor Transoeste beneficiará 220 mil usuários por dia

A cidade do Rio de Janeiro entrou em uma nova fase de mobilidade urbana. A prefeitura inaugurou em junho o Transoeste, o primeiro dos quatro corredores de ônibus que vão compor o sistema BRT para facilitar o deslocamento da população carioca. É a principal obra de transporte nos preparativos da capital fluminense para sediar a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016. A extensão total do corredor Transoeste é de 56 quilômetros, mas nesta

primeira fase vai operar até a região de Guaratiba. Quando estiver em plena operação dentro de dois meses, o Transoeste ligará os bairros de Barra da Tijuca, Santa Cruz e Campo Grande, e deve reduzir pela metade o tempo de deslocamento e beneficiar 220 mil usuários por dia.

Os outros corredores de ônibus do sistema BRT são o Transbrasil, o Transcarioca e o Transolímpica, que formarão uma malha de 140 quilômetros de vias de trânsito rápido e

deverão ser finalizados antes da realização das Olimpíadas. O Transcarioca, prometido para a Copa de 2014, ligará a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional do Galeão em seus quase 40 quilômetros de extensão. O Transbrasil com 27 quilômetros, entre a Baixada Fluminense e o centro do Rio de Janeiro, promete ser o BRT com maior capacidade de transporte de passageiros com estimativa de 60 mil usuários por hora em cada sentido. E o corredor Transolímpica, que vai

ligar a Barra da Tijuca até Deodoro, dois importantes bairros que concentram locais de competição e que vão ser muito demandados durante os jogos.

O TransOeste chega ao seu primeiro mês de funcionamento mostrando que realmente existe uma transformação por vir, na maneira de se deslocar da população carioca. "É uma mudança de cultura que está iniciando nesse momento. "Quando o Transoeste estiver em pleno funcionamento, dentro de cerca de 60 dias, transportará as pessoas em ônibus novos com conforto, segurança e em menor tempo", disse o prefeito do Rio, Eduardo Paes na solenidade de inauguração.

Com essa e outras obras estima-se que 63% da população utilizarão o transporte de massa na cidade, comparados com os atuais 18%, o que significará mais mobilidade, mais qualidade de vida e mais tempo do trabalhador com a sua família, de acordo com as autoridades fluminenses.

Ao todo, o corredor TransOeste terá 31 linhas alimentadoras, além dos serviços troncais que funcionarão com dois tipos de serviços, expresso e o parador. O expresso funciona das 5 horas da manhã a 1 hora da madrugada, enquanto as linhas paradoras circularão 24 horas por dia.

Atualmente, o Transoeste opera com 65 ônibus articulados, com saídas a cada quatro minutos na linha expressa e oito minutos na linha paradora, em ambos os sentidos. Na linha expressa, o tempo médio de viagem tem sido de 55 minutos e, na paradora, de uma hora e dez minutos percorrendo as 28 estações que já estão em funcionamento.

Quando estiver em sua total operação, serão 91 ônibus articulados que percorrerão os 56 quilômetros de extensão, passando pelas 60 estações, e todas equipadas com câmeras de segurança e monitoradas diretamente do Centro de Controle Operacional. Já são 210 câmeras em funcionamento, de um total de 300 que serão instaladas até o



Ao todo, a via rápida BRT terá 31 linhas alimentadoras com serviços expresso e parador



Novas estruturas vão permitir deslocamentos mais rápidos, seguros e confortáveis

complemento das estações.

As estações seguem o conceito das estações-tubo de Curitiba, que permitem embarque no mesmo nível do assoalho do

ônibus, mas são bem mais espaçosas e dotadas de climatizadores e painéis eletrônicos de informação que trazem a previsão do tempo de chegada dos veículos.



O passageiro precisa ter um cartão eletrônico para pagamento da passagem pré-embarque



Em alguns casos será possível o usuário utilizar até três conduções pagando uma só tarifa

Para utilizar o sistema BRT, o usuário necessariamente deverá ter um cartão eletrônico, já que não é possível o pagamento em dinheiro diretamente nos ônibus. O acesso

às estações é liberado mediante o uso do Bilhete Único, seja municipal ou intermunicipal, ou então utilizando os cartões que pertencem à família RioCard. Em alguns

casos será possível o passageiro utilizar até três conduções pagando uma única tarifa. Para se valer do benefício ele terá de pegar um ônibus das linhas alimentadoras, em seguida embarcar no Ligeirão, como os ônibus vêm sendo chamados, e terminar o seu deslocamento em uma linha convencional.

As empresas operadoras vêm se empenhando em orientar os passageiros sobre a utilização do novo serviço e como eles poderão se beneficiar utilizando os cartões RioCard ou o Bilhete Único. Para ajudá-los nessa fase de transição, promotores distribuem folhetos e tiram dúvidas sobre o BRT Transoeste em todas as estações. Outro detalhe importante é que no Transoeste o usuário pode utilizá-lo a um custo acessível. Com o bilhete único carioca ele continua fazendo a integração pagando R\$ 2,75 enquanto, com o bilhete único estadual, foi acrescentada a viagem da linha alimentadora e o custo permaneceu os mesmos R\$ 4,95. Ou seja, o passageiro pode utilizar até três conduções pagando uma só tarifa.

SISTEMA BRS – Outra medida adotada pela prefeitura do Rio para melhorar a mobilidade e que gerou resultados bastantes favoráveis foi a implantação das faixas exclusivas para os ônibus na zona sul e no centro da cidade. Conhecidos como BRS (Bus Rapid Service), esses corredores chegaram e, ao que tudo indica, vão cada vez mais fazer parte da vida do carioca, como afirma o secretário municipal de Transportes, Alexandre Sansão. “A nossa linha de atuação em política pública de transporte são BRT e BRS e isso já está muito claro. Com os BRS a gente dá melhor uso às vias aumentando a velocidade operacional dos ônibus, com redução de poluentes e dando mais conforto aos passageiros. Dessa forma estamos pensando no futuro da cidade”, diz.

A implantação dos BRS demandou esforço prévio das empresas não somente na aquisição de novos veículos, mas também no treinamento dos rodoviários, com novo



A primeira impressão é a que fica.

Por mais que seu veículo seja jovem, bonito e equipado, é no itinerário que os passageiros fixam os olhos e fazem a primeira avaliação. Escolha o itinerário eletrônico que sempre garante a melhor impressão para sua frota.



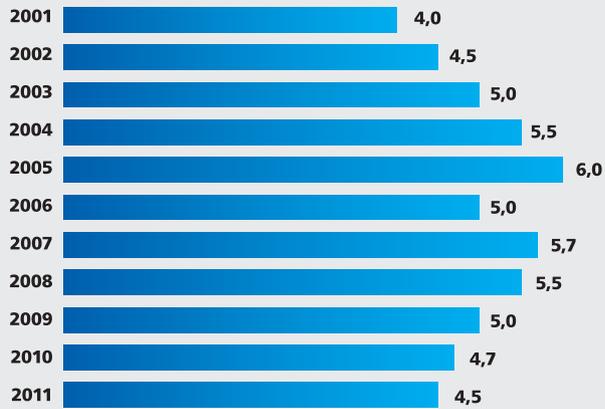
Um mundo de sinais e emoções

mobitec

Líder mundial em sistemas de informações para transporte de passageiros

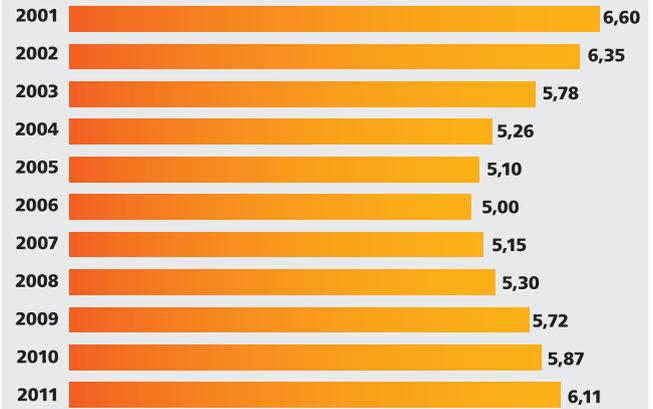
www.mobitec.com.br

ESTIMATIVA DA EVOLUÇÃO DA IDADE MÉDIA DA FROTA (EM ANOS)



Fonte: Fettransport

EVOLUÇÃO DA DEMANDA/DIA PASSAGEIROS PAGANTES DO MODAL ÔNIBUS (EM MILHÕES)



Fonte: Fettransport

cálculo de frota, logo que alguns veículos foram retirados de circulação, mas sem causar prejuízo ao usuário, principalmente devido ao aumento da velocidade comercial e redução do tempo de viagem, graças ao novo modelo de operação, como cita o presidente executivo da Fettransport, Lélis Teixeira. "A operação consorciada permitiu a diminuição da frota num processo de reestruturação da operação das empresas como previsto em contrato. Tivemos uma redução de veículos da ordem de 23% na zona Sul e 10% no centro."

Até o momento, sete trechos de BRS já foram instalados, com mais de 20 quilômetros de faixas exclusivas. A redução do tempo de

viagem varia entre 17% e 50% e a velocidade operacional aumentou de 13 para 24 quilômetros por hora. A redução de consumo de combustível é estimada em 15% e aproximadamente 40% da população da capital já utiliza alguma linha que percorre um desses eixos. O BRS deu tão certo que Sansão promete expandi-lo para outras áreas. "Vários eixos urbanos da Tijuca e Méier merecem a introdução desse tipo de tecnologia. Já fizemos a experiência com 25 quilômetros de vias exclusivas o que é algo bastante representativo. Nesse momento estamos nos dedicando mais aos BRTs, mas em seguida voltaremos a atuar com os BRS", disse.

Assim como o secretário, Humberto Valente concorda que a ampliação dos BRS gera benefícios tanto para os usuários do transporte público quanto para os empresários. "Qualquer iniciativa da prefeitura que seja para dar maior rapidez ao transporte público é super bem-vinda. A partir do momento que temos a prioridade, é bom para a prefeitura, para o empresário que reduz custos operacionais e, principalmente, para o passageiro que ganha com a rapidez da viagem", afirma.

MAIOR DEMANDA – Nos últimos cinco anos notou-se no Rio de Janeiro o crescimento da demanda pelo transporte por ônibus. De acordo com dados da

Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fettransport), entre os anos de 2007 e 2011 houve um acréscimo de aproximadamente um milhão de passageiros no sistema, sendo que apenas em 2011 o aumento foi de 4%, atingindo a marca de seis milhões 110 mil usuários pagantes nos ônibus por dia.

Com o aumento dessa demanda, o empresário pode retomar os investimentos e oferecer à população veículos mais novos, no caso da frota intermunicipal que opera na região metropolitana, equipados com GPS, proporcionando uma operação mais segura para os passageiros. Outra consequência dos investimentos foi a diminuição da idade média da frota, o que ratifica assim a tendência de crescimento das empresas. A Fettransport informa que em 2006, a idade média era de 6 anos enquanto em 2011 o tempo de utilização dos veículos caiu para 4,5 anos. E esse número deve diminuir ainda mais, tendo em vista que em setembro de 2010 os empresários da capital assinaram o termo de responsabilidade que prevê a renovação de 20% da frota por ano até 2016 e, com a iminente implantação dos BRTs, que requerem veículos especiais para a operação, o carioca realmente vai poder utilizar um transporte cada vez mais moderno. "A criação dos BRTs é um grande investimento. Estou há 30 anos no



Lélis Teixeira, da Fettransport: rapidez no transporte diminui custos para operadores



Entre 2007 e 2011, sistema no Rio incorporou mais de um milhão de passageiros

sistema e nunca tinha visto isso. Nós, empresários, estamos correndo muito para acompanhar essa evolução”, diz Humberto Valente, diretor da Viação Nossa Senhora de Lourdes e presidente do Consórcio Internorte.

A assinatura do documento de concessões de linhas de ônibus junto à prefeitura instituiu o Bilhete Único Municipal – o estadual fora implantado meses antes – e deu início à operação consorciada, gerando quatro grandes empresas (Internorte, Intersul, Transcarioca e Santa Cruz), com uma série de responsabilidades, entre elas a racionalização do transporte em eixos de

maior concentração de veículos, em bairros da zona sul como Copacabana, Ipanema e Leblon, e aumentar a oferta em áreas mais distantes do centro, caso da zona oeste. Para isso ocorrer de fato era necessário contar com o apoio dos governos no sentido de priorizar o transporte público, logo que as principais vias desses locais concentravam um volume muito grande de veículos com as empresas enfrentando a concorrência desleal com as vans ilegais.

Enquanto o novo cenário vem sendo construído com uma série de projetos voltados para melhoria da mobilidade no cenário fluminense, as instituições ligadas ao setor veem o Rio de Janeiro na vanguarda dessa nova fase de transformações que todo o país atravessa e, nesse processo a escolha por sistemas de BRT é vista com muito bons olhos como cita a diretora do ITDP Brasil, Helena Orenstein. “A cidade do Rio de Janeiro, ao implantar sistemas de BRT de alta qualidade conectando diferentes pontos com a área central e de forma integrada aos outros meios de transporte, como o metrô, se coloca como referência para outras cidades brasileiras e internacionais não só no campo da mobilidade, como também na

promoção da melhoria da qualidade de vida para a população”, assinala.

Essa nova concepção de deslocamento impacta na rotina das empresas, tendo em vista que a inauguração do Transoeste dá continuidade ao processo de racionalização do transporte na região, que é atendida pelas empresas Auto Viação Jabour e Expresso Pêgaso. Victor Freitas, diretor da Jabour acredita que em pouco tempo o BRT cairá nas graças do morador da zona oeste. “Com a abertura do túnel da grotta funda e as vias segregadas, a expectativa é muito boa para que o sistema funcione bem e que a população seja bem atendida com a nova realidade do transporte. A partir do momento em que a população conhecer de fato o BRT, com veículos novos e usando um sistema mais ágil, provavelmente, teremos maior aceitação para esse novo tipo de transporte”, afirma.

Assim como Freitas, a população da cidade e do estado do Rio de Janeiro espera ansiosa pela consolidação desse momento próspero da mobilidade. Historicamente, as empresas de ônibus tiveram um papel preponderante participando ativamente no desenvolvimento dos bairros e também dos municípios que compõem a região metropolitana do estado exercendo o papel de principal meio de transporte para a população.

Ao perceber que a revitalização da infraestrutura urbana gera benefícios para todos os envolvidos, não há porque não acreditar que o Rio de Janeiro permanecerá por muitos anos sendo uma referência mundial e por que não dizer também do ponto de vista da mobilidade. “Temos uma diferença em relação às outras grandes capitais do mundo. Nesses locais o ônibus funciona como auxiliar do sistema sobre trilhos enquanto aqui o transporte de massa é feito pelo ônibus. A mobilidade da cidade do Rio de Janeiro cresceu com as empresas de ônibus e ela vai se modernizar, com certeza, com as empresas de ônibus, eu acredito nisso”, ressalta Valente. ■



Humberto Valente: operadores estão correndo muito para acompanhar a evolução



Acompanhando você nas ruas e estradas do Brasil e de mais de 30 países, a Comil oferece as mais diversificadas soluções em transporte coletivo. E não importa o tamanho da sua empresa, temos o ônibus na medida certa para o seu negócio.



CAMPIONE

DoubleDecker

Ônibus na medida certa.



Respeite a sinalização de trânsito.

COMIL

A NTU conquista a mobilidade

■ AMARILIS BERTACHINI

Otávio Vieira da Cunha Filho é o que se pode chamar de arquivo vivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, a NTU. Começou junto com a entidade, há exatos 25 anos comemorados no dia 29 de julho deste ano, como diretor financeiro, e ocupa a cadeira da presidência desde 1993. Em sua gestão, a NTU consolidou o status de representante oficial para defender os interesses das empresas de transporte público junto às autoridades do governo e mudou, para melhor, a imagem das operadoras desse segmento.

“Consolidamos a imagem de um empresário moderno, propositivo, que está consciente de seu papel. Ao mesmo tempo, disseminamos informações técnicas, novas tecnologias



Otávio da Cunha Filho, presidente da diretoria executiva da NTU

e conhecimento, com a responsabilidade de cuidar para que o transporte público tenha prioridade e seja cada dia melhor”, declara Cunha Filho, que desde o ano passado, após uma reformulação feita na estrutura administrativa da NTU, ocupa o novo cargo de presidente da diretoria executiva.

Uma das principais batalhas da entidade foi conquistada este ano, com a aprovação da lei de mobilidade urbana, que ganhará destaque em seu encontro anual, em agosto. Para falar sobre o que vai mudar para melhor com a entrada em vigor dessas novas normas de mobilidade e que pontos da lei correm o risco de não serem implementados, Cunha Filho concedeu esta entrevista exclusiva à revista Technibus.

Technibus – *O encontro anual da NTU deste ano destacará os impactos da entrada em vigor da lei da mobilidade urbana, em abril último, que prioriza o transporte coletivo sobre o individual. Qual a expectativa de mudanças no transporte público, o que já mudou, e quanto tempo ainda pode levar para a lei tornar-se uma realidade no País?*

Cunha Filho – É cedo ainda para avaliar porque, apesar de a lei ter sido sancionada em janeiro, ela entrou em vigor no dia 1º de abril, mas temos a expectativa de que as melhorias vão acontecer ao longo do tempo. Estamos em um ano eleitoral, acredito que este é um ano prejudicado para que as administrações municipais pensem em se enquadrar nas exigências da nova lei. Por outro lado, o ano eleitoral ajuda na divulgação dessa nova lei para os candidatos e acredito que já teremos o efeito prático nas novas administrações municipais, em 2013. O primeiro compromisso dos municípios será o de constituir os órgãos colegiados que cuidarão de definir

o plano de mobilidade para o município, com representações da sociedade civil organizada. Isso tem que ser uma iniciativa do prefeito e de sua equipe. Finalmente temos hoje boas perspectivas para começar a melhorar a mobilidade nos grandes centros. O governo federal disponibilizou R\$ 32 bilhões que somados a uma contrapartida dos governos estaduais e municipais chegam a cerca de R\$ 42 bilhões para investimentos a serem feitos até 2016, em corredores de ônibus e sistemas metroferroviários. Vamos ter cerca de 15 cidades com 600 quilômetros de corredores de ônibus, sejam vias exclusivas, sejam corredores estruturantes. Isso é o maior investimento que já foi feito no Brasil nos últimos 30 anos. Apesar de esses investimentos estarem vinculados aos eventos da copa do mundo e dos jogos olímpicos, é uma oportunidade que os municípios devem aproveitar para começar a melhorar a questão da mobilidade dos grandes centros urbanos, e nossa expectativa é de que esses investimentos, se forem exitosos,

estimulem o governo federal a continuar direcionando recursos para esses projetos, até porque a lei da mobilidade colocou essa responsabilidade entre as competências da União a de prover os recursos para esses investimentos.

TB – *Uma das novas exigências da lei é a de que os municípios acima de 20 mil habitantes elaborem planos de mobilidade urbana até 2015. Anteriormente isso era uma obrigação apenas para municípios com população superior a 500 mil pessoas. Com isso, o número de cidades brasileiras que precisarão elaborar planos, que era de apenas 38, passa a ser de 1.663 municípios. O senhor acredita que há estrutura capacitada em todas essas cidades para cumprir essa diretriz?*

Cunha Filho – Acho que não. Isso vai ser um pouquinho mais demorado, porque para construir o plano de mobilidade o município precisará de pessoal técnico qualificado. A maioria dos municípios com população mais reduzida, abaixo de

300 mil habitantes, não tem uma secretaria de transporte efetivamente estruturada, esse é um fator que vai atrasar um pouco a implantação desses programas e projetos de mobilidade. Mas nada que não seja possível de acontecer, até porque a lei definiu algumas obrigações nos âmbitos federal, estadual e municipal e para a União ficou a responsabilidade de dotar os recursos necessários para esses investimentos em infraestrutura. A velocidade de implantação desses programas vai depender muito da infraestrutura técnica que a cidade tenha. O plano diretor se resolve com um departamento de engenharia e, com vontade política, é possível resolver isso com certa facilidade e estabelecer as diretrizes. Mas o plano de mobilidade já requer pessoal mais especializado, o que é muito salutar porque introduz o conceito do planejamento, que é uma coisa que falta hoje nas administrações públicas. Quando se pensa em planejamento de transporte, está se falando de um horizonte de 20 ou 30 anos. Com a nova lei, uma pequena cidade, que está crescendo, pode ir estruturando, e prevendo, a ocupação de seus espaços e, ao mesmo tempo, deixando áreas para corredores de transporte coletivo. Hoje o grande problema de mobilidade urbana que vivemos no Brasil, está muito vinculado a esse crescimento desordenado das cidades. Fazer um corredor de ônibus exige grandes desapropriações, que às vezes inviabilizam os investimentos. Esse é um dos pontos que vão inibir alguns projetos previstos com recursos do PAC da Copa, e do PAC Mobilidade Grandes Cidades, de serem plenamente implantados. Em algumas cidades o custo das desapropriações para implantação de um corredor é maior do que o custo da obra de infraestrutura do próprio corredor. O caso de Belo Horizonte é bem emblemático, o corredor da Antonio Carlos e Pedro I, avenidas da zona norte da cidade, teve um custo de, aproximadamente, R\$ 600 milhões de

infraestrutura e gastos de R\$ 500 milhões com as desapropriações para tornar viável esse importante corredor, que vai desafogar o trânsito naquela área de acidade. Vamos ter esse problema também em outros grandes centros urbanos, como Recife, São Luís do Maranhão, Salvador, Vitória e na área central do Rio de Janeiro.

TB – *Com essa nova regulamentação, há uma tendência de aumentarem as restrições para tráfego de veículos de carga nos centros urbanos?*

Cunha Filho – Como nós temos uma crise de mobilidade muito grande, com cada dia mais veículos nas ruas, e uma das diretrizes da lei é dar prioridade ao transporte público, vai haver necessidade de um disciplinamento. Os planos de mobilidade deverão contemplar não só a restrição ao veículo de carga como também ao veículo particular. A lei prevê a possibilidade de restringir a circulação do transporte individual, em determinadas áreas da cidade, onde julgar necessário. Embora eu ache que a restrição pura e simples sempre é muito antipática perante a população. Primeiro porque o transporte público ainda carece de ter uma qualidade melhor, que estimule o usuário do automóvel a deixá-lo em casa. Acho que restringir sem ter uma alternativa de melhor qualidade é um pouco complicado e até politicamente difícil de implantar. Isso tem que ser simultâneo, ao mesmo tempo em que melhora o serviço, faz bons projetos de circulação urbana, implanta corredores, priorizando o transporte coletivo, aí sim, pode começar a fazer restrições.

TB – *Os usuários passaram a ter o direito de serem informados, nas paradas e pontos de embarque e desembarque, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e sistemas de integração com outros modos. As empresas que operam o sistema*

de transporte coletivo estão preparadas para atender a esse ponto da lei?

Cunha Filho – Creio que sim. Primeiro porque temos hoje ferramentas tecnológicas muito avançadas, já utilizadas no transporte coletivo. Por exemplo, os sistemas de bilhetagem eletrônica permitiram um conhecimento muito profundo da atividade, tanto ao poder público quanto ao setor privado. São ferramentas que permitem tomar decisões administrativas para melhorar o desempenho e a qualidade do serviço. Ao mesmo tempo, o sistema de novos corredores exige a implantação e o controle em tempo real da atividade, as estações são mais amplas e fechadas, oferecem mais conforto, o embarque é pré-pago, tudo com equipamentos sofisticados de informação ao usuário. Isso é uma grande mudança na concepção de transporte público no Brasil. Nos pontos de ônibus que já existem, à medida em que se implanta um sistema desses em um novo corredor, automaticamente pode-se expandir isso para o restante do sistema. O difícil é instalar esses equipamentos sofisticados ao longo de corredores onde as estações são abertas, porque, lamentavelmente, o nível de depredação é muito grande. Mas isso é um problema cultural que a gente vai avançar ao longo do tempo e não pode ser um impedimento.

TB – *Um dos pontos da lei diz que a “política tarifária deve ter a contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para o custeio da operação dos serviços.” Que rumo deverá tomar a política tarifária até o final deste ano e em 2013? Os usuários devem se preparar para um possível aumento no custo do bilhete?*

Cunha Filho – Uma vez licitados, os contratos são absolutamente transparentes e criam obrigações de lado a lado, do poder público de dar as melhores condições para o serviço ser executado e da parte das empresas o compromisso

de executar o melhor serviço dentro daquelas exigências que o edital estabeleceu. São regras novas e cada município tem adotado uma. Subentende-se que o preço inicial oferecido pelo serviço esteja totalmente equilibrado, remunerando adequadamente todos os investimentos. A partir daí, os reajustes têm sido estabelecidos com periodicidade anual, e indexados à inflação, com exceção de um ou dois itens da estrutura de custo que têm sido expurgados da inflação, como o combustível e a mão de obra.

TB – *Nesse campo, as gratuidades tornaram-se um vilão para o sistema?*

Cunha Filho – Hoje 19% dos usuários têm direito a alguma gratuidade – estudantes têm 50% de abatimento, idosos não pagam passagem, deficientes físicos, funcionários dos Correios – seja isenção total ou pagamento parcial. Essa é uma questão para se pensar agora, da necessidade de o governo subsidiar também parte do serviço que hoje é subsidiado pela sociedade. A lei coloca que a sociedade civil organizada vai estabelecer o modelo de mobilidade que ela quer para si, para sua cidade, então ela pode manifestar que deseja um transporte de melhor qualidade, sabendo que isso vai ter um custo maior, mas sem que a sociedade tenha que subsidiar esse serviço. Isso é feito no mundo todo. Na Europa, por exemplo, 40% do custo do serviço é pago pela tarifa e 60% é subsídio que o governo, ou a sociedade, faz para ter um serviço de qualidade. Isso começa já a existir no Brasil. Algumas cidades já estão fazendo isso, como o Rio de Janeiro e Brasília, que subsidiam o estudante. Esse é um conceito sobre o qual a lei fala com muita clareza, que é possível perfeitamente todos compactuarem dessa equação financeira do custo de transporte que pode vir de várias maneiras, seja subsídio direto, seja subsídio indireto. Hoje temos um subsídio indireto que é o vale-transporte,

que financia 40% dos usuários.

TB – *As novas normas contemplam a possibilidade de criação de pedágios urbanos. Em sua opinião, esses pedágios são viáveis?*

Cunha Filho – Eu sou contra, acho que não é a melhor política cobrar pedágio do transporte individual. Embora seja uma ferramenta que pode inibir o veículo particular na rua. Em minha opinião, já que municípios e estados não têm recursos para grandes investimentos em infraestrutura, o governo federal deveria tomar para si essa responsabilidade, como a lei estabeleceu, e cuidar de fazer investimentos em um transporte público eficiente. A regra política da União tem sido de incentivo ao automóvel. O governo aumenta o preço do diesel, como aumentou agora, mas não aumenta o da gasolina e o preço do diesel influi no custo Brasil, porque quase todas as mercadorias, bens e pessoas se deslocam sobre pneus que consomem óleo diesel. Esse último aumento de 6% no diesel vai custar, somente para as empresas de transporte urbano, R\$ 450 milhões ao ano.

TB – *No início de junho foi inaugurado o Transoeste, o primeiro sistema BRT (Bus Rapid Transit) do Rio de Janeiro. Em sua opinião, que outras cidades deveriam adotar o sistema como parte da solução de seus problemas de transporte de passageiros? As empresas que entraram no sistema do Rio fizeram um bom negócio? Fontes do setor dizem que eles terão que bancar a operação por um bom tempo antes de computarem retorno de seus investimentos...*

Cunha Filho – O importante na hora de fazer esses investimentos em infraestrutura é que sejam projetos exitosos, precisam ter não só a concepção da obra física, mas também do retorno desse investimento, que ele traga melhoria da qualidade do serviço, mas também seja

autossustentável. O investimento em infraestrutura evidentemente a tarifa não paga, mas a operação tem que se pagar. Quando se pensa em corredores do tipo Transoeste, por exemplo, é uma solução fantástica do ponto de vista de qualidade de serviço, mas ele vai ter um tempo de maturação, de viabilidade, porque os equipamentos são muito caros, ele é todo monitorado por um sistema de informação que tem um custo elevado. O governo federal vai investir R\$ 13 bilhões em corredores de ônibus e vai exigir uma contrapartida da iniciativa privada, em torno de R\$ 8 bilhões entre equipamentos e tecnologia para os sistemas. Temos, aproximadamente, 30 projetos de corredores – 20 deles de BRT – em mais de 14 cidades brasileiras, para serem implantados até 2016, que, com certeza, vão se traduzir em melhoria de qualidade. O Transoeste é um projeto que vai se viabilizar ao longo do tempo e os empresários que fizeram esses investimentos tinham um risco calculado.

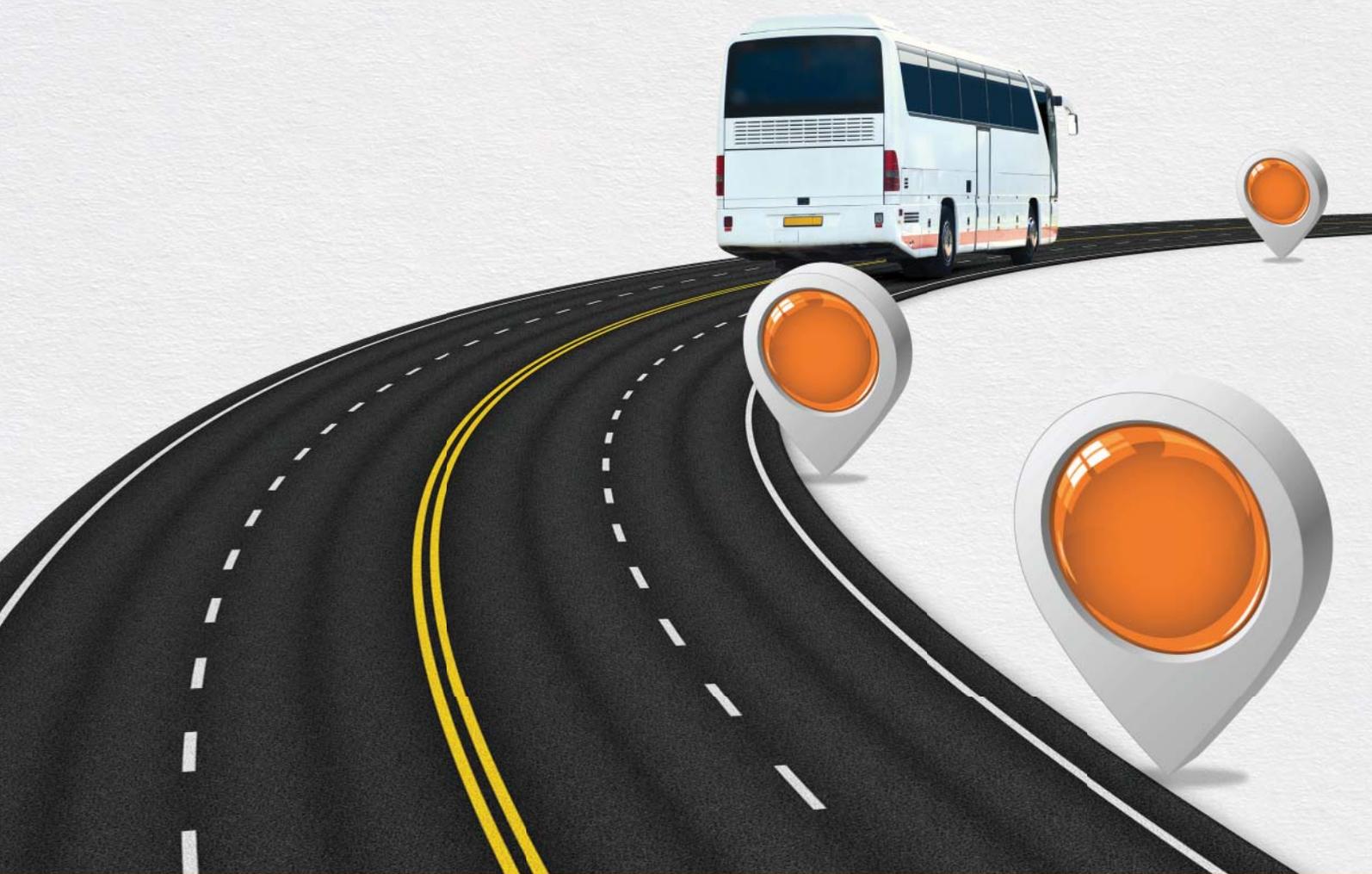
TB – *Em cidades como São Paulo, melhorou a acessibilidade para pessoas com dificuldades de locomoção. Como o País está avançando nesse caminho?*

Cunha Filho – Nós ajudamos a construir a regulamentação da lei da acessibilidade, que já existe há mais de seis anos. Eu diria que o transporte público é o único setor no Brasil que tem atendido à questão da lei de acessibilidade. Ou há o ônibus acessível, com o piso baixo, ou há o que tem elevador, que não é uma solução ideal, mas permite o uso pelos portadores de deficiência física. Mas não temos cidades acessíveis, falta tudo na questão da acessibilidade para as pessoas: não há rampa no meio fio, nem nos prédios públicos, nem nos pontos de parada de ônibus. Mas eu diria que o setor tem dado uma boa resposta a essa questão da acessibilidade. Há cidades hoje

TDMMax Rod

BOM PARA O PASSAGEIRO, BOM PARA A SUA EMPRESA.

- Controle e emissão de passagens por trecho rodoviário;
- Solução embarcada para empresas de transportes que percorrem linhas com tarifas diferenciadas entre trechos;
- Identificação do local de embarque (GPS) e indicação da tarifa correspondente ao trecho;
- Emissão e venda de cartões e passagens;
- Integração com o sistema de vendas de passagens rodoviárias.



que dão atendimento especial para pessoas com deficiência, inclusive com atendimento porta a porta; vai um veículo especial, de menor porte, buscar o passageiro em casa e o leva até o destino final. Hoje também os novos ônibus não saem mais de fábrica sem a acessibilidade exigida pela lei, seja com o elevador, seja o veículo de piso baixo, que é considerado o de acessibilidade universal.

TB – *Quais as expectativas para o seminário da NTU que se realizará no final de agosto?*

Cunha Filho – O tema não poderia deixar de ser mobilidade, porque até ajudamos a construir uma cartilha sobre a lei da mobilidade, que foi amplamente divulgada para todos os municípios e para os candidatos das próximas eleições. Vamos abordar o tema com profundidade e convidamos a Frente Nacional de Prefeitos para discutir com o mundo político e com os demais técnicos do setor as novas exigências da lei e a necessidade de enquadramento. Teremos uma mesa redonda sobre esse assunto já no primeiro dia. Assim como se tem o código brasileiro de trânsito, esta lei é agora o nosso código brasileiro de transporte, tão esperado. Vamos aproveitar o seminário deste ano para diplomar a primeira turma da primeira parte do nosso curso de MBA em gestão de negócio, com especialização na área de transporte. É um curso a distância da NTU, uma experiência muito ousada da nossa parte, com convênio celebrado com a Ibmec. Depois haverá uma segunda parte mais prática, de formação de novas lideranças para o setor, com mais um ano de curso. Vamos discutir também os sistemas de BRT, em parceria com a Embarq Brasil, uma ONG que está presente em praticamente todo o mundo e que tem ajudado a difundir a concepção dos sistemas modernos de transporte público. Nesse painel vamos apresentar experiências de outros

lugares do mundo, trazendo especialistas para discutir essa questão e aproveitar as melhores experiências existentes no setor. O BRT é uma invenção brasileira que foi difundida e hoje está presente em mais de 300 cidades do mundo, como solução de transporte de massa. Durante o evento vamos entregar nossa tradicional medalha do mérito do transporte, para homenagear aqueles que têm dado alguma contribuição ao setor.

TB – *Que balanço o senhor faria destes 25 anos da NTU? O que mudou desde o início de sua atuação à frente da entidade até hoje?*

Cunha Filho – Na abertura de nosso seminário vamos ter uma homenagem aos 25 anos da NTU e aos 25 anos do vale-transporte obrigatório. Queremos homenagear as pessoas que trabalharam na concepção dessa ideia e os políticos que ajudaram a torná-la uma realidade. Um deles é o ex-presidente José Sarney, que sancionou tanto a lei que criou o vale-transporte quanto a que o tornou obrigatório. Vamos também homenagear o Afonso Camargo, que foi o autor do projeto, já falecido, através de um representante da família. O vale-transporte foi aprovado em um momento importante da nossa vida, quando estávamos tendo aumentos mensais de tarifa, incêndios em ônibus e depredações, e ele ajudou muito a quebrar esses impactos dos aumentos no preço da passagem. Para comemorar os 25 anos entregaremos uma medalha constituída especialmente para esse fim, homenageando alguns empresários, incluindo o senador Clésio Andrade, que na época era presidente da NTU e participou, desde o início, da ideia de implantar o vale-transporte. Acho que um grande trabalho que conseguimos realizar ao longo desse tempo foi colocar a NTU perante as autoridades públicas, com uma atuação permanente e muito dinâmica em defesa dos interesses do setor de transporte público sobre pneus.

Além disso, temos acompanhado toda a legislação e trabalhado, insistentemente, na melhoria da imagem do operador de transporte e na divulgação de novas tecnologias. Acho que a NTU tem uma influência muito grande nesses projetos que estão sendo colocados agora com o PAC, principalmente os que priorizam o transporte público sobre pneus, porque é o investimento que traz o retorno mais rápido. Esse foi um trabalho que fizemos ao longo de anos e que agora vemos coroado de êxito. É importante também a questão da desoneração dos custos do serviço, de mostrar que não é possível ter um transporte de qualidade sem ter o subsídio ou mudar a lógica de remuneração do serviço. Ao longo de todo o período da existência de transporte público no Brasil, a tarifa sempre remunerou o custo e isso tem sido um impedimento para dar um salto de qualidade, porque é preciso ter uma tarifa muito alta para pagar esse serviço. Uma das atuações da NTU tem sido nessa direção, de desonerar o custo do serviço; é um subsídio indireto, não é um subsídio em dinheiro, mas em redução de carga tributária. Isso vem acontecendo ao longo do tempo, mostramos que o usuário de baixa renda é que está bancando as gratuidades, que está bancando os impostos que são muito elevados, e que, no final, acabam repercutindo no preço da passagem. Outra conquista é a que tivemos agora com a aprovação, na Câmara, da Medida Provisória 563, que ainda vai para o Senado, com a desoneração da parte patronal da folha de pagamento; é uma renúncia fiscal do governo federal. O setor vai ter um ganho de cerca de R\$ 900 milhões por ano e isso ajudará muito nos investimentos privados que devem ser feitos até 2016. A própria lei da mobilidade é um trabalho nosso, de 15 anos, porque contribuimos em todas as fases da construção desse projeto, cujo autor original é o deputado Alberto Goldman. ■



Mais que uma edição, um documento histórico que mostra a evolução do setor de transportes no Brasil.

O Brasil mudou. Somos a 6ª maior economia do mundo e o setor de transporte acompanha esta evolução. Maiores do Transporte & Melhores do Transporte há 25 anos retrata o desenrolar desta história

e, em sua 25ª edição, além do tradicional ranking com as melhores e maiores empresas do setor de transportes, faz um balanço deste último quarto de século:

- Qual a receita total das empresas ano a ano ao longo dos 25 anos? • Qual o faturamento das empresas nos últimos 25 anos?
- Quanto estes valores representam do PIB. • Qual foi a receita média anual neste quarto de século. • Qual a participação dos estados da União. • Como se distribui o faturamento das empresas do setor pelas Grandes regiões geográficas do Brasil. • Como evoluiu a concentração da receita do transporte. • Qual a receita das 50 maiores empresas em relação à receita total. • A evolução dos operadores de transporte.

DESTAQUES:

- Receita total do setor ano a ano.
- Receita média anual de cada modal
- Concentração da receita das 10 maiores empresas em relação ao total do modal
- Receitas em relação ao PIB ano a ano.
- Trajetória das empresas ao longo destes 25 anos.
- 3.000 empresas que participaram destes 25 anos da história recente do transporte
- Comparação das receitas da primeira participação de cada empresa e de sua participação mais recente com os valores atualizados a preços de 2011.
- Ranking das empresas que mais vezes participaram.

Nova fábrica da Comil será em Lorena

Encarroçadora gaúcha vai transferir sua produção de ônibus urbanos do Sul para uma nova planta paulista, mais próxima dos fabricantes de chassis e dos mercados consumidores

■ AMARILIS BERTACHINI



Perspectiva da nova fábrica da Comil a ser construída em terreno às margens da rodovia Presidente Dutra

A encarroçadora gaúcha Comil anunciou, no final de julho, que vai instalar sua nova fábrica na cidade paulista de Lorena, localizada na região do Vale do Paraíba. A nova planta industrial será erguida em um terreno de 210 mil metros quadrados às margens da rodovia Presidente Dutra, uma localização estratégica para sua logística de transporte. O município fica mais próximo dos três principais centros urbanos do País – São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, que concentram cerca de 60% do total das aquisições de ônibus urbanos – e das grandes montadoras de chassis de ônibus.

“Existe um ponto óbvio nesse projeto que é a questão logística. Nossos competidores já estão na região, mas nós estamos chegando com uma fábrica completamente nova. Precisamos estar mais próximos do centro de negócios do País, dos fabricantes de chassis e dos clientes, a maioria situada nos estados do Sudeste, para termos ganhos logísticos e de competitividade. Posso afirmar que esta será a mais moderna indústria de ônibus da América Latina”, afirma Silvio Calegari, diretor-geral da Comil.

A nova planta fica a 80 quilômetros da fábrica da MAN e a 180 quilômetros da

Mercedes-Benz, seus dois principais fornecedores de chassis. A empresa vai transferir para lá sua produção de ônibus urbanos que atualmente é executada na fábrica de Erechim, no Rio Grande do Sul. As novas instalações representarão um aumento de mais de 100% na sua capacidade instalada para esse segmento de carrocerias. De acordo com a empresa, essa expansão vai prepará-la para absorver o crescimento da demanda por ônibus até 2016, uma previsão embasada, principalmente, nos grandes eventos esportivos, como a Copa do Mundo e as Olimpíadas.

Modelos de ônibus produzidos pela Comil

Rodoviários: Campione DD, Campione HD 4.05, Campione 3.65, Campione 3.45, Campione 3.25 e Versátil

Urbanos: Svelto, Svelto Midi, Svelto Piso Baixo e Doppio

Micros: Piá Urbano, Piá Rodoviário, Piá Escolar e Piá Saúde

Fonte: Comil



“A desvantagem logística que temos hoje praticamente nos põe fora do mercado, é muito difícil tentar ganhar algum dinheiro produzindo ônibus urbanos em Erechim, o que não vale para as outras linhas, naturalmente”, declara Calegari.

A fábrica terá capacidade de produção de 20 ônibus urbanos por dia e deverá estar pronta em meados de 2013, produzindo, inicialmente, de seis a oito veículos por dia, que correspondem ao que é fabricado hoje em Erechim. O investimento está estimado em R\$ 110 milhões, sendo que máquinas, equipamentos e capital de giro serão viabilizados com recursos próprios e também do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

A linha de produção começará com os modelos Svelto e Svelto Midi. Segundo Calegari, a empresa estudou esse projeto por

mais de dois anos e a nova unidade foi planejada para produzir veículos urbanos com alta qualidade, e será equipada com um sistema de manufatura inovador, “com um nível de automação que nenhuma outra indústria de ônibus do País tem”. “A indústria nacional de ônibus constitui um enorme artesanato que implica oscilação em alguns aspectos do produto, o que nesta nossa nova fábrica não teremos. Todos os processos foram otimizados, e as possíveis perdas foram identificadas e eliminadas”, afirma o diretor.

Com a transferência da produção de ônibus urbanos para Lorena, a fábrica da empresa em Erechim manterá a atividade centrada nos ônibus rodoviários, segmento em que a Comil cresceu, no ano passado, 40%, totalizando 1.798 veículos. A estimativa da empresa é continuar crescendo nesse mercado, principalmente com as vendas dos ônibus da linha Campione e de outros lançamentos. Em janeiro deste ano, a Comil apresentou seu primeiro ônibus rodoviário double decker, o Campione DD, um veículo de passageiros direcionado ao transporte de alto padrão. A fábrica de Erechim ocupa uma área de 140 mil metros quadrados, com 40 mil metros quadrados construídos, e possui capacidade de produção de, aproximadamente, 4,5 mil unidades/ano.

De acordo com Calegari, a empresa deve fechar este ano com um volume de vendas equivalente ao do ano passado, ou, talvez, com uma queda de até 5%.

“Estamos muito felizes, é um passo importante para a empresa, e poderemos dobrar de tamanho com essa estrutura e

participar mais do mercado. Nós não tínhamos essa possibilidade porque o fato de o chassi sair do Sudeste, ir até Erechim e voltar prejudicava algumas negociações. Agora estaremos bem posicionados”, declara Deoclécio Corradi, presidente do conselho de administração da Comil.

De acordo com ele, o projeto começou a ser feito em 2009 e foram estudadas várias possíveis localizações, incluindo Rio de Janeiro e Minas Gerais, onde as negociações quase se concretizaram. Segundo Corradi, o ponto mais complexo de Minas Gerais foi o terreno, porque a região é montanhosa e foi difícil compatibilizar um preço viável para o tamanho da área que a empresa precisava. Nesse meio tempo, diz ele, o governador de São Paulo, Geraldo Alckmin, que esteve presente à cerimônia de assinatura do protocolo de intenções, no dia 24 de julho, no Palácio dos Bandeirantes, empenhou-se pessoalmente para estreitar as negociações para a instalação da fábrica no Vale do Paraíba.

Outro fator que levou a empresa a definir a nova localização foi a disponibilidade e qualificação da mão de obra local. A expectativa é de que o novo empreendimento gerará perto de 500 empregos diretos e mil indiretos. A qualificação da mão de obra local será realizada pela Comil em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), de Lorena.

A Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade - Investe São Paulo assessorou a Comil na obtenção da infraestrutura adequada à fábrica e no apoio às demandas tributária e ambiental. ■



Silvio Calegari: “Precisamos estar mais próximos do centro de negócios do País”

Volare ampliará sua produção

De olho nas oportunidades que surgem nos mercados sul-americanos, a carroçadora gaúcha controlada pela Marcopolo prepara uma nova planta industrial no município capixaba de São Mateus

■ AMARILIS BERTACHINI

Atender ao mercado externo, principalmente à demanda de países da América do Sul, será o foco das atividades da nova planta industrial da fabricante de miniônibus Volare, que será erguida no município de São Mateus, no Espírito Santo. De acordo com Milton Susin, diretor-executivo da Volare, a marca exporta hoje cerca de 5% de sua produção e o objetivo é aumentar as vendas para os mercados sul-americanos e também para as regiões Norte e Nordeste do Brasil.

Esse objetivo foi decisivo para a escolha da localização estratégica da nova fábrica que, pela proximidade dos portos existentes no Espírito Santo, facilitará o escoamento da produção de ônibus para os mercados externos, assim como o recebimento de insumos para a fabricação dos veículos. “A questão logística dos portos foi decisiva e fundamental para a escolha do local. O objetivo é produzir mil unidades por ano, a partir de agosto de 2013, mas o volume a ser exportado dependerá da demanda dos clientes do mercado externo”, explica Susin. Ele não revelou quais modelos serão fabricados na nova planta.

Recentemente, outras empresas do setor também seguiram o caminho, de migrar para a região Sudeste, aproximando-se de clientes e fornecedores. No início de fevereiro, a Neobus, também de Caxias do Sul, revelou um projeto de R\$ 90 milhões para uma nova planta na cidade fluminense de Três Rios. E a Comil, de Erechim, vai construir uma nova

unidade no Sudeste, na cidade paulista de Lorena.

Para este ano, a expectativa da Volare é crescer cerca de 10% sobre o ano passado, aproximando-se de uma produção de 4.700 unidades. No início deste ano, Susin já havia previsto que as vendas poderiam ganhar força a partir do segundo semestre, quando já deverá ter passado o impacto da legislação Proconve P7 (Euro 5) que provocou retração no mercado interno no primeiro semestre deste ano.

No ano passado, a Volare produziu 4.393 veículos e exportou 243 unidades, segundo o Anuário do Ônibus 2012, da OTM Editora. Isso representa um salto de 247% nas exportações, em relação às 70 unidades exportadas em 2010, e um aumento de 35,75% em comparação a 2009, quando foram vendidos 179 veículos para o mercado externo.

A área de São Mateus soma 800 mil m², mas a unidade de montagem de miniônibus Volare terá dimensões de 100 mil m². A atual planta da empresa não tem espaço

físico para expansão. Fica no Planalto, em Caxias do Sul (RS), com uma área construída de 38.300 m².

O valor a ser desembolsado para o desenvolvimento da fábrica capixaba está estimado em R\$ 35 milhões e já está previsto no plano geral de investimentos da Marcopolo, empresa que controla a Volare. Em junho, a Marcopolo anunciou a revisão de seu plano de investimentos até 2016, aumentando-o de R\$ 350 milhões para R\$ 450 milhões, com o objetivo de se preparar para o crescimento da demanda de ônibus, que ela prevê para os próximos anos, e atingir a meta de crescimento nos negócios.

“A revisão de investimentos não foi tomada antes porque o mercado não sinalizava um potencial de crescimento como se vê agora. As demandas para atendimento de renovação e ampliação de frotas das cidades-sedes da Copa do Mundo, e de outras cidades brasileiras, que estão investindo em infraestrutura, devem ser ainda maiores, inclusive de modelos sofisticados

e de maior valor agregado, como os BRT e BRS”, declara José Rubens de la Rosa, diretor-geral da Marcopolo. Outro aspecto, diz ele, é que a Marcopolo também prevê crescer no exterior, com o aumento, gradativo, de produção em outros países, como, por exemplo, a Índia.

Milton Susin disse que os portos capixabas são estratégicos para exportação da futura fábrica da Volare



Os R\$ 100 milhões adicionais serão aplicados em novas instalações administrativas, um novo centro logístico, um novo centro de treinamento e formação profissional, no desenvolvimento e lançamento de novos produtos e na aquisição de equipamentos de última geração para diversos setores das fábricas. Rubens de la Rosa não revela quais são esses lançamentos, mas diz que acontecerão “em breve”. “A Marcopolo trabalha continuamente em inovação e no desenvolvimento e aprimoramento de seus modelos. A empresa realizou lançamentos em todos os anos e seguirá renovando sua família de veículos”, declara.

Sobre a possibilidade de a Marcopolo também construir uma nova fábrica, o diretor diz que no momento não há planos nesse sentido, e que as plantas atuais atendem, e atenderão, à demanda prevista. A produção, afirma ele, está ajustada à necessidade atual e os investimentos programados farão com que a capacidade cresça junto com a expectativa de maior demanda para os próximos anos.

Nas informações consolidadas dos resultados do primeiro trimestre deste ano, divulgadas em maio, a Marcopolo afirmou que mantinha a expectativa de desempenho para 2012, desde que mantidas as condições atuais de mercado e do desempenho econômico do País. Entre suas metas estava a de atingir uma receita líquida consolidada de R\$ 3,6 bilhões, e a de produzir 32.500 ônibus nas unidades do Brasil e do exterior.

No primeiro trimestre do ano a produção consolidada da empresa foi de 7.589 unidades, o que representa um aumento de 10,3% em relação às 6.881 unidades produzidas no mesmo período do ano passado. No Brasil, a produção atingiu 4.642 unidades (alta de 1,8% sobre o primeiro trimestre de 2011), e no exterior a produção foi de 2.947 unidades, um aumento de 26,9% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

**José Rubens de la Rosa:
investimentos até 2016
passaram de R\$ 350 milhões
para R\$ 450 milhões**

Segundo o comunicado da empresa, o market share da Marcopolo no Brasil, no primeiro trimestre deste ano, foi de 45,1%. No segmento de ônibus rodoviários, a participação de mercado atingiu 63,2%, com estabilidade em relação aos últimos dois trimestres de 2011.

O lucro líquido consolidado dos primeiros três meses alcançou R\$ 78,4 milhões, uma alta de 3,4% sobre igual período de 2011, e a margem líquida atingiu 8,9%. A receita líquida somou R\$ 880,7 milhões no período, valor 15,7% maior que os R\$ 761,3 milhões contabilizados no mesmo trimestre do ano passado. As justificativas para essa alta foram o aumento de 6,8% nas vendas para o mercado interno brasileiro; o faturamento de chassis, no valor de R\$ 18,5 milhões e a consolidação da receita da Volgren, na Austrália, no valor de R\$ 49,2 milhões. No mercado interno, a receita atingiu R\$ 637,9 milhões, ou 72,4% do total, enquanto que no mercado externo somou R\$ 242,8 milhões. A Marcopolo passou a consolidar, a partir de fevereiro, os resultados da empresa australiana Volgren. Ainda em relação às empresas controladas e coligadas, a TMMML, na Índia, “manteve seu ritmo acelerado de produção, porém as outras unidades apresentaram queda de produção em relação ao primeiro trimestre de 2011.”

Na análise das perspectivas para 2012, a Marcopolo ponderou que o ano de 2012 começou sob incertezas em decorrência da entrada em vigor das normas Euro 5 no Brasil. As montadoras adotaram a estratégia de produzir estoques adicionais de chassis Euro 3, até 31 de dezembro de 2011, para que fossem vendidos ao longo de 2012. A Marcopolo adotou estratégia similar, adquirindo os chassis Euro 3, disponíveis no mercado, para revender aos seus clientes. A decisão, segundo a



empresa, “mostrou-se acertada e os resultados da companhia, apresentados no primeiro trimestre de 2012, são, em grande parte, fruto das encomendas de carrocerias montadas sobre chassis da norma anterior. Por ser um veículo completo, o Volare também produziu para estoque até o final de 2011, e comercializou estas unidades até março deste ano.”

No mercado externo a empresa firmou contratos de exportação considerados importantes, como a venda de 486 unidades – das quais 310 Gran Viales e 176 micro-ônibus Sênior – para atender ao sistema de BRT (Bus Rapid Transit) de Santiago, no Chile.

JOINT VENTURE – Perguntada sobre o andamento da joint venture firmada com a encarroçadora Caio Induscar, de Botucatu, a Marcopolo disse, por meio da assessoria de imprensa, que ainda não pode se manifestar sobre o assunto. Em fevereiro deste ano, através de sua controlada Syncroparts Comércio e Distribuição de Peças, a Marcopolo assinou um contrato para a formação de uma joint venture com a Twice Investimentos e Participações, formada pelos principais acionistas da Caio Induscar Indústria e Comércio de Carrocerias. ■

A carroceria mais premiada
da Europa está conquistando
o Brasil.



Faça revisões em seu veículo regularmente

Design.
Luxe.
Conforto.
Segurança.
Serviço.
Qualidade.
Confiabilidade.
Garantia.
Rentabilidade.



www.irizar.com.br

Conferência não esqueceu o transporte sustentável

A inclusão do tema transporte sustentável no documento final da Rio+20 resultou de esforço feito por entidades do setor de mobilidade

■ ALEXANDRE ASQUINI

O documento final da Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável – Rio+20, intitulado “O futuro que queremos”, incorpora, embora timidamente, o tema do transporte sustentável. Não deixou de ser uma vitória, a ser creditada também à mobilização de entidades do setor, já que o documento preliminar da conferência praticamente não fazia menção à importância da mobilidade para o desenvolvimento sustentável do planeta.

Entidades brasileiras e de outros países oficializaram apoio a um pleito formulado pela da Iniciativa Latino-americana para o Transporte Sustentável (Ilats), posteriormente encaminhado aos representantes das nações participantes da Rio+20, instando-as a reconhecer que “o transporte sustentável é essencial para o desenvolvimento sustentável”.

A Ilats reúne associações, entidades ambientalistas, operadores de transporte, indústria, órgãos de governo, parlamentares, bancos de fomento, organizações internacionais e a sociedade civil. E tem por foco, principalmente, a mobilidade urbana e suas relações com o planejamento territorial e o meio ambiente urbano. O propósito principal da organização é contribuir para um meio ambiente mais equilibrado, por meio do rápido avanço e desenvolvimento de sistemas de transporte sustentável em toda a América Latina.

A formalização do apoio ao pleito aconteceu no Rio de Janeiro, em solenidade que integrou o programa do seminário

Transporte Sustentável nas Cidades do Futuro. Recomendações para Rio+20, promovido em conjunto pela União Internacional de Transportes Públicos (UITP), União Internacional de Ferrovias (UIC), União Europeia da Indústria Ferroviária (Unife), Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor) e Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

O QUE FOI PEDIDO – O pleito foi apresentado por meio de um documento com três pontos. O primeiro deles era para que fosse reconhecida a importância do transporte sustentável como peça essencial do desenvolvimento sustentável, por meio da criação de um Objetivo de Desenvolvimento Sustentável específico para esse tema. Isso envolveria o compromisso das nações em promover a implantação de sistemas de transporte integrados, eficientes, seguros, inclusivos, universalmente acessíveis e de baixo impacto ambiental, que contribuam para o desenvolvimento sustentável com um saldo positivo de externalidades.

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável integrarão um compromisso mundial, representando metas a serem perseguidas pelas nações integrantes da ONU a partir de 2015. E sucederão os oito Objetivos de Desenvolvimento do Milênio, compromisso firmado por 189 nações no ano 2000 e renovados em 2010, os quais se referem ao combate à extrema pobreza e fome, expansão do ensino básico universal,

promoção da igualdade entre os sexos e a autonomia das mulheres, redução da mortalidade infantil, melhoria da saúde materna, combate ao HIV/Aids, malária e outras doenças, garantia da sustentabilidade ambiental e o estabelecimento uma parceria mundial para o desenvolvimento.

O segundo ponto reivindicado se referia à criação de um programa das Nações Unidas para a promoção do transporte sustentável. E o terceiro pedido dizia respeito à criação de mecanismos financeiros efetivos e duradouros “para incentivar a rápida disseminação de sistemas de transporte sustentável e para ampliar a resiliência e eficiência dos sistemas existentes”.

Tais mecanismos deveriam compreender: a) destinação de recursos para promover a adoção de políticas públicas integradas e de longo prazo que incentivem o transporte sustentável; b) prioridade a recursos e condições mais favoráveis de financiamento para projetos que promovam benefícios sociais e ambientais concretos; c) criação de fundos garantidores para ajudar as nações a superar barreiras para a tomada de empréstimos; d) reconhecimento de que parte dos recursos comprometidos com a mitigação de impactos e também de externalidades serão liberados em consequência da implantação de projetos de transporte sustentável, devendo haver mecanismos para incorporá-los às fontes de financiamento e garantia desses mesmos projetos; e) promoção de condições para uma maior participação de capitais

O QUE DIZ O DOCUMENTO FINAL

Veja a seguir, livremente traduzido da versão em espanhol, o tópico Transporte Sustentável, que engloba os itens 132 e 133 do documento final da Rio+20, “O futuro que queremos”.

• Transporte sustentável – (132) Observamos que o transporte e a mobilidade são essenciais para o desenvolvimento sustentável. Transporte sustentável pode reforçar o crescimento econômico e melhorar o acesso. O transporte sustentável contribui para uma melhor integração da economia, respeitando o meio ambiente. Reconhecemos a importância do movimento eficiente de pessoas e de bens e o acesso a sistemas de transporte ambientalmente saudáveis, seguros e acessíveis como meio de melhorar a equidade social, a saúde, a resiliência das cidades, as relações entre as zonas urbanas e rurais, e produtividade das áreas rurais. E consideramos que a segurança viária é parte de nossos esforços para alcançar o desenvolvimento sustentável.

– (133) Apoiamos o desenvolvimento de transportes sustentáveis, incluindo sistemas de transporte multimodais

que sejam eficientes do ponto de vista de energia, particularmente, sistemas de transporte públicos, combustíveis e veículos não poluidores, assim como sistemas de transporte melhorados em áreas rurais. Reconhecemos a necessidade de promover uma abordagem integrada para a formulação de políticas para os serviços e sistemas de transporte em nível nacional, regional e local, de modo a promover o desenvolvimento sustentável. Reconhecemos também que, ao estabelecer sistemas de transporte e de trânsito sustentáveis, é preciso levar em conta as necessidades especiais de desenvolvimento dos países em desenvolvimento sem litoral e de trânsito. Reconhecemos a necessidade de apoio internacional aos países em desenvolvimento nessa área.

O documento final da Rio+20, “O futuro que queremos”, em todos os idiomas oficiais das Nações Unidas (árabe, chinês, inglês, francês, russo e espanhol) pode ser acessado por meio do seguinte endereço: <http://www.uncsd2012.org/rio20/thefuturewewant.html>

privados nos investimentos em infraestrutura de transportes; f) criação de indicadores e critérios de avaliação de projetos que permitam identificar e priorizar aqueles que efetivamente contribuam para o desenvolvimento sustentável.

O QUE FOI OBTIDO – O arquiteto brasileiro Luiz Antônio Cortez Ferreira, coordenador da Iats, avalia que o pleito obteve resultados concretos. Ele ressalta que, ao contrário do texto preliminar (denominado Draft Zero ou Esboço Zero), o documento final da Rio+20 ganhou um segmento específico para o transporte sustentável (veja no quadro acima). Além disso, o termo “mobilidade” aparece em dois itens e há citações referentes ao

papel fundamental do transporte sustentável para que se alcance o desenvolvimento sustentável. “A importância do transporte sustentável está também presente nos itens concernentes a Energia e a Cidades Sustentáveis, neste caso, incluindo ainda menção específica à necessidade de incentivar os modos não motorizados e a construção de redes integradas de transporte”.

Cortez realçou também que os oito maiores bancos multilaterais de desenvolvimento – o Banco Mundial e outras sete instituições – anunciaram, ainda durante a Rio+20, que irão destinar US\$ 175 bilhões nos próximos dez anos para financiar projetos de transporte sustentável, “Isso demonstra um primeiro resultado prático dos

compromissos firmados pelas nações no documento final”.

EMPREGO E SAÚDE – A chefe do escritório da Divisão América Latina da UITP (DAL/UITP), Eleonora Pazos, assinala que o esforço por inserir o transporte sustentável no documento final da Rio+20 ganhou reforços importantes nas semanas que antecederam à conferência, com a publicação de documentos mundiais que destacam a relevância do transporte público para as questões do emprego e da saúde.

O relatório “Empregos Verdes: Trabalho decente em um mundo sustentável e com baixas emissões de carbono”, elaborado conjuntamente pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (Pnuma), Organização Internacional do Trabalho (OIT), Organização Internacional de Empregadores (OIE) e Confederação Sindical Internacional, destaca os segmentos do transporte público como importantes geradores de “empregos verdes”, ou seja, “empregos que reduzem o impacto ambiental de empresas e de setores econômicos para níveis que, em última análise, sejam sustentáveis”.

Publicado um mês antes do início da Rio+20, o relatório “Estatísticas Mundiais de Saúde 2012”, da OMS, revela que a obesidade é a causa de morte de 2,8 milhões de pessoas por ano e que, atualmente, 12% da população mundial é considerada obesa. De acordo com Eleonora Pazos, a OMS aponta claramente o transporte público como capaz de exercer um papel muito significativo quanto à questão da obesidade. “A OMS recomenda trinta minutos de exercício físicos diários, durante pelo menos cinco dias da semana. Quem se desloca por meio de transporte público, com frequência, caminha dez ou quinze minutos para ao utilizar os sistemas e isso contribui para o cumprimento da recomendação da OMS”, relata. ■

Montadoras mostram tecnologias sustentáveis no transporte de passageiros

MAN, Mercedes, Volvo e Scania participaram do evento de sustentabilidade, realizado no Rio de Janeiro, com a apresentação de modernas tecnologias que já estão aplicadas no País

■ SONIA MORAES



A Volvo pretende aumentar a autonomia do seu Hibribus com o uso da eletricidade

As montadoras de veículos pesados aproveitaram a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, a Rio+20, para apresentar as modernas tecnologias que garantirão um transporte urbano e rodoviário sustentável no futuro.

Enquanto a Volvo aposta na tecnologia híbrida, que passa a equipar os novos ônibus que serão produzidos na sua fábrica de Curitiba (PR) para reduzir a emissão de poluentes e economizar combustível, a MAN concentra as suas pesquisas no combustível proveniente da cana e no sistema flex GNV+Diesel. Já a Scania avança os seus estudos no uso do etanol e a Mercedes-Benz no diesel proveniente da cana.

O destaque da Volvo no evento foi o ônibus Hibribus, que funciona com motor elétrico mais 100% de biodiesel de soja produzido pela empresa gaúcha BR Bios. Com carroceria Viale BRT da Marcopolo, esse veículo será fabricado inicialmente com chassi padrão na configuração 4x2. Mas a empresa já tem planos de fabricar também a versão articulada e biarticulada deste ônibus híbrido. “A empresa pretende aumentar a autonomia do veículo com o uso da eletricidade”, disse Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America, durante a Rio+20.

Hoje o motor elétrico do novo ônibus é utilizado nas arrancadas, permitindo que o veículo rode até 20 km por hora.

A partir desta velocidade entra em funcionamento o motor biodiesel B-100. “Comparando com os ônibus equipados com motores Euro 3, a tecnologia híbrida é capaz de reduzir em 90% a emissão de gases poluentes e garante uma economia de 35% no consumo de combustível. A nossa meta é aumentar para 50% o consumo de combustível usando mais eletricidade”, explica Pimenta.

A MAN escolheu o modelo Volksbus 17.280 flex GNV+Diesel, que pode rodar com até 90% do combustível alternativo e proporciona redução de 20% nas emissões de gás carbônico e de 80% de material particulado.

Segundo Roberto Cortes, presidente da MAN Latin America, essa é uma tecnologia inédita no País. “Colocamos o modelo à disposição das delegações durante a Rio+20 não só para reduzir a pegada de carbono do evento, mas sobretudo para destacar algumas das soluções que os participantes da conferência buscam para o futuro do transporte sustentável”, explica Cortes.

O desenvolvimento do ônibus flex GNV+diesel da MAN faz parte do Programa Rio Transporte Sustentável, que busca garantir à capital fluminense e região um transporte mais eficiente e sustentável para a Copa do Mundo de 2014 e os

Jogos Olímpicos de 2016.

A Mercedes-Benz levou para o evento dez ônibus rodoviários O 500 RS, movidos 100% a diesel de cana. “O uso de 100% de diesel de cana demonstra a alta competência do nosso Centro de Desenvolvimento Tecnológico na preparação de motores para combustíveis sustentáveis”, diz Gilberto Leal, gerente de desenvolvimento de motores da Mercedes-Benz do Brasil. “Isso também atesta a confiança da empresa nessa nova fonte energética para o presente e o futuro da mobilidade nos veículos comerciais.”

Cerca de 100 ônibus Mercedes-Benz a diesel de cana já circulam regularmente na cidade de São Paulo, fazendo parte da Ecofrota. Numa primeira fase de testes nos bancos de prova de seu Centro de Desenvolvimento Tecnológico, a montadora utilizou em um tanque de combustível 90% de diesel comercial (com teor de enxofre S50) e 10% de diesel de cana. Mesmo com um percentual aparentemente pequeno, esse combustível proporcionou redução de 9% nas emissões de material particulado, sem aumentar as emissões de óxidos de nitrogênio (NOx).

A Scania levou para a Rio+20 dois modelos de ônibus, o K 270 6x2 de 15 metros com piso baixo, disponibilizados pela Viação Tupi Transportes de São Paulo, e dois K 270 4x2, cedidos pela Viação Metropolitana também de São Paulo, todos com motores de 9 litros e 270 cavalos de potência. Essas empresas operam os 60 ônibus movidos a etanol que já circulam em São Paulo no Projeto Ecofrota da prefeitura da cidade. Os outros dois veículos foram disponibilizados pela própria Scania com a identificação: “Etanol é Agora!”

Equipados com motores que atendem às normas europeias de emissão de gases poluentes Euro 5 e a ainda mais rigorosa EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles), os veículos movidos a etanol são capazes de reduzir em até 90% a emissão de CO² na atmosfera. Esse combustível



Volvobus da MAN tem propulsão flex GNV+Diesel e pode rodar com 90% de gás veicular



Ônibus urbanos da Mercedes-Benz utilizam como combustível o diesel da cana-de-açúcar



Scania levou ao Rio quatro veículos com motores de 270 cv movidos a etanol

renovável também proporciona a redução de material particulado, NOx (óxidos de nitrogênio) e hidrocarbonetos.

Para Wilson Pereira, gerente executivo de vendas de ônibus da Scania Brasil, o etanol é um dos combustíveis renováveis

mais econômicos disponíveis no momento para aplicação urbana. “O etanol oferece a melhor relação custo-eficiência, além de apresentar alta disponibilidade e reduzir significativamente a emissão de gases poluentes”, afirma o executivo. ■

Primeiro ônibus a hidrogênio pronto para circular no Brasil

Desenvolvido pela Coppe/UFRJ, o novo ônibus híbrido tem autonomia para rodar até 150 quilômetros com energia de bateria e até 500 quilômetros com hidrogênio

■ SONIA MORAES



Encerrada a fase de pesquisa e desenvolvimento, ônibus a hidrogênio já está apto a ser negociado com operadores de transporte urbano

O primeiro ônibus movido a hidrogênio com tecnologia 100% brasileira apresentado na Confederação das Nações Unidas, a Rio+20, já está pronto para ganhar as ruas brasileiras. Desenvolvido pela Coppe, departamento de

pesquisa da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), o veículo já está liberado para a comercialização. “Encerrada a fase de pesquisa e de desenvolvimento dos protótipos, estamos agora buscando fechar acordos com os operadores de

transporte”, disse José Lavaquial, diretor da Tracel, empresa fabricante de componentes elétricos e eletrônicos que é responsável pelo fornecimento de componentes do sistema de gerenciamento de energia e pela comercialização dos



Produzido sobre chassi e carroceria Busscar modelo híbrido da Coppe/UFRJ tem 70% de componentes nacionalizados

veículos movidos a hidrogênio.

Produzido sobre chassi e carroceria Busscar, o ônibus híbrido, versão H2+2, que funciona com eletricidade e hidrogênio, tem 70% de índice de nacionalização. A bateria de íon de lítio e o equipamento que converte o hidrogênio em eletricidade são importados da Ásia. O modelo é o urbano Plus da Busscar com piso baixo e acessibilidade para usuários com necessidades especiais. "Além de emitir índice zero de poluentes, este veículo ainda tem baixo nível de ruído", destaca Lavaquial.

O diretor da Tracel explica que este modelo foi desenvolvido para operar em sistema de transporte igual ao modelo convencional. "Só com a energia da bateria este veículo tem autonomia para rodar até 150 quilômetros e com hidrogênio vai até 500 quilômetros", acrescenta.

Na comparação com o modelo que roda na Suíça – que consome 14 quilos

de hidrogênio para 100 km rodado – o ônibus brasileiro é três vezes melhor, segundo o diretor da Tracel. "Este veículo faz 100 quilômetros com cinco quilos de hidrogênio", afirma o engenheiro.

PROJETO – O projeto do novo ônibus movido a hidrogênio teve início em 2005. Para a criação deste produto, a Coppe/UFRJ investiu cerca de R\$ 15 milhões, recurso proveniente inicialmente da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), empresa pública brasileira, vinculada ao Ministério de Ciência e Tecnologia, para o fomento da ciência, tecnologia e inovação em empresas e universidades, e de várias entidades.

Segundo o diretor da Tracel, os veículos de transporte são considerados um dos grandes emissores de poluição na atmosfera, por isso a necessidade de se buscar cada vez mais fontes alternativas ao uso de combustíveis fósseis. "Os

principais benefícios do ônibus hidrogênio é que não polui nada, já que descarta somente vapor de água", enfatiza o engenheiro.

Similar aos carros da Fórmula-1, o ônibus a hidrogênio desenvolvido pela Coppe tem um sistema de regeneração de energia cinética. Essa energia é aquela produzida com a movimentação e que nos veículos comuns é desperdiçada durante as desacelerações e frenagens. No ônibus H2+2, ela é regenerada em energia elétrica e reaproveitada.

O engenheiro explica que o hidrogênio é um combustível bastante conhecido no mundo, onde há mais de 300 estações de abastecimento. "No Brasil, como ainda não há infraestrutura de abastecimento para este hidrogênio, as empresas podem instalar em suas sedes as estações de abastecimento para os seus veículos", afirma Lavaquial. ■

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

20 ANOS

Visibilidade para seus produtos e serviços.

11-5096.8104

Tecno Suporte

Suportes para Compressores de Ar Condicionado.
Atendemos toda a linha automotiva.

Tecnologia
Segurança
Rentabilidade
Qualidade Garantia

Av. Mariland, 135 - B. Mariland - 95057-460 - Caxias do Sul - RS
Fone: 54 3229.5699 - www.tecnosuporte.ind.br

Curitiba sai na frente com operação regular de híbridos

O ônibus Hibribus da Volvo, que começou a ser produzido na fábrica de Curitiba, teve 60 unidades adquiridas por três consórcios para operar nas linhas da capital paranaense a partir de agosto

■ SONIA MORAES



Os primeiros 30 ônibus híbridos Volvo começam a circular em Curitiba em 15 de agosto e outros 30 entram em operação em fevereiro de 2013

A Volvo começou a produzir na sua fábrica de Curitiba (PR) o ônibus híbrido Hibribus, que funciona com motor elétrico mais 100% de biodiesel. As 30 primeiras unidades do modelo começam a circular na capital paranaense no dia 15 de

agosto, de um total de 60 veículos que foram adquiridos por três consórcios – dois com três empresas e um com quatro empresas – que operam o sistema de transporte da cidade, com investimentos de R\$ 26 milhões. Os 30 veículos restantes

entram em operação a partir de fevereiro de 2013, substituindo os modelos convencionais que rodam atualmente com diesel. “A Volvo tem correspondido aos desafios da cidade de Curitiba e traz para o mercado um produto inovador com produção em

série”, destacou Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America, durante a Rio+20, Conferência das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável, realizada em junho na capital fluminense.

Destaques da montadora na Rio+20, os novos ônibus híbridos da Volvo, com carroceria Viale BRT da Marcopolo com capacidade para 85 passageiros, que irão circular em Curitiba – em linhas convencionais, que fazem ligação bairro a bairro e em linha circular –, serão abastecidos com 100% biodiesel de soja produzido pela gaúcha BS Bios. Inicialmente será fabricado um chassi padrão na configuração 4x2. Segundo Pimenta, a Volvo já tem programado a produção da versão articulada e biarticulada do novo ônibus híbrido. “Queremos aumentar a autonomia do veículo com o uso da eletricidade”, afirma o presidente da Volvo Bus. Hoje o motor elétrico é utilizado nas arrancadas, permitindo que o veículo acelere até 20 km por hora. A partir desta velocidade entra em funcionamento o motor a biodiesel B-100. Este propulsor funciona também como gerador de energia durante as frenagens. A cada vez que os freios são acionados, a energia da desaceleração é utilizada para carregar as baterias. “Comparando com os ônibus equipados com motores Euro 3, a tecnologia híbrida é capaz de reduzir em 90% a emissão de gases poluentes e garante uma economia de 35% no consumo de combustível. A nossa meta é aumentar para 50% o índice de economia no consumo de combustível usando mais eletricidade”, explica Pimenta.

Apesar de o ônibus híbrido ter preço 50% maior que um modelo convencional, que é comercializado por R\$ 450 mil, o prefeito de Curitiba, Luciano Ducci, argumenta que este veículo não custa mais caro, pois é um investimento que a cidade de Curitiba faz em sustentabilidade.

Pelas regras do marco regulatório, as empresas que operam o sistema de transporte da capital paranaense têm, até



Luís Pimenta: a Volvo já programou a produção do articulado e do biarticulado híbridos

dezembro deste ano, que estar com 10% da frota de ônibus operando com biodiesel. “Anualmente são renovados 300 veículos na cidade”, afirma Elcio Luiz Karas, gestor da Urbs (Urbanização de Curitiba), responsável pela área de vistoria e cadastro do transporte coletivo da cidade.

Desde 2009 a cidade de Curitiba mantém em operação a Linha Verde com 32 ônibus – 26 biarticulados Volvo, com 28 metros de comprimento e capacidade para 250 passageiros, que rodam no sistema Expresso Ligeirão com 100% de biodiesel e seis articulados (três Volvo e três Scania). Estes veículos garantem a redução de 80% na emissão de gases poluentes. Até o final deste ano mais 20 Ligeirões vão começar a circular no eixo norte, elevando para 52 o número de veículos movidos a B100 em Curitiba.

Os Ligeirões, que utilizam em torno de 200 mil litros de biodiesel por mês, transportam em duas linhas, em torno de 70 mil passageiros por dia. Comparado a uma frota de ônibus movidos a diesel, os modelos abastecidos com 100% de biodiesel emitem 63,7% menos material particulado;

46% menos monóxido de carbono; 100% menos óxido de enxofre e 65% menos hidrocarbonetos totais.

PROJETO DESAFIADOR – O ônibus híbrido, cujo desenvolvimento começou há dez anos na Suécia, foi um projeto desafiador para a Volvo e demandou investimentos de US\$ 20 milhões – US\$ 10 milhões da Volvo do Brasil e US\$ 10 milhões da Volvo da Suécia. “O veículo demorou mais ou menos um ano para receber as adaptações necessárias para rodar no Brasil, aproveitando tudo o que já contém o modelo europeu”, disse Pimenta. “Tivemos que fazer várias modificações, a primeira foi no filtro de combustível para o ônibus receber o diesel brasileiro que é diferente do europeu.”

Com todas as modificações, o novo ônibus híbrido chega ao mercado com 55% de índice de nacionalização, mas a Volvo tem planos de ampliar este índice. O câmbio automatizado, que hoje é importado da Suécia, começa a ser produzido na fábrica de Curitiba a partir de 2013. Já a bateria, o motor elétrico e o conversor de eletricidade continuam sendo importados da Europa.

De todos os componentes que compõem o ônibus elétrico, a bateria é o item mais difícil de ser nacionalizado, já que o maior centro de desenvolvimento deste produto está na China e na Europa. A estimativa de Pimenta é que, com o aumento da escala de produção, o preço da bateria, que dura em média cinco anos, comece a reduzir. “Vamos ter uma unidade de remanufatura na fábrica de Curitiba”, disse o presidente da Volvo Bus.

A expectativa de Pimenta é de vender 350 unidades do novo ônibus híbrido na América Latina até o final de 2013. Para este veículo há uma linha de crédito especial do BNDES que oferece 12 anos de prazo, com taxa de juros de 5% ao mês. “Já temos negociações com as cidades de São Paulo e Rio Grande do Sul e contatos avançados na Colômbia”, afirma o presidente da Volvo Bus. ■

Crescem os financiamentos



Bancos registram aumento na demanda por crédito para compra de ônibus no primeiro semestre de 2012 e reorganizam suas estruturas para focar no atendimento especializado para as empresas do setor

■ AMARILIS BERTACHINI

Os bancos com foco no financiamento de ônibus registraram índices positivos nos primeiros meses deste ano, principalmente os braços financeiros das montadoras, e muitos criaram departamentos e serviços especializados na concessão de crédito para empresários do setor. O desempenho otimista segue a despeito da retração de 9,1% nas vendas nacionais de ônibus no primeiro semestre deste ano, em comparação aos negócios de igual período do ano passado, conforme dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) que mostra que o licenciamento de ônibus, de janeiro a junho deste ano, somou 14.763 unidades, frente a 16.237 veículos licenciados no mesmo período de 2011.

Exemplo desse cenário é o banco Mercedes-Benz, cujos serviços,

tradicionalmente, já focavam os veículos pesados fabricados pela montadora alemã, e, no início deste ano, criou



um núcleo para atender especialmente a esse segmento e designou um executivo responsável exclusivamente pela área de ônibus. De acordo com o diretor comercial do banco, Angel Martinez, um dos motivos que levaram à criação desse núcleo é que o perfil desse cliente é muito diferente dos demais. "Para o automóvel, a compra é menos racional e mais passional; o cliente do caminhão atua em diversas frentes, além do transporte, como mineração, construção e varejo, é bem diversificado. Já o segmento de ônibus costuma ser um dos mais homogêneos, divide-se apenas entre transporte urbano e rodoviário. Criamos uma equipe de ônibus, com um executivo específico, e disponibilizamos

Angel Martinez: banco Mercedes criou núcleo exclusivamente para ônibus

uma parte dos nossos analistas para focar no segmento ônibus”, explica. Além disso, o banco está contratando 75 profissionais da área comercial para trabalhar em campo.

Isso permitiu, segundo Martinez, que a equipe conhecesse melhor os clientes e desse um atendimento mais dirigido. “Conseguimos identificar e ter um relacionamento mais próximo com 80% dos principais clientes da marca através dessa estrutura”, avalia. A instituição tem hoje uma carteira de cerca de mil clientes de ônibus.

O banco encerrou o primeiro quadrimestre do ano com financiamentos de ônibus Mercedes-Benz, zero quilômetro, da ordem de R\$ 295 milhões, valor 111% superior ao negociado em igual período do ano passado (R\$ 139 milhões). O valor representa 30% da carteira da instituição e corresponde a 2.040 veículos financiados no período, um número 102% superior aos 1.008 financiados no primeiro quadrimestre de 2011. Dessas operações, 95% foram feitas pelo Finame, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), enquanto o leasing e o Crédito Direto ao Consumidor (CDC) representaram 3,5% e 1,5%, respectivamente.

O crescimento, segundo Martinez, é resultado de campanhas desenvolvidas para fortalecer os negócios nesse segmento, além da concessão de taxas e limites de crédito especiais para estimular mais operações de renovação de frotas. “Nossa meta é superar R\$ 1 bilhão em novas operações. Com a equipe focada nesse segmento, conseguimos ser mais eficientes”, diz.

Para o segundo semestre, a expectativa de Martinez é de continuação de um mercado estável, baseada em três vertentes: as eleições municipais, que historicamente promovem renovação das frotas urbanas; projetos confirmados de

novos sistemas de transporte, como BRT (Bus Rapid Transit) e corredores exclusivos; e a renovação de frota programada para algumas cidades do País. O banco – que financia 49% do ônibus Mercedes-Benz vendidos no varejo – acompanha a programação de renovação de frotas de algumas cidades, e pode projetar quando devem acontecer as novas aquisições. Além disso, em alguns municípios a tarifa está relacionada à idade do veículo e, portanto, a frota tem que ser renovada, diz Martinez.

LUSO BRASILEIRO – Outro exemplo de setorização é o banco Luso Brasileiro que este ano traçou a estratégia de tornar-se uma das principais referências em crédito para o setor de transporte de passageiros em todo o país. O banco ganhou no início deste ano uma nova estrutura societária com a entrada das famílias Ruas e Cunha – tradicionais operadoras do transporte urbano de passageiros e principais controladoras da encarregadora Caio-Induscar. Com a nova estrutura societária, 33,3% pertencem à família Tavares de Almeida, 33,3% às famílias Ruas e Cunha, e 33,3% ao grupo Américo Amorim, controlador dos bancos BIC Português, BIC Angola, Banco Único de Moçambique, Banco Popular da Espanha, além de deter participação na petrolífera portuguesa Galp Energia e negócios na área de cortiça.

“A Caio era a única montadora que ainda não tinha seu braço financeiro”,

**Marcio Pedroso,
do banco Volvo:
número de clientes
cresceu 50%**

**José Ribeiro,
do Luso Brasileiro:
“Queremos que o setor
de transporte coletivo
represente de 80% a 85%
dos negócios do banco”**



observa José Francisco Ribeiro, presidente do Luso Brasileiro e ex-executivo do banco Mercedes-Benz. De acordo com ele, a entrada das famílias Ruas e Cunha fortaleceu o capital da instituição e transferiu o foco dos negócios para o segmento de transporte coletivo.

“Vamos aproveitar toda a experiência que eu trouxe do mercado, mais o conhecimento dos empresários das





Fábio Rosa, do banco Moneo: segundo semestre deve reverter queda registrada no início do ano

executivo é aumentar a carteira líquida de crédito, que somava R\$ 212 milhões no ano passado, para perto de R\$ 550 milhões até o final de 2012, e chegar a R\$ 750 milhões em 2013. Além disso, o banco tem planos de internacionalizar a instituição, através de seus sócios que já contam com negócios no exterior e também com a ajuda do conhecimento de seu atual vice-presidente, Homero Coutinho, que já foi CEO (Chief Executive Officer) do Deutsche Bank, em Portugal.

famílias Ruas e Cunha – que hoje têm, aproximadamente, 5 mil ônibus da cidade de São Paulo – para fazer com que o setor de transporte coletivo passe a representar de 80% a 85% dos negócios do banco. Este ano já pretendo ocupar uns 45% dos ativos do banco com transporte”, declara Ribeiro, explicando que antes o foco do banco era em negócios de pequenas empresas.

Com a definição da nova estrutura societária em março, o patrimônio do banco Luso Brasileiro saltou de R\$ 40 milhões para R\$ 150 milhões. Até o mês de maio, o banco registrou cerca de R\$ 150 milhões de novos ativos, somente com operações de crédito no segmento de transporte coletivo, o que deixou a instituição com mais de R\$ 300 milhões em ativos. As operações de crédito do Luso Brasileiro referem-se não só a financiamentos para a compra de novos veículos, mas também a outros tipos de crédito, como recursos para capital de giro, desconto de recebíveis e outros produtos dos quais as empresas de ônibus tenham necessidade.

“Queremos que o empresário de ônibus fique satisfeito. Hoje estamos com mais de 70 clientes nesse segmento”, declara Ribeiro. A expectativa do

VOLVO – O banco Volvo, que responde por 43% dos negócios da Volvo Bus no Brasil, financiou nos primeiros seis meses deste ano praticamente o dobro do realizado em igual período do ano passado. Foram 350 unidades financiadas pelo banco, sendo 94% pela modalidade Finame e o restante por CDC. Segundo Marcio Pedroso, presidente da Volvo Financial Service, o número de clientes também aumentou em 50%.

Entre as razões desse crescimento estão a ampliação da estrutura comercial, com uma equipe direcionada aos negócios de ônibus, para entender melhor suas necessidades; a entrada da Volvo Bus em um novo nicho de mercado de ônibus com motor dianteiro; o conhecimento do banco no setor de transporte urbano de passageiros; e algumas ações desenvolvidas para apoiar as vendas da rede de concessionárias. Pedroso destaca a participação, nesse resultado, do ônibus com motor dianteiro, o B270F, que foi lançado em agosto de 2011, um modelo em que o banco Volvo tem penetração de 60% das vendas. “O banco Volvo vai continuar a desenvolver soluções para atender às necessidades dos clientes”, diz Pedroso sobre as

perspectivas para 2012.

MONEO – A carteira do banco Moneo, que financia somente veículos novos da fábrica de carrocerias Marcopolo, tem se mantido próxima dos níveis de anos anteriores, em torno de R\$ 700 milhões destinados a financiamentos de ônibus, informa Fábio Dahlem da Rosa, diretor comercial do banco Moneo. De acordo com ele, a demanda por novos ônibus, e por financiamento para a compra dos mesmos, esteve menor no primeiro semestre de 2012, em decorrência da entrada em vigor da norma Euro 5. “Para o segundo semestre, espera-se a retomada do crescimento”, declara.

Com mais de mil clientes ativos em carteira, nos primeiros seis meses deste ano o Moneo realizou 210 operações para o financiamento de 414 ônibus, no valor de R\$ 93 milhões. No mesmo período do ano passado, foram realizadas 287 operações para financiamento de 500 ônibus, que somaram R\$ 114 milhões.

Como agente do BNDES, o Moneo oferece todas as linhas de crédito para aquisição de bens de capital disponibilizadas pela instituição, mas a maior demanda atual é pelo Finame-PSI, com modalidade de financiamento de 100% do valor da nota fiscal, com taxa de juros fixa de 5,5% ao ano e prazo de até dez anos.

“No primeiro semestre do ano houve queda, em razão da antecipação de compras ocorrida no ano passado, devido às mudanças do chassi do Euro 3 para o Euro 5. Daqui em diante, a expectativa é de crescimento com a nova modalidade PSI, e, para o próximo ano, as perspectivas também são boas porque, com a absorção total do chassi Euro 5, as empresas retomarão a renovação de frota, como vinha sendo feito antes do lançamento dos novos modelos”, declara Rosa. ■

Portal OTM Editora

Se acontece no mundo dos transportes e logística, está aqui.



www.transportemidia.com.br



acesse também através do portal
www.otmeditora.com.br/noticias



O portal de todos os modais



Ônibus ajuda a construir usina de Belo Monte

Terceira maior do mundo, a hidrelétrica em construção no Pará exige transporte diário de 12 mil trabalhadores entre canteiros de obras e alojamento

WAGNER OLIVEIRA



Consórcio construtor da usina de Belo Monte comprou cem modelos urbanos Comil Svelto para transportar diariamente os operários

O ônibus assumiu uma contribuição muito importante na logística da construção da terceira maior usina hidrelétrica do mundo, que tem custo estimado de R\$ 26 bilhões. Com sua funcionalidade, versatilidade, comodidade e segurança, o ônibus ajuda a transportar diariamente no canteiro de obras da Hidrelétrica de Belo Monte, localizada no município de Altamira (Pará), 12 mil trabalhadores – contingente maior que a população de muitas cidades brasileiras.

Veículo adaptado para rodar nas mais diversas condições de piso do imenso

território nacional, o ônibus se adequou também para dar maior celeridade ao andamento dos trabalhos em Belo Monte, além de garantir o cumprimento dos padrões internacionais de respeito ao direito de bem-estar dos trabalhadores.

Recentemente, o Consórcio Construtor Belo Monte (CCBM) adquiriu mais 100 ônibus para transportar os operários entre os três canteiros montados na região do rio Xingu. No pico da obra, no ano que vem, o consórcio prevê a circulação de 23 mil trabalhadores, uma massa de pessoas que

exige uma operação complexa e planejada para se evitarem demandas que prejudiquem a evolução da obra, cujo projeto prevê a construção de uma barragem principal no rio Xingu, localizada a 40 quilômetros abaixo da cidade de Altamira, no sítio Pimental, onde começará o reservatório.

O CCBM investiu R\$ 21 milhões nos carros, modelo urbano Svelto, fabricados pela montadora Comil, com chassi Mercedes-Benz, ideais para trajetos de curta e média distância. O primeiro lote de 20 novos veículos foi entregue na última semana de

maio e começou a circular em junho. Até novembro, o CCBM deve receber o restante do lote de veículos – todos urbanos, mas com itens de série de conforto, como o ar condicionado, já que a região do rio Xingu é uma das mais quentes e úmidas do Brasil.

Além de proporcionar um bom andamento dos trabalhos, a iniciativa do CCBM movimenta o crescente setor de fretamento para transporte de passageiros. “O fretamento está sendo impulsionado pelo crescimento econômico brasileiro”, afirmou o gerente marketing e pós-vendas da Comil, Rodrigo Montini. “Nós estamos preparados para atender cada vez mais e melhor estas demandas, com veículos seguros, confortáveis e bom custo-benefício.”

Além dos ônibus, o CCBM utiliza o serviço auxiliar de vans de 12 lugares para dar suporte aos trabalhadores entre o alojamento e o canteiro de obras. Em diferentes escalas de horários, a frota de ônibus e vans percorre em cada viagem distâncias que variam de 49 a 69 quilômetros entre o alojamento dos operários e as frentes de trabalho.

Uma obra com a complexidade de Belo Monte impõe multiplicidade de itinerários dentro do mesmo canteiro de obras. De acordo com informações da assessoria de imprensa do consórcio, existem atualmente frentes de trabalho que necessitam do deslocamento contínuo dos trabalhadores. De um local para outro, chega a haver distância de cinco quilômetros.

Os modelos dos ônibus são urbanos. O consórcio optou por adquirir modelos zero quilômetro, que, além do ar condicionado, apresentam adaptações para portadores de necessidades especiais. Na suspensão, não foram feitas modificações para condições fora de estrada, já que os itinerários entre o alojamento e o canteiro não apresentam condições muito severas de rodagem. Entre motoristas, mecânicos,



Os ônibus percorrem trajetos de até 69 km entre alojamento e três canteiros de obra

supervisores e gerente do almoxarifado de peças, cerca de 150 pessoas estão envolvidas na operação dos ônibus em Belo Monte.

Além do trabalho diário de leva e trás, os ônibus ainda são muito importantes na recreação dos operários. Nos finais de semana ou períodos de folgas, os veículos são utilizados para deslocar funcionários a cidades vizinhas na região do Xingu, como Altamira, Vitória do Xingu, Anapu, Brasil Novo, Medicilândia, Uruará, Placas, Pacajá, Senador José Porfírio, Porto de Moz e Gurupá.

Grande parte dos trabalhadores é oriunda desses 11 municípios, que sofrerão impactos e influência direta da usina, cuja área total dos reservatórios será de 516 km², dividida entre os municípios de Vitória do Xingu (248 km²), Brasil Novo (0,5 km²) e Altamira (267 km²).

Mas grande parte do contingente de operários também vem de outras regiões do Brasil – muitos já passaram pela construção de hidrelétricas em outros estados. Esses trabalhadores costumam ser tratados como barrageiros devido à experiência que adquiriram. Os profissionais que têm famílias fora da região podem visitar parentes a um período de cada seis meses, com passagens terrestres e aéreas

previstas no contrato de trabalho.

Os ônibus levam e trazem os trabalhadores no período de recreação. O transporte funciona como uma linha comum em qualquer cidade brasileira. Em horários regulares, os veículos percorrem as linhas deixando ou pegando “passageiros”, que precisam se identificar com os crachás de trabalho. O transporte previsto no contrato de trabalho não é cobrado diretamente do salário, mesmo nos períodos de folga.

O consórcio responsável pela contratação e capacitação dos funcionários que atuam nas obras de engenharia criou o programa Capacitar para Crescer, que oferece 27 cursos em parceria com instituições como Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (Senac) e Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (Senar).

De acordo com o CCBM, a Hidrelétrica Belo Monte terá capacidade instalada de 11.233 MW, com entrada em funcionamento de sua primeira unidade geradora em 2015. Será a terceira maior usina hidrelétrica do mundo em capacidade de geração, superada apenas por Três Gargantas (China) e Itaipu (Brasil/Paraguai). A operação em plena capacidade (24 turbinas geradoras) ocorrerá no primeiro trimestre de 2019. ■

Uma empresa à frente de seu tempo

Viação Garcia iniciou, há três anos, a um programa de sustentabilidade, para reduzir a emissão de poluentes, que já lhe permitiu melhorar a performance na direção dos ônibus e reduzir o consumo de combustível

■ AMARILIS BERTACHINI



Ônibus rosa da Viação Garcia faz parte de uma ação de prevenção ao câncer de mama

Além dos programas oficiais de controle ambiental a que são submetidas as empresas de transporte de passageiros, por ônibus rodoviários e urbanos – como é o caso do Proconve 7, que determina o uso de motores com a tecnologia Euro 5 –, algumas companhias do setor decidiram, por iniciativa própria, adotar ações sustentáveis para reduzir a emissão de poluentes na atmosfera.

É o caso da Viação Garcia que implantou um projeto para reduzir a ocorrência daquela detestável cena de fumaça preta saindo dos escapamentos de seus ônibus, que transportam perto de 1,3 milhão de passageiros por mês. Há três anos foi lançada a semente do programa Despoluir, que, entre diversas ações, incluiu a aquisição de equipamentos para teste de opacidade em toda

a frota de ônibus e caminhões do grupo, para controlar a emissão de gases poluentes expelidos. Além disso, todos os ônibus e veículos de carga da Garcia passaram a desligar os motores nos pontos de espera e em todas as oportunidades de parada, não importa qual seja o roteiro.

“Nosso controle ambiental em todas as bombas de abastecimento interno é severo e exigente, desde o recebimento do diesel até seu destino final. Além do controle da poluição, isso dá a nitidez dos cuidados e caprichos que tomamos em toda a área geográfica do serviço de abastecimento”, declara Mário Luft, diretor presidente da empresa, um gaúcho do município de Santa Rosa, no Rio Grande do Sul, que assumiu o comando da companhia há pouco

mais de um ano e meio.

Paralelamente à redução na emissão de poluentes, desligando os motores dos veículos a cada parada, a empresa consegue economizar combustível. Com essa ação, a Garcia alcançou uma redução no consumo de diesel – em toda a frota de ônibus rodoviários, metropolitanos e caminhões – de cerca de 150 mil litros/mês. “Dentro do universo total de 1,67 milhão de litros de antes, posso afirmar que economizamos, aproximadamente, 9%. Mas não foram somente os cuidados na área de abastecimento e os desligamentos de motores que geraram esta condição”, ressalva Luft.

O empresário refere-se ao uso do biodiesel, um segmento onde a Viação Garcia foi uma das pioneiras no estado do Paraná, com o início em 2008 do uso desse combustível em 100% de sua frota metropolitana. Em 2009, o biodiesel foi estendido para toda a frota, contemplando os ônibus rodoviários e os veículos de carga. Até dezembro de 2010, a frota da operadora usava diesel S1800 (com 1800 ppm - partes por milhão de enxofre), mais poluente. Mas a partir de janeiro de 2011, passou a ser abastecida com o diesel S500 (com 500 ppm), um combustível com menor teor de enxofre e, portanto, menos poluente.

O passo seguinte foi iniciar um programa de treinamento dos motoristas, visando à economia de combustível também através de uma melhor performance.

“Com a chegada de muitos ônibus novos, com tecnologia de motorização mais afinada, com câmbios mais inteligentes (câmbios automatizados), conseguimos esta condição”, diz Luft.

A empresa adotou a política dos três erres: reduzir, reutilizar e reciclar, e adotou uma série de ações sustentáveis paralelas ao uso do opacímetro no controle de emissão de gases poluentes expelidos pelos veículos (fumaça preta). Entre elas, passou a fazer a coleta e destinação final dos resíduos chamados de classe I (filtros de óleo, estopa, lodo originado da lavagem dos veículos, lâmpadas fluorescentes) para aterros industriais; implantou a coleta seletiva, e doação para cooperativas, dos resíduos chamados de classe II (papel, plástico, vidro e metal); começou a destinar os pneus usados para reaproveitamento; instituiu o encaminhamento do óleo lubrificante usado para empresas encarregadas do re-refino do produto e nova utilização; e iniciou o treinamento dos colaboradores para realizar a coleta e destinação final de todos esses itens, de maneira adequada.

A Garcia também adquiriu uma máquina que utiliza produtos biodegradáveis, eliminando o uso de solventes na lavagem de peças e substituiu os produtos químicos por produtos biodegradáveis na higienização dos veículos. Além disso, construiu estações de tratamento para reúso da água da lavagem de carros, e implantou o reaproveitamento da água da chuva para higienização dos veículos.

Com o Despoluir, algumas medidas simples também passaram a fazer parte da rotina diária da empresa. Foram adotadas canecas de acrílico, objetivando a diminuição do uso dos copos plásticos descartáveis; tanto nas garagens, quanto nos sanitários dos ônibus, os sacos de lixo passaram a ser do tipo biodegradável; no interior dos ônibus são usadas sacolinhas plásticas oxibiodegradáveis; a empresa disponibilizou bombonas plásticas para que os colaboradores levem, de suas residências, o óleo

Segundo Luft, programa reduziu a emissão de poluentes e permitiu economia de combustível

de cozinha usado, para ser entregue a uma empresa recicladora; foram instaladas em áreas comuns caixas coletoras de baterias de celular e pilhas usadas, para que os funcionários levem de casa e joguem ali esses resíduos que serão encaminhados para reciclagem; foi comprada uma máquina fragmentadora de papéis; e foram plantadas 70 mudas de árvores nativas defronte à empresa.

FROTA E SERVIÇOS – Hoje, a frota da Viação Garcia é composta por 610 ônibus, além de 210 veículos de carga, com uma idade média de 3,9 anos. A Garcia não tem linhas longas. “Nossa distância média fica próxima a 450/500 quilômetros. Isso nos garante disponibilizar ao passageiro viagens com sete horas de duração no máximo. É um bom tempo para oferecer uma excelente condição de viagem”, avalia.

Desde que assumiu o comando da Garcia, em dezembro de 2010, Luft procura introduzir melhorias em toda a empresa, realinhando algumas condições para ofertar mais conforto aos passageiros, como a aquisição de novos ônibus, com modelos mais modernos, motorização de última geração, carrocerias com bancos mais confortáveis, DVD, ar condicionado, monitores de LCD, e maior segurança com as plataformas mecânicas da Volvo e Scania.

Segundo Luft, a intenção é continuar buscando soluções mais amigáveis para o passageiro, o que envolve desde colocar nos guichês de atendimento funcionárias uniformizadas e treinadas para serem simpáticas e agradáveis, até intensificar as vendas de passagens pela internet, e facilitar o pagamento por cartões de crédito. “A Garcia é uma companhia moderna, à frente de seu tempo e quer continuar sendo uma empresa querida, linda, charmosa, com ônibus de pintura moderna, receptora e acolhedora, e sempre buscando ir ao



encontro de um mercado que se valoriza e se moderniza no dia a dia”, declara Luft.

Quando assumiu o comando da Garcia, Luft – que fundou sua primeira empresa de transportes em 1975 – declarou que estava realizando o sonho de administrar uma empresa de transporte de passageiros e que o desafio seria levar a Garcia ao topo do ranking nacional das empresas do setor, considerando número de passageiros, frota, garagens, processos de manutenção dos veículos e até relacionamento com suas comunidades. “Veja que ônibus bonito e bem pintado, com design valorizando evidências positivas, também é marketing da empresa junto à comunidade. A campanha “Viação Garcia na luta contra o câncer de mama” é mais uma iniciativa da empresa que utiliza o ônibus como meio de se comunicar e de interagir com a comunidade”, declara o empresário. Essa campanha envolve quatro ônibus, dois LDs e dois DDs, pintados na cor rosa, que chamam a atenção para a prevenção do câncer de mama nas principais linhas da empresa. Outros dois ônibus (um LD e um DD) foram pintados na cor azul para alertar sobre a prevenção do câncer de próstata. A cor preta foi aplicada em dois ônibus DDs, e foi escolhida para homenagear os 77 anos da empresa, completados no ano passado.

Todas essas ações ajudam também a enfrentar o crescimento da competitividade do setor aéreo. ■

De visual renovado

A transportadora Expresso Brasileiro investe R\$ 18,9 milhões em nova frota, mudança da pintura dos veículos e redesenho da marca

■ RENATA PASSOS



Empresa renovou 60% da sua frota composta por 51 veículos, que incluem hoje double deckers panorâmicos e ônibus leito

A Expresso Brasileiro, tradicional empresa do setor de transporte rodoviário de passageiros, que opera entre a Região Metropolitana de São Paulo e a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, anunciou um investimento de cerca de R\$ 18,9 milhões em sua frota e na renovação de sua identidade visual.

A empresa acaba de adquirir 29 novos ônibus, ou seja, uma renovação de 60% da frota composta por um total de 51 veículos. Do lote de 29 chassis Scania, 19 são modelos K340 4x2 com carroceria Marcopolo G7 Paradiso 1200. Os outros 10 chassis são K 380 6x2, divididos em sete

carrocerias LD e três 1800 DD, o famoso ônibus de dois andares, ambos Marcopolo G7. Nos novos carros destacam-se o wi-fi, sistema de som individual, tomada individual, poltronas leito-cama com inclinação 180° (diferenciais do veículo leito).

Os novos veículos leito da Expresso Brasileiro têm como principais características: veículo double decker; poltronas leito-cama – inclinação 180° com área privativa; internet gratuita a bordo (wi-fi); sistema de som individual – canais de música e fone de ouvido; carregadores de bateria e tomadas individuais para notebook e celular; kit lanche exclusivo; água

mineral; manta e travesseiro; apoio para as pernas; ar condicionado com controle individual; cinto de segurança retrátil e sanitário.

No veículo de dois pisos, os passageiros contam com veículo low driver (panorâmico); internet gratuita a bordo (wi-fi); kit lanche exclusivo; água mineral; manta e travesseiro; apoio para as pernas; ar condicionado com controle individual; cinto de segurança retrátil e sanitário. Para os passageiros acomodados na categoria de serviço leito, ainda é possível desfrutar de poltronas leito; sistema de vídeo e som individual – canais de filmes, shows e

músicas; carregadores de bateria e tomadas individuais para notebook e celular. Já os usuários do serviço executivo contam com sistema de vídeo e sistema de som individual – canais de música e fone de ouvido.

REDESENHO DA MARCA – A empresa também definiu pelo redesenho da marca, com pintura da frota, caracterização das agências de venda de passagem, uniforme dos colaboradores, características dos serviços e canais de venda, alinhados ao novo conceito da marca. As ações foram implantadas no dia 29 de junho.

Foi adotado um novo logotipo com a releitura dos tons de verde e amarelo presentes na essência do “Brasileiro”. A composição de duas estrelas e uma tipologia mais moderna visa demonstrar excelência de forma amigável, com a prática e fácil

interação dos clientes com a empresa. O nome foi mantido pela indiscutível força e tradição da Expresso Brasileiro, além do apelo emocional da marca para o povo brasileiro.

A primeira mudança realizada no final do ano passado foi a troca do sistema offline de vendas de passagens, por um sistema integrado de venda de passagens, o que possibilitou mais agilidade na venda de retorno e de outros trechos, além da implantação do e-commerce pelo site www.expressobrasileiro.com. Para complementar essas ações, no final de junho também foi lançado serviço de televendas pelo telefone 0300-700 9000 e também Móbile (vendas pelo celular).

A nova Expresso Brasileiro foi lançada internamente, no âmbito do Grupo Santa Cruz, nos dias 27 e 28 de junho, com a apresentação e alinhamento das mudanças para toda a equipe de profissionais diretos e indiretos.

Em seguida ocorreu o lançamento ao público externo, com exposição de veículo e ações de sampling nos terminais rodoviários do Tietê (São Paulo) e Novo Rio (Rio de Janeiro). Nesta mesma data, foi iniciada a operação com os novos veículos, com partidas de São Paulo e do Rio de Janeiro.

O Grupo Santa Cruz, empresa do ramo de transportes, é composto pela Viação Santa Cruz, Expresso Cristália e Viação Nasser. O sólido grupo, gerador de aproximadamente 1.500 empregos diretos, tem em sua frota cerca de 500 veículos, entre ônibus, caminhões e utilitários, que percorrem aproximadamente 5,5 milhões de quilômetros transportando mais de 2 milhões de passageiros ao mês. Fundada em 1941, a Expresso Brasileiro é uma das mais tradicionais empresas do setor de transporte de passageiros. Possui hoje 154 profissionais, entre equipe comercial e operacional. ■

Você sabe qual a semelhança entre os táxis de Londres e os ônibus Brasileiros? Ambos usam o Canguru!

Sistema de Gravação Embarcada - **Canguru**®

Melhorando a segurança no interior dos ônibus brasileiros e táxis londrinos.

DETRO-RJ ESPECIFICAÇÕES

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

Com 2 Cartões 8GB

Canguru®

Sistema de Gravação Digital

www.vejasuafrota.com.br



Dê um salto de qualidade.



alltec
Tecnologia
www.alltectecnologia.com.br

Canguru® uma unanimidade nacional.

Nova lei altera pouco a rotina no terrestre de passageiro

Com controle mais rígido há décadas, profissional do ônibus ganha o direito de mais dez minutos de descanso a cada quatro horas na direção

■ WAGNER OLIVEIRA

A legislação que regulamenta a profissão de motorista profissional quase não interfere na rotina das empresas de transporte rodoviário de passageiros, uma vez que o setor há décadas experimenta normas mais rígidas para evitar acidentes que resultem na perda de vidas humanas.

Uma das poucas coisas que mudam é que, em vez de 20 minutos, o rodoviário de passageiros terá de fazer paradas de 30 minutos, a cada período de quatro horas ininterruptas na direção, conforme determina a lei 12.691 que disciplina a relação do capital e o trabalho no exercício da atividade motorista – profissional que conduz veículo de carga acima de 4.536 quilos, escolar e de passageiros com mais de dez lugares. O período de descanso deverá se prolongar em paradas pré-programadas pelas empresas de ônibus, como postos e restaurantes

conveniados, além de pontos de apoio, principalmente em longos percursos.

Tanto para carga quanto para passageiros, o objetivo da nova lei é criar condições para se evitar longas e desgastantes jornadas, que prejudicam a saúde do profissional e deixam as estradas menos seguras ao contribuir para aumentar o número de acidentes.

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) também já publicou portaria no Diário Oficial da União normatizando a forma como os agentes públicos de trânsito, entre eles a Polícia Rodoviária Federal, vão fiscalizar o cumprimento da norma. Ainda está em vigor a orientação aos profissionais, mas em duas semanas deverá começar a fase de multas e retenção de veículos, até que seja cumprido o período de descanso, para os que insistirem na infração.

“O intervalo estabelecido no

Regulamento dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros atualmente é de 20 minutos, de modo que as empresas terão de adaptar suas operações para que esse intervalo se estenda por 30 minutos”, afirmou Telmo Joaquim Nunes, diretor da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati).

Apesar de não causar mudanças substanciais para o setor, a Abrati diz que a complexidade da legislação, que muitas vezes se sobrepõe à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), requer um estudo mais detalhado do assunto por parte das empresas que operam o transporte interestadual e intermunicipal terrestre de passageiros.

Para Nunes, em razão de haver “grandes divergências conceituais acerca da interpretação dos dispositivos legais”, as empresas



itinerário eletrônico

com tecnologia LightDot

Alta visibilidade dia e noite
Para urbanos, rodoviários e micros
Controle automático de intensidade
Roteiro visualizado internamente no display do controlador

Haverá mais custos para as empresas com o provável aumento de motoristas, devido à nova lei

têm de se esforçar para evitar problemas com as autoridades de trânsito, além de causas na Justiça do Trabalho. Para a Abrati, em razão do pouco tempo de vigência da lei – foi promulgada em 17 de junho de 2012 pela presidente Dilma Rousseff – ainda existe “carência de experiência jurisprudencial para se consagrar a regularidade de alguns preceitos” da legislação.

Segundo o diretor da Abrati, as empresas terão de se adequar para ter número de funcionários suficientes para atender a escala em períodos de movimento mais intenso, como Natal. “O setor terá que dispor de pessoal em número suficiente para atender a demanda sem violação dos limites impostos pela lei”, disse.

Com mais uma norma para formalizar o trabalho do profissional da estrada, seja ele de carga ou de passageiros, Nunes considera que haverá mais custos para as empresas em virtude da nova lei com o provável aumento de quadro de motoristas.

Em relação aos artificios para controlar o cumprimento da lei, Nunes disse que as empresas não terão dificuldades para fiscalizar o tempo de direção do motorista. “A maioria das empresas já realiza análise sistemática dos discos tacógrafos, de modo que esse controle não demandará

dificuldades”, reforçou.

A lei 12.691 estabelece ainda que os profissionais são obrigados a cumprir 11 horas de descanso dentro do período de 24 horas, podendo ser fracionadas em períodos de 9 horas mais duas horas. Mas para a Abrati esta questão também é suscetível de discussão judicial.

“Em face do veto apostado à dispositivo da CLT, essa questão demandará acompanhamento judicial, pois a regra se insere na legislação de trânsito e, como a lei não contém expressões inúteis, o intervalo inter jornada atual de 11 horas poderá ser fracionado em 9 horas mais 2 horas”, pondera Nunes. Em situações excepcionais, poderá ser prorrogado em 1 hora o tempo de direção. Antes da legislação, a prorrogação do tempo de direção era de 30 minutos.

A Abrati aguarda para ter uma melhor interpretação da não-computação das interrupções involuntárias decorrentes de engarrafamentos. “A resposta vai depender de cada caso concreto, pois os eventos excepcionais são considerados fortuitos externos e não são considerados na responsabilidade do empregador”, enfatizou Nunes. “Entretanto, se esses eventos são repetitivos a jurisprudência tende a enquadrá-los como fortuito interno de



responsabilidade do empregador.”

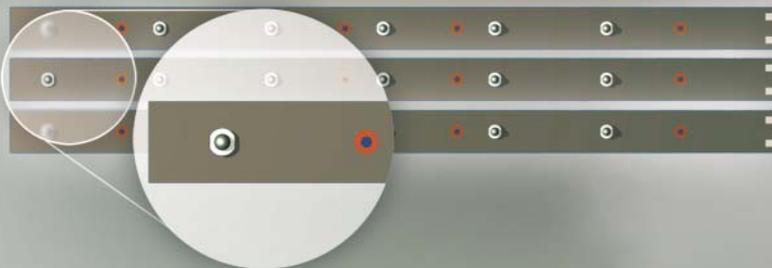
Para a entidade patronal, a responsabilização do controle do tempo de direção pelo próprio motorista é uma “inovação legal que terá consequências saudáveis para a segurança de trânsito.” Assim, motoristas contratados ou autônomos terão de portar ficha de trabalho das últimas 24 horas. O objetivo é permitir à autoridade de trânsito constatar se o motorista gozou dos intervalos inter jornadas.

Para a Abrati, caberá a cada empresa determinar como melhor fiscalizar o cumprimento do descanso do profissional, fazendo acompanhamento por tacógrafo, meios eletrônicos ou diário de bordo. A ficha deverá conter espaço para agente de trânsito verificar matrícula, nome, data, hora e local da fiscalização quando houver infração. A resolução do Contran disciplinou a matéria estabelecendo um modelo de formulário para essa finalidade. ■

Clariar

iluminando com tecnologia

Vida útil estimada de 10 anos
Resistente a trepidação pois não possui filamentos
Não necessita descarte como lâmpadas fluorescentes
Proteção contra inversão de polaridade
Parte de baixo isolada eletricamente
Única com LED de alta potência especial para iluminação



tecnologia
**POWER
LED**



FRT Tecnologia Eletrônica Ltda.
www.frt.com.br - TEL: +55 (81) 3081-1850
vendas@frt.com.br

MOBILIDADE INTELIGENTE

Uma Feira e um Congresso.

A mais importante Feira no segmento do transporte de passageiros aliada a um fórum privilegiado de debates. Você não pode perder um dos mais importantes eventos brasileiros do setor.

Agende-se.

Anuncie.

Apresente seus produtos.

Saiba como participar aqui:

www.etransport.com.br

etransport@fetranspor.com.br / (21) 3221 6300

fetransrio2012@otmeditora.com.br / (11) 5096 8104

Apoio Editorial

Agência de Turismo Oficial

Organização Feira



15° ETRATSPORT 9ª FETRANSRIO



EXPOÔNIBUS
FEIRA NACIONAL DE ÔNIBUS

3, 4 e 5 de outubro de 2012
Riocentro, Rio de Janeiro



Realização



FETRANSPO
Mobilidade com Qualidade



www.fetranspor.com.br

www.fabus.com.br

O que podemos aprender com Londres

Para receber os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos, a capital britânica desenvolveu um amplo plano de organização viária, que inclui faixas exclusivas para deslocamento das delegações e campanha de divulgação

■ RENATA PASSOS

No prazo de quatro anos, o Brasil vai sediar importantes eventos esportivos: Copa do Mundo da Fifa, Jogos Olímpicos e Jogos Paraolímpicos. Há muitas controvérsias se o País terá estrutura para atender de modo satisfatório às centenas de milhares de visitantes que chegarão para os eventos esportivos e a questão de mobilidade urbana é uma das que mais preocupam os especialistas. O fato é que temos diversos exemplos que podem auxiliar o Brasil a atender esse vaivém de pessoas durante os jogos. Londres, a capital britânica, é um bom exemplo. O governo do Reino Unido, a prefeitura de Londres, a organização dos jogos e a rede de transportes do Reino Unido juntaram forças para lançar, há alguns meses, a campanha nacional: Get Ahead of the Games (Chegue à frente nos jogos) para manter Londres e o Reino Unido em movimento em 2012.

A nova campanha inclui um site como um canal interativo de mídia social (<http://www.getaheadofthegames.com>), que ajuda o público em geral a compreender que as ruas e ferrovias de Londres e o Reino Unido estarão, em certos momentos e locais, mais congestionadas que usualmente. Ao entrar no site ou seguir o @GAOTG no Twitter, os usuários do sistema e os visitantes poderão obter as últimas atualizações, informações da viagem e recomendações de como planejar com antecedência e evitar os pontos de congestionamento. A campanha vai abranger ainda rádio, outdoor e jornais regionais e nacionais para reduzir e evitar tumultos nas viagens.

O prefeito de Londres, Boris Johnson, declarou: "Um grande planejamento foi



Oyster, cartão para transporte londrino

feito para garantir que, durante os Jogos de 2012, a capital seja capaz de dar continuidade aos negócios ao mesmo tempo em que pro-

porcione uma atmosfera festiva para que todos aproveitem ao máximo esta ocasião única. As empresas devem ser capazes de faturar com os milhares de visitantes e os londrinos devem ser capazes de continuar suas vidas. Esta campanha é fundamental para a preparação e o planejamento que vai ajudar a todos em Londres, para lucrar com o que promete ser um verão incrível."

Segundo o secretário dos Transportes, Justine Greening, foram investidos 6,5 bilhões de libras para ampliar e melhorar o transporte coletivo. Nas regiões mais movimentadas de Londres, faixas de trânsito exclusivas para o transporte da "família olímpica" (atletas, cartolas, patrocinadores, entre outros), com a finalidade de evitar que eles fiquem presos no trânsito. A ação tem gerado protestos entre os londrinos.

A expectativa da organização é que, em virtude dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos, sejam recebidos 14 mil atletas, 7 mil funcionários técnicos, mais de 20 mil profissionais de mídia e cerca de 10 milhões de espectadores (visitantes e população local).

Devido aos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos e ao Jubileu de Diamante da Rainha,



Outdoor da campanha para reduzir e evitar tumultos nos deslocamentos durante os jogos

ALGUMAS MEDIDAS

- Durante os Jogos Olímpicos, trens, linhas de ônibus e metrô funcionarão até 1h30 – uma hora mais tarde que o habitual.
- Linha especial: um serviço de trem entre a estação de St. Pancras e Stratford, onde fica o Parque Olímpico, terá frequência de sete minutos.
- Duzentos ônibus extras circularão em Londres e trens extras também serão implantados em todo o país.
- Foram investidos 20 milhões de libras no aeroporto de Heathrow, o maior do país, para adaptá-lo para receber 80% dos passageiros dos jogos.
- Só rotas regulares terão operação normal; voos fretados serão desviados para outros aeroportos.
- O valor de 1,15 bilhão de libras é o orçamento atual para a segurança durante os jogos, entre polícia e segurança privada.
- De 24 mil a 49 mil homens vão trabalhar nas forças de segurança em Londres durante a Olimpíada.

que têm tornado o verão britânico muito mais festivo, a Transport for London (TfL), órgão responsável pelo transporte londrino, lançou uma edição limitada e comemorativa do cartão Oyster para marcar as celebrações em Londres. O Oyster é o cartão de pagamento de transporte público similar ao Bilhete Único de São Paulo.

Usando Oyster, os passageiros só precisam de um cartão para viajar em todos os transportes públicos em Londres. A principal diferença é que o passageiro precisa validar o cartão também no final da viagem para pagar a tarifa correta, pois o valor é cobrado de acordo com a distância ou número de zonas percorridas. Segundo o diretor de relações com os usuários da TfL, Shashi Verma, o desenho inclui um coração que representa marcos importantes de Londres.

Aproximadamente 1,5 milhão de cartões Oyster Summer edição limitada foram

produzidos e estão disponíveis para compra em todas as estações de metrô, postos de vendas do Oyster, Centros de Informação Turística e também online. “Nossa rede vai desempenhar um papel crucial na concretização de um verão maravilhoso e proporcionará que muitos tenham uma grande lembrança, ao mesmo tempo em que permitirá uma maneira conveniente de se locomover nos transportes públicos”, disse Verma.

PRATICIDADE – Desde a sua introdução, em 2003, o cartão Oyster agora se tornou smartcard de viagens do mundo mais popular, com mais de 43 milhões de cartões emitidos. Mais de oito milhões de cartões Oyster estão em uso regular e 10 milhões de viagens são feitas com o uso do Oyster diariamente. Ele também já responde por mais de 80% de todas as viagens de transportes públicos em Londres.

Outra novidade em relação ao Oyster, que também contribuirá durante os Jogos, é que milhões de usuários de cartão agora também podem verificar as suas contas online. O novo serviço permite consultar o histórico de viagens e as tarifas pagas por um período de oito semanas. “Com a conta online, os usuários podem verificar mais facilmente se os créditos foram carregados corretamente sem a necessidade de contatar um call center”, declara Shashi Verma.

A facilidade também permite que os passageiros baixem o histórico e usem a informação no caso de necessidade de pedir o reembolso das despesas no trabalho, no lugar de contatar o help desk.

As mudanças são parte de um programa de melhorias para tornar Oyster ainda mais conveniente aos usuários. Verma comentou que os cartões Oyster são usados por milhões de londrinos todos os dias, “mas nós compreendemos a frustração sentida pelo pequeno percentual de clientes que esquecem de tocar encostar o cartão no leitor no final de uma viagem, e podem pagar um valor maior.” ■

Montar a escala de motoristas e cobradores é uma dificuldade?



O controle de escala RS1 pode auxiliar de forma segura, ágil, eficiente e econômica!

radSystem
DESENVOLVIMENTO DE SISTEMAS

41 3075 6300
www.radsystem.com.br

Rua Estados Unidos, 1680
Curitiba - Paraná

radsystem@radsystem.com.br



MAN fornece 65 ônibus para empresa da Costa Rica

Os veículos com carroceria Mascarello Roma 350 serão utilizados pela operadora Tracopa em linhas turísticas intermunicipais

A MAN Latin America fechou negócio com uma empresa de transporte rodoviário da Costa Rica para o fornecimento de 65 ônibus. Os veículos vão ser utilizados pela Tracopa – Transportes Costarricenses Panameños, que ostenta as bandeiras do Panamá e da Costa Rica, áreas de atuação da companhia. Segundo o gerente de exportação da MAN Latin America, Carlos Signorelli, esta é a primeira venda para a empresa Tracopa e os veículos devem ser utilizados em linhas turísticas intermunicipais em sua maioria.

Os 65 veículos são ônibus com tração

4x2 e motorização MAN de 10,5 litros, de 400 cavalos de potência Euro 4. Possuem caixa de câmbio Tip-Matic com retarder, suspensão pneumática, ABS e EBS. A carroceria é da Mascarello, modelo Roma 350, mais recente da linha de ônibus rodoviários, com novo conjunto ótico, lanternas traseiras e luzes dianteiras que têm lâmpadas led. No meio, há um acesso especial para portadores de deficiência. Na parte traseira há uma saída de emergência lateral.

Recentemente, a MAN fez outro fornecimento para a Costa Rica, mas os principais

destinos das exportações são Equador (43%) e Peru (36%). “Os nossos mercados tradicionais estão, de forma geral, retraídos e cautelosos, mas a MAN Latin America vai indo muito bem. Entre 2010 e 2011, as exportações brasileiras de ônibus sofreram uma redução de 8,5%. Entretanto, a nossa empresa conseguiu um acréscimo de 13,5%. Em relação ao primeiro semestre de 2012, a MAN Latin America cresceu 14,5% e estamos confiantes em que deveremos fechar o ano pouco acima do que obtivemos em 2011”, afirmou Signorelli. ■



Encontro Nacional dos Transportadores de Fretamento e Turismo

MOBILIDADE E SUSTENTABILIDADE NO FRETAMENTO

03 a 05
de outubro
de 2012
RIOCENTRO – RJ

COMPETÊNCIA | ATITUDE | MOTIVAÇÃO

A partir do dia 03 de outubro, na cidade do Rio de Janeiro, estarão reunidos no mesmo local, importantes entidades nacionais e internacionais de transporte de passageiros num Mega evento em que estará sendo realizado o nosso "BRASILFRET 2012" e:

- ETRANSPORT ■ FETRANSRIO ■ EXPOÔNIBUS ■ CIT – Câmara Interamericana de Transportes
- UITP - União Internacional de Transportes Públicos ■ NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
- ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos ■ ANTTUR - Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento

Venha juntar-se a uma plêiade de empresas comprometidas com o sucesso.

Reserve já esse importante compromisso em sua agenda!

PROGRAMAÇÃO

03.10 18h00	QUARTA-FEIRA SOLENIDADE DE ABERTURA	14h00	PAINEL: "MOBILIDADE NO TRANSPORTE DE FRETAMENTO E TURISMO NAS GRANDES CIDADES" Participantes: Autoridades do Setor de Transportes a nível Federal, Estadual e Municipal.
04.10 09h30	QUINTA-FEIRA Abertura da Programação Martinho Moura - Presidente da ANTTUR	16h00	PRÊMIO NACIONAL ANTP DE QUALIDADE NO TRANSPORTE DE FRETAMENTO Lançamento nacional do prêmio no segmento de fretamento
10h00	Palestra Magna: "OS DESAFIOS DA SUSTENTABILIDADE" Prof. Cid Alledi Filho <i>Doutor em Engenharia Civil- UFF; Administrador de Empresas- UFRJ; Mestre em Sistemas de Gestão-UFF; Professor de Ética nos Negócios, Responsabilidade Social e Sustentabilidade – LATEC/UFF; UNICAMP; UniETHos, Inmetro e Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis, dentre outras organizações. Membro do Grupo de Trabalho ABN/ISO de Responsabilidade Social (NBR16001 e ISO 2 600). Co-Autor dos Livros: "Introdução à Engenharia de Produção" (ABEPRO/Elsevier, 2008 - Prêmio Jabuti 2008 como o Melhor Livro de Ciências Exatas, Tecnologia e Informática; "Transparência nos Negócios e nas Organizações: Os Desafios de uma Gestão para a Sustentabilidade" (Ed. Atlas).</i>	17H30	Visitação à Feira
11h30	"COMO TRANSFORMAR UMA EMPRESA DE FRETAMENTO EM EMPRESA SUSTENTÁVEL" Engº. Guilherme Wilson da Conceição -Gerente de Planejamento e Operações da Fetranspor -Engenheiro Mecânico pela UFMG -Mestre em Planejamento Energético pela COPPE/UFRJ -Doutorando em Planejamento Ambiental pela COPPE/UFRJ -Pós graduação em Direito Ambiental pela UERJ	05.10 09h30	SEXTA - FEIRA EMPRESA DE SUCESSO E PALAVRA DO CLIENTE
12h30	Almoço	11h00	"SOCIEDADE CORPORATIVA EM REDE" Prof. Gil Giardelli
		12h30	PALAVRAS DE ENCERRAMENTO DO BRASILFRET 2012 Martinho Moura - Presidente da ANTTUR
		12h45	Almoço de Confraternização
		14h30	Visitação à Feira

Informações:
Fone: 11-5096.8104
brasilfret@otmeditora.com.br

Fones: 21-2210-7400
21-2262.8435
21-2210.7281
21-2210.7398
anttur@anttur.org.br

Apoio Editorial:



Organização:



Realização:



Continental ingressa no mercado de recapagem

Estratégia da companhia é iniciar as atividades por meio de parcerias com as revendas da marca ou com empresas que estejam dispostas a investir neste ramo de negócio

■ SONIA MORAES



A Continental Pneus decidiu investir em um novo ramo de negócio no mercado brasileiro, o segmento de recapagem de pneus de carga. A meta da companhia é dar início ao serviço por meio de parcerias, seja com revendas da marca, com

empresas dispostas em investir neste ramo de atividade ou com empresas que já atuam neste segmento e têm interesse em trabalhar com a bandeira Continental.

Até o final de agosto duas empresas devem inaugurar o serviço e o investimento para

começar as atividades varia de US\$ 800 a US\$ 1 milhão. “A Continental vai oferecer aos parceiros todo o suporte técnico, desde a definição dos layouts e seleção do maquinário até o treinamento das equipes”, disse Renato Sazano, diretor-superintendente e responsável pelas operações comerciais de pneus da Continental na América Latina, durante o evento de apresentação do novo modelo negócio da companhia no Centro de Distribuição em Jundiá, no interior de São Paulo.

Para a recapagem dos pneus, a Continental vai fornecer a banda de rodagem – denominada ContiTread – que mantém as mesmas características dos pneus de carga da marca e ainda assegura ao pneu reformado a garantia até o final da terceira vida. Este material é produzido na fábrica de Morélia, no México, uma das mais modernas do Grupo Continental no mundo, e responsável pelo abastecimento dos mercados da América Central e dos Estados Unidos e agora também do Brasil. “O plano da Continental

DIFERENÇA ENTRE OS SERVIÇOS

A recapagem dos pneus é o processo de troca da banda de rodagem (tread) usada por uma nova e pode ser realizada a frio ou a quente. Na recapagem pré-moldada, conhecida como reforma a frio, usam-se bandas de rodagem pré-curadas, ou seja, já com os sulcos desenhados de fábrica. Os pneus já montados com a nova banda

de rodagem são dispostos e vulcanizados ao mesmo tempo, por meio de uma autoclave. O processo a frio, apesar de receber calor da autoclave, leva este nome por trabalhar com uma temperatura mais baixa, por volta dos 100°C. No processo de recapagem a quente, a borracha aplicada no pneu é lisa, e este composto é chamado

de camelback. Os sulcos são desenhados nos anéis de vulcanização, um a um, pelas prensas mecânicas. Neste processo, a temperatura de trabalho é em torno de 160°C.

Já a reforma e reconstrução dos pneus são realizadas a quente e utilizam moldes segmentados. Nestes processos podem ser substituídos tanto a área de banda de rodagem como as paredes laterais e os ombros da carcaça.

PRODUÇÃO DE PNEUS DE CARGA CAIU 3,7% EM 2011

O setor de pneumáticos produziu 66,9 milhões de pneus em 2011, volume 0,6% inferior a 2010, quando foram fabricados 67,3 milhões de unidades, segundo a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip). O volume de pneu de carga e de automóveis caiu 3,7%. Já a produção de pneus para picapes teve um crescimento de 6,7%.

Eugênio Deliberato, presidente da Anip, atribui a retração na produção a vários fatores, como a questões cambiais, a crise externa – que diminuiu as exportações –, mas principalmente ao aumento da importação de produtos asiáticos, que tem gerado uma concorrência desleal aos produtos fabricados no Brasil.

Segundo a Anip, da produção total de pneus no ano passado, 44,5% foram destinados ao mercado de reposição, 23,9% para exportação e 31,6% para as montadoras. Em 2010 as empresas enviaram 25% da produção ao exterior.

Para 2012, o setor espera um crescimento na mesma proporção estimada para o PIB. “Estamos trabalhando com uma projeção de crescimento em torno de 2,5%, mas temos que ficar atentos

aos desafios ao longo do ano. Temos que enfrentar não somente a concorrência desleal dos asiáticos, mas também a possível queda de demanda provocada pela redução na produção de veículos. No entanto, estamos otimistas e as fábricas brasileiras têm capacidade de atender a um crescimento muito maior”, afirma Deliberato.

Para o futuro, as expectativas da Anip são positivas, porém com algumas ressalvas. “O que vemos no horizonte são dois grandes eventos esportivos que exigirão obras e investimentos que movimentarão a economia e isso é muito bom também para o setor de pneumáticos, mas é fundamental que o governo analise com cuidado a questão da concorrência desleal dos produtos asiáticos”, analisa Deliberato.

INVESTIMENTOS – O setor de pneumáticos mantém atualmente 15 fábricas no Brasil que garantem 26,2 mil empregos diretos e 100 mil indiretos. Nos últimos cinco anos as empresas investiram mais de R\$ 4 bilhões no País, que foram aplicados em produtos, remodelação das fábricas e em melhorias tecnológicas. Para este ano, as empresas têm programado

o investimento de US\$ 41 milhões para coletar e destinar adequadamente os pneus inservíveis.

No Brasil, os pneus inservíveis são reaproveitados de diversas formas, como combustível alternativo para as indústrias de cimento, na fabricação de solados de sapato, em borrachas de vedação, dutos pluviais, pisos para quadras poliesportivas, pisos industriais, asfalto-borracha e tapetes para automóveis.

Em 2011 a Reciclanip, entidade que cuida da coleta e destinação de pneus inservíveis, recolheu mais de 320 mil toneladas de pneus inservíveis, quantia que equivale a 64 milhões de unidades de automóveis.

Desde 1999, quando os pneus começaram a ser recolhidos, 1,86 milhão de toneladas de pneus inservíveis foram coletados e destinados adequadamente, o equivalente a 373 milhões de pneus de automóvel. Desde então, os fabricantes de pneus já investiram US\$ 159,8 milhões no programa até dezembro de 2011 e a previsão de investimento para 2012 é de US\$ 41 milhões. Ao todo a Reciclanip tem 726 pontos de coleta de pneus.

é oferecer o maior custo por quilômetro e participar de todo o ciclo de vida dos pneus”, disse John Barnes, gerente da divisão Con-tiLifeCycle da Continental para as Américas.

A vantagem deste serviço para o mercado, segundo Sarzano, é que, além de garantir o retorno sobre o investimento, a reforma retarda o descarte da carcaça, reduzindo os impactos ambientais.

CERTIFICAÇÃO – Para exercer esta atividade, a partir de novembro deste ano, todos os reformadores de pneus (caminhão e ônibus) deverão obter o certificado do Inmetro conforme determinação da portaria nº 444 de 19 de novembro de 2010.

O Inmetro estabeleceu uma série de medidas para adequar as unidades reformadoras de pneus que inclui a apresentação de documentação comprobatória e técnica para avaliação das dependências da empresa, registro junto a órgãos governamentais, existência de controle do processo de reforma e controle dos equipamentos de medição.

As regras valem para qualquer método de reforma de pneus (recauchutados, remoldados e recapados). Somente após vistoria, análise e aprovação de toda a documentação e dos processos é que a empresa reformadora poderá utilizar o selo de certificação do Inmetro.

MERCADO – Com um volume de 7,6 milhões de pneus de caminhões e ônibus reformados por ano, o Brasil é o segundo maior mercado mundial neste segmento, atrás dos Estados Unidos. Segundo dados da Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus (ABR), o setor movimenta anualmente cerca de R\$ 4 bilhões, possui 1.300 reformadoras de pneus comerciais, 18 fornecedores de matéria-prima e gera mais de 40.000 mil empregos diretos. Atualmente, mais de dois terços dos pneus de carga em uso são reformados, gerando uma economia de aproximadamente R\$ 5,6 bilhões por ano para o setor de transportes. ■

Blumenau investe na eficiência do transporte de massa

Cidade catarinense aposta nos corredores de ônibus para dar mais agilidade ao sistema e desestimular o uso de automóveis

■ RENATA PASSOS



Para reduzir o número de veículos nas ruas, cidade investiu no transporte de massa com qualidade

A cidade de Blumenau (SC), que está com a economia pujante, é mais um dos municípios brasileiros cuja frota de veículos particulares não para de crescer. Com uma população de 300 mil habitantes, a cidade já conta com 217 mil automóveis circulando pelas ruas e são acrescidos cerca de 1.100 veículos por mês na frota. “Com praticamente um veículo por habitante, nós temos um desafio muito grande e sabemos que a única forma de resolver os problemas de mobilidade é investir no transporte de massa com qualidade para que as pessoas deixem os veículos em casa”, declara o presidente do Seterb (Serviço Autônomo Municipal de Trânsito e Transportes de Blumenau), Rudolf Clebesh.

Para isso, após dois anos de obras, a cidade de Blumenau conta atualmente com 16 quilômetros (nos dois sentidos – ida e volta) de corredores de ônibus em seis vias principais da cidade (avenidas Beira-Rio e Martin Luther e ruas 7 de Setembro, Engenheiro Paul Werner, 2 de Setembro e São Paulo), próximas aos dois dos principais terminais da cidade: Terminal da Fonte e Terminal Aterro. “Agora, andar de ônibus no horário de pico está mais rápido. O tempo de trânsito passou de 70 para 40 minutos, ou seja, ganho de meia hora por sentido. Com uma hora a menos de permanência no ônibus, o cidadão ganha o equivalente a um dia por mês”, ressalta o executivo, informando que a cidade

conta com seis terminais

Mesmo com trechos ainda a serem implantados para completar todo o sistema, a rede de corredores já apresenta ganhos de velocidade e tempo de viagem. Antes da implantação das faixas exclusivas, a velocidade média dos coletivos chegava a 10 km/h, enquanto que a ideal seria de 23 km/h. De acordo com pesquisa realizada pelo Seterb, todos os corredores obtiveram ganho de velocidade e, no caso de três deles, a velocidade média ideal foi superada.

PROJETO DE MOBILIDADE – Com investimento de R\$ 8 milhões, recursos do próprio município e do BNDES (Banco Nacional

de Desenvolvimento Econômico e Social), o projeto de mobilidade urbana vai além dos corredores e também inclui a recuperação do piso asfáltico para automóveis, ciclovia e revitalização das calçadas. “Esta obra foi tão importante que é a mais lembrada deste governo, que teve gestão de oito anos”, destaca Clebesh.

Segundo ele, atualmente, a cidade conta com uma frota de 258 ônibus (232 operantes), dos quais 24 são articulados e trafegam nos corredores – operados por um consórcio formado por três empresas. São 97 linhas e 5.500 viagens ao dia no total. O sistema do transporte coletivo de Blumenau transporta 125 mil usuários ao dia e estima-se que entre

60% e 70% desse total circulem nas regiões contempladas com corredores de ônibus. "Mesmo com as demandas para inclusão de táxis nos corredores, nossa proposta é manter apenas os ônibus do transporte coletivo e não fazer esse compartilhamento."

AGILIDADE NO EMBARQUE – Clebesch explica que devido à topografia problemática, Blumenau não conta com terminais na área central da cidade. Por isso, foram instaladas quatro estações climatizadas de pré-embarque na região central, duas em cada sentido. "Como há grande demanda de usuários, os ônibus ficavam parados entre quatro e sete minutos. Agora, o embarque ganhou rapidez por conta do pagamento antecipado da passagem na entrada da estação. Além disso, cerca de 60% dos acessos às estações são realizados por pagamento via cartão eletrônico de



embarque, o que também acelera a entrada nos coletivos. Atualmente, o embarque é realizado em apenas 50 segundos", diz.

O sucesso do projeto tem estimulado novas melhorias. "Já foi contratado um

Rudolf Clebesch: embarque acelerado com o pagamento antecipado da passagem

financiamento junto ao BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) para mais duas extensões de corredor para atender a dois dos principais bairros da cidade: Garcia e bairro da Velha."

O executivo explica que para implantar todas essas mudanças foi necessário observar os modelos já existentes. "Cada cidade deve fazer um estudo levando em conta a sua realidade e as suas características. Contudo, sabemos que o transporte coletivo é a garantia de mobilidade urbana no futuro e muitas cidades têm observado o nosso projeto. O Brasil precisa investir em corredores de ônibus e precisamos de mais estímulos ao setor. Hoje temos desoneração do diesel para o transporte de carga, mas não temos esse benefício para o transporte coletivo", afirma Clebesch. ■

No mercado há mais de 20 anos, sabemos a importância das empresas de fretamento de ônibus.

Especializada em atendimento à empresas de transporte de passageiros e com isso oferecemos as melhores condições de seguro de responsabilidade civil (RC), acidentes pessoais (APP) entre outros, com atendimento 24 horas no local do acidente, ou seja, no momento em que você e sua empresa mais precisam do nosso apoio.

A Paluama Corretora de Seguros reconhecendo a importância do transporte de passageiros apoia e estará presente no 13º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo - FRESP



PALUAMA
Corretora de Seguros
www.paluama.com.br

São Paulo (11) 2105 6777 - Rio de Janeiro (21) 2461 2277
Salvador (71) 3358 5588 - Maringá (44) 3025 5880
Marília (14) 3413 7758 - Ribeirão Preto (16) 3610 1144
Curitiba (41) 3222 9179 - São José dos Campos (12) 3911 3822



Aumenta a produção de biodiesel no Brasil

As empresas estão investindo no aumento de capacidade para atender à demanda crescente pelo combustível renovável que ajudará a reduzir a emissão de poluentes pelos veículos

SONIA MORAES

A preocupação cada vez maior em preservar a qualidade do meio ambiente tem levado as empresas a buscar alternativas para reduzir o índice de emissão de poluentes expelidos pelos veículos. Entre as várias opções de combustível renovável para substituir o diesel fóssil tem crescido muito o interesse pelo biodiesel. Para ampliar a capacidade de produção deste combustível em mais 9,2 milhões de metros cúbicos e atingir a demanda projetada de 14,3 milhões de m³ em 2020, quando o percentual de adição do biodiesel ao diesel fóssil subirá de 5% para 20%, serão necessários investimentos entre R\$ 20 bilhões a R\$ 28 bilhões, segundo a Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil (Aprobio). Hoje o Brasil utiliza 66% da capacidade instalada, que é de 5,1 milhões de metros cúbicos por ano, com a produção anual em torno de 3 milhões de metros cúbicos de biodiesel, atrás da Alemanha que lidera o ranking deste setor.

Segundo Moisés Alves, gerente industrial da unidade de biodiesel da BSBios, oitava maior produtora nacional, o Brasil tem ao todo 50 usinas dedicadas à produção de biodiesel, mas

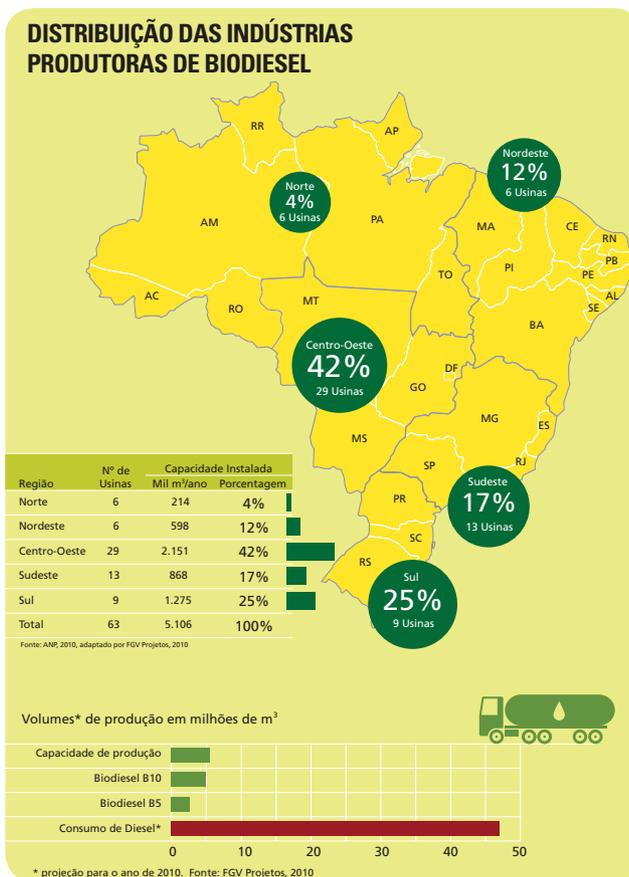
nem todas estão aptas a participar de licitações para o fornecimento deste combustível. O maior polo de produção está concentrado no Centro-Oeste, que responde por 42% da capacidade instalada com 29 usinas, seguida pela região Sul, que absorve 25% com nove usinas. O Sudeste tem 17% de representatividade com 13 usinas,

o Nordeste tem 12% com 6 usinas e o Norte, 4% com 6 usinas.

“O Brasil teve um avanço significativo na produção de biodiesel nos últimos anos, em razão da obrigatoriedade da adição deste combustível ao diesel fóssil, e o número de empresas que se instalaram no País para produzir este combustível cresceu muito”, afirma Alves.

Só a Aprobio representa 28 empresas que têm 36 unidades industriais responsáveis pela produção de 3,73 bilhões de litros de biodiesel por ano. A capacidade autorizada pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) é de 6,3 bilhões de litros anual.

Entre as fabricantes de biodiesel, a BSBios, que tem suas unidades produtivas instaladas em Passo Fundo (RS) e em Marialva (PR), firmou em julho de 2011 uma parceria com a Petrobras Biocombustíveis (PBio) para produção de biodiesel no município de Passo Fundo. Esta unidade, que mantém cerca de 250 empregados (70 terceirizados), produz anualmente 160 milhões de litros de biodiesel, utilizando como principal matéria-prima a soja. Esta divisão é a fornecedora do biodiesel B100



IMPACTOS DO BIODIESEL NA SAÚDE

Segundo estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV), a adição cada vez maior de biodiesel ao diesel fóssil tem potencial para reduzir a emissão de poluentes, com impactos diretos sobre o número de internações, óbitos por doenças respiratórias, além das quantias gastas pelo setor público em saúde, considerando seis capitais brasileiras.

A FGV aponta que o B5, que representa a adição de 5% de biodiesel ao diesel, já representa R\$ 11 milhões economizados na saúde pública, valor que só

aumentará com a adoção do B10 e do B20, chegando a cerca de R\$ 71 milhões economizados neste último. A quantidade de pessoas internadas por problemas respiratórios relacionados à combustão de óleo diesel também sofrerá uma sensível redução, com 77 mil internações a menos ao ano em 2020, com o uso do diesel B20. Em relação aos óbitos decorrentes dos poluentes emitidos pelo diesel, estima-se que haverá cerca de 11 mil óbitos a menos por ano no País.

para o novo ônibus híbrido da Volvo.

A outra unidade que a BSBios mantém em Marialva, onde trabalham cerca de 120 funcionários (50 terceirizados), produz 127 milhões de litros de biodiesel por ano provenientes da soja, sebo bovino e óleo do caroço do algodão.

Para a produção de biodiesel, a BSBios consome 2.500 toneladas de soja por dia e produz 660 mil toneladas por ano de farelo e 158.400 toneladas anual de óleo vegetal degomado. De toda a matéria-prima adquirida pela BSBios, 30% provêm da agricultura familiar.

VANTAGENS – Produzido a partir de fontes renováveis, como óleos vegetais e gorduras animais, o biodiesel é um combustível eficaz para diminuir a poluição da atmosfera. Segundo estudo realizado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), o biodiesel emite 57% menos gases poluentes que o diesel fóssil. Com 10% de mistura no diesel, garante uma redução em 8% na emissão de gás carbônico. Já com 20% misturados ao diesel normal, a quantidade de gás cai em 12%.

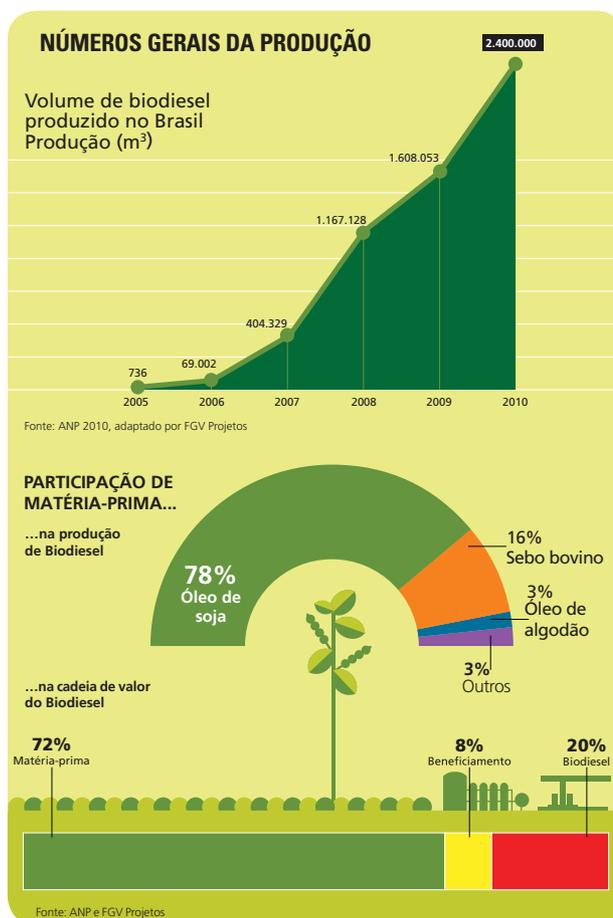
Entre as vantagens da utilização

e renda, sobretudo no campo e possibilita a utilização de créditos de carbono.

DESAFIO – Apesar de a produção de biodiesel ter apresentado um crescimento expressivo nos últimos anos, mesmo assim a Aprobio defende a criação de um novo marco regulatório para o biodiesel, o que representará um avanço no Programa Nacional de Uso e Produção de Biodiesel (PNPB). Criado pelo governo federal em 2005 por meio da lei 11.097, este programa tem o objetivo de implementar de forma sustentável, tanto técnica como econômica, a produção e o uso do biodiesel, com enfoque na inclusão social e no desenvolvimento regional, via geração de emprego e renda.

Segundo a FGV, o grande desafio para o setor de biodiesel está na construção de uma conjuntura favorável à sua expansão, evitando restrições ao seu crescimento e mantendo sua trajetória virtuosa. “O sucesso do programa de biodiesel não deve ser visto como um resultado já assegurado para o futuro. É necessário ampliar os atuais volumes de mistura para consolidar a confiança na capacidade de crescimento e manter a competitividade do setor no longo prazo”, ressalta a FGV em seu estudo.

Erasmio Battistella, presidente da Aprobio, destacou durante o V Simpósio Internacional de Combustíveis - Matriz Energética Automotiva/Desafios até 2020 - realizado pela Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA) em São Paulo, a necessidade de uma política de médio e longo prazo para garantir segurança e investimentos na cadeia produtiva de biocombustíveis a fim de atender o mercado brasileiro e o exterior. “O Brasil precisa aproveitar a oportunidade da Copa de 2014 e as Olimpíadas com inclusão do biodiesel em usos específicos”, disse Battistella. ■



O transporte coletivo precisa se integrar a outros modais

Ciclovias, corredores exclusivos de ônibus, metrô e melhorias nas calçadas são projetos que podem ajudar a melhorar a locomoção das pessoas nos grandes centros urbanos

■ SONIA MORAES

“A cidade do amanhã vai depender das decisões técnicas tomadas hoje”. Esta é a opinião de Adalberto Maluf Filho, especialista em planejamento e mobilidade urbana e diretor da C40 (órgão internacional que reúne os prefeitos das principais cidades do mundo para buscar soluções para o aquecimento global), para que seja possível garantir a mobilidade urbana com qualidade.

Durante o seminário “Transporte Coletivo: Sustentabilidade, Mobilidade e Saúde”, organizado pela Metra, empresa que opera o corredor metropolitano de ônibus ABD, e a Eletra, empresa brasileira que desenvolve tecnologia de tração elétrica para ônibus urbano, em São Bernardo do Campo (SP), na sede da Associação Comercial e Industrial de São Bernardo do Campo (Acisbec), Maluf destacou que é preciso integrar as políticas públicas e pensar sobre o uso do solo para ter mobilidade no futuro. “É importante que o transporte de massa seja integrado com ciclovias, corredores exclusivos de ônibus e metrô, além de melhorar as calçadas para garantir proteção e segurança ao pedestre”, disse o especialista.

Como bom exemplo de política de mobilidade das calçadas, Maluf citou a cidade de Nova York, que se reinventou com espaços de convivência e hoje tem ruas completas com calçadas, proteção ao pedestre, sinalização, ciclovias e integração do espaço público. Comentou também sobre o bairro do Brooklyn com um visual urbano mais agradável, ruas pavimentadas e calçadas que permitem melhor acessibilidade do pedestre. Ao contrário

de Turim, na Itália, que é invadida por carros, e Seattle, nos Estados Unidos, que tem espaço destinado apenas aos automóveis, com baixa integração das pessoas no espaço público.

Como alternativa para a mobilidade das cidades Maluf disse que o metrô é uma boa solução, mas não é a única. Os corredores de ônibus também devem ser levados em consideração. “No mundo globalizado a chave do sucesso das cidades será a capacidade de reter cérebros, empregos e serviços. Para isso, é preciso oferecer qualidade de vida. Uma cidade que não conseguir oferecer qualidade de vida, que esteja associada à saúde e a um ambiente mais sustentável, mais harmônico, certamente vai perder empregos, os melhores cérebros e estará fadada a não ser uma das cidades líderes do mundo”, alertou Maluf.

O especialista em planejamento urbano destacou em sua palestra que as grandes cidades tendem a optar por corredores de ônibus, devido à sua funcionalidade (que permite a integração com o espaço público), o baixo custo na construção de vias exclusivas e o baixo impacto ambiental, no caso dos ônibus de tração elétrica ou híbrida. “Mais de quatro mil ações estão sendo feitas nas cidades da C40 que estão evoluindo e apostando em corredores de ônibus”, disse o especialista.

Maluf citou o exemplo da cidade de Bogotá, na Colômbia, onde em duas faixas exclusivas os ônibus de trânsito rápido (BRT) levam 35 mil pessoas por hora enquanto em outras cinco faixas, os carros levam apenas sete mil

pessoas por hora. Na China o governo deixou de investir na construção de metrô e passou a dar prioridade à implantação de corredores de ônibus. Na província de Guangzhou o sistema atende até 45 mil passageiros por hora nos horários de pico, demanda equivalente à suportada pelo metrô.

Adriano Murgel Branco, ex-secretário de transportes de São Paulo, que participou do Plano Sistran, o maior projeto de implantação de ônibus com tecnologia limpa na capital paulista nos anos 70, com a expansão da rede de trólebus, falou sobre os prejuízos que a falta de investimentos em transporte público traz para as cidades como a de São Paulo. “Falta conhecer melhor os custos incorridos pelas más soluções. Eu venho repetindo que a região metropolitana de São Paulo está sofrendo pelas questões de trânsito e transporte e essa perda está chegando a R\$ 50 bilhões por ano”, afirmou.

Vitor Seravalli, consultor especializado em sustentabilidade empresarial e diretor de responsabilidade social do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Ciesp), destacou que as ações governamentais são importantes, mas o fundamental para desenvolver a sustentabilidade é que cada cidadão também faça a sua parte. “É preciso ter uma visão de longo prazo com a integração da sociedade”, disse o consultor.

Seravalli acrescentou também que, na medida em que as pessoas, seja na residência, na comunidade ou no trabalho, fizerem as escolhas certas, se tiver a educação ambiental

e social atrelada aos seus objetivos pessoais, será possível ser protagonista da sustentabilidade. "Aí sim, poderemos influenciar as organizações para que realmente as cidades atinjam o nível que queremos de qualidade de vida".

Paulo Saldiva, médico coordenador do Laboratório de Poluição Atmosférica da Universidade de São Paulo (USP), disse que as autoridades precisam ter coragem e que o transporte coletivo não pode ser encarado como inimigo do transporte individual. "Berlim tem uma taxa de motorização muito maior que São Paulo, só que o transporte é tão eficiente que as pessoas preferem ir de transporte coletivo", comentou.

Na comparação entre os modais – metrô, monotrilho e corredores BRT (Bus Rapid Transit) – Maluf destacou que a vantagem do metrô é o fato de usar pouco espaço público e ter capacidade para atender uma grande demanda de passageiros (30 mil a 80 mil

passageiros por hora). Já a desvantagem está no custo de infraestrutura muito elevado (US\$ 100 milhões a US\$ 350 milhões por quilômetro), além da dificuldade de criação de rede e longo período de desenvolvimento e construção.

O monotrilho tem como vantagem a imagem futurista, baixa intervenção no trânsito, alta velocidade operacional, menor ruído e não é poluente. A desvantagem também está no custo elevado de infraestrutura (US\$ 50 milhões a US\$ 150 milhões por quilômetro), de material rodante e operacional (devido à baixa capacidade) e alto impacto urbanístico.

O VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), segundo Maluf, tem a vantagem de garantir a boa imagem para a cidade e ainda poder se ajustar a ruas estreitas. Mas a desvantagem está no alto custo de infraestrutura (US\$ 50 a US\$ 120 milhões por quilômetro) e o elevado custo operacional em função da baixa capacidade, já que atende em média de 5 mil a 12 mil

passageiros. Já o sistema BRT tem a vantagem de oferecer baixos subsídios operacionais, facilidade de integração de troncos alimentadores. Os custos de infraestrutura são baixos (US\$ 0,5 a US\$ 15 milhões/km).

CORREDORES EXCLUSIVOS – O especialista em planejamento urbano destacou ainda que os corredores exclusivos de ônibus, como o ABD, que liga os terminais São Mateus e Jabaquara, passando pela cidade de São Paulo e os municípios de Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema, têm também inúmeras vantagens sobre o monotrilho, garantindo o mesmo atendimento da demanda com um custo operacional muito inferior.

O corredor ABD, que é operado pela Metra, tem 33 quilômetros de extensão, com nove terminais e 110 paradas por onde transitam cerca de 7,5 milhões de pessoas por mês. Sua frota é composta de 279 veículos, sendo 80 trólebus e 190 ônibus movidos a diesel. ■

Euroar.

Sempre levando novos ares ao seu negócio.



A Euroar é referência no desenvolvimento e produção de soluções em ar condicionado e climatização para transporte de passageiros, como ônibus, vans, caminhões e trens.

Todos os projetos desenvolvidos pela Euroar, contemplam o foco da sustentabilidade.

A empresa é certificada ISO 9001, garantindo aos clientes produtos de qualidade e atendimento profissional.

Quando pensar em ar, pense Euroar.

Linha Automotiva: Rodoviário - DD (Double Deck), Fretamento, Intermunicipais / **Urbano** - BRT (Bus Rapid Transit), Articulados, Padrão, Midi / **Micro e Mini Ônibus** - Padrão, Unidades Especiais.



EUROAR
AR CONDICIONADO

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2012

A NOVA MOBILIDADE URBANA



▶ 28 e 29 de agosto

▶ Hotel Royal Tulip Brasília Alvorada

▶ inscrições no site www.eventosdantu.com.br/seminario2012

Realização



SAUS Quadra 1 - Bloco J - Edifício CNT - 9º andar
CEP 70.070-944 - Brasília - DF
Tel.: (61) 2103.9293 / Fax: (61) 2103.9260

Organização



W

www.ntu.org.br

@

ntu@ntu.org.br

●●

www.flickr.com/ntubrasil

f

www.facebook.com/ntubrasil

t

www.twitter.com/ntunoticias

PROGRAMAÇÃO PRELIMINAR

▶ DIA 28 { TERÇA-FEIRA }

- 10h00** ▶ Abertura
- 10h15** ▶ Homenagem 25 anos do vale-transporte
- 11h00** ▶ Mesa redonda
"A Nova da Lei da Mobilidade Urbana"
- 13h00** ▶ Almoço
- 14h30** ▶ Painel
"A Mobilidade Urbana nas Mídias Sociais"
- 17h30** ▶ Encerramento
- 20h00** ▶ Cerimônia de Formatura do
MBA em Gestão e Liderança
- 21h30** ▶ Coquetel

▶ DIA 29 { QUARTA-FEIRA }

- 09h00** ▶ Workshop Sistemas BRT
Parceria Embarq Brasil - NTU
- 12h00** ▶ Debates
- 13h00** ▶ Almoço
- 14h30** ▶ Palestra Master
- 17h00** ▶ Encerramento
- 20h00** ▶ Cerimônia da Medalha
do Mérito do Transporte
- 22h00** ▶ Jantar comemorativo
dos 25 anos da NTU

▶ { PRÉ-EVENTO }

DIA 27
14h30 ▶ A ANTP convida para o Workshop '**Prêmio ANTP de Qualidade 2013**', que será realizado no endereço SAUS Qd. 01 Bloco J CNT - Auditório Thiers Fattori, no edifício-sede da NTU em Brasília.

INSCRIÇÕES

Abertura das inscrições

20 de junho de 2012
Inscrições antecipadas pelo site
www.eventosdantu.com.br/seminario2012

Empresas associadas e entidades filiadas à NTU

Inscrições gratuitas

Empresas não associadas e demais categorias

Até 17 de agosto de 2012: R\$ 500,00

A partir de 18 de agosto de 2012: R\$ 600,00

Somente nos dias e local do evento –
pagamento em cheque ou dinheiro

Para confirmação da inscrição, o valor acima
deve ser depositado até a data limite em
nome da NTU no Banco Bradesco, agência
0484-7 e conta corrente **95910-3**.

O comprovante de pagamento deve ser
enviado para o e-mail: seminario@ntu.org.br

HOSPEDAGEM

Valor da diária promocional*

Golden Tulip Brasília Alvorada

Standard Single R\$ 280,00

Luxo Single R\$ 530,00

Royal Tulip Brasília Alvorada

Standard Single R\$ 340,00

Standard Double R\$ 380,00

Golden e Royal Tulip Brasília Alvorada

SHTN Trecho 1, Conj. 1B, Bloco C
Brasília/DF

www.royaltulipbrasilialvorada.com

*As reservas em valor especial
estão sujeitas a disponibilidade.

No momento da reserva, informar ser
participante do evento da NTU para obter
o valor promocional.

Realização



Organização



Volksbus rodoviário com motor traseiro chega ao México

A MAN Latin America anunciou que irá produzir e comercializar no México seu ônibus VW Volksbus 18.330 OT, recém-lançado no Brasil. Este é o primeiro modelo com motor traseiro produzido pela marca a entrar no mercado mexicano. O Volksbus 18.330 OT será montado na fábrica localizada na cidade de Querétaro e aplicado no transporte intermunicipal de passageiros em curtas e médias distâncias.

O VW 18.330 OT, equipado com motor Cummins Euro 5, irá antecipar-se à norma de emissão de poluentes local, o Euro 4, e será enviado da fábrica de Resende em kits SKD



(conjuntos parcialmente montados) diretamente para Querétaro, que já fabrica outros modelos de ônibus da marca.

No México, o modelo é classificado como ônibus 7/8

toneladas e irá disputar espaço em um mercado local de aproximadamente 700 unidades vendidas por ano. Pequenos empresários e até grandes frostistas mexicanos como Autobu-

ses Valle del Mezquital, Flecha Azul, Grupo ADO, e Iamsa são os potenciais clientes da marca. Os chassis de ônibus Volkswagen ganharão carrocerias rodoviárias das marcas Comil, Irizar e a mexicana Beccar.

“Atuaremos em um segmento de mercado nunca antes explorado pela MAN no México. O lançamento do primeiro Volksbus, equipado com motor traseiro destinado à aplicação rodoviária, é parte do plano de expansão da marca no país, com a apresentação de 14 novos produtos até 2013”, disse Eric Merkel, diretor geral da MAN Truck & Bus Mexico.

Comil entrega novo Campione à Paranhama Agência de Viagens

A gaúcha Comil realizou a entrega do novo Campione HD 4.05 à Paranhama Agência de Viagens, de Três Coroas, representante de turismo das regiões da Grande Porto Alegre, Serra Gaúcha, Vale dos Sinos e Vale do Paranhana.

De acordo com o proprietário da empresa, João Batista de Souza, o veículo fará viagens para estados como Rio Grande do Sul e Santa Catarina. “Optamos por um lançamento, queremos conhecer o produto”, disse Souza.

O Campione HD, que já havia passado por diversas atualizações, sendo a última

delas no ano de 2008, foi totalmente reestilizado e apresentado com um novo design e conceito. De acordo com a Comil, o modelo possui soluções de espaço e ergonomia que proporcionam maior conforto e segurança ao usuário. A escada possui corrimão em ambos os lados, com iluminação indireta integrada aos degraus. As cabines foram concebidas com estudos ergonômicos voltados ao conforto do motorista e de seus auxiliares, contando com amplo espaço interno e painel com comandos eletrônicos de fácil acesso e manuseio.

Governo do Distrito Federal vai testar ônibus elétrico chinês

O governo do Distrito Federal vai receber para testes um ônibus elétrico chinês. O veículo embarcará para o Brasil no dia 28 de julho e deverá ser utilizado na Copa do Mundo de 2014.

Em setembro próximo, o governo do Distrito Federal vai receber o primeiro ônibus elétrico para testes, conforme anúncio feito pelo governador Agnelo Queiroz, durante visita à Xangai, na China. A previsão é de que se iniciem na capital, no prazo de dois meses, as aferições e a adaptabilidade do transporte do veículo fabricado no país asiático. O ônibus elétrico foi desenvolvido

especialmente para testes em campo em Brasília.

“Um ônibus com energia limpa, boa autonomia, não poluente, que não faz barulho e não trepida, é muito confortável para o usuário e contribui com a sustentabilidade”, disse Agnelo Queiroz. “Nosso objetivo é instalar uma fábrica desses carros no Distrito Federal, se constituindo em uma plataforma para o Brasil”, completou.

Atualmente a China é considerada uma referência no uso de ônibus elétricos, com cerca de 1,5 mil veículos em circulação. Ônibus a hidrogênio também rodam em linhas regulares em muitas cidades chinesas.

Marcopolo fornece ônibus à equipe de jornalismo da Record



A Marcopolo forneceu um ônibus modelo Paradiso 1800 Double Decker, que foi utilizado como o Ônibus Olímpico pela TV Record. O veículo percorreu cerca de 13 mil quilômetros pelas principais regiões e cidades

do Brasil para divulgar a participação do país nas Olimpíadas de Londres, que começam em julho deste ano.

O projeto do Ônibus Olímpico incluiu a realização de eventos esportivos nas capitais por onde

passou, além de encontros de atletas e comentaristas com jovens em laboratórios de esportes. O trajeto tem previsão para terminar até o início dos jogos.

O Marcopolo Paradiso 1800 cedido à emissora possui parabrisas panorâmicos que ampliam a visibilidade do motorista e passageiros. Internamente, o veículo recebeu configuração especial para atender às necessidades da equipe de jornalismo da emissora. No piso de baixo, foram montados uma ilha de edição não linear e um set de

gravação, bem como instaladas câmeras portáteis, no interior e no exterior do veículo.

O salão superior foi configurado com poltronas leito, monitores de TV digitais, toailete e frigobar. Também foram instalados diversos pontos de energia elétrica, solicitados pela equipe da emissora, assim como sistema de ar condicionado para a refrigeração dos equipamentos. Na versão 6x2, o Paradiso 1800 Double Decker possui 14 m de comprimento, 4 m de altura e 2,6 m de largura.

Iveco entrega 144 ônibus CityClass ao estado do Tocantins



(FNDE) do Governo Federal para renovar a frota de veículos escolares. Por meio deste fundo, a Iveco já vendeu 3,5 mil unidades entre 2009 e 2012.

A Iveco entregou 144 veículos CityClass a 115 municípios do estado do Tocantins, sendo 16 unidades com tração 4x4, para facilitar o acesso às escolas da zona rural. Ao todo, o estado investiu R\$ 19,8 milhões na compra dos veículos. Estima-se que cerca de 8.352 mil alunos da rede estadual e municipal de ensino do Tocantins sejam beneficiados.

A compra dos micro-ônibus faz parte das ações do programa Caminho da Escola, criado em 2007 pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento à Educação

O estado do Tocantins já entregou 31 micro-ônibus em 2011, e neste ano foram entregues 48. Ainda em 2012, deverão ser entregues mais micro-ônibus escolares para os colégios agrícolas estaduais, Colégio Militar de Palmas e as Diretorias Regionais de Ensino.

A Iveco também forneceu modelos CityClass adaptados com plataformas elevatórias para atender ao público especial, para 29 APAEs (Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais) do estado.

Miniônibus Volare utilizado em serviço transfer na Rio+20

Por meio de uma parceria com a Infraero, a Volare forneceu seu miniônibus Volare W9 Limousine como apoio no transporte das autoridades e convidados da Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, a Rio+20, realizada em junho, na cidade do Rio de Janeiro.

De acordo com Mateus Ritzel, gerente nacional de vendas da Volare, os veículos utilizados possuem padrão elevado de conforto, requinte, segurança e espaço interno. "Os destaques são as poltronas modelo Executiva Soft semileito, mais largas, com 1.060 mm de largura, revestidas de couro preto e apoio para a cabeça em espuma viscoelástica, material que se adapta à estrutura e à altura do passageiro, acomodando-o



com o máximo conforto", explicou o executivo.

O modelo tem capacidade para transportar até 26 passageiros e é equipado com motor MWM Maxxforce 4.8 Euro 5 e tecnologia SCR, que reduz as emissões de NOx para níveis muito baixos e ajuda a proporcionar economia de combustível. Os miniônibus ainda contam com freios a ar, câmbio manual de cinco marchas, direção hidráulica e suspensão com molas parabólicas e semielípticas com amortecedores telescópicos de dupla ação.

João Pessoa muda o sistema de bilhetagem

A nova tecnologia fornecida pela empresa Transdata foi implantada em final de semana prolongado nos 565 ônibus urbanos e nos 144 ônibus metropolitanos que atendem à capital da Paraíba

RENATA PASSOS



Configuração dos cartões no novo sistema foi feita pelos usuários durante o final de semana

Mudar o sistema de bilhetagem eletrônica de todos os ônibus de uma grande cidade pode ser um processo muito mais complexo do que implantá-lo pela primeira vez. Esse desafio foi encarado, em junho, pelas empresas de transporte coletivo de João Pessoa (PB).

“Nossa cidade ganhou um sistema moderno e eficiente, tão avançado que conseguiu converter dentro dos próprios ônibus mais de 98% dos cartões eletrônicos pré-existentes. Essa inovação tecnológica trará ainda mais rapidez na recarga dos cartões e no embarque de passageiros. Além disso, será multiplicado por dez o número de postos de atendimento ao usuário, que passará dos oito pontos atuais para 80 até

o fim deste ano. É um importante esforço para que nossos serviços sejam cada vez mais rápidos, práticos e humanos”, diz o diretor-executivo da Associação das Empresas de Transportes Coletivos Urbanos de João Pessoa (AETC-JP), Mário Tourinho.

A nova tecnologia foi implantada nos 565 ônibus urbanos e nos 144 ônibus metropolitanos que atendem a capital da Paraíba. Apesar da mudança de sistema tecnológico, desenvolvido por outro fabricante, cerca de 500 mil usuários da cidade não precisaram trocar os cartões que utilizavam antes. Foi necessário apenas aproximar o bilhete eletrônico do equipamento por dois a cinco segundos para liberar o

uso no novo sistema TDMAX, desenvolvido pela empresa Transdata Smart.

TROCA DE CONFIGURAÇÃO – A substituição dos validadores foi feita na noite que antecedeu o feriado de Corpus Christi. Assim, a configuração dos cartões no novo sistema foi feita pelos usuários durante o final de semana prolongado, com menor movimento, e as trocas daqueles inválidos continuou nos dias seguintes.

O sistema TDMAX é um dos modelos mais eficazes de automação para ônibus no Brasil, segundo a Transdata. Fornece dados estatísticos que possibilitam às empresas e ao município maior velocidade no planejamento, bem como tomada de decisões corretivas em menor tempo e com maior segurança, o que permite melhorar continuamente a qualidade do serviço.

“Esse conjunto de tecnologias oferece mais qualidade aos usuários e eficiência aos empresários. Estamos levando para todo o Brasil o que há de mais avançado no serviço público de transporte coletivo”, diz Paulo Tavares, presidente da Transdata.

A Transdata, que desenvolve o sistema, está sediada em Campinas (SP), e é uma das pioneiras no País em bilhetagem eletrônica e outras tecnologias de inteligência em transporte para operações suburbanas e intermunicipais. Suas soluções estão nos ônibus de cerca de 150 empresas em 92 municípios brasileiros e na Argentina e Colômbia. ■

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

TECNOLOGIA QUE CONQUISTA CLIENTES

A Veltec S.A apresenta as melhores soluções para redução de custos operacionais e conquista importantes parcerias no segmento de transporte de passageiros

Num momento em que as atenções se voltam para a redução de despesas operacionais a Veltec S.A, destaca-se pelos avanços em soluções customizáveis que envolvem tecnologias para o controle da operação como também do desempenho do motorista.

A utilização de tecnologia para gestão e controle operacional de frotas, seja de passageiros ou frotas de caminhões e carros leves, é uma tendência e ganha espaço para crescer no mercado brasileiro em razão do potencial das empresas que necessitam de maior controle das operações, tanto na busca de redução de custos como também no cumprimento das exigências legais, como é o caso da lei 12.619 que regula a profissão de motorista.

A oferta de soluções procura beneficiar também beneficiar os usuários do transporte coletivo, como é o caso dos painéis de LED instalados no terminal urbano de Ourinhos, SP. "O recurso representa tranquilidade aos usuários do transporte coletivo.

A partir do momento que o passageiro sabe o horário em que o ônibus vai chegar, ele não fica ansioso", afirma Luiz Carlos Lúcio Carvalho, diretor da AVOA - Auto Viação Ourinhos Assis.

O sistema de gerenciamento de frotas, oferece aos gestores informações não só da localização do veículo, mas também do consumo de combustível, rotação do motor e velocidade.

"Encontramos na Veltec o parceiro ideal e com essa parceria pudemos implantar o leitor de cartão RFID, a importação de

escalas, a instalação dos painéis de LED além de outras melhorias que influenciavam na oferta de serviços, como por exemplo a redução de gases poluentes e poluição sonora no terminal, avalia Rodrigo Pereira, gerente de TI da AVOA.

Em pesquisa realizada por amostragem, em 24 veículos, a viação chegou a conclusão que as 496 horas em que os ônibus ficavam parados e ligados em abril deste ano (2011) foram reduzidas para 177 em julho. Carvalho afirma ainda que, com o sistema de gerenciamento, já foi possível reduzir em 8% a emissão de gás carbônico, com metas para 10%.

O diferencial da Veltec está na abrangência das soluções desenvolvidas especificamente para cada operação em particular. "A escolha da Veltec deu-se pela flexibilidade e disponibilidade em atender o nosso segmento - fretamento, um setor com muitas particularidades que nos diferencia dos demais transportes coletivos seja o Público Urbano ou Rodoviário. Diria que é um sistema customizado, feito sobre medida para as demandas do segmento", conclui Renato Azevedo, gerente de Operação e Logística da empresa Rimatur Transportes Ltda.

Outro aspecto importante é a visualização em tempo real da operação "possi-



Painel de Itinerário instalado no Terminal Urbano de Ourinhos

ibilitando a visualização das inconsistências de telemetria da operação e tacográficas. Um dos diferenciais é a integração dos dados da Veltec (tempo real) como nosso ERP de controle operacional", diz o gerente de manutenção da Viação Garcia, Ildefonso Aparecido da Silva.

Já para a Viação Águia Branca (ES), "o controle da velocidade por trecho, o controle do consumo de combustível de forma acumulada e instantânea e o sistema de videomonitoramento de 100% das viagens, bem como mais de 20 outros itens, a VELTEC obteve destaque", afirma Raphael Sbardelli, gerente de Tecnologia da Informação da empresa.

Para Danilo Tamelini, diretor geral da empresa Ipojucatur a nova central de videomonitoramento é importante para ajudar a empresa a reduzir custos, pois o motorista passa a utilizar o veículo de forma mais consciente possibilitando assim um melhor conforto ao nosso cliente, e uma diminuição nos custos operacionais."

OS BENEFÍCIOS ALCANÇADOS PELAS EMPRESAS, ATRAVÉS DA TECNOLOGIA VELTEC

avoá

Prevenção de acidentes. Menor emissão de poluentes. Menor nível de ruído. Maior controle das rotas. Facilidade identificação dos pontos. Maior conforto para os passageiros.

Rimatur
transportes

Flexibilidade e customização de ferramentas para o segmento de fretamento como a gestão de passageiros através do leitor de cartão RFID.

GARCIA

Integração dos dados da Veltec (tempo real) como o RP de controle operacional. Identificação de falhas na operação em tempo hábil para tomada de decisão.

GRUPO
AGUIABRANCA

Controle da velocidade por trecho, (rotograma), controle do consumo de combustível de forma acumulada e instantânea e o sistema de videomonitoramento de 100% das viagens.

Ipojucatur

A central de videomonitoramento reduz custos, pois o motorista passa a utilizar o veículo de forma mais consciente.



13º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo

FRESP 2012

programação

31/08/2012 Sexta-feira

- 16h00 às 17h30 Check-in no hotel
- 18h00 às 18h30 Credenciamento e entrega de material
- 18h30 às 19h00 Abertura oficial
- 19h00 às 20h00 **Cultivando uma rede de trabalho inovadora**
Pepita Soler

Diretora Regional para Brasil e LATAM da Idea Connection Systems (ICS), renomada consultoria em Inovação, com sede em Rochester, NY, Psicóloga Organizacional e Educadora Corporativa, especializada em Criatividade, pela Universidade de Santiago de Compostela, Espanha, e em Liderança e Processos Criativos pelo CEF "Creative Education Foundation", em Buffalo, Universidade de Chicago e Atlanta.

- 20h00 às 22h00 Jantar

01/09/2012 – Sábado

- 09h00 às 09h50 **Eventos – Como atender esse mercado em crescimento**

*Armando Arruda Pereira de Campos Mello
Presidente Executivo da UBRAFE – União Brasileira dos Promotores de Feiras e Diretor Superintendente do SINDIPROM - Sindicato de Empresas de Promoção, Organização e Montagem de Feiras, Congressos e Eventos do Estado de São Paulo.*

- 09h50 às 10h20 **Fretamento – Qualidade na visão do cliente**

*Vitor José Homem da Silva
Analista de Recursos Humanos da Mercedes-Benz de Juiz de Fora - MG*

- 10h20 às 10h50 **"Campanha da Produtividade" - Valorização e reconhecimento, diferenciais para reter talentos.**

*Djalma Dutra Costa Júnior
Diretor de Planejamento da Transmetro – Transportadora Metropolitana Ltda.*

REALIZAÇÃO:

APOIO



O crescimento de turismo rodoviário e os novos desafios do fretamento estarão em pauta no Guarujá.

31|Ago e 01 e 02|Set
Casa Grande Hotel Resort e Spa
Guarujá | SP

10h50 às 11h10 Coffee break

11h10 às 12h40 **Chega de desconto, venda valor**

Marcelo Caetano

Autor do Livro "Vendedor Fiel Cliente Fiel" Editora Landscape e "Chega de desconto". Participou do livro "Gigantes das Vendas" - os 50 maiores nomes de vendas do Brasil. Empresário, sócio diretor da Solução Comercial/VendaMais – consultorias em vendas e gestão de clientes, com sede em Curitiba e São Paulo. Desde 2002 colunista da Revista VendaMais.

12h40 Almoço e tarde livre

20h00 à 22h00 Jantar

02/09/2012 - Domingo

9h30 às 10h30 **A Era dos Valores - Nunca houve um tempo tão propício para a promoção do fretamento como agora.**

Roberto Sganzerla

Especialista em Marketing em Transportes com 12 anos de atuação no setor de transporte de Passageiros por Ônibus, atuando como Assessor e Consultor das principais Entidades e Empresas de Transportes no Brasil e Latino América.

10h30 às 11h Coffee break

11h às 12h15 **Atitudes Vencedoras**

Carlos Hilsdorf

Economista, Pós-Graduado em Marketing pela FGV, autor, consultor de empresas e profundo pesquisador do Comportamento Humano, Carlos Hilsdorf é considerado o mais carismático e um dos mais requisitados palestrantes do país.

12h15 Almoço

13h00 Check-out apartamentos

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

PATROCÍNIO:

ORGANIZAÇÃO: APOIO EDITORIAL:



Pósitron pretende ampliar telemetria no setor de transporte

Com a inclusão desta solução ao serviço de rastreamento e monitoramento, os planos da empresa são oferecer soluções que atendam aos vários níveis de empresas neste mercado

■ SONIA MORAES

Atenta ao crescimento da demanda por serviços que ajudem o setor de transporte a ter um controle maior sobre a carga e as operações logísticas, a Pósitron, unidade de negócio que pertence à PST Electronics, decidiu ampliar o seu leque de produtos e passa oferecer para as empresas que atuam neste mercado a solução de telemetria. Este serviço é uma extensão do negócio de rastreadores que a empresa já oferece a vários setores, como o varejo, seguros e transportes.

Dentro do segmento corporativo a telemetria tem entre 10% e 15% de representatividade para a Pósitron. E é neste setor que a empresa pretende crescer. “Nossa estratégia não é oferecer algo diferente, mas algumas soluções de telemetria que atendam aos vários níveis de empresa que atuam no mercado de transporte”, afirma José Tabone Junior, gerente comercial da unidade de rastreamento e monitoração da Pósitron.

A intenção da Pósitron, segundo Tabone, é criar pacotes de serviços que incluem desde de soluções básicas para ajudar as empresas a reduzir custos, como as mais amplas que apoiem até mesmo na sustentabilidade.

“Junto com as soluções de telemetria oferecemos um serviço adicional para capacitar o motorista e o operador”, afirma Tabone. “Este é um trabalho realizado por uma empresa parceira, mas toda a responsabilidade é da Pósitron.”

Tabone explica que não dá para prever o quanto é possível avançar o serviço de telemetria no Brasil, exatamente porque a redução do custo desta solução depende do avanço do serviço de telecomunicações.

“Trabalho com a telemetria desde 1995 e, nestes 17 anos de experiência, vejo que os elementos da telemetria são os mesmos ao longo destes anos, o que cresceu foi a tecnologia, mas a forma de apurar e de medir os resultados sempre foram muito caros”, explica.

Apesar de incluir a telemetria no serviço de rastreamento e monitoramento, com o objetivo de oferecer ao cliente uma solução completa tendo a responsabilidade desde a execução do projeto até a prestação de serviço para o cliente, mesmo assim Tabone admite que a telemetria não seja o carro-chefe entre os negócios que a empresa ao setor de transporte, exatamente porque há dificuldades para a implementação. “A telemetria é e sempre será uma ferramenta para medição do desempenho do veículo e do motorista”, diz.

Na Pósitron o preço cobrado pelo serviço depende da necessidade do cliente. Segundo Tabone, o pacote básico de rastreamento, que inclui somente a segurança do veículo, sai por R\$ 39,90. Já o pacote completo, que inclui informações via internet e a cobertura da carga, tem valor médio de R\$ 150.

O gerente da Pósitron esclarece que não existe no mercado brasileiro um registro sobre o ranking de empresas que oferecem

a solução de telemetria. “Este serviço tem muito a ser desbravado no Brasil, mas as estimativas são de que a oferta de soluções se intensifique nos próximos três anos”, prevê Tabone. “Na Europa e nos Estados Unidos a telemetria está mais avançada, mesmo assim é um mercado incipiente.”

No Brasil, segundo Tabone, algumas empresas de transporte de ônibus urbanos estão começando a demandar projetos de telemetria. “Operadores de vans, ônibus menores e pequenas cooperativas são mais suscetíveis à telemetria”, afirma Tabone.

ABRANGÊNCIA DA TELEMETRIA – Segundo a Pósitron, por meio da telemetria são gerados relatórios que extraem informações diárias sobre logística, desempenho dos motoristas, redução de acidentes, sustentabilidade e segurança da carga.

No setor de logística é possível utilizar a solução para melhorar o desempenho da frota e rota, acompanhar o desempenho dos veículos e obter um controle sobre as paradas para a manutenção e os custos com o desgaste de peças.

Com a telemetria também é possível controlar o desempenho sobre a jornada de trabalho, inclusive as paradas para refeições e descanso. Com essas informações, as empresas podem estabelecer um ranking de pontuação e capacitar os profissionais e reconhecer os melhores motoristas. ■



Ref.: 373



Ref.: 380.2



DESDE 1933

Indústria e Comércio Oderich Ltda.

odim@odim.com.br | www.odim.com.br

51 3635 2700 | SÃO SEBASTIÃO DO CAÍ | RS | BRASIL

ABASTECIMENTO MONITORADO
GTfrota

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

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

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

Rua Jaboatão, 580/592 - São Paulo - SP
excelbr@excelbr.com.br

Fone: (11) 3858-7724



GELADEIRAS PARA ÔNIBUS

ELBER
GELADEIRAS



FUNCIONAMENTO BIVOLTS 12 E 24 VCC

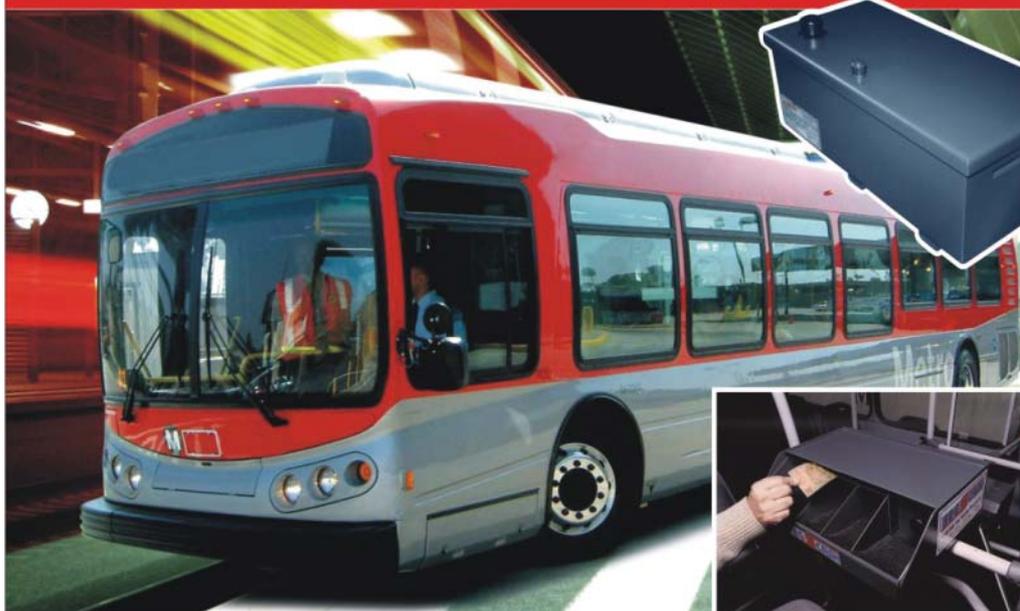
BARES PARA VEÍCULOS GELADEIRAS, BEBEDOUROS, AQUECEDORES E TÉRMICAS



elber@elber.ind.br - www.elber.ind.br

Lucro Garantido!

Seu faturamento longe dos assaltos
Gaveta-cofre inibe a intenção de assalto.



- Fácil instalação
- Não altera o layout do veículo
- Elimina manutenção e substituição das gavetas convencionais
- Modelos exclusivos para microônibus
- Sistema "Boca-de-Lobo"
- Retardo de abertura (temporizado) ou chave multiponto unificada para frota

SEGCASH

Comércio de Sistemas de Segurança

segcash@segcash.com.br
Rua Major Fabriciano do Rego Barros, 300
41 3278-6461 Fax 3276-0519
Curitiba - Paraná - CEP 81670-010

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

www.segcash.com.br



Revista dos Transportes Públicos marca os 35 anos da ANTP

No Portal da ANTP (www.antp.org.br), está disponível em versão eletrônica, para livre consulta, a edição 131 da Revista dos Transportes Públicos. O editorial, intitulado ANTP: 35 anos de existência, de propostas, de lutas e de conquistas, de autoria do superintendente Luiz Carlos Mantovani Néspoli, e o artigo Uma história da ANTP, assinado pela coordenadora técnica, Valeska Peres Pinto, marcam a comemoração dos 35 anos de atividades da ANTP, completados em 30 de junho de 2012. A publicação também reedita um texto em que o engenheiro e

ex-presidente da ANTP Rogerio Bel-da relembra o dia em que a entidade foi criada.

OUTROS TEMAS – São estes os demais artigos da edição: 1) Efeitos do transporte público sobre o meio urbano; 2) Desafios da mobilidade sustentável no Brasil. 3) Impacto dos congestionamentos urbanos na operação do STPP/RMR (velocidade x frota); 4) Planejamento e mobilidade urbana: uma breve análise da produção científica internacional; 5) Programa Bicicleta Brasil, sete anos depois, 6) Uso da configuração espacial na análise de localização e hierarquização cicloviária – o caso de Samambaia (DF).

Prêmio para boas práticas no transporte

Estão disponíveis no Portal da ANTP (www.antp.org.br) os formulários para inscrição no Prêmio ANTP-ABRATI 2012 – Boas Práticas do Transporte Terrestre de Passageiros. Trata-se de uma iniciativa da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), com o apoio da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI), cujo objetivo é dar visibilidade e reconhecimento aos esforços destinados à promoção do transporte de passageiros rodoviários de média e



longa distância.

O cadastramento das entidades interessadas poderá ser feito até o dia 24 de agosto de 2012. Uma vez cadastradas, as organizações terão até o dia 21 de setembro de 2012 para entrega dos relatórios. O Regulamento e o Calendário desta segunda edição do Prêmio ANTP-ABRATI estão disponíveis no Portal da ANTP. A solenidade de entrega do Prêmio ANTP-ABRATI acontecerá no dia 5 de dezembro de 2012, por ocasião do Encontro Nacional da ABRATI, em Brasília.

Em consulta pública, plano sobre mudança climática

Elaborados por diferentes ministérios sob a coordenação do Ministério do Meio Ambiente, encontram-se em fase de consulta pública, via internet, os Planos Setoriais de Mitigação e Adaptação a Mudança do Clima, entre os quais o plano concernente ao setor de transporte e mobilidade urbana. O processo de consulta pública ‘on line’ se estenderá até 15 de agosto de 2012. Para participar, basta acessar o endereço

www.mma.gov.br/consultasclima.

Foi também estruturado um conjunto de encontros regionais para consultas públicas presenciais regionais. Em julho de 2012, foram programadas reuniões para o Rio de Janeiro, Curitiba, Recife e Cuiabá. Para 2 de agosto, está programada a reunião em Manaus, e para 9 de agosto, o encontro em Brasília. Sobre as consultas presenciais, acesse o endereço www.forumclima.org.br.

5ª Conferência das Cidades tem cronograma

Com participação de representante da ANTP, foi realizada no mês de junho de 2012 a 33ª Reunião do Conselho Nacional das Cidades, que definiu o cronograma de preparação da 5ª Conferência Nacional das Cidades, prevista para o período de 20 a 24 de novembro de 2013.

NOS ESTADOS – O calendário da 5ª Conferência para os Estados prevê o seguinte cronograma: Convocação da Comissão Preparatória Estadual, de 6 a 10 de agosto de 2012; Convocatória da Conferência Estadual pelo Governo – Poder Executivo, até 28 de setembro de 2012; Convocação excepcional da Conferência Estadual pelo Estado, fora de prazo, de 29 de setembro de 2012 a 1º de fevereiro de 2013; Convocatória da Conferência Estadual pela Sociedade Civil, de 29 de setembro a 20 de novembro de 2012; Elaboração do Regimento da Etapa Estadual, até 31 de outubro de 2012; Envio de informações da convocação da Conferência Estadual para a Coordenação Nacional, até 14 de dezembro de 2012; Realização da Etapa Estadual, de 1º de julho a 28 de setembro de 2013; Envio dos Relatórios Estaduais para a Coordenação Executiva Nacional, até 15 dias após a Conferência Estadual.

NOS MUNICÍPIOS – O calendário 5ª Conferência das Cidades para os Municípios estabelece a seguinte agenda: Convocatória da Conferência Municipal pelo Governo – Poder Executivo, até 19 de janeiro de 2013; Convocação excepcional da Conferência Municipal pelo Município, fora de prazo, de 20 de janeiro a 15 de março de 2013; Convocatória da Conferência Municipal pela Sociedade Civil, de 20 de janeiro a 15 de março de 2013; Realização da Etapa Municipal, de 1º de março a 15 de maio de 2013. Resoluções aprovadas em 6 de junho de 2012.

Variação das tarifas nas maiores cidades

Nova tabela aponta variação das tarifas dos ônibus das maiores cidades brasileiras entre abril e julho de 2012. O Sistema de Informação da Mobilidade Urbana (SiMob) no Portal da ANTP atualizou para julho de 2012 os valores das tarifas de ônibus urbanos em capitais e cidades com mais de 500 mil habitantes. Estas informações estão disponíveis no Portal da ANTP (www.antp.org.br) Também está à disposição do público uma série histórica de valores das tarifas de ônibus urbanos no mesmo conjunto de cidades, entre junho de 2005 e julho de 2012. Os levantamentos entre junho de 2005 e setembro de 2007 foram feitos a intervalos maiores e a partir de 2008 ganharam caráter trimestral, o que facilita o trabalho dos estudiosos do setor. O Portal da ANTP mantém à dis-

posição do público, via Internet, um conjunto de documentos do Sistema de Informação da Mobilidade Urbana. Um desses documentos é o Relatório Geral 2010, com dados atualizados até aquele ano sobre 438 cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes, onde estão 2/3 da frota nacional de veículos. Estão também disponíveis outros dois documentos: o Relatório Comparativo 2003/2010 e o 2006 – English Summary Report. Características. O Sistema agrega mais de 150 dados básicos, obtidos por meio de questionário enviado pela ANTP e preenchidos pelos responsáveis do transporte e trânsito municipais e metropolitanos. Os dados compreendem o transporte por ônibus (municipal e metropolitano), sistemas metroferroviários, trânsito e mobilidade urbana.

Reestruturação do sistema viário perimetral de BH

Até 13 de agosto de 2011, às 16 horas, consultoras qualificadas poderão manifestar interesse em participar do processo de contratação, pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), de serviços especializados de consultoria para a atividade intitulada Desenvolvimento de Projetos para Reestruturação do Sistema Viário Perimetral da Área Central de Belo Horizonte (MG) – Trechos Sul e Norte – Com Microsimulação de Tráfego e Fornecimento de Software. Trata-se de uma atividade da Janela 5 – Gestão de Demanda de Transporte Individual, do Sustainable Transport and Air Quality Program (STAQ) ou Programa Transporte Sustentável e Qualidade do Ar. Informações no Portal da ANTP (www.antp.org.br), no botão STAQ

MONITORAMENTO EMBARCADO COM A MÁXIMA QUALIDADE

26 ANOS DE EXPERIÊNCIA NO MERCADO.
4.500 KITS INSTALADOS EM APENAS 2 ANOS.
22.000 CÂMERAS VENDIDAS EM TODO O PAÍS.

Sistema de monitoramento da INTERCOM, composto por até quatro câmeras de alta resolução, DVR com funções exclusivas como a gravação com o carro desligado, no-break e uso de pen drive. Um software completo e de fácil operação.

- ✓ Aumente as receitas da sua empresa
- ✓ Reduza os custos de manutenção

- ✓ Aumente a segurança nos carros
- ✓ Evite caronas



CÂMERAS EMBARCADAS



FINANCIAMENTO





[deixe a internet
calcular o frete]



Web-Custos é uma planilha de cálculo de custos operacionais de veículos e de cálculo do preço do transporte.

Dividido por categorias de veículos

- | Automóveis | Minivans | SUVs
- | Utilitários | Caminhões Leves
- | Caminhões Médios
- | Caminhões Semi Pesados
- | Caminhões Pesados
- | Vans | Micro ônibus
- | Ônibus Rodoviários
- | Ônibus Urbanos

Com web-custos você pode calcular todos os preços do transporte:

- \$ Frete Carga Lotação*
- \$ Frete Carga Fracionada*
- \$ Preço do Fretamento Contínuo*
- \$ Preço do Fretamento Eventual e Turismo*
- \$ Valor da Locação de Veículos Mensal para terceirização de frotas
- \$ Preço da Locação Diária de veículos
- \$ Cálculo da Tarifa do Transporte Urbano de passageiros
- \$ Cálculo da Tarifa do Transporte Rodoviário de passageiros.

*versões disponíveis no lançamento

O ASSINANTE DO WEB-CUSTOS TERÁ A DISPOSIÇÃO:

- Um banco de dados dos principais veículos disponíveis no Brasil, no lançamento serão 300 veículos e o objetivo é chegar a 600
- Um banco de dados dos preços dos principais insumos do transporte, como: preços de veículos, pneus novos, pneus recauchutados, combustíveis, lubrificantes, implementos rodoviários, chassis e carrocerias de ônibus, entre outros
- Banco de dados dos principais fornecedores de produtos e serviços de transportes
- Cálculo do custo da mão de obra com benefícios e o cálculo dos encargos sociais
- O custo operacional padrão (calculado pelo sistema) de mais de 300 veículos
- O assinante poderá calcular seu próprio custo operacional optando por utilizar os preços do banco de dados do WEB-Custos ou inserir seus próprios dados
- Cada assinante terá uma área exclusiva no próprio WEB-Custos, protegido por login e senha, para gravar sua planilhas de cálculo de veículos e preços



Mais informações:

otmeditora@otmeditora.com.br - 11 5096-8104



CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO MERCEDES-BENZ SPRINTER VAN			
QUILÔMETRO/MÊS 4.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	837,53	0,2094	17,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.003,07	0,2508	20,6
LICENCIAMENTO	245,51	0,0614	5,0
SEGUROS	952,07	0,2380	19,6
SALÁRIO DE MOTORISTA			
SUBTOTAL CF	3.038,18	0,7595	62,4
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	536,00	0,1340	11,0
PNEUS	200,80	0,0502	4,1
COMBUSTÍVEL	880,80	0,2202	18,1
LUBRICANTE DE MOTOR	9,20	0,0023	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	2,40	0,0006	0,0
LAVAGEM	200,00	0,0500	4,1
SUBTOTAL CV	1.829,20	0,4573	37,6
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.867,38	1,2168	100,0

VEÍCULO ESCOLAR VOLARE V6			
QUILÔMETRO/MÊS 3.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	797,67	0,2659	18,4
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.071,88	0,3573	24,7
LICENCIAMENTO	257,27	0,0858	5,9
SEGUROS	383,49	0,1278	8,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	0,00	0,0000	0,0
SUBTOTAL CF	2.510,31	0,8368	57,9
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	441,90	0,1473	10,2
PNEUS	282,60	0,0942	6,5
COMBUSTÍVEL	849,30	0,2831	19,6
LUBRICANTE DE MOTOR	9,90	0,0033	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	1,50	0,0005	0,0
LAVAGEM	240,00	0,0800	5,5
SUBTOTAL CV	1.825,20	0,6084	42,1
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.335,51	1,4452	100,0

VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS COM AR VOLKSWAGEN VW 9.850 - PIÁ			
QUILÔMETRO/MÊS 4.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.104,69	0,2762	12,5
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.474,34	0,3686	16,7
LICENCIAMENTO	321,27	0,0803	3,6
SEGUROS	527,48	0,1319	6,0
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.445,23	0,6113	27,6
SUBTOTAL CF	5.873,01	1,4683	66,4
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	961,60	0,2404	10,9
PNEUS	258,00	0,0645	2,9
COMBUSTÍVEL	1.321,20	0,3303	14,9
LUBRICANTE DE MOTOR	23,20	0,0058	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	11,60	0,0029	0,1
LAVAGEM	400,00	0,1000	4,5
SUBTOTAL CV	2.975,60	0,7439	33,6
CUSTO TOTAL NO MÊS	8.848,61	2,2122	100

VEÍCULO FRETAMENTO MERCEDES-BENZ OF-1418 - MARCOPOLO IDEALE			
QUILÔMETRO/MÊS 5.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.411,49	0,2823	10,4
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.905,35	0,3811	14,0
LICENCIAMENTO	389,80	0,0780	2,9
SEGUROS	381,69	0,0763	2,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	3.175,29	0,6351	23,3
SUBTOTAL CF	7.263,62	1,4527	53,3
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.485,50	0,2971	10,9
PNEUS	640,50	0,1281	4,7
COMBUSTÍVEL	3.670,50	0,7341	27,0
LUBRICANTE DE MOTOR	44,50	0,0089	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	14,50	0,0029	0,1
LAVAGEM	500,00	0,1000	3,7
SUBTOTAL CV	6.355,50	1,2711	46,7
CUSTO TOTAL NO MÊS	13.619,12	2,7238	100,0

VEÍCULO RODOVIÁRIO SCANIA K 380 - MARCOPOLO PARADISO 1550			
QUILÔMETRO/MÊS 10.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	3.349,55	0,3350	11,3
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	4.457,34	0,4457	15,1
LICENCIAMENTO	795,60	0,0796	2,7
SEGUROS	1.417,53	0,1418	4,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	3.175,29	0,3175	10,7
SUBTOTAL CF	13.195,31	1,3195	44,6
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	6.516,00	0,6516	22,0
PNEUS	809,00	0,0809	2,7
COMBUSTÍVEL	7.928,00	0,7928	26,8
LUBRICANTE DE MOTOR	89,00	0,0089	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	22,00	0,0022	0,1
LAVAGEM	1.000,00	0,1000	3,4
SUBTOTAL CV	16.364,00	1,6364	55,4
CUSTO TOTAL NO MÊS	29.559,31	2,9559	100,0

VEÍCULO URBANO MERCEDES-BENZ OF-1418 - MARCOPOLO TORINO			
QUILÔMETRO/MÊS 5.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.820,08	0,3640	10,9
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.986,13	0,3972	11,9
LICENCIAMENTO	399,06	0,0798	2,4
SEGUROS	858,63	0,1717	5,1
SALÁRIO DE MOTORISTA	4.988,86	0,9978	29,8
SUBTOTAL CF	10.052,76	2,0106	34,0
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.526,50	0,3053	9,1
PNEUS	640,50	0,1281	3,8
COMBUSTÍVEL	3.964,00	0,7928	23,7
LUBRICANTE DE MOTOR	44,50	0,0089	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	11,00	0,0022	0,1
LAVAGEM	500,00	0,1000	3,0
SUBTOTAL CV	6.686,50	1,3373	22,6
CUSTO TOTAL NO MÊS	16.739,26	3,3479	113,3

Vendas recuaram 9% no primeiro semestre

O segundo semestre começa sem notícias animadoras em relação à recuperação das vendas de ônibus, que apresentaram um desempenho negativo no primeiro semestre em relação ao mesmo período de 2011

■ WAGNER OLIVEIRA

De acordo com dados da Federação Nacional da Distribuição de Veículos automotores (Fenabrave), foram comercializados 984 chassis de ônibus nos primeiros 15 dias de julho. Em relação à primeira quinzena de junho deste ano, a queda é de 7,69%. Em relação ao mesmo período do ano passado, a redução foi de 27,7%.

Com os números da primeira quinzena de julho, é difícil que o mercado reverta, neste início de segundo semestre, a curva de queda nas vendas, que caíram, no geral, 9% para ônibus no primeiro semestre deste ano em relação ao mesmo período do ano passado.

De acordo com os dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), as vendas de chassis somaram 14.763 unidades no primeiro semestre, comparadas com 16.237 unidades no mesmo período de 2011. A líder Mercedes-Benz comercializou 7.108 veículos, a MAN 3.778, a Agrale 1.742, a Volvo 947, a Iveco 590, a Scania 558 e a Internacional 40.

O presidente da Anfavea, Cleodorvino Belini, disse esperar que a situação se reverta ainda até o final do ano, já que as medidas anunciadas pelo governo deverão, segundo ele, reaquecer a economia brasileira a partir do último trimestre.

“Com a atividade econômica girando num ritmo mais forte até o início do último trimestre, é bem provável que as vendas de caminhões e ônibus retomem o impulso”, afirmou o dirigente. “Todo mundo sabe que, quando a economia fica mais aquecida, é inevitável o crescimento da vendas de veículos pesados.”

A Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus) informou que a produção de carrocerias de ônibus atingiu 16.236 unidades entre janeiro e junho deste ano. Deste total, 1.536 foram destinadas à exportação.

O número não reflete de forma clara a queda na venda de chassis no primeiro semestre deste ano, já que as empresas que fazem encarroçamento de ônibus receberam grande volume de veículos Euro 3 nos primeiros três meses do ano.

Com isso, os pátios das empresas associadas à Fabus ficaram cheios quase até o final do primeiro semestre, enquanto os fabricantes de chassis já sentiam desde o final de fevereiro a queda do mercado em razão da introdução do Euro 5, o que levou muitos operadores a antecipar compras para não arcar com o custo maior da nova tecnologia.

Mas agora as associadas da Fabus já sentem de forma mais efetiva reflexos da diminuição do mercado, inclusive com ajustes na produção em relação à demanda.

Entre as associadas da Fabus, a Marcopolo encarroçou 3.933 ônibus entre janeiro e junho deste ano, sendo 596 deles urbanos e 1.814 rodoviários. Com 4.122 ônibus urbanos, a Induscar atingiu 4.270 unidades no primeiro semestre.

Já a Ciferal, controlada da Marcopolo, produziu 2.515 unidades, todos eles urbanos. A Comil fabricou 1.906 unidades, a Neobus 2.162, a Mascarello 1.126, e a Irizar 324. Em todo o ano passado, a Fabus registrou a produção de 35.531 ônibus no Brasil. ■

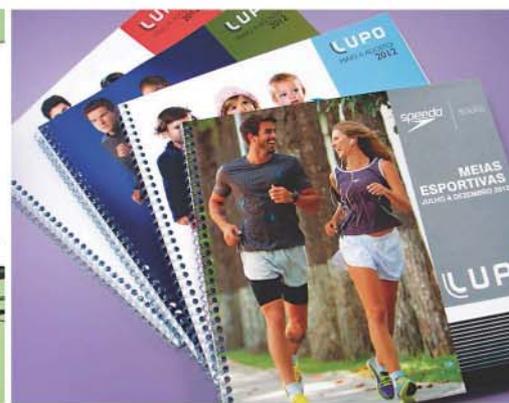
Carrocerias de ônibus

Balanco da produção – jan/jun 2012

Empresa	Total	Exportação
INDUSCAR	4.270	228
MARCOPOLO	3.933	762
CIFERAL	2.515	132
NEOBUS	2.162	128
COMIL	1.906	132
MASCARELLO	1.126	119
IRIZAR	324	128

Fonte: Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus)

Gráfica, sinalização e ponto de venda.
Tudo em um só lugar.



Qualidade que transforma o ponto de venda em showroom.



Soluções em sinalização do tamanho de suas necessidades.



Alta qualidade, da pré-impressão ao acabamento.

Neoband. Soluções completas para ideias de todos os tamanhos.



www.neoband.com.br
vendas@neoband.com.br
(11) 2199 1256



@ Todos os nomes dos produtos Mobil constantes nesta peça são marcas registradas da Exxon Mobil Corporation ou de uma de suas subsidiárias. A Cosan Lubrificantes e Especialidades S.A. é a distribuidora autorizada pela Exxon Mobil Corporation para o desenvolvimento da atividade de distribuição de produtos Mobil no Brasil, sendo sua a responsabilidade pelo exercício local dessa atividade.

SEM A ROUPA
FICA MAIS
INTERESSANTE.



**TROCA
INTELIGENTE**

**A QUALIDADE QUE VOCÊ JÁ CONHECE
NA QUANTIDADE QUE VOCÊ PRECISA.**

O lubrificante Mobil Delvac MX é um produto premium, que prolonga a vida útil dos motores a diesel. E agora, com a **Troca Inteligente**, gera mais economia e sustentabilidade para o seu negócio, pois elimina o descarte de embalagens, melhora o controle de estoque, otimiza sua área de armazenagem e evita contaminação no manuseio. A **Troca Inteligente** é muito prática, segura e está disponível em tanques de 400 e 1.000 litros, com filtro e visor transparente, lacres de segurança, Selo de Qualidade Mobil e manutenção permanente do equipamento, garantindo qualidade total dos lubrificantes. É mais vantagem para o seu negócio e para o meio ambiente. **Procure o distribuidor Mobil da sua região em nosso site.**

