

TECHNI
bus

TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

OTM

www.revistatechnibus.com.br
Ano 18 - Nº 86 - R\$ 15,00



Ducato: novo motor
a preço competitivo



Iveco dá passo
além da escola



LANÇAMENTOS

FABRICANTES SE AJUSTAM AO MERCADO



Caio moderniza
modelo Foz Super



Comil dá praticidade
e conforto ao Svelto Midi



Mascarello avança
com o GranFlex

VW com motor dianteiro
ganha mais força

Fretamento: São Paulo
restringe circulação

Entrevista:
Silvio Tamellini

O **BOM** VAI MUITO BEM,
OBRIGADO.

Cláudio Brasil

1,5
MILHÃO
DE CARTÕES



O CARTÃO DE TRANSPORTE MAIS
MODERNO E EFICIENTE DO PAÍS
CHEGOU À MARCA DE 1,5 MILHÃO.



Consórcio Metropolitano de Transportes

Como equacionar o drama da mobilidade

Bastou o Brasil levantar, sacudir e dar a volta por cima para, no lugar da crise financeira, um novo assunto retornar às manchetes. O tema que ressurgiu é a mobilidade urbana, que, é bom dizer, é tão antigo quanto mal resolvido entre nós.

Um país que tão bem domou a inflação ao criar o Plano Real em 1994 ao estancar o câncer da moeda que corrói o poder de compra e transforma pobres em miseráveis, pode também equacionar o drama da mobilidade. E como? Ora, atacando os problemas mais comezinhos nas suas origens.

Um dos remédios para aliviar a imobilidade pode estar numa boa e eficiente engenharia de trânsito. Nenhum de nós mora no estado ou na Federação. Vivemos no município, a célula-mãe dos problemas e soluções.

Uma boa e competente engenharia de tráfego, aliada à vontade política, pode aumentar a produtividade e reduzir o estresse causado pelo trânsito nas cidades em que moramos. Em geral, no entanto, os problemas persistem e acabam tornando o trânsito um caos crescente e insolúvel.

Alguém poderá dizer que, com a indústria automobilística batendo recordes de venda de carros, não há trânsito que aguente.

Gestor público que imaginar que o setor automotivo vá interromper o ritmo de recordes de vendas de carros – e, como consequência, o aumento da frota e dos congestionamentos urbanos – pode estar redondamente enganado.

DIRETORMarcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br**SECRETÁRIA EXECUTIVA**Márcia Penha da Silva
marciapenha@otmeditora.com.br**FINANCEIRO**Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br**SEMINÁRIOS E CURSOS**Sabrina Baijalardi
sabrina@otmeditora.com.br**MARKETING**Maira de Castro
maira@otmeditora.com.br**REDAÇÃO****Editor**Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br**Colaboradores**Sonia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Márcia Pinna Raspanti

marcia.pinna@otmeditora.com.br

Projeto GráficoArtworks Comunicação
www.artworks.com.br**EXECUTIVOS DE CONTAS**Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alessandra Amadei

alessandra@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana

fontal@otmeditora.com.br

Claudinei Santos

claudinei@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃOTania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva

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

Tiragem

8.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 120,00 (seis edições e quatro Anuários).
Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em
conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à
OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não
são necessariamente as mesmas da OTM Editora.

A edição circula no mês subsequente ao de capa

**Redação, Administração, Publicidade
e Correspondência:**

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 705 Campo Belo

CEP 04604-006 - São Paulo, SP

Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

www.revistatechnibus.com.br

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



www.anatec.org.br

SUMÁRIO**ENTREVISTA: SÍLVIO TAMELINI**Presidente da Fresp avalia as condições impostas pela nova lei municipal de São Paulo que restringe a circulação de ônibus de fretamento **6****ENCONTRO FRESP**Na décima edição do evento, participantes discutirão no Guarujá, litoral de São Paulo questões primordiais para o crescimento das atividades da categoria **10****FRETAMENTO NACIONAL**Serviço de fretamento contínuo no País mantém operações estáveis, enquanto o fretamento eventual aumenta nas grandes cidades **14****LANÇAMENTOS**Os novos Svelto Midi, da Comil, Foz Super, da Caio, e Gran Flex 330, da Mascarello, esquentam o mercado de ônibus urbanos **20****MARCOPOLO**Mesmo com a boa repercussão no mercado da Geração 7 de ônibus rodoviários, a encarroçadora preservou a produção da Geração 6 **24****RODOVIÁRIO**O ônibus PB da Irizar ganha espaço no mercado doméstico com o aumento de vendas e já reproduz o sucesso alcançado na Europa **28****IVECO**Com o lançamento do micro-ônibus CityClass, montado sobre chassi 70C16, a montadora reforça presença no segmento de transporte de passageiros **30****VOLKSWAGEN**Montadora lança dois modelos de chassi para ônibus urbanos, o VW 17.260 EOD e VW 17.260 EOD V-Tronic, com motorização dianteira **34****FIAT**Novo Ducato chega ao mercado com o motor Multilet, que garante economia de 10% no combustível e menores índices de emissões **38****MERCEDES-BENZ**Para o diretor de vendas da fabricante, Gilson Mansur, 2010 terá desempenho positivo no mercado de chassis para ônibus **40****SISTEMA BRT**Volvo do Brasil entregou os primeiros dos 50 chassis B12M, 40 deles articulados, ao sistema Transmilenio, de Bogotá **42****RENAULT**O novo minibus Master da montadora instalada no Paraná recebeu reestilização e tem câmbio de seis marchas e motor com 115 cv de potência **44****NTU**A Transpública, feira realizada junto com o seminário anual da NTU, teve a participação da grande maioria das montadoras e encarroçadoras **46****BILHETAGEM**APB Prodata fornece validadores e tecnologia para o sistema de bilhetagem eletrônica em implementação em Buenos Aires **50**Empresas brasileiras do setor levam soluções inteligentes a países da América Latina **52****INTERNACIONAL**Busworld, que acontecerá em outubro na cidade belga de Krotijk, será palco de importantes lançamentos e outras novidades para o mercado de ônibus **54**Londres, que está renovando sua frota de ônibus urbanos, escolheu novos designs para os double deckers que serão utilizados na cidade **56**Pequeno município filipino inovou e criou o Toti Eco, um minibus ecologicamente correto e de baixo custo **57****FRETAMENTO CONTÍNUO**Vix Logística expande suas operações de fretamento e começa a atuar no estado de Alagoas no transporte de funcionários da Braskem **58****URBANO**A Real Auto Ônibus, do Rio de Janeiro, inaugurou uma linha urbana especial, com veículos mais confortáveis e recursos como wi-fi **62****EMPRESAS**A Util em parceria com a Fundação RioZoo participa de campanha para divulgar mensagem ecológica **64****PNEUS**A Michelin começa a oferecer ao mercado um novo pneu com câmara mais durável, sem elevar o preço **66****COMPONENTES**A Voith Turbo equipou com seu modelo de transmissão automática DIWA.5 os ônibus Mercedes-Benz e Volvo que rodam em Bogotá **68****CHASSIS**O mercado interno de ônibus dá sinais de recuperação, ao contrário do que ocorre com as exportações **70****TECNOLOGIA**A Iveco apresentou o primeiro comercial leve elétrico montado pela empresa em parceria com Itaipu Binacional **72****MOTORES**A Fiat Powertrain Technologies lançou nova tecnologia que melhora o desempenho do motor a gasolina ou flex **82****SEÇÕES**Editorial **3**Panorama **76**Custos Operacionais **80**



www.mercedes-benz.com.br



Mercedes-Benz

Ônibus Mercedes-Benz. Retorno garantido.



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

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

Em busca de um consenso

Sonia Crespo

Desde que a prefeitura de São Paulo anunciou o novo regulamento para o setor de transporte por fretamento na cidade, o incansável presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), Sílvio Tamelini, procura alternativas viáveis para que a categoria possa suportar as novas imposições da lei, a considerável queda no fluxo de passageiros e, ao mesmo tempo, preservar a qualidade característica dos serviços. "Tem sido uma luta", re-

sume o executivo. A Fresp congrega sete sindicatos regionais e tem, hoje, 382 empresas associadas, que administram uma frota de aproximadamente 10 mil ônibus. Só na região metropolitana de São Paulo, essa movimentação se aproxima dos 6 mil ônibus. É um contingente de veículos que movimenta, diariamente, algo em torno de 600 mil passageiros nessa região. Tamanha estrutura de serviços demanda 20 mil empregos diretos e 50 mil indiretos.

Technibus – Como as empresas associadas à Fresp estão enfrentando as imposições de tráfego feitas pela prefeitura municipal de São Paulo na região central da cidade, uma vez que o prefeito Gilberto Kassab anunciou que vai manter as determinações impostas, já que as medições da Secretaria Municipal de Transportes mostram queda gradativa do congestionamento?

Tamelini – Eu acredito que os números apresentados pela secretaria levantam dúvidas, pois só a proibição aos fretados não diminuiria o trânsito na maior cidade da América Latina da maneira como vem sendo apresentada pela prefeitura. Para nós, a medida foi adotada de maneira drástica e intempestiva. Primeiramente, os técnicos não foram felizes com os dez ou doze pontos de transbordo que criaram para alimentar o fluxo com terminais. Isso não representou um sucesso na operação – ao contrário: quem utiliza esses terminais são outros passageiros, na maioria do transporte público. O nosso passageiro, o viajante de ônibus de fretamento, é um cidadão que tem carro, segundo pesquisa recente realizada pelo setor. Ou seja, é um viajante que poderia usar o automóvel como opção.



Sílvio Tamelini, presidente da Fresp

Technibus – Como foi elaborada essa lei?

Tamelini – Essa lei poderia ter saído com uma forma mais abrangente, com mais detalhes, com mais peculiaridades, já que os próprios funcionários da secretaria desconheciam que havia tantos problemas pontuais para serem resolvidos. Então, por exem-

plo: a ideia inicial era exigir uma autorização individual para cada evento. Hoje temos em São Paulo uma média de 80 mil eventos por ano. A cidade de São Paulo é de compras, de grandes eventos: em 2014 teremos a Copa, em 2015 já temos programado um evento internacional do Rotary Clube. A ideia era pedir autorização para cada saída. Mas a secretaria avaliou melhor e decidiu exigir apenas uma autorização anual, permitindo que se faça esses translados eventuais durante o período. A exigência de GPS, para ônibus eventuais, também foi eliminada. A obrigatoriedade do equipamento fica restrita ao fretamento rotineiro, que passe na área de restrição. A proibição de circulação de ônibus de fretamento pela Berrini foi suspensa, porque na região não tem metrô. No entanto, todas as paralisações e mobilizações populares que se geraram com a restrição poderiam ter sido evitadas se houvesse discussão e planejamento.

Technibus – A maneira severa da implantação era necessária?

Tamelini – Acho que a maneira como a norma foi implementada diz mais respeito ao estilo próprio do secretário dos Transportes. Em outras gestões, tivemos problemas semelhantes, que diziam respeito à circulação

de ônibus fretados na região urbana. Na gestão de Marta Suplicy, por exemplo, a secretaria nos chamou e anunciou a intenção de proibir o fluxo de ônibus de fretamento nos corredores 9 de Julho e Santo Amaro. Antes da medida, porém, foram realizadas diversas reuniões com o setor. Na época, apresentamos uma alternativa e todos se acomodaram e se acertaram. Numa das reuniões com o secretário dos Transportes, cheguei a falar que a determinação imposta ao fretamento era a mesma coisa que querer tirar os camelôs da rua Direita e, para conseguir isso, fechar todas as lojas da rua.

Technibus – A prefeitura está preparada para controlar e fiscalizar as exigências impostas?

Tamelini – Ainda não. Primeiro falta definir com clareza os detalhes da legislação relativos aos aspectos operacionais. Depois o treinamento dos fiscais e "marronzinhos" com objetivo de aplicar a lei na sua plenitude, sempre com o propósito de educar para depois punir. Com essas medidas óbvias teremos uma fiscalização mais efetiva. Enfim, a prefeitura não está preparada para fiscalizar o setor neste primeiro momento, pois falta ainda sincronismo entre DTP e DSV.

Technibus – E as empresas do setor, estão aptas para seguir o novo regulamento?

Tamelini – Os profissionais do setor de fretamento estão divididos: os que querem se profissionalizar e se manter na atividade vão fazer de tudo para cumprir com as novas determinações. Durante os próximos quatro anos, os empresários terão de adequar suas frotas. Os ônibus não poderão ter mais de 15 anos de uso. No caso dos micro-ônibus, não mais de dez anos. Isso quer dizer que em dois anos os empresários terão de substituir 50% da frota com idade que ultrapasse esse limite. Na realidade, não será uma tarefa muito complicada, pois a idade média da maioria do ônibus de nosso segmento que opera no

estado de São Paulo gira em torno de oito a dez anos. Na região urbana, essa idade cai ainda mais. O próprio mercado obriga o empresário a renovar, senão ele vai ficando para trás. Hoje tudo é assim. É como a questão da sustentabilidade: se a gente não se adequar, os motores de ônibus de altas emissões estarão fora do mercado.

"Transportar pessoas significa transportar vidas, sonhos, histórias. Hoje transportamos mais de 75 milhões de passageiros por ano, cada um viajando com um motivo. Pensando por esse lado, a grande preocupação que temos é em relação à segurança de nossos usuários"

Technibus – As novas restrições impostas à região metropolitana de São Paulo causaram algum tipo de queda na demanda pelos serviços de fretamento?

Tamelini – Tivemos uma queda aproximada de 10% na demanda de fretamento contínuo. Isso porque em vez de levar 40 passageiros passamos a levar 20, e isso significa custo maior e receita menor. Nas empresas, muitas das linhas nas quais se registrou uma retração de passageiros, trocamos o modelo de ônibus convencional por um micro-ônibus. A medida faz com que o custo seja menor e atenda adequadamente à necessidade dos clientes. Já no segmento de fretamento eventual, por enquanto não foram registradas alterações significativas na demanda.

Technibus – O senhor acredita que a queda na movimentação de passageiros será temporária?

Tamelini – Sim, acredito que ela será temporária. Em qualquer parte do mundo se incentiva o transporte coletivo. Aqui, por hora, se incentiva o transporte individual, com isenção de IPI para a aquisição de carro novo, com linhas de crédito mais amplas, juros menores etc. Hoje com 400 reais por mês, qualquer cidadão brasileiro pode comprar um carro novo – e o brasileiro gosta de carro. Porém, ao adquirir o veículo, ele não avalia as ações periféricas que terá de enfrentar: não há onde estacionar, o custo da apólice de seguro é alto, o sujeito está permanentemente sujeito a assaltos em semáforos, sem contar a demora no trânsito, até chegar ao seu destino. Tudo isso tem um custo. Enquanto que o fretamento o leva da origem ao destino com tranquilidade e conforto. Nunca tivemos conhecimento de um assalto dentro de um ônibus de fretamento. Além disso, existem as vantagens que sempre destacamos no nosso serviço, como o reduzido absenteísmo no trabalho. Na planta da Volkswagen de Resende, no Rio de Janeiro, por exemplo, cerca de 94% dos funcionários têm carro mas não trocam o transporte de fretamento. Para a fábrica, o custo é muito mais barato, também.

Technibus – Com a nova regulamentação o fluxo de clandestinos aumentou?

Tamelini – O secretário dos Transportes disse que 40% dos ônibus que circulavam em São Paulo eram clandestinos. Só que nas cinco primeiras semanas da nova regulamentação, quando a secretaria fiscalizou 976 veículos, apreendeu apenas 41. Clandestinos para mim são as empresas que não possuem registro no órgãos reguladores, que sonegam impostos, que não registram funcionários. Aqui nos nossos sindicatos só temos como associados empresas regularizadas que valorizam seu

negócio e que têm decência administrativa, comprometimento com o governo e com a responsabilidade social.

Technibus – Como está a perspectiva de expansão do setor para este ano?

Tamelini – Não temos avaliação sobre isso ainda. Falar de reajuste nos preços dos contratos é algo totalmente inviável no momento. As empresas que têm contrato com o fretamento e seu funcionário não pode usar mais aquele transporte por conta da zona de restrição, vai ser obrigada a ter um custo maior, ou seja, fornecer o vale-transporte ao funcionário. Logo, se o custo de transporte da empresa aumentar, nosso poder de negociação fica comprometido. Já o transporte eventual não caiu: ao contrário, as empresas continuam realizando atividades permanentemente, apesar de ter havido uma inibição no primeiro momento, por conta da dúvida – se poderia transitar ou não por determinadas regiões. Mas isso durou apenas alguns dias.

Technibus – A secretaria de Transportes abriu algum precedente em alguns casos especiais?

Tamelini – No caso da volta dos ônibus fretados à avenida Berrini não chegou a ser um caso especial. O que aconteceu é que os próprios moradores da região não aceitaram a movimentação de ônibus na porta de suas casas, nas ruas paralelas à avenida. Isso provocou manifestações que fizeram a prefeitura voltar atrás na determinação do local. Mas ela se dispôs a abrir concessões em algumas ocorrências importantes. Uma delas foi o transporte de 400 funcionários do Hospital Albert Einstein, na região do Morumbi, os quais residem ou se deslocam diariamente para a avenida Paulista, área de restrição imposta. São enfermeiros, médicos, que têm dois empregos e saem do turno de um hospital e vão para ou-

tro, geralmente no corredor da Paulista.

Technibus – A longo prazo, a nova regulamentação trará benefícios à população?

Tamelini – A prefeitura diz que as medidas de restrição a caminhões deram muito certo. Mas de acordo com o divulgado pela imprensa, para cada caminhão que deixou de entrar na zona de restrição existem quatro ou cinco veículos pequenos (VUC) no lugar. Não houve uma mobilidade por parte das transportadoras. Além disso, a carga não reclama. Se o transportador a deixar na porta do supermercado à meia-noite, ela ficará lá, quietinha, não vai fazer manifestação, nem reclamar e interditar avenidas. Já o passageiro é diferente. Eu sei que a adequação às determinações vem exigindo uma luta diária, desde o dia 27 de julho, quando a medida entrou em operação, com muitas discussões e a mobilização da Câmara de Vereadores. Entre ganhos e perdas, está dando para aprender algumas coisas.

Technibus – O interior do estado também sofreu os efeitos da regulamentação na capital?

Tamelini – Posso adiantar que houve perda das empresas das regiões metropolitanas de Campinas e de Santos, por exemplo, que mantêm muitos fretados – transporte de executivos dessas regiões para São Paulo, como consequência das medidas determinadas pela administração da capital paulista. Só não saberíamos estabelecer de quanto foi essa perda.

Technibus – Entre os serviços de fretamento (contínuo, religioso, de empresas, de negócios, turístico) qual tem crescido mais nos últimos tempos?

Tamelini – O turístico de eventos e de negócios vem alcançando um resultado bastante significativo nos últimos anos. No Brasil, o turismo rodoviário vem caído muito, devido à concorrência aérea. As vi-

agens longas acabaram. Com dez prestações de R\$ 57 é possível ir para Porto Seguro, de avião, para passar uma semana. Existem algumas empresas que ainda realizam passeios rodoviários para a terceira idade, mas muito poucos, acredito. Já os serviços de transporte de religiosos, por exemplo, são realizados na grande maioria por empresas pequenas. Eles se agrupam e conseguem fazer preços imbatíveis, com os quais as grandes não podem competir. E o brasileiro é assim: paga cinco reais na lata de cerveja em Aparecida, mas não agrega este mesmo valor na contratação de uma empresa regular que ofereça mais conforto e segurança. Oferecemos a vantagem de ônibus novos, e a garantia de repor o ônibus caso haja algum imprevisto na estrada, mas o passageiro opta pelo transporte mais em conta. É uma tendência do brasileiro. Por exemplo: em outubro teremos a Fórmula 1 aqui em São Paulo. O traslado aeroporto-hotel tem seu custo independente da ida ao autódromo, mas muitos passageiros querem que o ônibus fique à sua disposição, que dê uma passadinha no hotel, para buscar ou levar a bagagem. Aí o preço muda, e eles não querem mais o serviço.

Technibus – Do faturamento das empresas, que percentual se destina ao pagamento de impostos e folha de pagamento?

Tamelini – Só a folha de pagamento representa 32% do nosso faturamento. Já os encargos somam algo em torno de 18%.

Technibus – O serviço de fretamento na Grande São Paulo tem algum tipo de benefício concedido pela prefeitura?

Tamelini – A prefeitura não, mas o Estado concede isenção de IPVA, e ICMS somente para a região metropolitana no fretamento contínuo que contenha contrato com as empresas. Os ônibus adquiridos para o serviço de fretamento eventual não têm nenhum benefício ou isenção.

ÔNIBUS VOLVO

SOLUÇÕES INTELIGENTES PARA O TRANSPORTE
RODOVIÁRIO E URBANO



VOLVO
B7R



VOLVO
B9SALF
BI-ARTICULADO

ECONOMIA, CONFORTO E SEGURANÇA PARA SUA EMPRESA E SEUS PASSAGEIROS.

A Volvo é referência mundial em veículos urbanos e rodoviários. A sua linha de chassis proporciona a motoristas e usuários todo o conforto, segurança e qualidade no transporte. Com os novos Volvo B7R rodoviário e Volvo B9Salf urbano, articulado e Bi-articulado a sua empresa terá a melhor tecnologia embarcada, resultando em menores custos operacionais e de consumo de combustível, com maiores disponibilidade, rentabilidade e respeito ao meio ambiente e à sociedade.

Para maiores informações sobre a Volvo entre em contato com sua concessionária mais próxima ou ligue para: 0800-411050.



VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS

www.volvo.com.br



Em boa hora

Encontro anual das empresas de fretamento acontece mais uma vez no Guarujá, litoral de São Paulo, e terá como questão primordial o novo regulamento para fretamento em vigor na capital paulista

Sônia Crespo



O encontro anual da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp) é, ano após ano, considerado um grande sucesso, segundo o presidente da entidade, Sílvio Tamelini.

Isso porque a condução dos encontros tem sido muito bem sucedida, diz. O 10º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo acontece entre 25 e 27 de setembro. Até 2007, o evento contava apenas com dois patrocinado-

res e a partir de 2008 o patrocínio foi aberto a outras empresas ligadas ao setor. O evento do ano passado ocorreu no Hotel Jequitimar, no Guarujá (SP), e foi considerado pelos participantes como um dos melhores já realizados até hoje.

"Por isso mesmo optamos por repetir a dose no nosso décimo encontro. Procuramos preservar a tradição de realizar o evento dentro do estado de São Paulo. Temos hoje uma dificuldade considerável em conseguir hotel para 500, 600 pessoas, uma vez que os participantes vêm acompanhados da família. Quando encontramos hotel com alojamentos adequados, não encontramos a plateia satisfatória. Já o hotel Jequitimar não só ofereceu essa condição, com conforto e lazer, como dispôs uma arena que permite aos patrocinadores expor seus ônibus. É um hotel cinco estrelas e muito conceituado. Então conseguimos juntar o útil ao agradável: o hotel é muito bom, nos concede uma praia tranquila, com boa privacidade, e alcançou um índice de satisfação muito grande de todos os que participaram do encontro de 2008. Os patrocinadores também gostaram muito do local", comenta Tamelini.

A organização da Fresp conta que já se pensou em realizar o encontro na Bahia, mas acabou desistindo da ideia devido às dificuldades de transportar os chassis de ônibus que são apresentados na exposição do evento. "Aqui no estado de São Paulo, e em especial no Guarujá, que fica apenas a uma hora da capital, é bem mais fácil", argumenta o presidente da entidade.

Este ano o encontro dos associados da Fresp procurará, mais uma vez, consolidar a união da categoria. "Como hoje contamos com a participação de empresários de outros estados, para nós o encontro representa uma troca de conhecimento, de informações. No ano passado, o encontro foi fortalecido pela conquista da baixa do PIS/Cofins. Para este ano, a tônica principal dos debates deverá focar os efeitos das novas restrições para o fretamento na cidade de São Paulo. Será, certamente, a conversa da vez", afirma Tamelini.

No primeiro dia do evento, sexta-feira, se-

rão realizadas a abertura oficial e duas palestras: "Panorama Econômico e sua Influência no Setor de Transporte", proferida pelo economista Raul Velloso, e "Navegar é Preciso...Em Prosa, Verso e Riso", que será apresentada pelo ator Tony Correia. Sílvio Tamelini destaca que o foco na questão econômica nacional e sua influência nas atividades do setor será o tema da palestra do economista Raul Velloso. "Ele nos abrirá um panorama da situação atual", resume. O presidente da Fresp destaca também a palestra motivacional de Tony Correia. "A apresentação será muito curiosa. A mensagem principal enfatiza a necessidade de ter um propósito na vida, para que se consigam os resultados almejados. É uma palestra pertinente para nosso ramo de atividade, que não pode perder o foco nos propósitos e que tem de tentar, continuamente, descobrir novos nichos de mercado", resume.

Para o sábado, segundo dia do encontro, os organizadores convidaram como palestrante Lincoln Paiva, especialista em desenvolvimento sustentável e idealizador do movimento "melhorar de mobilidade sustentável", que apresentará a palestra "Por uma Mobilidade Mais Humana e Sustentável". Ele destacará a questão do meio ambiente e a disponibilidade de recursos de transporte perante a necessidade de mobilidade do cidadão brasileiro. A seguir, o presidente da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), Airton Brasiliense, proferirá a palestra "O Fretamento nas Políticas Públicas de Transporte". "É um profundo conhecedor do assunto. Nos dará algumas dicas e in-



formações sobre o tema", observa Tamelini. Ainda na manhã de sábado, haverá a palestra sobre "Possibilidades para o Turismo Rodoviário", coordenada pelo Gerente de Transporte Fretado de Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Luiz Alberto Gomes Grande, com a participação especial de Ricardo Martini Moesch, Coordenador Geral de Serviços Turísticos do Ministério do Turismo. "Luiz Gomes Grande falará sobre a proposta de criação de

um roteiro específico que reativará o turismo rodoviário", diz Tamelini. O sábado terá a tarde livre para descanso e lazer. À noite, o evento contará com a festa de confraternização, com o tradicional jantar dançante.

Para o domingo foram reservadas as palestras "Combate ao Transporte Clandestino - Ações de Sucesso", conduzida por representantes dos sindicatos das empresas de fretamento do Paraná (Sinfretiba) e do Rio Grande do Sul (Sinfreturs). Sílvio Tamelini explica que ambas as capitais obtiveram sucesso em suas ações para eliminar os clandestinos e mostrarão as medidas que foram adotadas para isso. Também foi reservada para o dia de domingo a apresentação da palestra "Empreendedor: o Construtor de Sonhos", que será conduzida pelo professor Heinz Artur, administrador e empresário pós-graduado em Qualidade e Produtividade e em Dinâmica de Grupos. "É uma pessoa que nos foi muito bem recomendada e fará uma apresentação surpresa".

Maiores

Conforto
Segurança
Imagem
Tecnologia

Conheça os modelos
mais premiados do
mundo.



IRIZAR CENTURY





IRIZAR PB



Na cidade de São Paulo 80 mil eventos de negócios por ano movimentam a atividade de fretamento

Barrados na área urbana

Passageiros e empresários do setor de fretamento contínuo que faziam o percurso entre as cidades da Grande São Paulo e as áreas centrais da capital, assim como alguns municípios vizinhos, sofrem com as imposições do novo regulamento municipal em vigor

Sônia Crespo e Márcia Pinna Raspanti

Ainda que seja uma modalidade de transporte ambientalmente correta e financeiramente viável tanto para o patrão quanto para o empregado, o fretamento contínuo do maior estado do Brasil sofre com o impacto causado pela nova regulamentação criada para o setor pela secretaria municipal dos Transportes da cidade

de São Paulo. Desde que as novas medidas entraram em vigor, em abril deste ano, o transporte de milhares de passageiros que se deslocam de cidades vizinhas para São Paulo está comprometido. Esses passageiros têm, agora, uma despesa maior, um desconforto acentuado pela imposição de desembarcarem longe do ponto de des-

tino e a preocupação permanente de serem penalizados por possíveis atrasos na chegada ao destino. Da mesma forma, a grande maioria dos passageiros que se deslocam dentro da própria região metropolitana através do fretamento, também está vendo a qualidade de sua mobilidade comprometida, uma vez que todos terão

de complementar seus percursos fazendo uso do já saturado sistema de transporte público, seja por ônibus, trem ou metrô.

De acordo com o presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), Sílvio Tamelini, pesquisas realizadas pela entidade mostram claramente que a grande maioria dos passageiros que utilizam o serviço de fretamento neste percurso entre capital e cidades vizinhas tem o automóvel particular como opção. "Então esse passageiro certamente não irá para o transporte público. Ele tem um poder aquisitivo maior, que lhe permite pagar uma tarifa maior", explica. "Mas nossa maior preocupação, no momento, é a adoção de um projeto de lei, aprovado a toque de caixa, em 14 dias. Antes mesmo disso, a secretaria regulou todos os processos de transporte de fretamento por meio de portarias. Nós vínhamos pedindo, desde outras gestões, que se instituisse uma lei própria para o fretamento, mas esperávamos que isso fosse definido com uma participação mais ativa de técnicos, de quem usa o serviço, de quem presta o serviço e investe nesse segmento há mais de 50 anos", defende. Cerca de 80% dos clientes de fretamento das empresas que são associadas à Fresp trabalham para empresas, para o governo, órgãos públicos e eventos, entre outras atividades. Tamelini enfatiza que os associados são empresas regulares, que estão cadastradas e autorizadas pelo Departamento de Transportes Públicos (DTP), pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). "Somos um segmento regular, de transporte coletivo de passageiros. Acreditamos que essa lei poderia ter sido aprovada de uma forma mais abrangente, com mais detalhes e peculiaridades. Os próprios funcionários da secretaria desconheciam que tínhamos tantos probleminhas pontuais para serem administrados", analisa.

Para o dirigente, só agora, depois de mais de quatro meses de reuniões, a secretaria entendeu melhor a abrangência das operações realizadas pelo transporte eventual e contínuo. "Até junho passado, por exemplo, para cada evento de transporte eventual, o empresário deveria solicitar uma autorização específica, para realizar o serviço. Veja só: temos mais de 80 mil eventos de negócios por ano na cidade de São Paulo. Mas felizmente o órgão alterou a obrigatoriedade para esses casos, concedendo o cadastramento da empresa de fretamento durante um ano", destaca.

LEI NECESSÁRIA – Tamelini acredita que, a bem da verdade, a nova lei municipal para o setor era necessária. No entanto, ainda precisa de alguns acertos. "Sugerimos à secretaria a criação de uma ouvidoria, para que possam ser registradas denúncias sobre clandestinos, irregularidade que o próprio secretário quer combater. Não acredito que os 700 fiscais que a secretaria tem disponíveis vão ficar diuturnamente controlando o fluxo de fretamento. Com as denúncias, ficará mais fácil estabelecer uma disciplina no setor", defende.

"Nosso secretário é um constitucionalista e conhece profundamente os direitos e os deveres dos cidadãos e da sociedade. No entanto, para nós, existe inconstitucionalidade nesse projeto. Imagine você que ele criou uma abertura para modificar a lei posteriormente, através de portaria. Isso é uma incumbência do prefeito, e não dele", comenta. Tamelini destaca alguns itens que criam obrigações para o segmento. "A obrigatoriedade do GPS, por exemplo: como um órgão público pode rastrear meu serviço se eu não sou concessionário público, não recebo subsídios desse órgão? Eu não ganho auxílio como o transporte público", compara.

Com exceção do serviço de fretamento que atende a capital, as demais regiões

do estado vêm mantendo um fluxo equilibrado de passageiros. Algumas regiões, em particular, sofrem mais com a invasão de clandestinos, como Ribeirão Preto e Sorocaba, por exemplo. "Se bem que no interior do estado é mais fácil detectar o movimento de serviços irregulares. Já aqui em São Paulo, que é um mundo à parte, não se tem noção de quem é ou quem não é regular. O ônibus irregular é aquele que não faz seguro e nem as vistorias necessárias, tem problemas de pneus e de manutenção. O que falta mesmo, nesses casos, é a fiscalização intensiva: uma composição entre o órgão concedente e a polícia. Hoje temos muitas vans circulando no mercado que são clonadas, por exemplo. O próprio comandante da polícia militar de São Paulo disse recentemente que existem ônibus em circulação com placa de automóvel. A Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) é um órgão que deixa muito a desejar, em termos de fiscalização. Como não possui autonomia para contratar funcionários, a entidade tem hoje algo em torno de 44 fiscais todos emprestados do Metrô, da Dersa, do DER, e da Sabesp, entre outros órgãos. Se a entidade já tem um quadro reduzido de fiscais e não pode pagar hora extra, como vai deslocar um profissional daqui até Presidente Prudente ou até São José do Rio Preto? Essa é uma realidade sobre a qual já falamos diversas vezes. Não há alternativas a curto prazo e a fiscalização nas estradas fica comprometida. Além disso, existe o "lado negro" da questão: o "propinoduto", ou a chamada propinagem. Muitos clandestinos trafegam tranquilamente pelas estradas, sem serem autuados. Por que será?", questiona Tamelini.

FRETAMENTO EVENTUAL – O turismo rodoviário é um dos nichos de mercado que as empresas de fretamento tradicionalmente exploram. Atualmente, o mercado está estagnado. No ano passado, a Agência Nacional de Transportes Terres-