

TECHNI

bus

TRANSPORTE COLETIVO  
E TRÂNSITO

Nº 53 - ANO 11

R\$ 8,00

OTM  
EDITORA LTDA.



# ÔNIBUS INÉDITOS RODAM EM CORREDOR PAULISTA

MARCOPOLO, BUSSCAR, COMIL, INDUSCAR/CAIO, IRIZAR:  
um balanço de 2001, planos para 2002

# O cliente sempre tem razão

É com muito orgulho que apresentamos a mais nova conquista de nossa empresa.



Pela busca constante de novas tecnologias para aplicar em seus produtos e assim oferecer os melhores serviços aos Clientes, a Bandag do Brasil Ltda. conquistou um dos mais cobiçados prêmios, que entrará para a história da empresa: o IV Prêmio NTC Fornecedores do Transporte, na categoria de "melhor recuperadora de pneus." É mais uma vez o mercado de transportes brasileiro reconhecendo a alta qualidade do nosso trabalho. Além de ser especializada em recapagem a frio de pneus, a Bandag disponibiliza uma diversidade de serviços com a mais alta qualidade, sempre transmitindo confiança aos seus Clientes em tudo que faz.

A Bandag agradece aos seus Clientes e Concessionários que se empenharam em mais esta conquista inédita. É um prêmio que pertence a todos nós!



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

## Estamos perto do “trans-apagão”



transporte de passageiros pelo chamado modal rodoviário representou no ano 2000 mais de 97% do total. Ou seja, o Brasil, apesar dos problemas decorrentes do transporte rodoviário, permanece maciçamente dependente do ônibus e do automóvel.

Trens, metrô, barcos e aviões, mesmo com o entupimento das ruas e estradas, continuam inexpressivos. Movimentam os 3% restantes dos brasileiros.

Nos deslocamentos urbanos e interurbanos, o trem pouco avança, da mesma forma que o sistema metroviário é escasso. Pouco mais de 1% dos passageiros-quilômetro transportados no País utilizam os trilhos.

O sistema aquaviário nem é contabilizado nas estatísticas, enquanto o aéreo é significativo. Mais de 2% dos passageiros-quilômetro transportados ocorrem por ar.

Um bom indicador de desenvolvimento é o meio de transporte de um país. Nas cidades que contam com sistemas metroviários extensos, as pessoas perdem menos tempo no trânsito, os custos de deslocamentos caem. Nunca é bom esquecer que a produtividade das pessoas no trabalho aumenta e seu tempo para lazer também é maior.

O Brasil vai mal no transporte de massa. As redes de metrô crescem a passos de tartaruga enquanto o ritmo de expansão da frota de automóveis acelera rapidamente. As mais de dez fábricas de carros que se instalaram no País precisam vender veículos.

O fato é um só: o Brasil anda muito devagar no transporte de pessoas. Dias desses, teremos outro apagão, aquilo que os técnicos em mobilidade chamam de “trans-apagão”.

O avanço do transporte de passageiros pela via rodoviária – que passou de 86,2% do total em 1996 para 97,1% em 2000 – simultaneamente à queda dos outros meios é um indicador de que estamos à beira do caos.

PENSAR NA FRENTE É CRIAR O FUTURO.



1972

2001





A Marcopolo é uma empresa que sempre esteve à frente do seu tempo. Desde o início de sua história, quando produzir ônibus exigia, além de tempo, muito esforço e mão-de-obra. A empresa soube se adequar e oferecer soluções para o transporte de passageiros nos modernos centros urbanos. Hoje, a Marcopolo é conhecida e respeitada no mundo inteiro, levando a tecnologia, a qualidade e a segurança de seus ônibus para mais de 80 países. E isso é apenas o começo.

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



# Novos Rodoviários Busscar El Buss



Design



Tecnologia



Conforto



Versátil, o El Buss pode ser adaptado às mais diversas opções de uso, apresentando custo/benefício ideal em veículos rodoviários da sua categoria. Seguindo as tendências da indústria mundial, este é um lançamento em sintonia com o nosso tempo.

 **BUSSCAR**  
A MARCA DO ÔNIBUS  
WWW.BUSSCAR.COM.BR

**DIRETOR**  
Marcelo Ricardo Fontana  
marcelofontana@otmeditora.com.br

**REDAÇÃO**

**Editor**  
Eduardo A. Chau Ribeiro  
albertoribeiro@otmeditora.com.br

**Redator Principal**  
Gilberto Penha de Araujo  
gilberto@otmeditora.com.br

**Diretor de Arte**  
Alexandre Henrique Batista  
alexandre@otmeditora.com.br

**DEPARTAMENTO COMERCIAL**

**Carlos A. Criscuolo**  
carlos@otmeditora.com.br

**Vito Cardaci Neto**  
vito@otmeditora.com.br

**Maria Rita Fleury Zani**  
rita@otmeditora.com.br

**Representante Paraná e Santa Catarina**  
Gilberto A. Paulin  
Tel.: (41) 222-1766

**Tiragem**  
10.000 exemplares

**Assinatura**  
Anual: R\$ 50,00 (cinco edições mais um Anuário) à vista. Pedidos com cheque ou cartão de crédito Visa a favor de OTM Editora Ltda. Exemplar avulso: R\$ 8,00. Em estoque apenas as últimas edições.

**Periodicidade**  
Circula no mês subsequente ao de capa

**As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Technibus**



Rua Capitão Mor Gonzalo Monteiro, 31  
Barra Funda - CEP 01140-146 - São Paulo, SP

Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.500 - 7º andar,  
cj.702 - Campo Belo - CEP 04604-006  
São Paulo, SP

Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

## SÃO PAULO

O novo sistema de transporte coletivo por ônibus da capital paulista terá linhas troncais e alimentadoras, além de inovações como transporte escolar gratuito

## COMETA

Ícone do transporte rodoviário de passageiros, a operadora, após a mudança societária, pode seguir novo rumo em 2002, como a transferência de seu controle acionário

## RIO DE JANEIRO

Empresários amargam a perda de um milhão de passageiros para o transporte alternativo, mas resistem à tentativa da prefeitura de reduzir a frota por decreto

## MINIBUS

Em 2002, o mercado de minibus será aquecido com produtos novos e recém-lançados pelas montadoras, ávidas por uma fatia desse mercado em expansão

## VOLARE

Desvinculada da marca Marcopolo, a segunda geração do minibus Volare, em cinco versões, passa a ser comercializada por uma unidade de negócios independente

## DAIMLERCHRYSLER

O presidente da empresa faz um balanço do desempenho, anuncia investimentos e manifesta confiança na melhoria do quadro econômico do País

## MARCOPOLO

Encarçadora obtém faturamento recorde de R\$ 1 bilhão em 2001 e dá novos passos na sua estratégia de internacionalização

## BUSSCAR

Após registrar aumento de 25% na receita, para R\$ 520 milhões, em 2001, a companhia espera crescer entre 10% e 15% no próximo exercício

## COMIL

Com 15% de participação no rodoviário e 11% no urbano, a Comil encarçou entre janeiro e outubro 1.568 chassis e busca se expandir no mercado externo

## IRIZAR

O grupo espanhol Irizar, instalado em Botucatu (SP), deve fechar 2001 com 350 carrocerias montadas e tem como meta chegar a 500 unidades no próximo ano

## INDUSCAR/CAIO

No primeiro ano de atividade, a empresa atingiu a marca de 2.700 carrocerias fabricadas, ficando com saldo de 800 unidades na carteira de encomendas

## MAIORES DO TRANSPORTE

As empresas Gontijo (rodoviário de passageiros), Vitória (metropolitano) e Transvip (freteamento) foram laureadas como As Melhores do Transporte de 2001

## CONCURSO PINTURA DE FROTAS

Venceram as empresas Rápido Macaense (rodoviário de passageiros), Metra Class (metropolitano de passageiros) e Trans Cordeiro (rodoviário de cargas)

## INTERMUNICIPAL

O corredor paulista Jabaquara-São Mateus do sistema intermunicipal da EMTU, na Grande São Paulo, serve de laboratório para testar ônibus inovadores

## NTU

Neste ano, o mercado de transporte urbano encolheu 30%, sem perspectiva de recuperação, mas a tendência é de estabilização da queda, segundo Otávio Cunha, presidente da NTU

## NEGÓCIOS

A Dataprom, que desenvolve equipamentos e sistemas automatizados para transporte e tráfego, costura alianças, de olho no mercado de bilhetagem eletrônica

## ARTIGO

Superintendente da Abrati conclama as autoridades a buscar soluções duradouras para proporcionar estabilidade e segurança aos investimentos em transportes

## LEGISLAÇÃO

O ex-ministro Eliseu Resende, dos Transportes, justifica a criação de uma fonte de recursos vinculados para ser aplicados no setor dos transportes

9

12

14

16

18

21

24

26

28

30

31

32

36

38

42

43

46

48

## SEÇÕES

Editorial 3

Mercado 20

Panorama 50



As férias começam  
ao entrar no Campione.



Campione 3.65



(54) 520.8700 [www.comilonibus.com.br](http://www.comilonibus.com.br)



Poltronas Reclináveis



Mesa de jogos



Frigobar



# Novo sistema terá tarifa diferenciada

O sistema de transporte por ônibus da capital paulista vai passar por remodelação que introduzirá linhas locais e estruturais, o bilhete temporal e serviços complementares por perueiros



A cidade de São Paulo escolheu novo modelo para seu sistema de transporte coletivo por ônibus, que entrará em operação no primeiro semestre de 2002. Conforme projeto aprovado pela Câmara Municipal em novembro passado, no novo sistema de transporte a cidade será dividida em dois tipos de linhas: as locais, limitadas aos bairros, e as estruturais, que ligarão os bairros e as regiões centrais. No modelo atual, cerca de 80% das linhas de ônibus se dirigem ao centro. Prevê-se que o índice será reduzido para 30%. Além disso, foi estabelecido um teto máximo de 6 mil perueiros e ônibus autônomos que poderão circular na cidade e prestarão serviços complementares.

O objetivo do projeto que criou o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, como é denominado o novo sistema, é oferecer um serviço mais eficiente e de qualidade aos usuários de ônibus em São Paulo, com a redistribuição das linhas para racionalizar o uso da frota e aumentar a velocidade das viagens.

As linhas locais remodeladas cobrem apenas uma região ou bairro e as estruturais passam por várias regiões. A idéia é de as redes locais alimentarem de passageiros os corredores estruturais, onde vão circular os ônibus maiores, incluindo articulados e biarticulados, no sentido da região central. Quem está acostumado a sair dos bairros em direção das áreas centrais usando apenas uma condução terá de

se adaptar às baldeações, mas a prefeitura prevê que, com a nova distribuição de ônibus e lotações, ninguém andarás mais de 300 metros para chegar a um ponto de ônibus.

## BILHETE TEMPORAL

Haverá três tarifas: local, estrutural (com direto a baldeação para linha local), e temporal (válida para duas horas, com número indeterminado de baldeações). Será cobrado R\$ 1 nos ônibus, microônibus e peruas que vão circular entre os bairros, tarifa que deverá ser adotada por mais da metade dos veículos de transporte coletivo, cobrindo quase 70% das linhas da cidade. Nas linhas estruturais será mantida a tarifa atual de R\$ 1,40. Todos ônibus passarão a ter catracas eletrônicas para validar os tíquetes das tarifas temporais. O bilhete temporal ainda não tem preço definido.

A Prefeitura está negociando com o Estado o valor da passagem de integração com a Companhia do Metropolitano (Metrô) e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) para facilitar o deslocamento dos usuários na cidade.

A futura rede terá 150 linhas estruturais, 450 linhas locais e 50 linhas restritas ao centro, com previsão de transportar 10,5 milhões de passageiros por dia. Os investimentos em infra-estrutura, no valor projetado de R\$ 240 milhões, incluirão 20 terminais, 230 estações de transferência e 1.000 pontos de parada.

As empresas que vencerem a licitação, anunciada para janeiro de

2002, terão contrato de 15 a 25 anos para as linhas estruturais e até sete anos, prorrogáveis por outros três anos, para as locais. As permissionárias ficarão comprometidas a executar obras, como a construção de corredores de ônibus, terminais e garagens. Na licitação, as linhas estruturais serão divididas em oito lotes, e as locais, em 18 lotes. Cada um dos oito lotes de linhas estruturais terá entre 905 e 1.750 veículos, no total de 9.998. Isso significa que as empresas menores terão de participar de consórcios para disputar os lotes colocados em licitação. A seleção dos novos operadores deverá ser concluída antes do final do primeiro semestre. Os contratos com as empresas de ônibus, que vencem entre janeiro e

## FUTURA REDE

Cidade dividida em 12 regiões



abril de 2002 (80% dos contratos atuais), serão prorrogados em caráter emergencial por 180 dias.

As empresas selecionadas terão que tirar de circulação em 45 dias todos os veículos fabricados até 1991. Em 90 dias, a idade média da frota da paulistana não poderá exceder seis anos. Dos 10.300 ônibus da frota atual cerca de 1.000 são novos, incorporados desde maio de 2001.

No sistema atual, cerca de 7% das receitas das operadoras estão relacionadas à quantidade de passageiros transportados e 93% aos custos operacionais. Com os novos contratos, a Prefeitura estima que os índices serão alterados para 25% e 75%, respectivamente, para estimular as empresas a buscarem mais passageiros.

No novo modelo, os serviços prestados pelo atual órgão gestor, a SPTrans, serão descentralizados com a criação de dois organismos auxiliares: um para fiscalizar os contratos e controlar normas e o outro para a gestão financeira das receitas e empresas.

Além das novas regras para o

transporte coletivo, a Prefeitura tomou duas medidas importantes e de grande alcance. Uma delas foi a regulamentação da operação das 6 mil lotações, com permissão para operar durante sete anos. Outra decisão foi o lançamento do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito para levar diariamente 100 mil crianças de suas casas até os estabelecimentos de ensino (*ver boxe*).

Pela sua grandiosidade, a capital paulista teve proporcionalmente muitos problemas com o chamado transporte clandestino.

Conforme atribuição conferida pela Portaria nº 158/01 da Prefeitura, a SPTrans regulamentou a operação das lotações, definindo regras para os perueiros. Para dis-



**As 6.000 lotações legalizadas vão operar nas linhas locais e terão de obedecer a regras estabelecidas pela SPTrans**

ciplinar a prestação de serviços nas linhas, foi estabelecida uma série de condutas consideradas infracionais e que importam em penalidades. Estas variam conforme a gravidade das infrações, podendo ser apenas simples advertência, retenção do veículo por 24 ou 48 horas e até cancelamento de permissão para operar.

Por exemplo: trajar-se inadequadamente, fumar durante a prestação do serviço ou permitir que os passageiros o façam e permanecer em ponto de parada por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros implicam advertência.

Está sujeito à penalidade de retenção do veículo por 24 horas aquele que efetuar manutenção no veículo ou abastecê-lo com passageiro a bordo, transitar com veículo em más condições de limpeza e higiene, e dificultar a fiscalização pela SPTrans. A falta de equipamentos de segurança, transportar passageiros em pé ou com a porta aberta e deixar de atender usuários com direito a gratuidade são punidos com retenção por 48 horas.

Já o transporte em linha de operação para a qual não esteja autorizada, cobrar tarifa diferente da regulamentada e evadir-se com o veículo da ação da fiscalização significam cancelamento de autorização para atuar no sistema.

## São Paulo terá transporte escolar gratuito

**O Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito, de São Paulo, foi lançado para selecionar 1.300 veículos, que movimentarão diariamente 100 mil crianças, de suas casas até os estabelecimentos de ensino da rede municipal. Para o transporte escolar gratuito, que começa a funcionar a partir de fevereiro de 2002, não serão aceitas Kombis nem veículos com mais de 10 anos de uso. As crianças beneficiadas abrangem a faixa etária de 4 a 14 anos.**

**Cerca de 135 mil alunos foram inscritos para participar do programa, para o qual estão previstos R\$ 72 milhões no orçamento municipal e fazem apêto da verba destinada à educação. Os 7.500 transportadores escolares que já atuam no setor têm pré-requisitos para se candidatarem à seleção. A licitação já foi publicada no Diário Oficial do Município e, após a apresentação e avaliação das propostas, será divulgada a lista dos transportadores classificados.**

**Para participar da concorrência, o motorista precisa adequar seus veículos**

**às exigências e segurança e documentação do edital: ter cadastro na secretaria, o CRM – Certificado de Registro Municipal, que dá direito a fazer transporte escolar, curso no Detran, não ter antecedentes criminais, apresentar carteira de habilitação profissional e documentação pessoal. Afora isso, devem ofertar o menor preço para executar o transporte de estudantes.**

**O pagamento dos motoristas selecionados ocorrerá de três maneiras. A primeira será a remuneração do veículo, que levará em conta a depreciação e a manutenção. A segunda, o custo variável: o motorista recebe um percentual de acordo com a quilometragem percorrida. A terceira: a remuneração do condutor e do monitor, de R\$ 1.500. O motorista terá de contratar o monitor.**

**O custo total mensal será resultante da soma de fatores como categoria e ano de fabricação do veículo, preço de mão-de-obra, custo fixo/ano de fabricação e custo variável, custo por criança transportada e extensão do percurso.**

A paisagem acaba de ficar muito mais bonita.



Este veículo está em conformidade com o PROCONVE. Alguns itens deste veículo podem ser opcionais. Consulte nossa fábrica.

Vista Buss



 **BUSSCAR**  
A MARCA DO ÔNIBUS

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

# Novos rumos na Cometa

**A tradicional Viação Cometa, ícone do transporte rodoviário de passageiros, poderá trocar de mãos, após mais de cinco décadas sob controle da família Mascioli**

**A** atividade de transporte de passageiros passou por grandes mudanças nas últimas cinco décadas. A Cometa pouco mudou. Manteve arraigadas tradições, uma delas a carroceria em alumínio, estilo Greyhound norte-americano. As alterações foram pouco perceptíveis para um leigo. Os mais afeitos à Cometa certamente não entendem assim.

A Cometa, depois da morte do major Tito Mascioli, no final da década de 80, passou a ser controlada pelos dois herdeiros diretos, Arthur e Felipe Mascioli.

Ao longo de 2001 os irmãos, Arthur, de 55 anos, e Felipe, 60, decidiram cindir a sociedade. Arthur ficou com a parte do irmão e passou a deter a maioria das ações da Cometa, que fatura por ano em torno de R\$ 100 milhões. A empresa há anos não cresce, fato atribuído por analistas a algumas amarras, entre elas o limite imposto, desde sua fundação, de operar num raio



*Ônibus da Cometa com carroceria CMA e nova pintura introduzidas em 2000*

de no máximo 600 km da sede. A retração do transporte por ônibus – altamente assediado pela competição – agiu também como forte freio à expansão.

Fontes próximas à empresa entendem que há alguns caminhos para a Cometa em 2002. Um deles, em negociação, é sua venda. Dois grupos, entre os maiores do País, estariam no páreo.

Na sucessão nas empresas familiares, por mais que consultores esperneiem, o bastão costuma ser

entregue a um membro da família.

Na Cometa, os dois irmãos tiveram cada um três filhas. Mesmo que a mulher tenha ocupado espaço, sucessora é vista com restrição no meio de transporte. Além do mais, ao que consta, pouco se sabe da vocação das filhas pelo comando da empresa.

Se não receber propostas vantajosas para vender a empresa inteira, Arthur teria a alternativa de dividir a empresa em lotes e vendê-los, individualmente. ■

## Alguns passos da empresa

1947 – Fundação.

1962 – Introdução do uso do computador, em 1962, para a área da contabilidade. O computador usava válvulas.

1972 – Último ano em que procurou o mercado financeiro para renovar a frota. A partir daí, com a espiral inflacionária, passou a comprar com recursos próprios.

1983 – Início de operação, em maio, da CMA, encarregadora própria.

1985 – Lançada a terceira fase da carroceria CMA, batizada Fecha Azul, com as seguintes modificações: acréscimo de 10 cm na altura e 20 cm no pára-brisa.

1990 – Mudanças no interior da carroceria, com redução de 100 kg no peso.

2000 – Lançamento do CMA Cometa, nova carroceria, com vidro colado e chapa lateral lisa, aposentando o alumínio corrugado.

# 2002

## A CAIO já chegou lá.



2002 começou mais cedo para a Caio.

No início de outubro, com a entrega das carrocerias à empresa de transporte coletivo Auto Viação Redentor, a CAIO atingiu a produção de 2002 carrocerias desde a retomada das atividades, em março deste ano.

Não se trata de mera coincidência.

É a concretização de um sonho que parecia distante.

Superar as dificuldades e considerar o sucesso uma realidade só foi possível graças à confiança dos clientes e colaboradores e ao reconhecimento do potencial envolvido na reconstrução de uma marca há 6 décadas no mercado.

A CAIO agradece e aproveita para desejar, antecipadamente, um ano maravilhoso à todos vocês. Feliz 2002.



# Polêmica persistente

**Empresas de ônibus perdem mais de um milhão de passageiros para o transporte alternativo no Rio de Janeiro e resistem à tentativa da prefeitura de remanejar a frota por decreto**

**A** prefeitura do Rio de Janeiro e os empresários de transporte urbano têm versões diferentes para explicar por que os ônibus da cidade maravilhosa perderam 1,2 milhão de passageiros assíduos em uma década. Na avaliação das autoridades municipais, as empresas criaram nos últimos anos um número excessivo de linhas para atender a regiões nobres com grande fluxo de passageiros, como muitos bairros da zona sul. A estratégia, que até é admitida pelos empresários, não surtiu efeito. Segundo um conhecido argumento das autoridades, é por causa dessa concentração de ônibus nos locais que alguns consideram o “filé mignon” do mercado, que faltam veículos nos bairros da zona oeste.

Os empresários, que transportam atualmente 2,8 milhões de cariocas todos os dias, em média, têm outro ponto de vista. “Aparentemente, há uma grande quantidade de ônibus em algumas áreas, mas isso acontece por causa da incapacidade ou falta de vontade da prefeitura em reativar as vias exclusivas de ônibus, que hoje disputam essas vias com carros, peruas e vans”, dispara o presidente do sindicato das empresas de transporte de passageiros do município do Rio de Janeiro, Lélis Marcos Teixeira.

Em apenas um ponto há convergência entre as opiniões do poder público municipal e dos empresários: grande parte dos passageiros que deixaram de utilizar os ônibus estão sendo transportados por perueiros, que têm se propagado desordenadamente pela cidade e hoje já servem habitualmente a mais de um milhão de cidadãos. O fato é que antes de qualquer tentativa sé-

ria de entendimento com os empresários para solucionar a questão da perda de passageiros, a prefeitura resolveu intervir no sistema rapidamente, por decreto. Sob o argumento de que a população tem “mudança de hábitos” nos últimos tempos e decidido muitas vezes optar pelo chamado transporte alternativo, o prefeito César Maia ordenou no início de setembro passado que os empresários diminuíssem suas operações, retirando ao menos 700 veículos das escaldantes ruas cariocas.



*Urquiza Nóbrega: os problemas do sistema não são tão simples a ponto de ser resolvidos por decreto*

O remanejamento da frota, segundo o decreto nº 20.484/01 do prefeito, deve ser levado a cabo em até 270 dias a partir de 3 de setembro. O critério estabelecido pela prefeitura leva em conta os seguintes pontos: a distribuição espacial da frota pela cidade; as diferentes taxas de crescimento da população nos bairros cariocas; e o índice de motorização entre distintas áreas da capital. Ou seja, em bairros onde a prefeitura julga haver muitos ônibus para poucos passageiros e onde seus técnicos constataram um alto índice de carros de passeio por habitante, por exemplo – a frota deve diminuir mais que em locais mal atendidos por linhas urbanas. Além disso, nas cinco “áreas de planejamento da cidade”, os prazos para retirada parcial da frota são dife-

rentes. Na zona sul, onde as autoridades insistem que existe um excesso de ônibus que atrapalha o trânsito da região, os empresários deveriam reduzir a quantidade de veículos em no máximo 30 dias, antes das demais regiões.

No fim das contas, depois de todos os ajustes, a frota não poderia ultrapassar os 7.249 veículos – hoje soma 7.960 unidades, segundo a própria prefeitura.

“Os problemas do sistema de transporte coletivo do Rio devem ser melhor discutidos, com a prefeitura, os trabalhadores e a população. Não são tão simples a ponto de ser possível resolver por decreto”, afirma o empresário do setor Luiz Carlos de Urquiza Nóbrega, também superintendente da Federação das Empresas de Transporte do Leste Meridional do Brasil (Fetranspor).

Os empresários até concordam em reduzir a frota, mas não no prazo estabelecido pela prefeitura. Eles querem que a Secretaria Municipal de Transportes intensifique a fiscalização sobre as vias exclusivas de ônibus, que segundo os empresários, são cotidianamente desrespeitadas e utilizadas por todos os tipos de veículos. As empresas permissionárias insistem ainda que, antes de tentar ajustar o sistema de transporte coletivo, a prefeitura deveria reprimir ou disciplinar o transporte alternativo, que não pára de crescer na cidade.

“Com o desrespeito sistemático às faixas exclusivas de ônibus, o trajeto da zona sul para o centro, que antes levava uns 40 minutos, hoje é cumprido em mais de uma hora. E o fim da fiscalização às peruas e vans tem estimulado a atividade e

atraído até motoristas autônomos de outros estados”, conta Lélis Teixeira, do sindicato das permissionárias da cidade.

Até o início de dezembro, os prazos para retirada dos ônibus estabelecido no decreto tinham sido ignorados pelos empresários, sem que nenhuma das partes houvesse ainda chegado a um entendimento. No entanto, as negociações entre o poder público e os empresários continuam.

São grandes os desafios dos empresários do transporte coletivo do Rio. A proliferação de peruas nos últimos anos e a diminuição da fiscalização por parte da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), já foram responsáveis pela transferência de mais de um milhão de passageiros dos ônibus para o transporte alternativo. Não existem estatísticas confiáveis sobre o tamanho do transporte alternativo, mas as empresas permissionárias estimam que haja

cerca de 15 mil peruas atuando no município hoje em dia. Em paralelo ao crescimento das peruas, e para concorrer com elas, os empresários criaram novas linhas na cidade, o que resultou no aumento expressivo da frota. Enquanto em 1997 havia 6,9 mil veículos das empresas permissionárias circulando na cidade, atualmente o contingente é estimado em 7,9 mil unidades – um incremento de 14% no período. O número de passageiros transportados, por incrível que pareça, caiu na mesma proporção entre 1997 e 2001: 14% (hoje o sistema regular transporta aproximadamente 85 milhões de passageiros por mês).

**FROTAS IDÊNTICAS** – “A frota deles (perueiros) já alcançou a dos ônibus, com a diferença de que eles não pagam impostos e não se sentem obrigados a cumprir horários, independentemente do movimento ou do dia”, afirma o empresário Urquiza Nóbrega. Outro problema está na evolução das

gratuidades instituídas em sua maioria pela prefeitura. Segundo Urquiza Nóbrega, hoje de cada dez passageiros, em média quatro não pagam passagem. São idosos, estudantes, deficientes etc. “Tramitam pela Assembléia Legislativa estadual projetos de lei para instituir a passagem livre até para pessoas hipertensas, não importa o nível de renda, mas ninguém, fora nós, assume o custo disso”, diz o empresário.

A sucessiva perda de passageiros, segundo o sindicato das permissionárias, já está dificultando a operação e a própria sobrevivência de algumas empresas do setor. “Em 60 anos de sindicato, pela primeira vez registramos devolução de linhas por livre e espontânea vontade dos empresários, que não aguentaram mais tanta perda de receitas”, diz Lélis Teixeira. Ele se refere à entrega de linhas feita pelas empresas Zona Oeste e Bangu, que atuavam na região de Campo Grande e Santa Cruz.

Se você procurava um  
filtro, acaba de encontrar  
3 anos de garantia

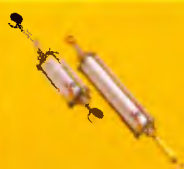
**FILBUS<sup>®</sup> BMP**

**3 anos de garantia para  
cilindros e válvulas BMP  
instalados com FILBUS**

- ▶ Único filtro de ar específico para ônibus.
- ▶ Dispensa manutenção frequente.
- ▶ Reduz o custo de manutenção da frota.
- ▶ Melhora o funcionamento dos equipamentos pneumáticos e aumenta sua vida útil.
- ▶ Minimiza manutenção corretiva em cilindros e válvulas.
- ▶ Fácil instalação inclusive em veículos já em operação.
- ▶ Repele a água criando uma película protetora nos componentes internos das válvulas e cilindros.



\* Garantia de 3 anos válida para produtos BMP instalados com FILBUS



**SAC**  
0800.7044907  
Serviço de Atendimento  
ao Cliente BMP  
www.bmp-proar.com.br  
bmp@proar.net

  
**bmp**  
BODE MASATS PROAR  
Tecnologia em Movimento

# Produtos novos esquentam mercado

Aumenta a briga pelo mercado de minibus, na mira de uma variedade de modelos, como Jumper Minibus (Citröen), Ducato Minibus (Fiat), Vicino (DaimlerChrysler), Minibus Ford (em estudo) e o novo Volare

Gilberto Penha

**A** oferta de modelos compatíveis com a necessidade de rápida locomoção em áreas urbanas deve esquentar o mercado de minibus no primeiro semestre de 2002. As montadoras Citroën (Jumper Minibus), Fiat (Ducato Minibus), DaimlerChrysler (Vicino) e Ford (minibus em estudo) estão interessadas em ocupar espaço nesse promissor mercado, investindo em diferenciais tecnológicos para elevar o nível de conforto dos veículos. Do lado da Ford, está em desenvolvimento o projeto minibus, em sigilo, na fábrica de caminhões de Taboão, em São Bernardo do Campo (SP). Após consulta interna, em fins de novembro, a assessoria informou que “esse minibus não é um projeto de curto prazo, e a Ford não sabe se vai lançá-lo no primeiro semestre de 2002. O projeto minibus existe, mas está em fase de estudos.”

A segunda geração do minibus

Volare, modelos A6 e A8, em cinco versões (urbana, executiva, vip, lotação e escolar), está sendo comercializada por uma unidade de negócios independente da Marcopolo (ver página 18).

A francesa Citroën aproveitou a Fenatran para lançar o Jumper Minibus (15 lugares) e a versão furgão. A configuração para passageiros dispõe de tacógrafo, desembaçador de vidro traseiro, vidros laterais deslizantes, opcionais de ar condicionado e pintura metálica perolizada.

A Citroën mantém acordo de cooperação com a Sevel para produzir o Jumper Minibus, em Val di Sangro, Itália. No momento, o Jumper Minibus é importado da Itália, mas a assessoria de imprensa da Citroën Brasil não informou se esse produto poderá ser fabricado no País.

O foco principal do produto são o turismo e as peruas escolares, mas também os perueiros. Domingos

Boragina Neto, diretor comercial, estimou que o Jumper Minibus terá 8% de participação no mercado, podendo comercializar 800 unidades por ano. Para tanto, a Citroën já mantém 41 concessionárias em 25 cidades, desde Belém (PA) até Caxias do Sul (RS).

“Estamos desenvolvendo parcerias com encarregadoras para intensificar a oferta aos frotistas que buscam novas configurações”, afirmou, citando a unidade UTI/Ambulância. Para o diretor, o Jumper Minibus evidencia boas características de convertibilidade, economia de combustível e manutenção durante a locomoção em centros urbanos.

Como itens de série, dispõe de cintos de segurança dianteiros de três pontos e regulagem de altura, direção hidráulica, ar quente, conta giros, faróis halógenos, luzes de neblina, relógio digital, porta lateral corredeira e vidros verdes. O motor com propulsor 2.8l é aspirado, de quatro cilindros, potência de 89,7 cv a 3.800 rpm, e torque de 18,9 mkgf a 2.000 rpm. A velocidade é de 134 km/h.

**USO MÚLTIPLO** – A Iveco Latin America obteve com o Iveco Daily 40.12 Maxi Van (16 passageiros), neste ano, 5,6% de participação de mercado. A comercialização começou em dezembro de 2000. “O Maxi Van, de múltipla utilização (urbana, escolar e lotação), consegue grande aceitação no transporte alternativo”, afirmou Alberto Mayer, diretor de relações externas Brasil.

O Iveco Daily 49.12 Scudato, chassi para microônibus (23 passageiros), começou a ser produzido em julho passado. A venda de 81 unidades, neste ano, garantiu 1,7% de participação. Com motor Iveco 8140.43, turbointercooler e quatro



O Ducato Minibus (16 lugares), idêntico ao Vetrato, atende perueiros, transporte escolar e shuttle